

TRANSPORTS ET LOGEMENTS :



Christian Estrosi :

Président délégué de la Région, Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, et Maire de Nice

« La question des déplacements entre la Métropole Nice Côte d'Azur et Monaco est effectivement cruciale, et nous travaillons toutes les pistes pour y répondre efficacement ».

Thomas Brezzo :

Président du Conseil National

« Il faut, pas dans dix ans mais tout de suite, envisager un mode de transport collectif complémentaire au TER, qui continuera de remplir sa mission pour les salariés au-delà de Nice et en provenance de l'Italie ».

Alexandre Bubbio :

Directeur de l'Institut Monégasque de la Statistique et des Études Économiques (IMSEE)

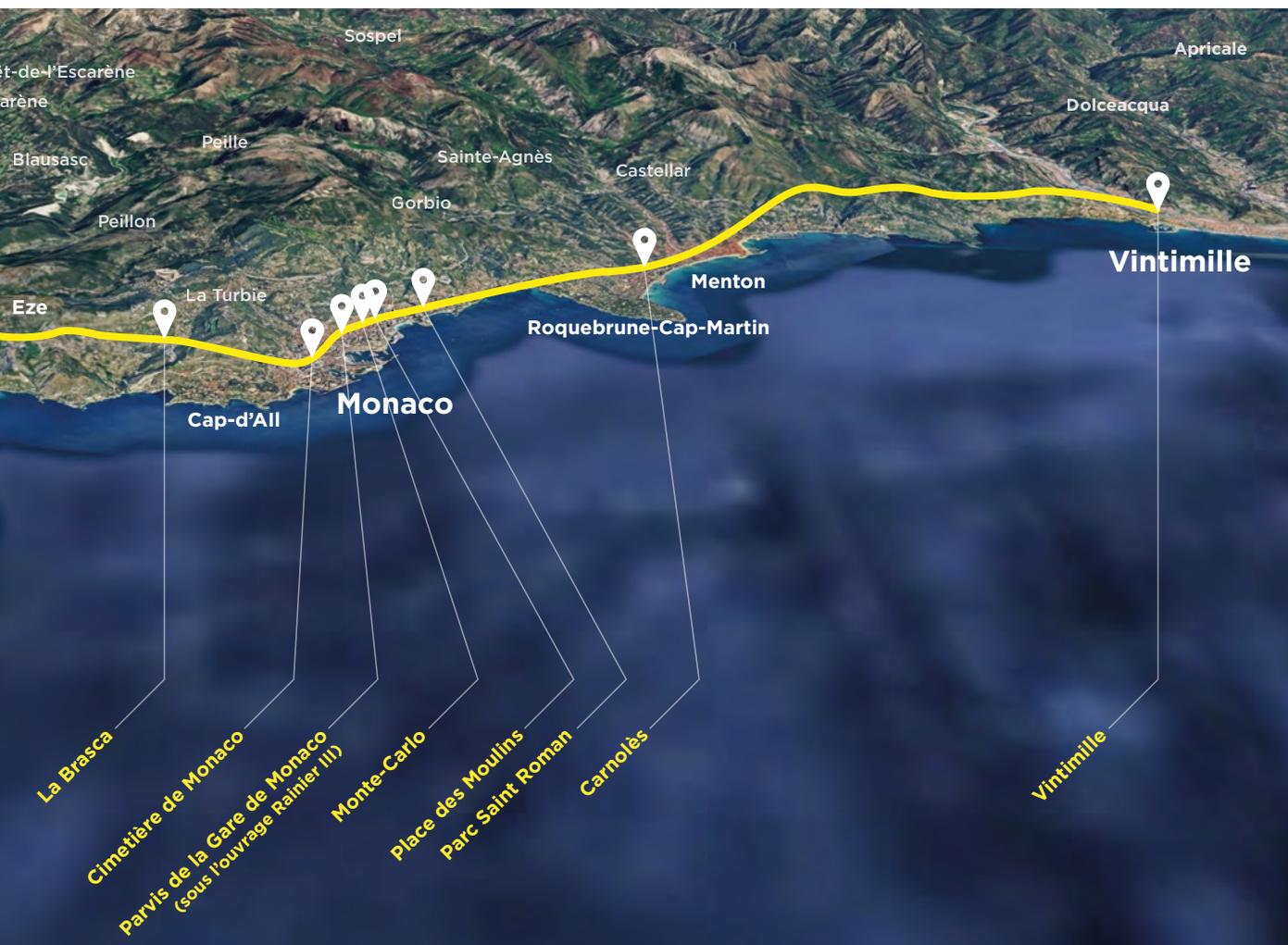
« En 2024, quelques 16 000 travailleurs (soit 27,1 % de la main-d'œuvre du privé) sont domiciliés dans la capitale azurienne, et cet effectif a augmenté de près de 5 000 personnes depuis 2017 ».

Franck Cannata :

Fondateur et Gérant du Groupe Transcan

« Nous avons besoin que les actifs soient logés dignement pour que le territoire puisse continuer son développement ».

LES PIEDS DANS LE PLAT !



Sophie Vincent :

Directrice des Ressources Humaines de Monte-Carlo
Société des Bains de Mer

« Nous sommes bien entendu prêts et intéressés à travailler avec l'ensemble des acteurs de la Principauté sur ce sujet primordial de l'attractivité professionnelle de notre pays ».

Laure de Garaté :

Directrice Régionale Côte d'Azur - Monaco d'Artelia

« Il faut rendre les aller-retours agréables pour les pendulaires afin de conserver l'attractivité qui est nécessaire pour doper l'économie ».

Riccardo Giraudi :

Président Directeur Général de Giraudi Group

« Conscient de l'enjeu, j'ai personnellement investi dans des biens immobiliers en France limitrophe afin de loger certains de nos collaborateurs saisonniers. C'est une réponse concrète à une situation d'urgence ».

Henri Fabre :

Gérant des bureaux d'études Betek Ingénierie et Monaco Études Ingénierie, et Président du Syndicat Patronal des Activités de Conseil, d'Ingénierie et d'Expertise Technique (SPAC)

« Les projets déterminants pour l'avenir doivent être ambitieux et planifiés sur plusieurs décennies, en s'inspirant de projets structurants comme la mise en souterrain de la gare de Monaco ».

Malgré certaines améliorations, le logement et la mobilité sont de plus en plus des préoccupations majeures des salariés et des chefs d'entreprises de la Principauté. En 2024, le nombre de salariés du secteur privé a dépassé les 60 000, dont plus de 48 000 vivent en France. Résidant de plus en plus loin de leur lieu de travail, qu'ils empruntent la route, qu'ils viennent en voiture, bus, deux-roues, ou en train, ils font face à des difficultés quotidiennes pour venir à Monaco. Comment améliorer les conditions de déplacement des pendulaires et leur faciliter l'accès à Monaco ? Comment continuer à attirer des talents ? En filigrane, c'est l'attractivité professionnelle de Monaco qui est en jeu. Pour dresser un état des lieux de la situation et des pistes de solution possibles, ce Dossier interroge des autorités publiques, des représentants d'institutions, des chefs d'entreprises et des salariés, ainsi que les représentants des syndicats de salariés de Monaco.



INTERVIEWS



©Olivier-Huittel

Christian Estrosi :

« La question des déplacements entre la Métropole Nice Côte d'Azur et Monaco est effectivement cruciale, et nous travaillons toutes les pistes pour y répondre efficacement ».

Président délégué de la Région, Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, et Maire de Nice, Christian Estrosi répond aux interrogations du MBN en matière de transport et de logement des actifs. Il fait le point sur ses priorités, sur les actions déjà initiées, et sur les solutions qui permettront de relever ces défis vitaux pour l'avenir du territoire.

MBN/ La question des transports et des logements des actifs est cruciale pour l'avenir économique de la région. En tant que Président délégué de la Région, Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, et Maire de Nice, quelles grandes tendances analysez-vous sur ces deux sujets pour les Alpes-Maritimes ?

Christian Estrosi : La mobilité et le logement des actifs sont des enjeux majeurs pour l'avenir de notre territoire. Côté transports, nous accélérons la transition écologique : extension du réseau de tramway, décarbonation de la flotte de bus, développement de pistes cyclables, de TER plus fréquents et pôles d'échanges multimodaux pour offrir de vraies alternatives à la voiture et faciliter les déplacements domicile-travail. Nous avons engagé des mesures concrètes permettant de simplifier toutes les mobilités sur le territoire, aussi bien routier avec la livraison récente du tunnel de la sortie ouest de la Voie Mathis, qu'en faveur des mobilités douces. À ce titre, il est intéressant de relever l'accroissement des déplacements conjuguant transport en commun et marche à pied voire exclusivement la marche à pied lorsque cela est possible.

Concernant le logement, la pression touristique et la rareté du foncier compliquent l'accès au logement pour les actifs. Nous avons renforcé l'encadrement des

locations touristiques pour libérer des logements et nous encourageons la construction de logements sociaux et intermédiaires, en adaptant les règles aux réalités locales.

Notre priorité est de permettre à chacun de vivre et de travailler dans de bonnes conditions, tout en préservant l'attractivité et la qualité de vie de notre territoire.

MBN/ Concernant plus spécifiquement les logements, quelles sont les évolutions actuelles ? Quelles actions avez-vous lancées pour répondre à ces enjeux stratégiques ?

C. E. : Notre 4ème Programme Local de l'Habitat (PLH) 2025-2030 définit des orientations stratégiques ambitieuses malgré un contexte très tendu de cherté du prix du foncier, de coût de la construction (+33% depuis 2017, date d'élaboration du 3ème PLH, selon l'indice de la construction de l'INSEE), de tension entre l'offre et la demande... Tout a été mis en œuvre dès 2008 pour développer une offre diversifiée et équilibrée de l'habitat sur le territoire. Ces efforts ont permis une évolution de +31% de logements sociaux là où les résidences principales ont seulement augmenté de 5%.

Notre action doit répondre à la fois aux ménages issus des classes moyennes, aux travailleurs essentiels (cadres, infirmières, policiers, etc.), aux jeunes ménages, aux actifs. C'est pourquoi dans le 4e PLH, la Métropole se fixe un objectif de production en locatif intermédiaire, et en accession à des prix abordables sur les secteurs les plus tendus, à hauteur de 20% de la production nouvelle soit 560 logements par an. D'autres mesures seront développées dans ce cadre, comme le dispositif de Bail Réel Solidaire, qui dissocie la propriété du foncier et de l'immobilier pour réduire les coûts d'acquisition, ou encore des mesures volontaires d'intervention au sein du parc privé, que ce soit dans l'optique de remettre des logements vacants sur le marché ou encore de lutter contre l'habitat indigne.

