



NICE-MONACO-VINTIMILLE : POURQUOI LE MÉTRO AUTOMATIQUE DEVIENT UNE ÉVIDENCE

Ligne	Stations	Fréquence	Service	Usage
43 km	14	5 min	24h/24	96 750/j

Ce projet n'est pas un équipement de confort. C'est une infrastructure de survie économique pour un territoire qui concentre les emplois, limite structurellement le logement et dépend de flux quotidiens extérieurs. L'étude préliminaire ne prétend pas clore le débat : elle montre qu'un métro automatique entre Nice, Monaco et Vintimille est techniquement envisageable, qu'il répond à une demande massive et qu'il peut être porté par une économie de long terme. La vraie question n'est donc plus de savoir si le corridor a besoin d'une capacité nouvelle, mais comment transformer cette faisabilité en décision politique, en gouvernance commune et en projet finançable.

- 1. Le vrai sujet : la capacité de Monaco à continuer à fonctionner
- 2. Une réponse à l'échelle du problème
- 3. La demande est massive : près de 100 000 voyages par jour
- 4. Ce que Monaco gagne concrètement
- 5. Un investissement lourd, mais cohérent avec l'enjeu
- 6. Une économie longue, pas une dépense instantanée
- 7. Les difficultés ne doivent pas être cachées
- 8. La conclusion stratégique
- 9. Ce qu'il faut lancer maintenant

1. Le vrai sujet : la capacité de Monaco à continuer à fonctionner

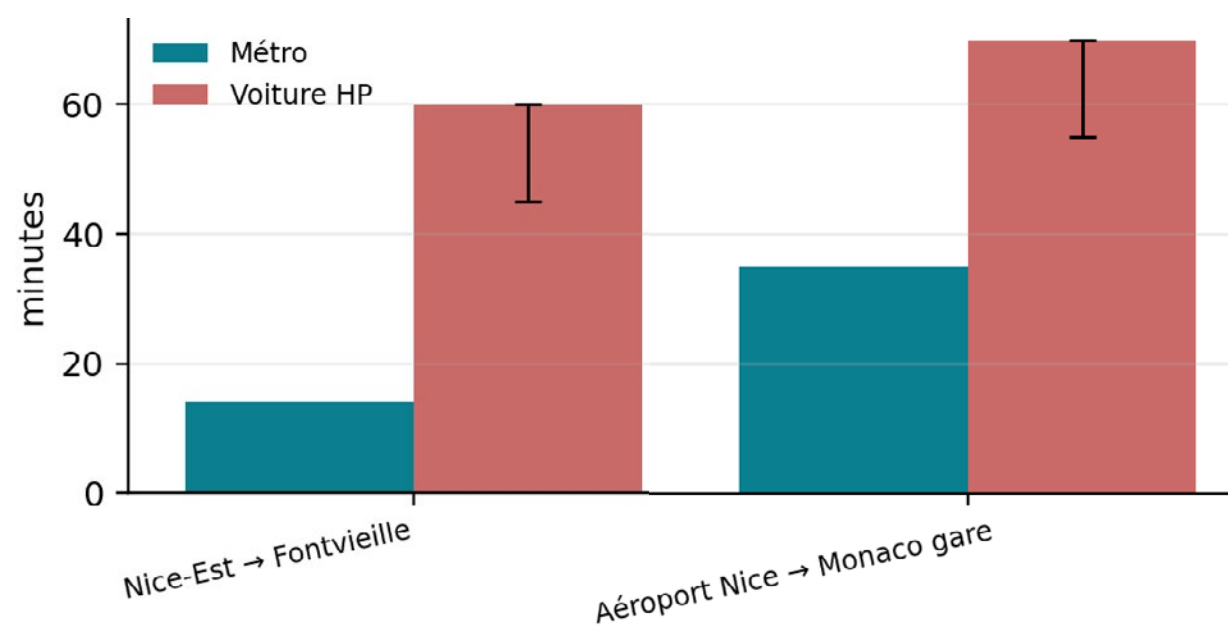
L'étude part d'un constat simple : les accès à Monaco sont déjà saturés. Elle retient plus de 50 000 pendulaires traversant chaque jour la frontière monégasque et environ 110 000 véhicules par jour à la frontière. À ce niveau, la mobilité n'est plus seulement une question de temps perdu ; elle devient un risque de recrutement, de ponctualité, de coût salarial et de compétitivité. La congestion agit comme un prélèvement diffus sur toute l'économie : elle rallonge les journées, augmente l'incertitude, renchérit les livraisons et oblige les entreprises à intégrer des marges de sécurité improductives dans leur organisation.