En complément, la Métropole favorise la création de logements de différentes manières : renouvellement de la ville sur elle-même (surélévation), accroissement de l'acquisition-amélioration (pour limiter l'artificialisation des sols et la consommation des ressources), régulation des meublés touristiques (mise en place de quotas dans les quartiers les plus tendus de Nice, abaissement de la durée des autorisations provisoires, étude de la possibilité d'instaurer des zones dédiées uniquement à la résidence principale dans Plan Local d'Urbanisme...).

MBN/ À Nice, le Tramway a fortement facilité les déplacements à l'intérieur de la ville. Quelles solutions préconisez-vous pour les déplacements au-delà, et notamment entre Nice et Monaco ?

C. E. : Depuis 2008, nous avons élaboré, à l'échelle de la Métropole, un schéma ambitieux des transports à l'horizon 2030. Notre double objectif est clair : développer les mobilités douces et améliorer la qualité de l'air pour tous les habitants.

La question des déplacements entre la Métropole Nice Côte d'Azur et Monaco est effectivement cruciale, et nous travaillons toutes les pistes pour y répondre efficacement.

Nous poursuivons plusieurs projets d'aménagements à Cap d'Ail en coopération avec la Principauté. Tout d'abord, la création d'une trémie sur la RM 6007 que nous espérons pouvoir débiter au plus vite. Puis suivront l'élargissement du giratoire de l'hôpital et la requalification du boulevard du Jardin Exotique. Ces projets visent à absorber l'augmentation du trafic et à limiter les embouteillages, qui nuisent à la fois à la qualité de vie et à l'environnement.

La Métropole accueille favorablement le projet de la Principauté de parking et de sa navette automatiques à La Brasca.

Le ferroviaire constitue un autre axe fort de notre politique. Dès mon élection à la présidence de la Région, j'ai souhaité faire du TER une véritable alternative à la voiture. Nous avons doublé l'offre : depuis décembre 2024, un train circule toutes les 15 minutes entre Nice et Monaco, soit 120 allers-retours quotidiens, contre 69 auparavant. C'est un véritable RER régional, qui répond mieux aux besoins des usagers.

Nous avons également inauguré en 2022 la nouvelle gare TER à l'aéroport de Nice, facilitant ainsi la connexion entre l'avion et le train : la fréquentation a plus que doublé, passant de 2 900 à 7 500 usagers par jour. Et ce n'est qu'un début : le futur Pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin réunira l'aéroport, la nouvelle gare TER et TGV, trois lignes de tramway, la plus grande gare routière du département et des aménagements pour les mobilités douces. Les travaux seront lancés le 19 juin prochain en présence du Préfet des Alpes-Maritimes et du Président de la Région PACA.

TAILOR MADE REAL ESTATE

FCF

IMMOBILIER

Françoise Cristea Flandrin



Transactions Vente Location

CRISTEA-FLANDRIN IMMOBILIER

21, boul. des Moulins

98000 Monaco

Tél. +377 93 30 75 61

Administration Gestion Syndic

FCF IMMOBILIER

1, avenue Saint-Laurent

98000 Monaco

Tél. +377 93 30 22 46

fcf@fcfrealstate.com - www.fcfrealstate.com



©Romain Fondacaro

Thomas Brezzo :

« Il faut, pas dans dix ans mais tout de suite, envisager un mode de transport collectif complémentaire au TER, qui continuera de remplir sa mission pour les salariés au-delà de Nice et en provenance de l'Italie ».

Thomas Brezzo, Président du Conseil National, a également répondu aux questions du MBN, expliquant les leviers dont dispose la Haute Assemblée pour faire bouger les lignes en matière de logement et de mobilité des actifs.

MBN/ Les dernières données publiées en avril 2025 par l'IMSEE dans l'Observatoire de l'Emploi 2024 montrent un éloignement progressif des salariés de leur lieu de travail. Comment le Conseil National analyse-t-il cette évolution ?

Thomas Brezzo : Ce qu'on observe depuis des décennies dans toutes les métropoles se confirme évidemment pour la Principauté. Le mécanisme est implacable avec, d'un côté, l'augmentation du nombre de personnes travaillant à Monaco et, de l'autre, la raréfaction de l'offre de logements accessibles à proximité, pour les salariés. Ajoutons que la situation juridique particulière de la France, entre la loi SRU et la loi Littoral avec pour conséquence une envolée des prix est un obstacle à toute extension du parc immobilier proche... et donc à l'installation de nouveaux salariés à proximité de leur lieu de travail, donc en périphérie de Monaco.

MBN/ Quelles actions le Conseil National a-t-il déjà mis en place pour y répondre, et permettre ainsi à Monaco de rester professionnellement attractif ?

T. B. : Comme vous le savez, le Conseil National, à la place qui est la sienne, ne met pas en place « des actions » ; c'est le rôle du Gouvernement. En revanche, sur ces questions, nous disposons de plusieurs leviers. Le premier, dans le cadre des discussions sur les lois de Budget, nous permet d'échanger pour proposer des pistes et pousser le Gouvernement à choisir des solutions qui répondent aux besoins de la Principauté. La difficulté, pour ce qui touche aux questions que vous me posez, concerne la nécessaire concertation avec les autorités françaises (ou italiennes en l'occurrence). Pour tout vous dire, nous aimerions que le Gouvernement soit beaucoup plus proactif sur ces sujets, qu'il s'agisse du logement ou de la mobilité. Notre deuxième levier, pour que les choses bougent, s'incarne dans les liens que j'ai initié avec nos collègues élus des collectivités locales et territoriales, et plus particulièrement les Maires des communes limitrophes que je salue. Cela permet de faire avancer des dossiers très concrets, comme, par exemple, l'amélioration des accès routiers vers la Principauté. Le troisième levier, et c'est la mission à laquelle chacun pense, c'est d'améliorer le cadre législatif, si nécessaire, comme ce fut le cas, en son temps, pour la loi sur le télétravail.

MBN/ À plus long terme, quelles sont les propositions du Conseil National pour améliorer la mobilité à Monaco et développer les logements pour actifs travaillant en Principauté dans les années à venir ?

T. B. : Vous avez raison d'envisager les deux aspects, logement et mobilité. Sur le logement, nous travaillons avec les Maires des communes proches pour trouver des solutions, comme ce fut le cas et le sera prochainement sur l'emplacement de l'ancienne base aérienne de Roquebrune. Mais, ne rêvons pas, nous ne pourrons pas loger tous les nouveaux salariés des prochaines décennies aux abords immédiats de Monaco.

En revanche, si l'on doit habiter plus loin, il faut bien se déplacer entre son domicile et son emploi, à Monaco ! C'est pour cette raison que sur le dossier de la mobilité, l'Assemblée est très mobilisée, car, pour tout vous dire, nous avons l'impression que le Gouvernement manque d'ambition et d'une perspective à long terme. Je vous rappelle que l'enjeu est d'accueillir un potentiel de 100 000 salariés à horizon 2040. On ne peut donc pas se contenter de dire « avec un train toutes les dix minutes, donc une capacité de 6 000 passagers/heure, on va s'en sortir ». Il faut, pas dans dix ans mais tout de suite, envisager un mode de transport collectif complémentaire au TER, qui continuera de remplir sa mission pour les salariés au-delà de Nice et en provenance de l'Italie. Je pense, évidemment, à un métro qui aurait en plus l'avantage de desservir des points clés de la Principauté. Je ne parle évidemment pas d'une liaison qui s'arrêterait à un parking, fut-il à la Brasca, mais d'une vraie liaison inter-cités. On nous dit « c'est pas possible ». Je réponds, pour paraphraser Sartre « C'est parce que c'est impossible que nous pouvons le faire ». Alors, certes, il faudra beaucoup d'énergie, l'addition de fonds européens, régionaux, départementaux, métropolitains, locaux et, bien entendu monégasques mais c'est, selon nous, la direction à suivre.

En plus de ce projet, et sans attendre, on peut améliorer le TER et les réseaux de bus, mettre en place des moyens alternatifs comme une navette maritime, et il faut évidemment mettre en place des solutions intelligentes en matière d'accès routiers, de parkings, etc. Pour résumer, nos propositions tiennent en une phrase « adoptons une véritable stratégie coordonnée de mobilité pour Monaco ».

MIMONACO
MONÉGASQUE D'INTERVENTIONS

**LE SPÉCIALISTE
du RECRUTEMENT
à MONACO**

Depuis 45 ans

NOTRE MISSION :
VOUS ENTOURER
DES MEILLEURS TALENTS

www.mimonaco.mc
Rejoignez-nous !



Le 3 juin dernier, **telis** a célébré ses 25 ans ! Un anniversaire symbolique qui a marqué aussi le lancement de notre nouvelle identité visuelle !



NOUVEAU LOGO MÊMES VALEURS AMBITIONS RÉAFFIRMÉES

telis 25 ans de passion & d'innovation au service de Monaco





Alexandre Bubbio :

« En 2024, quelques 16 000 travailleurs (soit 27,1 % de la main-d'œuvre du privé) sont domiciliés dans la capitale azurée, et cet effectif a augmenté de près de 5 000 personnes depuis 2017 ».

L'analyse statistique des nombres d'emploi et de pendulaires à Monaco fait partie des missions de l'Institut Monégasque de la Statistique et des Études Économiques (IMSEE). Le MBN a interrogé son Directeur, Alexandre Bubbio, sur la réalité des évolutions historiques, ce qu'elles nous apprennent, et les difficultés de projections.

MBN/ Les statistiques de l'IMSEE permettent de mieux comprendre les dynamiques économiques et sociales qui sont à l'œuvre. À la lumière de celles publiées en avril 2025 dans l'Observatoire de l'Emploi 2024, est-il possible de prévoir l'évolution de l'emploi à Monaco dans 20 ou 30 ans ?

Alexandre Bubbio : Le dernier Observatoire de l'Emploi publié par l'IMSEE montre une croissance du marché du travail sur les dernières années en Principauté. En dix ans, et ce malgré la crise sanitaire de 2020, l'emploi global a augmenté de plus de 30 %, ce qui correspond à près de 18 400 postes supplémentaires depuis 2015 (salariés et non-salariés) tous secteurs confondus.

Le secteur privé représente l'immense majorité de l'emploi à Monaco, aussi il est difficile de prévoir une évolution à moyen ou long terme, l'activité étant liée à la conjoncture économique globale.

Les outils dont nous disposons aujourd'hui ne permettent pas de faire de telles projections. De plus, les nouvelles évolutions du marché du travail avec notamment le télétravail mais également l'arrivée de l'IA rendent ces projections encore plus délicates.