Le TER actuel joue un rôle essentiel, mais l'étude montre qu'il ne peut pas, dans sa configuration envisagée, absorber à lui seul la croissance des déplacements. Avec des rames de 120 m et six rames par heure dans l'hypothèse étudiée, il reste soumis aux contraintes du réseau ferroviaire littoral : diversité des circulations, incidents, capacité des gares et difficulté à augmenter fortement les fréquences. La route absorbe alors la croissance résiduelle par la congestion. Or une économie comme Monaco ne peut pas durablement dépendre d'un accès aléatoire à ses salariés, clients, fournisseurs et visiteurs.

Cette fragilité est d'autant plus préoccupante que Monaco ne peut pas résoudre seul la question du logement. Son développement repose nécessairement sur un bassin d'emploi extérieur, qui s'étend de Nice à la Ligurie. Toute croissance de l'activité accroît donc mécaniquement les flux d'entrée. Sans saut de capacité dans les transports, la réussite économique finit paradoxalement par aggraver l'engorgement qui la menace.

Le problème est aussi qualitatif. L'incertitude du trajet pèse davantage que sa durée moyenne : un déplacement de quarante minutes prévisible s'organise, alors qu'un déplacement pouvant durer quarante minutes ou une heure trente désorganise une entreprise et épuise les salariés. Cette variabilité affecte particulièrement l'hôtellerie, la restauration, le commerce, la santé, la construction et les services, où les horaires sont fixes et la présence physique indispensable.

À terme, l'accessibilité devient un facteur de localisation. Une entreprise peut accepter un foncier cher si elle bénéficie d'un environnement exceptionnel ; elle hésitera davantage si elle ne peut garantir l'arrivée de ses équipes ou élargir son recrutement. La mobilité doit donc être analysée comme une composante de l'outil de production monégasque, au même titre que l'énergie, les télécommunications ou la sécurité juridique.



Source : étude Lombardi/FEDM, pages 10-11.

2. Une réponse à l'échelle du problème

La liaison étudiée relie l'aéroport de Nice, Monaco et Vintimille par un transport guidé de personnes de type métro automatique sans conducteur ou ferroviaire léger. Elle mesure environ 43 km, comprend 14 stations et combine parties aériennes et souterraines. Sa fréquence cible - une rame toutes les cinq minutes - change la nature même du déplacement : on ne consulte plus un horaire, on utilise un réseau. Ce passage d'une logique ferroviaire cadencée à une logique de métro est central pour les usagers quotidiens.

Le projet ne duplique pas le train littoral existant. Il crée une desserte plus fine des principaux pôles d'habitat, d'emploi et de correspondance, avec cinq stations sur le territoire monégasque ou à sa proximité immédiate. L'automatisation permet une exploitation fréquente, régulière et adaptable à la demande. Le tracé largement indépendant de la route et du réseau ferroviaire classique protège en outre les voyageurs des incidents qui paralysent aujourd'hui l'ensemble du corridor.

La présence de plusieurs stations à Monaco est déterminante. Une seule gare centrale concentrerait les arrivées et reporterait une partie du problème sur les ascenseurs, les bus, les taxis et les déplacements piétons. Une desserte multipolaire rapproche

le réseau des zones d'emploi et répartit les flux entre Sainte-Dévote, le centre, le Larvotto et l'est de la Principauté. Le métro ne vaut donc pas seulement par sa vitesse entre les villes, mais par sa capacité à réduire le dernier kilomètre.

À l'ouest, la connexion avec l'aéroport de Nice donne au projet une dimension internationale et facilite les déplacements des actifs, touristes et visiteurs d'affaires. À l'est, Vintimille ouvre l'accès au bassin résidentiel ligure et aux correspondances ferroviaires italiennes. Entre les deux, les stations de Nice-Nord, Pasteur, La Brasca, Carnolès et Menton dessinent un réseau qui ne dessert pas seulement Monaco : il structure un territoire urbain continu, aujourd'hui fragmenté par les frontières administratives et les ruptures de charge.