Par ailleurs, l'histoire récente a montré qu'une crise majeure, comme le COVID-19, peut survenir et affecter en profondeur l'économie monégasque.

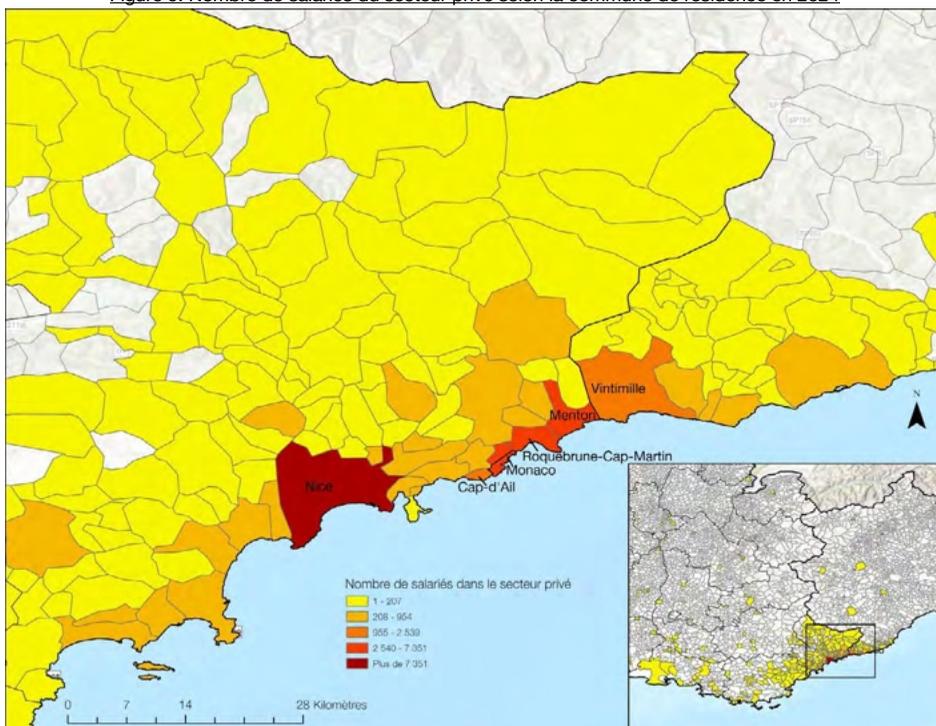
MBN/ Les données publiées dans l'Observatoire précité montrent notamment un éloignement graduel des salariés de leur lieu de travail. Quelle analyse

factuelle peut-on faire de cette tendance ? Connaissez-vous l'évolution de la distance moyenne parcourue par les pendulaires pour venir sur leur lieu de travail ?

A. B. : Les chiffres montrent en effet une tendance à l'éloignement des salariés de leur lieu de travail depuis plusieurs années. Si nous ne connaissons pas avec exactitude la distance domicile-travail parcourue par les pendulaires, nous constatons en revanche que Nice représente la principale commune de résidence des salariés du privé. En 2024, quelques 16 000 travailleurs (soit 27,1 % de la main-d'œuvre du privé) sont domiciliés dans la capitale azurée, et cet effectif a augmenté de près de 5 000 personnes depuis 2017. Plus largement, la proportion de salariés qui habitent au-delà des communes limitrophes a progressé de plus de 6 points entre 2017 et 2024. La part de travailleurs qui vit en dehors des Alpes-Maritimes (notamment en Italie) a également augmenté sur la période, dans une moindre mesure.

Toutefois, il est difficile de préjuger des causes de cet éloignement : s'il est parfois subi, il peut également être choisi dans certains cas. L'essor au cours des dernières années de nouvelles organisations du travail en général, et du télétravail en particulier, peut contribuer à ces tendances. Bien qu'il n'y ait pas d'enquête probante à ce sujet, on peut noter qu'en 2024 près de 6 800 salariés pratiquent le télétravail et que ce chiffre a augmenté de près de 1 100 personnes en l'espace d'un an (+19 %). Au sortir de la crise sanitaire, on recensait moins de 2 000 télétravailleurs.

Figure 9. Nombre de salariés du secteur privé selon la commune de résidence en 2024



Sources : Caisses sociales de Monaco, IMSEE

1980-2025

Atelier Impression

- Brochures
- Magazines
- Flyers
- Dépliants
- Papeterie
- Affiches
- Adressage

Atelier Créatif

- Mise en page
- Infographie
- Design
- Conception
- Pré-presse

45 ANS D'IMPRESSION, D'INNOVATION ET D'ENGAGEMENT HUMAIN.

Atelier Grand Format

- Bâches
- Adhésifs
- Signalétique
- Film électrostimulé
- Films solaires
- Trophées



Franck Cannata :

« Nous avons besoin que les actifs soient logés dignement pour que le territoire puisse continuer son développement ».

Fondateur et Gérant du Groupe Transcan, basé à Carros et présent à Monaco, Franck Cannata est également Président de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) pour les départements 06 et 83 et, depuis juin 2025, Président de l'Union pour les Entreprises des Alpes-Maritimes (UPE 06). Confronté directement aux problèmes de logement et de mobilité des actifs, il répond aux questions du MBN.

MBN/ Pouvez-vous présenter votre entreprise ?

Franck Cannata : J'ai créé Transcan en 2001, avec un seul camion mais avec une idée qui était encore nouvelle, et inexistante dans le département : intégrer le transport et la logistique, au service du territoire. Presque 25 ans après, la société est toujours familiale mais nous sommes maintenant près de 500, avec une flotte à 90% décarbonée de 320 cartes grises et 200 moteurs, de la semi-remorque au vélo-cargo à assistance électrique (VAE), et 90 000 m² d'entrepôts. Nous avons aussi développé Eco City, avec trois hubs à Nice, un quatrième ouvrant prochainement, et un autre à Cannes, qui permettent de mutualiser le dernier kilomètre et le dernier mètre en VAE. Nous poursuivons également une forte croissance externe, avec par exemple le rachat des Transports Galot à Grasse il y a 2 ans, et Atlas Transport Services (ATS) à Monaco l'année dernière. Enfin, pour opérer l'activité porte-container nous avons ouvert en 2024 Transcan Méditerranée à Vitrolles, dans les Bouches du Rhône, notre seule extension en dehors des Alpes-Maritimes et de Monaco. Notre croissance annuelle moyenne, en chiffre d'affaires comme en nombre de personnel, est d'environ 17%.

MBN/ Le 29 avril, vous aviez témoigné pour l'Institut En Territoires sur les difficultés que vous rencontrez face aux problèmes de transport et de logement des salariés. Pouvez-vous nous en dire plus ?

F. C. : Jusqu'à fin 2023 et même début 2024, la plupart des entreprises de transport cherchaient à recruter l'équivalent de 10% de leur masse salariale, c'est-à-dire qu'une entreprise de 10 personnes avait un recrutement ouvert tandis que la nôtre en avait près d'une cinquantaine. La principale difficulté que nous rencontrons tous est liée à la rareté du logement, qui entraîne logiquement des prix excessivement élevés, induisant un éloignement des actifs de leur lieu de travail, et donc des problèmes de mobilité. La conséquence est qu'il est plus difficile de trouver et fidéliser des collaborateurs sur le territoire. Certains partent, dans le Var ou plus loin, résignés face au coût du foncier et les conditions de vie que leur imposent leurs déplacements quotidiens. Pour les entreprises cela représente une sanction indirecte et parfois même un coût direct : un collaborateur recruté en provenance d'une autre région pourra abandonner au bout de quelques mois, c'est-à-dire au moment où il aura été formé et deviendra efficace dans ses missions.

MBN/ Quelles solutions mettez-vous en place pour y répondre et à quelles contraintes légales êtes-vous confronté dans leur mise en œuvre ?

F. C. : Pour faciliter nos recrutements, nous agissons d'abord au niveau de l'attrait de notre entreprise pour les candidats. Nous avons un très fort engagement RSE et écologique, c'est-à-dire que nous cherchons à utiliser au mieux les nouvelles technologies pour réduire notre empreinte carbone et offrir le meilleur environnement de travail possible. Pour répondre directement aux problèmes de logement de nos collaborateurs, nous avons déjà acheté 6 logements sur le Boulevard Gambetta à Nice, que nous louons exclusivement à nos collaborateurs. Cela représente un coût important, mais la nécessité d'agir est devenue trop importante. L'engagement des entrepreneurs pour loger leurs salariés n'est pas nouveau, Michelin le faisait bien avant nous par exemple. La limite toutefois, est que la loi ne prévoit pas actuellement la possibilité de lier un contrat de location à un contrat de travail, ce qui signifie que l'entreprise peut voir son investissement immobilier échapper à sa logique première.

MBN/ En tant que nouveau Président de l'UPE 06, quelles solutions préconisez-vous sur le long terme ?

F. C. : Mon premier objectif est d'étendre cette possibilité de logement des actifs par les entreprises. L'idée serait de transformer l'"Usufruit locatif social", qui permet déjà de démembrer la propriété, l'usufruit appartenant pour 15 ans à un bailleur social, afin qu'il permette de flécher les logements disponibles vers les salariés de l'entreprise ayant la nue-propriété, et de lier le contrat de location au contrat de travail. Cette solution pourrait aussi être mutualisée, entre plusieurs entreprises, voire au niveau d'un territoire comme d'une zone industrielle. Cela nécessitera des évolutions législatives, aussi mon objectif est de le mettre en place durant mon mandat, c'est-à-dire d'ici 2028.

Je souhaite également agir sur les transports, et cela aux niveaux régional et local. Il faut d'abord réparer les fractures territoriales. Je suis pour cela un fervent partisan du Métro Aéroport de Nice - Vallée du Var - Saint Isidore - Vallée du Paillon - Monaco - Italie. Nos anciens ont su construire les ouvrages d'art, ponts, tunnels, etc. qui nous sont vitaux aujourd'hui. Nous devons poursuivre leur engagement avec ce projet qui est impératif pour Monaco et pour les Alpes-Maritimes. Et ce métro ne transportera pas que des voyageurs mais aussi des marchandises, ce qui aura un impact écologique positif. Pour limiter la pollution et les autres nuisances en centre-ville, il faut développer les hubs et très fortement inciter les transporteurs à les utiliser. Il est hors de toute valeur économique qu'une semi-remorque doive livrer en centre-ville une simple palette.

MBN/ Pour conclure, avez-vous un message particulier ?

F. C. : Je voudrais dire qu'il faut en effet trouver des solutions de logement pour tout le monde, et donc ne pas oublier les actifs qui sont actuellement souvent en queue de priorité. Nous avons besoin que les actifs soient logés dignement pour que le territoire puisse continuer son développement économique. Nous sommes dans une période complexe, il nous faut donc rester unis, à l'écoute des uns et des autres, pour que de nouvelles solutions communes et mutualisées émergent. Cela implique et oblige particulièrement le politique qui doit être à l'écoute des entreprises et endiguer le réflexe de la fiscalité « punitive ». Les entreprises sont déjà exsangues, elles ont fait toutes les économies possibles : il faut trouver d'autres solutions.

Philippe Gouillou

NOUS AVONS LA SOLUTION QU'IL VOUS FAUT

PB.
PIERRE BRIERE

ASSURANCES
MONACO & FRANCE

CABINET.BRIERE@MMA.FR - +377 93 10 51 93



TÉMOIGNAGE**Tony GUILLEMOT**Gérant d'un cabinet d'expertise
comptable, audit et conseil

Nous ne pouvons que recommander Monaco Digital qui par son professionnalisme et son efficacité a créé immédiatement un lien de confiance et a répondu parfaitement à nos attentes.

Rapidité, réactivité et adaptabilité sont pour moi la meilleure description de l'équipe Monaco Digital, qui a su nous accompagner de manière remarquable dans toutes les phases de nos projets. Grâce à leur engagement, leur disponibilité et leur écoute, notre collaboration a été un vrai succès.

**COMMENT ACCOMPAGNONS-NOUS HOPE ?****Réalisation d'un assistant IA pour les questions sociales et paies spécifiques à Monaco.**



Sophie Vincent :

« Nous sommes bien entendu prêts et intéressés à travailler avec l'ensemble des acteurs de la Principauté sur ce sujet primordial de l'attractivité professionnelle de notre pays ».

Sophie Vincent, Directrice des Ressources Humaines de Monte-Carlo Société des Bains de Mer, explique comment le premier employeur de la Principauté gère ces problématiques majeures.

MBN/ Êtes-vous affectée dans votre entreprise par les difficultés de transports et de logements des actifs ? Par exemple pour attirer et/ou fidéliser des talents ?

Sophie Vincent : Comme pour toute entreprise, nous constatons en effet qu'il est de plus en plus difficile de se loger aux alentours de la Principauté, avec notamment une saturation des communes limitrophes où les prix de l'immobilier ont fortement augmenté ces dernières années. Le temps de transport reste aussi au cœur des préoccupations des candidats et des salariés, et il a pu arriver en effet que des salariés nous quittent car ils avaient trouvé un emploi équivalent plus près de leur domicile, ou que des candidats ne concrétisent pas leur embauche pour des problématiques de logements.

MBN/ Avez-vous mis en œuvre ou projetez-vous de mettre en œuvre certaines actions ou initiatives pour remédier à cette situation, et le cas échéant, lesquelles ?

S. V. : Nous avons la chance en effet d'avoir la possibilité de proposer des logements, notamment à nos salariés saisonniers. Nous disposons d'un parc de logements de 200 lits. Malheureusement, aujourd'hui, compte tenu de nos volumes de recrutements entre avril et octobre (1 200 salariés saisonniers recrutés), cela ne suffit pas. Nous avons donc lancé la construction d'un immeuble à Roquebrune-Cap-Martin et nous nous sommes portés acquéreurs d'un autre immeuble, à Beausoleil. Ces deux constructions nous permettront de bénéficier de plus d'une centaine de lits supplémentaires qui seront prêts pour la saison 2027. Dans l'intervalle, nous louons des appartements dans une résidence hôtelière à Menton, ce qui toutefois, comme on peut l'imaginer en haute saison, représente un coût très significatif.

En ce qui concerne le transport, l'ensemble de nos salariés, quelle que soit leur convention collective, bénéficient d'une prime de transport mensuelle s'ils habitent à plus de 8 km de leur travail. Cette prime vise à les aider à financer un abonnement de train, de parking, ou autre.

MBN/ Selon vous, les aménagements routiers récents ont-ils amélioré la situation ? Quelles mesures vous semblent nécessaires pour préserver l'attractivité professionnelle du pays ?

S. V. : Nous avons de très bons retours de nos salariés qui empruntent la nouvelle sortie entre La Turbie et Menton et qui indiquent que cette dernière a permis de nettement fluidifier la circulation, et donc, de leur faire gagner du temps.

Concernant le parking des Salines, nous avons de nombreux salariés qui y sont désormais abonnés, notamment ceux qui travaillent au siège à Fontvieille, mais pas seulement.

Si nous parvenons de notre côté à travailler sur quelques solutions, malheureusement souvent très coûteuses pour l'entreprise, pour aider nos salariés tant à se loger qu'à se déplacer, il est évident que nous sommes aussi très attentifs aux actions du Gouvernement Princier sur ces sujets. Toute nouvelle mesure permettant de fluidifier la circulation ou de mieux loger les actifs aura un impact sur l'attractivité professionnelle de la Principauté, souvent mise à mal par ces sujets. En effet, aujourd'hui, les arguments des recruteurs relatifs au niveau de salaires et de retraites, ou à la prise en charge sociale de la Principauté, ne suffisent plus pour convaincre les talents. Nous sommes bien entendu prêts et intéressés à travailler avec l'ensemble des acteurs de la Principauté sur ce sujet primordial de l'attractivité professionnelle de notre pays



Laure de Garaté :

« Il faut rendre les aller-retours agréables pour les pendulaires afin de conserver l'attractivité qui est nécessaire pour doper l'économie ».

Laure de Garaté est la Directrice Régionale Côte d'Azur - Monaco d'Artelia, un groupe international indépendant d'ingénierie, de conseil et de management de projet. En plus de son expérience de chef d'entreprise, elle apporte sa vision d'experte.

MBN/ La question du logement et des accès à Monaco est-elle un sujet majeur pour votre entreprise ?

Laure de Garaté : Oui, et cela doublement. Tout d'abord, comme tous les employeurs de Monaco, nous sommes confrontés aux freins à l'attractivité pour attirer, et garder, nos collaborateurs et assurer leur bien-être. Ensuite, nous sommes un bureau d'études, c'est-à-dire que pour nous ce sont aussi des problématiques sur lesquelles nous travaillons, à Monaco comme ailleurs. Artelia est en effet un groupe d'ingénierie indépendant qui rassemble 10 000 personnes dans 40 pays et est présent depuis 40 ans à Monaco.

MBN/ Quelles sont les spécificités de Monaco sur ces problématiques ?

L. de G. : La Principauté est dans une situation très particulière. Normalement, un pôle économique fonctionne avec une couronne, plus ou moins étendue. Ce n'est pas le cas à Monaco, qui est un grand pôle sans couronne parce que tout de suite on change de pays. Cette spécificité, qui se rajoute à la topographie particulière entre la mer et la montagne, complexifie toutes les opérations liées à la mobilité : il faut échanger avec un autre pays. De plus, la frontière est entre un pays membre de l'UE, pouvant donc bénéficier des subventions européennes, et un pays hors UE, qui ne le peut pas.

MONACO INFO

le podcast



Éric Larchevêque
Entrepreneur,
investisseur



Antoine Bahri
Entrepreneur,
application Carlo



Johanna Houdrouge
Présidente de l'Association des
Femmes Chefs d'Entreprises
de Monaco, Vice-présidente de
Mercure International



Valentina Colman
Entrepreneuse,
UPAINT / Monaco Women Forum

Disponible
sur toutes les
plateformes



au micro de
Geneviève Berti



MBN/ En tenant compte de ces spécificités, quelles solutions défendez-vous pour améliorer les accès à Monaco ?

L. de G. : Malgré ces différences, certaines solutions qui fonctionnent dans d'autres métropoles sont applicables ici. Le point essentiel est de diversifier les possibilités. Il n'y a pas une solution, mais une addition d'options qui permettront à chacun de choisir son mode de transport ou son trajet, et d'ainsi désengorger les autres, au bénéfice de tous. On l'a vu récemment avec l'ouverture de la nouvelle bretelle de l'autoroute, une nouvelle option qui fait économiser 30 minutes à ceux qui viennent en voiture de Nice centre-ville.

Pour augmenter le nombre d'options, la première solution serait d'augmenter le nombre de transports en commun, mais pour l'instant nous sommes bloqués par des trains limités à deux voies, donc sensibles aux blocages, et des bus contraints de s'insérer dans le trafic par manque de place, donc coincés dans les bouchons. Aussi, un Métro allant de l'aéroport de Nice à Vintimille, dont je suis très partisane, apporterait une réponse. Il s'agit cependant d'une solution à long terme qui sera complexe à mettre en œuvre parce qu'engageant deux autres pays.

Une autre solution de mobilité douce me paraît importante à développer : le vélo. C'est une option qui est très bien adaptée à Monaco. Déjà nous bénéficions d'un climat agréable où la pluie est suffisamment rare pour qu'il puisse être utilisé souvent. Ensuite, il y a une sécurité à Monaco qui permet de ne pas être en inquiétude permanente qu'il soit volé, comme dans d'autres métropoles. Enfin, le vélo s'inscrit parfaitement dans la politique du Prince de réduire l'empreinte carbone du pays.

MBN/ Le vélo pourrait-il aussi être adapté aux trajets d'accès des pendulaires ?

L. de G. : Oui, il offrirait une option supplémentaire tout à fait valide. Déjà, il est possible de faire Nice-Monaco à vélo aussi vite qu'en voiture, soit en une heure environ, et les deux freins principaux à son usage sont déjà, ou peuvent, être surmontés. Le premier frein est celui de l'effort physique requis, il n'est évidemment pas très attirant d'arriver en sueur et épuisé à son lieu de travail.

Mais l'apparition des vélos à assistance électrique (VAE) ouvre de nouveaux horizons : maintenant tout le monde peut facilement les utiliser et les variations de reliefs ne sont plus des difficultés. Le second frein est plus difficile à résoudre : c'est le danger sur la route. L'usage du vélo ne pourra se développer sans création de zones protégées, c'est-à-dire soit partage de la route, soit création de pistes cyclables dédiées. C'est un sujet que nous connaissons bien, Arterlia ayant même racheté un bureau d'études à Copenhague au Danemark, pays très en avance qui a su intégrer le vélo, y compris au sein de centres historiques où la place est rare, et cela alors même qu'il ne bénéficie pas de notre climat.

Or, si vous observez l'axe Nice-Monaco, qui est le plus chargé, vous remarquerez que si la Basse Corniche est saturée, ni l'Autoroute ni la Moyenne Corniche ne le sont jusqu'à ce qu'elles se rejoignent juste avant La Brasca. La Moyenne Corniche me paraît donc être la route à privilégier, ses dénivelés n'étant plus un problème avec les VAE. La vraie limitation est celle du danger : c'est une route parfois étroite, avec des virages à flanc de colline, où beaucoup roulent vite. Pour y développer l'usage du vélo, il faudra donc créer une piste cyclable séparée. Ce n'est pas une solution immédiate, mais c'est une solution plus facile et plus rapide à mettre en place, et donc moins coûteuse, que des investissements ferroviaires. Elle pourrait de plus être un atout touristique si elle est spectaculaire, cette route offrant des vues magnifiques sur toute la côte.