L'efficacité réelle dépendra toutefois de l'intermodalité. Les stations devront être conçues comme des pôles d'échanges : correspondances avec le tramway niçois, le TER, les autobus, les parkings-relais, les cheminements piétons et, lorsque cela est pertinent, les mobilités légères. Un métro performant mais mal raccordé perdrait une partie de sa clientèle potentielle ; un réseau intégré peut au contraire amplifier fortement le report modal.

Sous le Haut Patronage de S.A.S. le Prince Souverain



MONACO BUSINESS

**VENDREDI 18
SEPTEMBRE 2026**
14^e ÉDITION DU SALON DÉDIÉ AUX ENTREPRISES

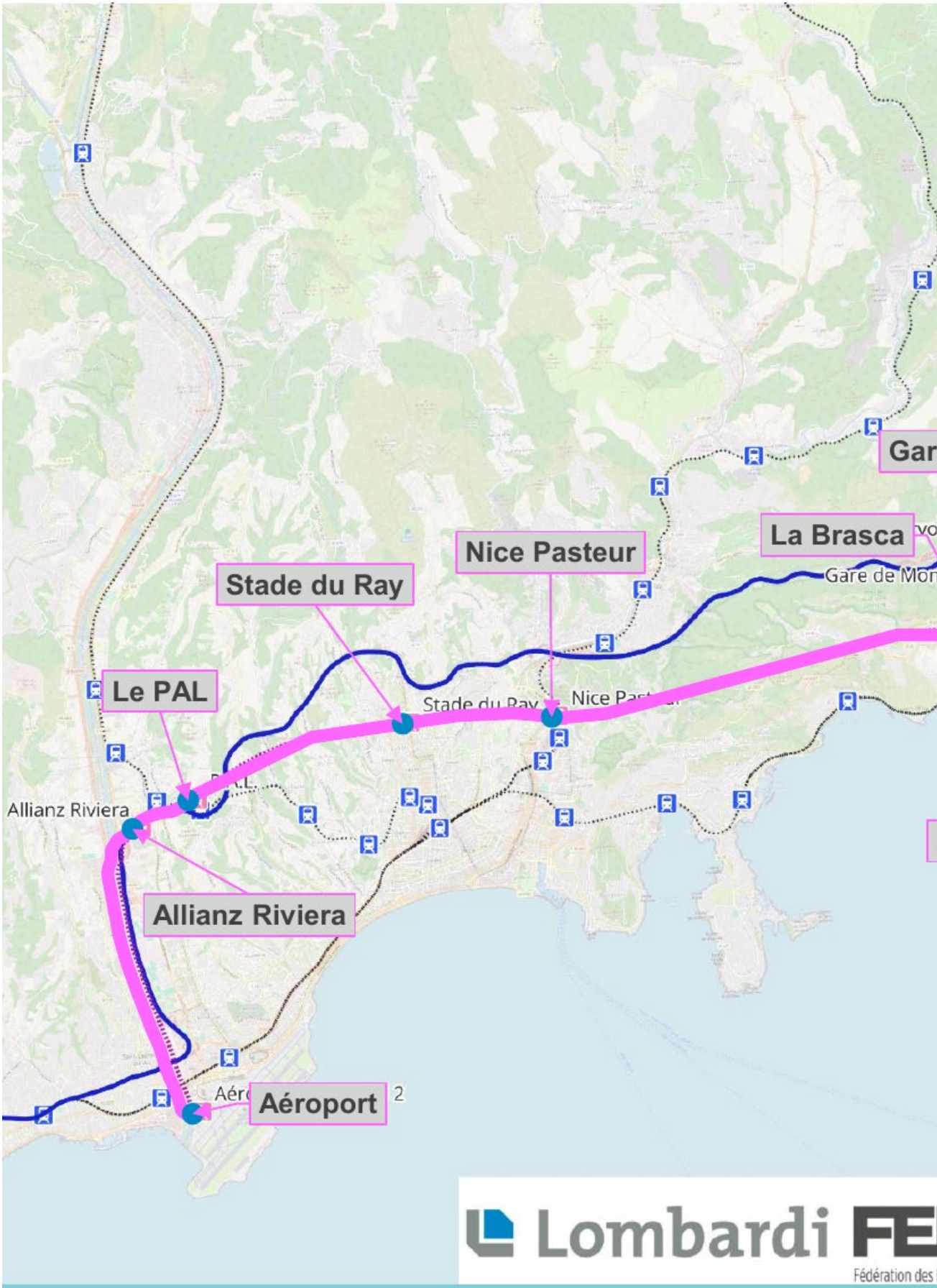
SEA CLUB
MÉRIDIEN
BEACH PLAZA



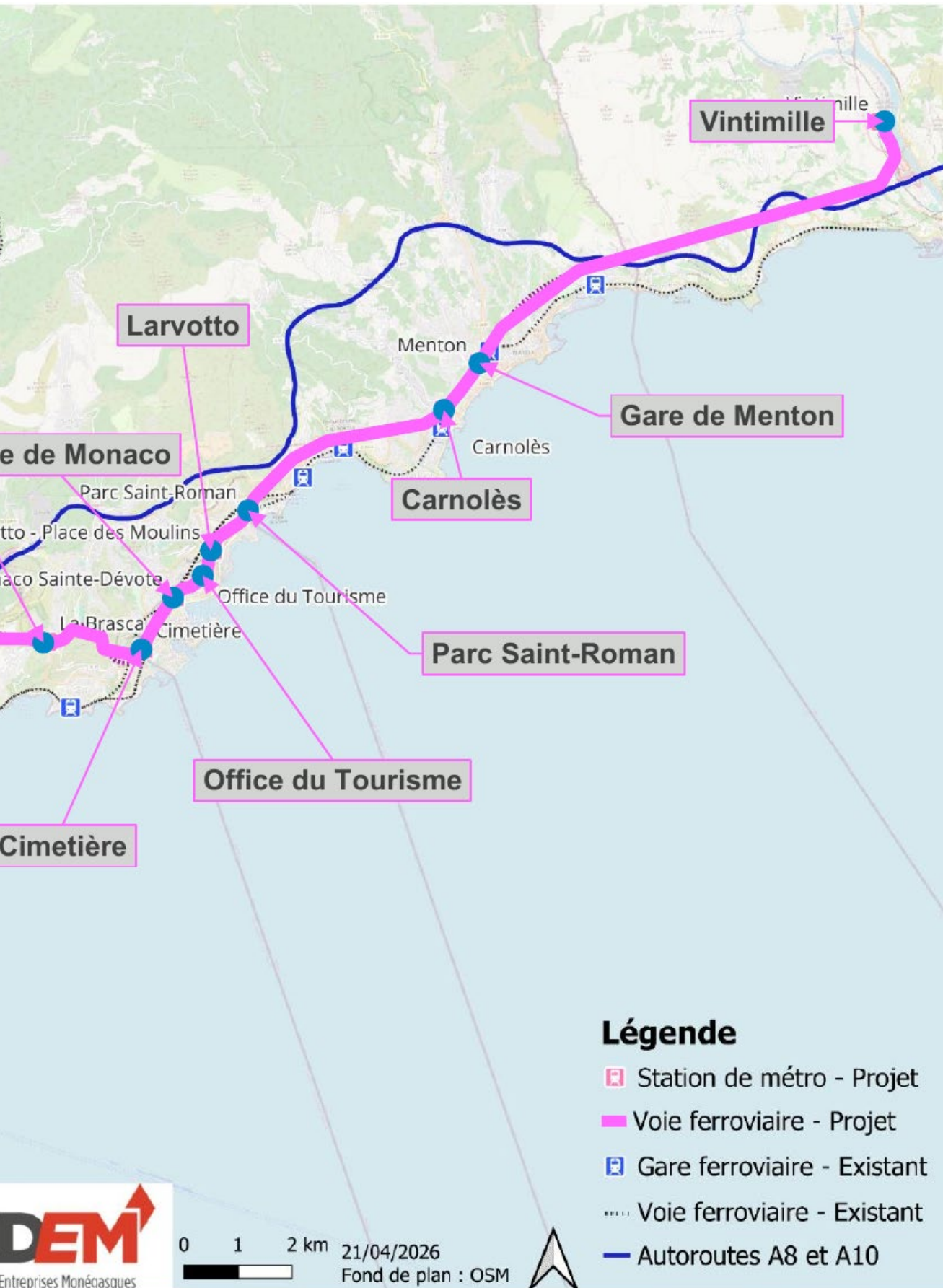




Projet ligne de métro Nice - Monaco - Vintimille