MBN/ Quel message voudriez-vous faire passer ?

L. de G. : Les problématiques d'accès et de logement sont importantes, il faut rendre les aller-retours agréables pour les pendulaires afin de conserver l'attractivité qui est nécessaire pour doper l'économie. Et pour cela il n'y a pas une solution, mais une addition de solutions qui donneront plus de choix.

Philippe Gouillou

**Riccardo Giraudi :**

« Conscient de l'enjeu, j'ai personnellement investi dans des biens immobiliers en France limitrophe afin de loger certains de nos collaborateurs saisonniers. C'est une réponse concrète à une situation d'urgence ».

Riccardo Giraudi, Président Directeur Général de Giraudi Group, qui opère notamment dans l'import/export et le trading de viande, la création et l'exploitation de concepts de restaurants, et le consulting, est lui aussi confronté aux problématiques de transport et de logement des talents. Entretien avec un entrepreneur innovant qui a mis œuvre des solutions concrètes pour répondre à l'urgence.

MBN/ Êtes-vous affecté dans votre entreprise par les difficultés de transport et de logement des actifs ? Par exemple pour attirer et/ou fidéliser des talents ?

Riccardo Giraudi : Absolument. Résidant à Monaco, je suis quotidiennement confronté à la complexité d'attirer et de fidéliser des talents, notamment en raison des difficultés d'accès au territoire et du coût prohibitif du logement. Le bassin d'emploi monégasque dépend en grande partie de travailleurs venus des Alpes-Maritimes et de Ligurie, qui doivent affronter chaque jour des conditions de transport dégradées — entre embouteillages constants, trains peu fiables et fréquences insuffisantes.

MBN/ Avez-vous mis en œuvre ou projetez-vous de mettre en œuvre certaines actions ou initiatives pour remédier à cette situation, et le cas échéant, lesquelles ?

R. G. : Oui. Conscient de l'enjeu, j'ai personnellement investi dans des biens immobiliers en France limitrophe afin de loger certains de nos collaborateurs saisonniers. C'est une réponse concrète à une situation d'urgence : sans solutions de logement abordable à proximité, nous perdions une grande partie de notre main-d'œuvre qualifiée. Nous explorons également des solutions internes de

transport, notamment le covoiturage structuré ou des partenariats avec des opérateurs de navette privée.

MBN/ Selon vous, les aménagements routiers récents ont-ils amélioré la situation ? Quelles mesures vous semblent nécessaires pour préserver l'attractivité professionnelle du pays ?

R. G. : Les aménagements routiers récents n'ont malheureusement pas apporté de réelle amélioration. Le trafic reste saturé, notamment à l'entrée de Monaco, et les feux tricolores trop nombreux ralentissent une circulation déjà très dense. Il faudrait repenser la circulation avec plus de ronds-points et de fluidité aux entrées du territoire.

Mais au-delà de la route, c'est toute la chaîne de mobilité qu'il faut optimiser : augmenter drastiquement la fréquence des trains, améliorer leur ponctualité, mettre en place davantage de bus et de navettes depuis les zones résidentielles périphériques. La desserte ferroviaire entre Nice, Menton, Vintimille et Monaco est sous-dimensionnée par rapport aux besoins réels.

Si nous voulons que Monaco reste attractif pour les talents, il est impératif de proposer une qualité de vie et d'accès au travail à la hauteur des ambitions économiques du pays.



Henri Fabre :

« Les projets déterminants pour l'avenir doivent être ambitieux et planifiés sur plusieurs décennies, en s'inspirant de projets structurants comme la mise en souterrain de la gare de Monaco ».

Gérant des bureaux d'études Betek Ingénierie et Monaco Études Ingénierie, et Président du Syndicat Patronal des Activités de Conseil, d'Ingénierie et d'Expertise Technique (SPAC), Henri Fabre fait le point sur les enjeux liés aux difficultés persistantes de logement autour de Monaco et d'accès, malgré certaines améliorations.

MBN/ Dans votre interview parue dans le MBN n°84 (octobre 2023), vous indiquez que le principal frein pour attirer et fidéliser les talents à Monaco résultait des difficultés de transport et de logement des actifs. Est-ce toujours le cas ?

Henri Fabre : Oui, même si cela se fait moins sentir, par suite de deux changements. Tout d'abord, le contexte économique a changé avec une activité baissière dans le BTP, ce qui réduit la tension sur le marché du travail et la mobilité des salariés opérant dans les activités de prestations intellectuelles et de services. L'autre évolution importante est l'ouverture de la nouvelle bretelle de l'autoroute entre La Turbie et Beausoleil qui est perçue très positivement, certains salariés gagnant 20 à 25 minutes sur leur seul trajet aller. L'ouverture du parking des Salines a aussi permis à certains d'obtenir des places de stationnement attendues depuis longtemps. Pour les entreprises qui n'en sont pas trop éloignées, ce qui est notre cas à la Condamine, le cheminement piéton par les ascenseurs est approprié. Le quartier de Fontvieille aussi s'y prête bien. Évidemment, selon les quartiers, la rupture de charge peut être plus importante du fait des transports successifs qui ajoutent de l'aléa souvent dissuasif. Quant aux salariés qui viennent en train, les résultats ne sont pas à la hauteur de leurs attentes. L'augmentation du nombre de TER n'a pas fondamentalement modifié la situation : manque de régularité, trains trop pleins, grèves.

MBN/ Avez-vous eu des salariés qui ont quitté l'entreprise à cause des difficultés de transport et de logement ?

H. F. : Oui, c'est déjà arrivé. Ces deux problématiques sont intrinsèquement liées, et si davantage de salariés pouvaient habiter à proximité de leur lieu de travail, cela réduirait le flux de pendulaires venant par la route. À titre d'exemple, mes collaborateurs viennent majoritairement de Cannes, Carros, Nice, Saint Laurent du Var, Cagnes-sur-Mer, Menton, Vintimille, et un de Fréjus. Cela confirme les données de l'IMSEE qui montrent que les pendulaires résident de plus en plus loin.

Je regrette que nous ne parvenions pas à avoir plus de logements pour les actifs dans les communes limitrophes. La réglementation française n'est pas adaptée aux salaires monégasques, ce qui exclut beaucoup de salariés, la majorité de ceux travaillant à Monaco percevant des revenus supérieurs aux plafonds exigés. Il faudrait rehausser le seuil de revenu pour rendre éligibles davantage d'actifs de Monaco. Les logements sociaux construits à Beausoleil sont souvent occupés par des personnes travaillant à Nice : c'est aberrant, car cela ajoute du flux de transport dans les deux sens !

MBN/ Le secteur privé pourrait-il être force de proposition pour la construction de logements pour les actifs de Monaco ?

H. F. : Oui, il devrait pouvoir l'être, mais il y a des obstacles législatifs. Par exemple, si un employeur construit des logements pour ses salariés, il ne peut aujourd'hui pas les récupérer facilement s'ils quittent l'entreprise. Il faudrait sécuriser juridiquement le mode opératoire en liant l'attribution de ce type de logement à la fonction occupée, et étudier préalablement les conséquences fiscales. Sur le principe, si

nous parvenions à bien encadrer légalement les conditions d'entrée et de sortie pour réserver des logements à nos salariés et pouvoir les récupérer dans un délai raisonnable si nécessaire, j'y serais favorable.

MBN/ Quelles actions mettez-vous en place pour améliorer la situation ?

H. F. : Nous encourageons la mobilité douce en prenant en charge les abonnements de bus et de vélos à assistance électrique en libre-service (MonaBike) pour nos salariés, afin de limiter l'utilisation de la voiture intra-muros. Nous avons aussi instauré le télétravail de manière raisonnée, généralement un jour par semaine. Dans les améliorations possibles, il serait pertinent d'assouplir le dispositif légal, afin de permettre des ajustements ponctuels par simple échange de courriels, dès lors que les deux parties sont d'accord.

MBN/ Comment voyez-vous l'évolution des problématiques d'accès à Monaco et de logement des actifs ? Quelles en seront les conséquences et quelles mesures stratégiques faudrait-il mettre en place ?

H. F. : Les infrastructures construites par le passé ont permis l'attractivité actuelle avec plus de 78 000 emplois recensés à Monaco en 2024*. Elles atteignent leurs limites, mais avant de pouvoir réaliser une infrastructure, il faut des décisions politiques, des études, des procédures administratives, qui prennent des années.

Sans évolution de ses infrastructures, Monaco risque d'être limité dans sa capacité à accueillir des actifs. Les projets déterminants pour l'avenir doivent être ambitieux et planifiés sur plusieurs décennies, en s'inspirant de projets structurants comme la mise en souterrain de la gare de Monaco. Ce projet, qui vit depuis 50 ans, a permis à Monaco de récupérer beaucoup d'emprise foncière, d'améliorer le service ferroviaire, et a libéré un potentiel de développement économique colossal. La stabilité politique de Monaco permet de mener ces politiques sur la durée, contrairement à d'autres pays.

Aussi, l'idée de disposer à terme d'un transport en commun propre et efficace entre l'aéroport de Nice et Vintimille en passant par Monaco me semble pertinente.

MBN/ Bien que les salaires soient bons dans votre activité, les nouveaux arrivants chez vous, notamment les plus jeunes, sont-ils confrontés à des difficultés de logement ?

H. F. : Le secteur scientifique et technique offre des salaires médians autour de 2900 € mensuels pour des cadres techniques, et autour de 2000 € pour les jeunes diplômés d'écoles d'ingénieurs, ce qui est loin derrière ceux du secteur bancaire qui se situent autour de 7700 € mensuels pour des cadres financiers. Les difficultés de logement en périphérie sont donc réelles, et de facto la question des transports devient essentielle. C'est une problématique vitale, car cela peut décourager des jeunes talents que nous voudrions attirer et garder.

Carole Quazzolo

*Source : Observatoire de l'Emploi 2024, publié par l'IMSEE en avril 2025.



Philippe Barcellona :

« Les conditions de circulation extra et intra-muros se sont fortement dégradées ces dernières années ».

Philippe Barcellona exerce depuis plusieurs années dans le secteur de la finance à Monaco. Ayant utilisé tous les modes de transport, il livre son expérience de terrain et sa vision des améliorations possibles.

MBN/ Quel est votre lieu de résidence et avez-vous rencontré des difficultés pour le trouver ?

Philippe Barcellona : Je réside à Nice depuis plus de 10 ans, l'appartement que j'occupe depuis 2021 est ma 3ème adresse dans la métropole niçoise, et je n'ai pas eu de difficulté particulière pour l'acquérir, car le marché n'était alors pas aussi saturé qu'aujourd'hui. En tant que propriétaire également d'un autre logement à Nice, j'ai reçu pléthore de demandes et n'ai mis qu'une semaine pour trouver un locataire.

MBN/ Quel moyen de transport utilisez-vous et quelle est votre expérience en tant qu'usager ?

P. B. : J'ai expérimenté tous les modes de transport : la voiture, le train, le bus, et le deux-roues. Malgré l'accroissement de la fréquence des TER, le train reste parfois un mode de transport peu fiable. Avec

l'explosion du trafic ces dernières années, j'ai également renoncé à la voiture, et j'en loue une lorsque j'ai besoin d'effectuer des trajets plus longs. J'ai aussi constaté des carences en matière de bus. Par exemple, la ligne R112, devenue la ligne 602, qui débute à Nice Vauban et dessert Monaco (Casino) via la Moyenne Corniche, circule en moyenne toutes les 2 heures, et ce dans les deux sens. C'est dommage de ne pas en renforcer la fréquence pour permettre aux actifs habitant à l'est de Nice de l'utiliser davantage, d'autant plus que la ligne 600 via la Basse Corniche est très souvent saturée !

J'ai depuis opté pour le 125 cm³. Ce mode de transport laisse peu de place aux mauvaises surprises, vous savez globalement à l'avance combien de temps dureront votre trajet aller et votre trajet retour, ce qui élimine les incertitudes. Du coup, vous ne démarrez pas la journée de la même façon ! Même quand la route est saturée, à quelques minutes près, vous maîtrisez votre temps de trajet.

MBN/ Quelle est la durée de votre trajet domicile-travail ?

P. B. : En partant de Nice Cimiez via la Moyenne Corniche, m'est rarement arrivé de mettre plus de 40 minutes pour un trajet simple. Évidemment, le scooter n'a pas que des avantages, ce mode de transport n'offrant qu'une très faible protection physique. La Moyenne Corniche n'est pas adaptée à un trafic aussi dense, ce qui la rend très accidentogène, particulièrement en période estivale avec beaucoup de cyclistes et de touristes, exigeant une vigilance et une prudence de tous les instants.

MBN/ Estimez-vous que les récents travaux d'aménagement ont sensiblement amélioré les conditions de circulation et d'accès à Monaco ?

P. B. : Les conditions de circulation extra et intra-muros se sont fortement dégradées ces dernières années. Le parking des Salines est certes un outil formidable pour réguler la circulation dans Monaco, mais il est sous-exploité, avec un grand nombre de places libres à différents moments de la journée.

MBN/ Selon vous, comment améliorer durablement les conditions de mobilité des pendulaires de Monaco ?

P. B. : Du 1er juin au 30 septembre, un système de vignettes à la Londonienne pourrait par exemple être mis en place à destination des touristes désireux d'accéder à Monaco, pour les inciter à stationner leur véhicule au parking des Salines. Le territoire monégasque est trop exigu pour se permettre d'avoir autant de gens en balade, et souvent égarés. Au-delà des difficultés d'accès à la Principauté, il est impératif de trouver un moyen pour fluidifier de façon plus volontaire la circulation dans Monaco pour les salariés, mais aussi pour la qualité de vie des résidents. De Mareterra à Fontvieille, vous allez plus vite à pied qu'en sortant votre voiture ! Ce parking pourrait aussi servir dans ce cadre. En bref, qu'il soit plus intéressant de payer un forfait journalier à un prix attractif au parking des Salines plutôt qu'une vignette à un tarif plus prohibitif !

Assurance et Banque

Protégez votre entreprise et vos données client

CYBER SECURE
Une réponse adaptée pour la maîtrise des risques Cyber.

assurance citoyenne

Agence C. SASSI
7 rue Suffren Reymond | 98001 MONACO CEDEX | (+377) 93 30 45 88
agence.axa.fr/ei-sassi-cybil | @AXASassi | @AgenceSassi
Jérémy DELAHAYE (+377) 93 30 48 63

Carole Quazzolo



© FEDEM

Philippe Lemonnier :

« On ne peut pas se battre contre les chiffres ».

Philippe Lemonnier, membre d'un syndicat affilié à la F2SM et membre des divers Comités de contrôle des Caisses Sociales de Monaco (CCSS, CAR, CMRC), est employé de Jeux à la Société des Bains de Mer. Il passe en revue les solutions possibles et les inscrit dans le cadre plus global de la hausse du nombre d'actifs rendue nécessaire par le modèle social.

MBN/ Où résidez-vous et quel est votre moyen de transport usuel ?

Philippe Lemonnier : J'ai la chance de résider à Monaco et d'y travailler, je ne suis donc pas dans la même situation que les pendulaires. Ayant des horaires décalés, principalement de nuit, je suis très peu impacté par l'augmentation du trafic intra-muros (mais qui néanmoins dégrade la qualité de vie des résidents). Pour mes déplacements, j'utilise principalement un deux-roues. Comme le soulignait en 2014 un Conseiller National, le sujet de la mobilité, « *souci au présent et cauchemar au futur* », est crucial pour le devenir de la Principauté qui « *risque fort de mettre à mal les stratégies efforts fournis afin d'améliorer l'attractivité de notre pays* ».

MBN/ Comment analysez-vous les questions d'accès à Monaco et de logement ?

P. L. : La Principauté étant un territoire enclavé dans le Pays voisin, l'amélioration de ses voies d'accès relève d'une coopération transfrontalière. La pression foncière, tant à Monaco que sur toute la bande littorale, la volonté de certains propriétaires de ne louer qu'en location saisonnière, rarifient l'offre à destination des actifs à des prix attractifs, alors que notre modèle social exige une hausse constante de son effectif salarié. Selon l'IMSEE, en 2024, un peu plus du quart des effectifs salariés habitaient Nice contre un cinquième dans les communes limitrophes, cet éloignement engendre nécessairement des congestions routières, notamment en raison d'une offre ferroviaire insuffisante et non fiable.

MBN/ Que pensez-vous des solutions déjà mises en place ?

P. L. : Les dernières infrastructures mises en place semblent avoir des effets positifs, mais restreints. L'ouverture du Tunnel Albert II a accéléré l'accès à Fontvieille depuis la Moyenne Corniche. La création de la deuxième sortie de l'Autoroute A8 à Beausoleil n'a fait que déplacer le problème car in fine tout converge au même point. A l'entrée Ouest de la Principauté, la passerelle Wurtemberg est une excellente réalisation qui met le quartier de Fontvieille à 10 mn à pied du parking des Salines.

Le développement du télétravail, notamment post-Covid, apparaît comme une solution viable à court terme, mais il aura une incidence croissante pour les finances des Caisses Sociales Monégasques (CSM) en raison des dispositions de la Convention bilatérale franco-monégasque de Sécurité Sociale. Les dépenses de santé d'un retraité télétravailleur durant au moins 15 ans, seront partagées par moitié entre la CPAM et la CCSS.

MBN/ Que pensez-vous des nouvelles solutions proposées ?

P. L. : On parle régulièrement de parkings de dissuasion. Leur avantage est qu'ils limitent le nombre de véhicules intra-muros, ce qui résout une partie des problèmes mais, a contrario, ils créent une prévalence

pour l'automobile. L'augmentation du cadencement des trains peut être une alternative séduisante, à condition que la capacité de chaque rame ne soit pas diminuée, que les trains soient ponctuels et non déprogrammés, que les rames achetées par Monaco circulent sur leurs zones de chalandise naturelles.

MBN/ Que préconisez-vous ?

P. L. : Il est difficile de préconiser des solutions qui pour la plupart relèvent du pouvoir politique. La question qu'il convient de se poser : notre modèle actuel est-il soutenable à long terme ? Il y a près de 10 ans, un Conseiller National, dont je partage l'avis avait exposé très lucidement les problématiques qui demeurent toujours d'actualité : « (...) Notre équilibre économique et celui de notre système de retraite dépend aussi et surtout de notre capacité à attirer un nombre toujours croissant de travailleurs pendulaires, ce qui nécessite des infrastructures qui coûtent aussi toujours plus cher. (...) Il arrivera un moment où le coût marginal des infrastructures dépassera la valeur ajoutée supplémentaire des pendulaires que nous essayons d'attirer. (...) il nous faut (...) comprendre que notre prospérité, si elle n'est pas partagée au moins partiellement avec les régions avoisinantes, restera fragile ».

Les dispositions de la loi française SRU relatives aux logements sociaux dissuadent les investisseurs institutionnels monégasques d'investir dans les communes limitrophes, car l'habitat ne sera pas réservé aux pendulaires qui pour la plupart dépassent le seuil d'éligibilité à ces logements, d'autant que ces communes sont déjà carencées en logements sociaux.

À défaut d'alternative au train, la création de zones franches transfrontalières apparaît comme une idée opportune à condition que le droit social monégasque puisse y être observé.

MBN/ Quel message voudriez-vous faire passer ?

P. L. : Le Directeur des Caisses Sociales avait annoncé en 1998 des temps difficiles « dans 30 ans » : nous y sommes. Bien que cet avertissement ait été sans cesse répété par les CSM, la question démographique a été insuffisamment prise en compte. La réforme paramétrique de 2012 n'a acheté qu'un peu de répit.

Le message est simple : on ne peut pas se battre contre les chiffres, la croissance est possible à l'infini, mais reste bridée à l'évolution de la ressource sur laquelle la contrainte mord le plus, c'est-à-dire pour Monaco son exiguïté territoriale et ses voies d'accès. À défaut de solutions rapides, c'est toute l'attractivité du Pays qui est en péril, notamment pour les entreprises et pour les salariés.



Corinne Madec :

« Une chose est certaine, si Monaco veut rester compétitif pour les entreprises et attractif pour les talents, c'est l'enjeu majeur ! ».

Corinne Madec est Responsable des Ressources Humaines d'Asteria, société monégasque opérant dans le consulting IT et la transformation digitale.

MBN/ Quel est votre lieu de résidence et avez-vous rencontré des difficultés pour le trouver ?

C. M. : Je n'ai pas eu de difficultés pour trouver mon logement actuel à Villeneuve Loubet. Précédemment je travaillais à Sophia-Antipolis, dans une autre société du groupe, ce qui était pratique puisque mon lieu de travail était proche de mon domicile. Mais aujourd'hui, même si travailler à Monaco relève d'un choix personnel, j'aimerais bien m'en rapprocher, et cela n'est pas possible, les prix à la location comme à l'achat étant prohibitifs pour des salariés lambdas.

MBN/ Quel moyen de transport utilisez-vous et quelle est votre expérience en tant qu'usager ?

C. M. : Je me déplace en train, qui est un moyen de transport très commode quand il est opérationnel. Malheureusement, les dysfonctionnements sont récurrents sur la ligne Vintimille-Grasse que j'emprunte chaque jour, et il ne se passe pas une semaine sans que les usagers du rail ne subissent des retards et/ou des annulations de TER. Malgré l'accroissement de la fréquence des trains, seulement un TER sur deux dessert la gare dont je dépends, aussi n'ai-je pas constaté d'évolution favorable à ce niveau-là. Et avec la saison estivale, c'est encore plus complexe, car les touristes s'ajoutent aux pendulaires dans des trains déjà saturés en temps normal. Sans parler des rames courtes qui sont systématiquement mises en circulation aux heures de pointe le matin et le soir. C'est à n'y rien comprendre !

Une amélioration notable est toutefois intervenue avec la mise en place par la SNCF des abonnements mensuels ou annuels pour les trains couplés à ceux des parkings de stationnement situés à proximité des gares.

MBN/ Quelle est la durée de votre trajet domicile-travail et a-t-elle évolué ces dernières années ?

C. M. : Mon temps de trajet aller est de 1h15 en porte à porte, dont 50 minutes en train, lorsqu'aucun retard ou annulation intempestive n'en perturbent le déroulement. Soit au global, un trajet aller-retour de 2h30. Heureusement, je bénéficie en moyenne de 2 jours de télétravail par semaine. C'est un argument fort à l'embauche. Assouplir les règles en vigueur serait une bonne chose, afin d'avoir un effet encore plus incitatif.

MBN/ Prévoyez-vous des changements pour réduire vos temps de trajet ou les optimiser ?

C. M. : Télétravailler plus que 2 jours par semaine n'est pas envisageable du fait des responsabilités qui sont les miennes au sein d'Asteria. Déménager plus près de Monaco non plus. Une solution serait de changer de gare de départ, en prenant le train à Cagnes-sur-Mer qui est mieux desservi que Villeneuve-Loubet. Et le parc relais ParcAzur permet de stationner les véhicules à proximité de la gare avec un accès libre et exclusivement réservé aux utilisateurs du réseau de bus Lignes d'Azur et/ou du train.

MBN/ Estimez-vous que les récents travaux d'aménagement ont sensiblement amélioré les conditions de circulation et d'accès à Monaco ?

C. M. : Sur la base des retours de terrain que j'ai de la part de mes collègues, l'ouverture du parking des Salines a constitué une avancée significative. Parmi le faible nombre de salariés qui prennent encore leur voiture, et il y en a de moins en moins, tous ont migré leur abonnement au parking aux Salines, ce qui leur évite d'affronter les bouchons à l'entrée ouest de Monaco. Une fois leur voiture stationnée, ils prennent le bus, Monaco Parkings proposant des abonnements professionnels couplés avec les bus de Monaco.

MBN/ Selon vous, comment améliorer durablement les conditions de mobilité des salariés pendulaires de Monaco ?

C. M. : Avant même de parler de mobilité, il faudrait pouvoir rapprocher les actifs de Monaco de leur lieu de travail en leur proposant des logements à des tarifs abordables. Et avec notre météo souvent clémente, pourquoi ne pas exploiter la voie maritime en mettant en place des rotations régulières de navettes reliant les Ports de Monaco et de Nice, et des parcs de stationnement aux abords ? Réserver des trains aux salariés, et d'autres aux touristes, serait aussi une piste intéressante, surtout l'été, pour permettre aux actifs qui contribuent à la création de richesse de voyager dans de meilleures conditions, et d'être plus efficaces au travail.

Les entreprises peuvent aussi apporter leur pierre à l'édifice. Par exemple, la société Asteria prend en charge 100% des titres de transport des collaborateurs. Nous recrutons en CDI des profils rares (administrateurs systèmes et réseaux, développeurs, techniciens informatique, ...) et donc très recherchés, pour les placer pour des missions à durée plus ou moins longue chez nos clients, essentiellement des grands comptes. La prise en charge des transports et les tickets restaurants sont des arguments incitatifs à l'embauche. Nous n'avons pas d'autre choix que de nous aligner sur ce qui est fait en France, voire de faire mieux.

Une chose est certaine, si Monaco veut rester compétitif pour les entreprises et attractif pour les talents, c'est l'enjeu majeur ! Notre cœur d'activité est le recrutement de métiers pénuriques, et nous constatons au quotidien que les problèmes de transports et de logements sont un frein à l'embauche. Certains qui habitent le département refusent de venir travailler à Monaco, d'autres que nous avons réussi à faire venir de Paris, n'ont pas souhaité rester, affirmant que le TER en région PACA est pire que le RER parisien.

Carole Quazzolo



La FEDEM a aussi donné la parole aux Syndicats de Salariés de Monaco pour leur permettre d'exprimer leur opinion sur ce sujet majeur. Le MBN reproduit in extenso les réponses du nouveau Secrétaire Général de l'Union des Syndicats de Monaco (USM), Karim Tabchiche, et celles de Thierry Petit, Président de la Fédération des Syndicats de Salariés de Monaco (F2SM).

Union des Syndicats de Monaco (USM)



Karim Tabchiche :

« Un plan d'urbanisme et un nouveau souffle pour les infrastructures ferroviaires, dans le cadre d'un accord franco-monégasque, seraient des solutions réalistes ».

MBN/ Les salariés qui adhèrent à l'USM vous font-ils part de difficultés en matière de transports et de logements et est-ce un sujet important au sein de votre organisme ?

Karim Tabchiche : Le sujet le plus préoccupant pour nos adhérents et pour les salariés est incontestablement celui du salaire. Les fins de mois sont de plus en plus difficiles pour les actifs comme pour les retraités, faute de revalorisations décentes. La frustration due à l'absence de reconnaissance de la qualification dans les grilles de salaire, quand celles-ci existent, engendre une colère grandissante. Nous sommes là confrontés à la conséquence criante de l'absence de politique salariale à Monaco depuis la casse de la loi sur le salaire. C'est une violence quotidienne accrue par le sentiment d'insécurité vécu par ces milliers de salariés dits intérimaires ou faussement à temps partiel, qui perçoivent des salaires directs très aléatoires faute de dispositions légalisant et encadrant ces formes de contrats. La scandaleuse « réforme » des retraites de 2012 aux conséquences gravissimes, et l'ensemble de ces sujets, constituent les questions les plus importantes pour notre Organisation. Bien évidemment l'éloignement du domicile et les heures perdues dans les files de voitures ou les trains pour se rendre sur le lieu de travail, ajoutent fatigue et énervement à une existence déjà chargée de difficultés.

MBN/ Quelles idées, initiatives ou solutions défendez-vous pour tenter d'améliorer la situation des salariés pendulaires sur ces questions ?

K. T. : Cette terminologie de « pendulaires » est peu respectueuse à l'égard des milliers d'exilés que sont les salariés de Monaco. À moins que ces derniers demandent un de ces jours à la pendule de sonner les douze coups de la justice

sociale ! Pendant des années nous avons combattu avec « L'Union des Retraités de Monaco » et « L'Association des Locataires » la quasi mise à mort du secteur à loyers protégés, et agi pour le « Droit de Vivre à Monaco ». Il est urgent de prendre toutes dispositions pour loger les travailleurs de ce pays qui en sont les producteurs de richesses. Le patronat réalise des profits incommensurables, au point que le Salaire représente à peine plus que 42% de la Valeur Ajoutée créée par les salariés. Un taux historiquement bas, sans commune mesure avec celui de la France où il est pourtant en baisse mais représente encore environ 60%. Par ailleurs, pour ce qui concerne l'immédiat et l'urgent il serait possible de concevoir avec votre Organisation un accord conventionnel dédommageant les salariés par des indemnités de transport. Nous y réfléchissons. Ce serait l'occasion de renouer avec l'habitude de la négociation contractuelle entre nos deux Organisations qui ont su autrefois jeter les bases de la législation sociale monégasque grâce à la Convention Collective Nationale du Travail. La réactivation de la Commission Paritaire de l'Emploi pourrait être également le moyen d'œuvrer efficacement à l'intérêt du pays.

MBN/ Selon vous, quelles sont les actions concrètes que les Autorités devraient mettre en œuvre pour améliorer la mobilité et développer le logement des actifs ?

K. T. : Une allocation logement décente, la construction de logements sociaux et l'extension du secteur à loyers protégés, pourraient être des solutions à étudier. Un plan d'urbanisme et un nouveau souffle pour les infrastructures ferroviaires, dans le cadre d'un accord franco monégasque, seraient des solutions réalistes. Mais il faut la volonté politique. FEDEM et USM sont-elles prêtes, ensemble, à la susciter ?

Fédération des Syndicats de Salariés de Monaco (F2SM)



Thierry Petit :

« Il nous semble que la création d'un métro ou tramway (...) serait une solution optimale... »

MBN/ La question du logement et des accès à Monaco est-elle un sujet majeur pour vos adhérents ? Quelles sont les principales remarques qui vous sont remontées ?

Thierry Petit : Oui bien sûr, ces questions influent grandement sur leur qualité de vie. L'éloignement du lieu de travail est devenu un fait pour la majorité des salariés de Monaco, car les communes limitrophes offrent de moins en moins de logements et sont de plus en plus cher.

De ce fait, l'éloignement implique une durée de transport de plus en plus longues tous les jours, avec des encombrements quotidiens et des frais de transport (essence, autoroute, parking) qui augmentent pour les salariés venant travailler en voiture.

Cette dégradation de la qualité de vie à cause des problèmes de transport ou des accès saturés risque de jouer sur l'attractivité du Pays.

MBN/ Quelles idées, initiatives ou solutions défendez-vous pour tenter d'améliorer la situation des salariés pendulaires sur ces questions ?

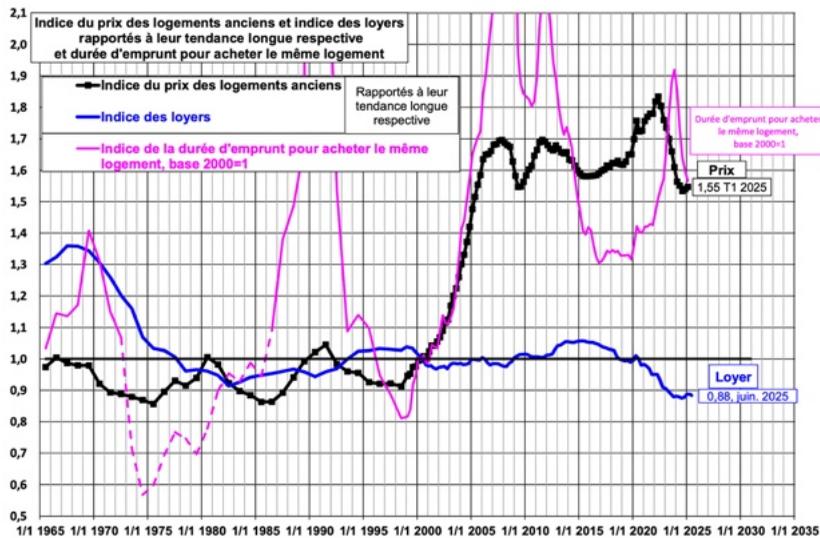
T. P. : L'amélioration et le développement des voies de transport France - Monaco et Italie - Monaco (réseau ferroviaire, bus, 2 roues). La diminution des frais de parking sur Monaco avec des abonnements mensuels raisonnables comme c'est le cas au Parking des Salines avec la package parking-bus. Une augmentation des places de parking pour les 2 roues. Une prime de transport pour les salariés pour une participation aux frais. Un développement et un accès au logement dans les communes limitrophes de Monaco pour les salariés.

MBN/ À long terme, quelles solutions devrait prévoir le pays dès maintenant pour résoudre ces problèmes qui concernent autant les salariés que les entrepreneurs ?

T. P. : Il nous semble que la création d'un métro ou tramway (ou une solution similaire), et non pas qu'entre Nice et Vintimille, mais aussi avec des liens vers La Turbie et d'autres villages de l'arrière-pays serait une solution optimale pour un accès ultra rapide, une diminution de la pollution et des coûts du transport. Mais cette solution a un coût très élevé et relève des pouvoirs publics.

BASE ÉCO 33

LE TUNNEL DE FRIGGIT



“Je suis venu trop tard dans un monde trop vieux.”

Alfred de Musset

Vous êtes un jeune talent dont le pays a besoin et vous en êtes fier : une de ses nombreuses entreprises vous y propose un poste intéressant à un salaire attrayant. Vous acceptez cette opportunité avec enthousiasme et c'est plein d'optimisme que vous quittez le Nord profond pour venir travailler à Monaco, une nouvelle vie s'ouvre à vous !

Hélas, dès le premier soir votre moral prend un coup fatal. Vous aviez déjà compris que la Principauté et ses communes limitrophes étaient hors budget, aussi, comme plus du quart des actifs à Monaco, les fameux «Pendulaires», vous vous étiez rabattu sur Nice. Votre idée était que dans une ville de cette taille vous ne rencontreriez aucune difficulté à trouver des logements à votre portée. Hélas, toutes les agences immobilières que vous avez visitées, et tous les propriétaires que vous avez contactés en direct, tous vous ont répété le même mantra : toute location, même la moins chère du gourbi le plus mal placé, exige que vous ayez déjà trois mois révolu de CDI. Il est inutile d'insister, vous a-t-on dit : pendant trois mois vous ne pouvez loger qu'à l'hôtel ou en location précaire, ou, comme de plus en plus, dans votre voiture ou dans la rue.

Un peu sonné, votre rêve écroulé, vous cherchez à comprendre et vous vous plongez dans tous les articles que vous pouvez trouver. Vous remarquez d'abord que le secteur immobilier se porte très bien : Nice est même l'une des très rares grandes villes de France à ne pas connaître de baisse des prix. Cela vous semble logique, Nice est au cœur d'une zone touristique de luxe connue mondialement qui est coincée entre la mer et la montagne : non seulement la topologie des lieux restreint les constructions, mais de très nombreux logements y sont réservés aux locations saisonnières, et

surtout les riches étrangers y rendent la vie hors de prix pour les locaux, c'est ce qu'on voit dans de nombreux pays du monde. De fait, Nice est classée juste après Paris, alors même que les salaires y apparaissent être d'un niveau provincial. Ce dernier point vous titille, vous décidez de le mesurer.

Pour éviter les extrêmes du grand luxe vous vous intéressez aux médianes. Votre calcul est simple : vous prenez la médiane des prix des logements et vous la divisez par le revenu médian des foyers. Ce que vous trouvez est plus que net : les Niçois doivent mettre dans le logement plus de 50% de plus en proportion de leurs revenus qu'un Français moyen (ratios : 9,4 contre 6,1) et presque un tiers de plus qu'un Francilien (ratio : 7,9), alors même qu'ils bénéficient d'un meilleur climat que les autres. Il n'y a pas que l'immobilier de luxe qui vous est inaccessible.

Vous avez quand même un gros doute, ces chiffres vous paraissent trop énormes. Et puis votre méthode de calcul vous paraît trop grossière : comment être sûr que vous ne comparez pas des pommes et des oranges ? Si les logements à Nice sont si chers, c'est peut-être tout simplement culturel : les Niçois tiennent à en avoir de meilleure qualité, ils investissent plus sur leur confort. Comment savoir ? Vous êtes sûr que quelqu'un a dû s'intéresser à ces ratios, aussi vous cherchez encore.

Enfin vous découvrez Jacques Friggit¹, ingénieur général à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)², un organisme dépendant du Ministère de l'Environnement français, qui a fait des recherches plus que reconnues sur le sujet. Il a notamment étudié l'évolution des prix des logements depuis 1200 et en publie tous les mois une mise à jour³. Bien sûr, comme il l'explique dans une

conférence de janvier 2025⁴, il a bien pris en compte les questions de qualité des logements, et plutôt qu'aux prix il s'est intéressé à l'évolution de ceux-ci au cours du temps. Et si ses résultats ne distinguent pas Nice du reste de la France, ils sont impressionnants.

Jacques Friggit a trouvé que le ratio *Indice du prix des logements / Revenu brut des ménages* est resté assez stable entre 1965 et 2000 (courbe noire ci-dessus) : c'est ce qu'on appelle depuis le “Tunnel de Friggit”. Cela vous paraît logique : chacun se loge en fonction de ses moyens. Mais la surprise est que ce ratio a ensuite totalement divergé par le haut pour les ventes de logements anciens, mais pas pour les loyers dont l'indice est resté globalement stable (courbe bleue). On parlerait de “Bulle immobilière” si elle ne durait pas depuis si longtemps (25 ans) : il faudrait une baisse de 35% des prix des logements pour retourner au niveau du tunnel. Et comme les loyers n'ont pas suivi, il y a une pénurie des biens mis en location.

Pourquoi un tel écart ? Vous cherchez et trouvez que les économistes l'expliquent par les effets secondaires des mesures d'aide au logement, surtout l'autorisation de plus longues durées d'emprunt. Ce n'est qu'une manifestation de plus de ce que Bastiat appelait “Ce qu'on ne voit pas”⁵ : en situation de pénurie, les aides ne bénéficient qu'à ceux qui sont déjà en position de force⁶, c'est-à-dire ici pas aux acheteurs, et encore moins aux locataires, vous auriez pu le deviner. Vous comprenez maintenant que ce n'est pas la Côte, son soleil, sa mer et ses montagnes, c'est que vous devez payer pour les décisions politiques des dernières décennies, c'est juste que vous êtes né trop tard.

Philippe Guillaou

Image : Prix de l'immobilier d'habitation sur le long terme, actualisé le 21 juillet 2025. IGEDD

¹ Jacques Friggit, Wikipedia

² <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr>

³ <https://www.cqedd.fr/prix-immobilier-friggit.pdf>

⁴ <https://www.cqedd.fr/prix-immobilier-presentation.pdf>

⁵ Base Éco 1 : Ce qu'on voit et ce qu'on ne voit pas (Bastiat). *Monaco Business News* 71. Juillet 2020

⁶ Base Éco 2 : Taxes et subventions : Qui gagne ? Qui perd ? *Monaco Business News* 71. Juillet 2020

L'ÉVOLUTION DES LOYERS À BEAUSOLEIL

Partie inférieure de La Turbie s'en étant séparée en 1904, Beausoleil est la commune limitrophe la plus proche de Monaco, la seule qui permette au plus grand nombre de ses habitants de venir à pied en Principauté. Elle est donc un lieu privilégié de recherche de logement pour les pendulaires, et cela a un fort impact sur ses prix immobiliers.

Selon Le Figaro Immobilier¹ du 2 juin 2025, le prix médian à la vente du m² neuf à Beausoleil était de 9 250 € au 1er mai 2025, contre 5 662 € à Nice² (+63%). Il était de 5 824 € au 1er avril 2014, ce qui correspond à une hausse de 59% en 11 ans et 1 mois (+4,77% / an en moyenne). Ce chiffre est à comparer à l'inflation moyenne en France³ qui a été pour la même période de 20,3% (+1,86% / an en moyenne). Cela signifie que le prix médian du neuf à Beausoleil est supérieur

de 32% à ce qu'il aurait été s'il avait juste suivi l'inflation moyenne en France (9 250 € au lieu de 7 004 €).

Les loyers à Beausoleil ont un peu moins augmenté, mais leur hausse reste supérieure à l'inflation. Le Figaro Immobilier indique qu'entre mars 2015 et mai 2025 le prix médian de la location est passé de 24 € à 34 € le m², soit 42% d'augmentation en 10 ans et 2 mois (+3,51% / an en moyenne). Si la hausse des loyers avait suivi l'inflation pendant cette période (19,8 %, soit 1,82% / an en moyenne), le loyer médian serait à 29 €, la médiane actuelle étant 17% plus élevée. On remarque aussi que si le loyer médian au m² était de 40% supérieur à Beausoleil qu'à Nice en mai 2014 (21€ contre 15 €), il est maintenant 89% supérieur (34 € contre 18 €).

Sources :

1 <https://immobilier.lefigaro.fr/prix-immobilier/beausoleil/ville-06012>

2 <https://immobilier.lefigaro.fr/prix-immobilier/nice/ville-06088>

3 https://france-inflation.com/calculateur_inflation.php



Les témoignages sont unanimes : pour les employeurs comme pour les employés, les questions de logement et d'accès à Monaco sont fondamentales et deviennent de plus en plus des freins à l'attractivité du Pays. Et si au niveau des transports certaines améliorations d'infrastructures sont reconnues, comme le parking des Salines et la nouvelle sortie de l'autoroute, les problèmes de logement deviennent de plus en plus prégnants, et cela malgré même la multiplication des initiatives des employeurs pour loger leurs salariés. La croissance de Monaco nécessitera toujours plus d'actifs, mettre en oeuvre des solutions pérennes devient donc de plus en plus vital.