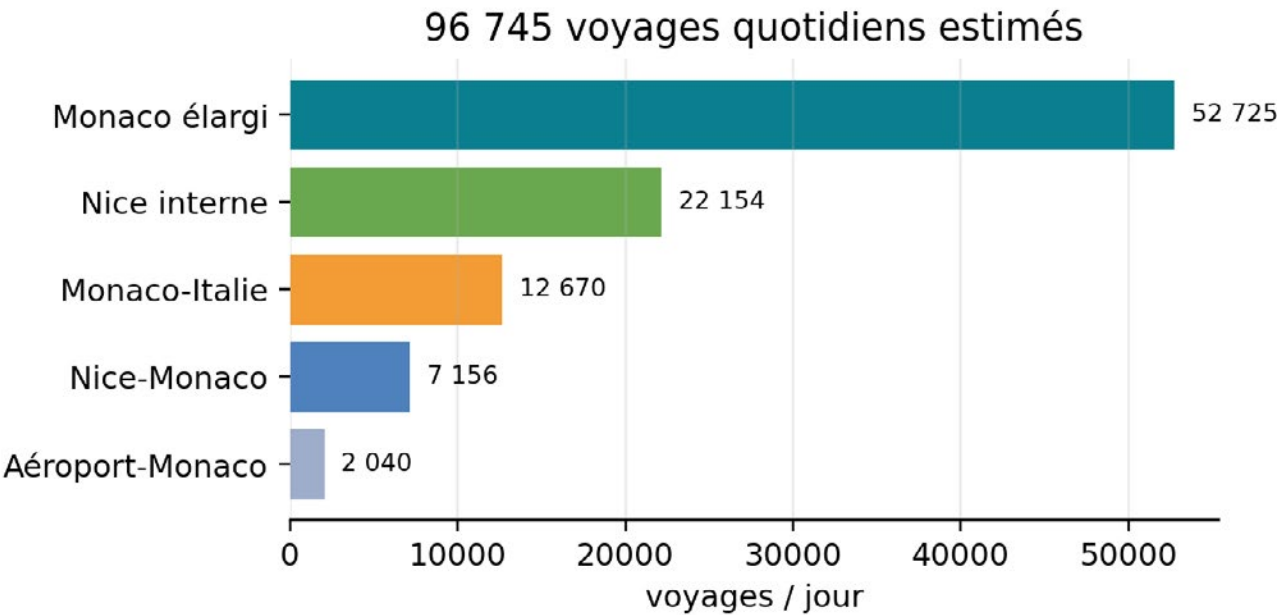
Plan indicatif des 14 stations — tracé de l'étude préliminaire Lombardi/FEDEM, avril 2026.
 1 Aéroport de Nice · 2 Allianz Riviera · 3 Le PAL · 4 Stade du Ray (Nice-Nord) · 5 Nice-Pasteur · 6 La Brasca · 7 Cimetière de Monaco · 8 Gare Monaco
 Sainte-Dévote · 9 Office du Tourisme · 10 Larvotto-Place des Moulins · 11 Parc Saint-Roman · 12 Carnolès · 13 Gare de Menton · 14 Vintimille.



3. La demande est massive : près de 100 000 voyages par jour

Le point le plus convaincant de l'étude est la fréquentation estimée : 96 745 voyages quotidiens. Les voyages en lien avec Monaco représentent 77 % du volume total. Autrement dit, la

ligne ne serait pas un projet périphérique ; elle deviendrait la colonne vertébrale de la mobilité transfrontalière autour de la Principauté. Un tel niveau de demande place le projet dans l'ordre de grandeur d'une infrastructure métropolitaine et non d'une simple navette locale.



Source : étude Lombardi/FEDEM, page 107.

La répartition est parlante. Le plus grand volume correspond aux déplacements internes de l'ensemble élargi autour de Monaco, La Brasca, Carnolès et Menton. Viennent ensuite les déplacements internes à Nice, les échanges Monaco-Italie, puis les flux Nice-Monaco. Le projet ne sert donc pas seulement à faire venir des salariés à Monaco ; il organise un bassin de vie et d'activité continu de Nice à la Ligurie, avec des usages dans les deux sens et tout au long de la journée.

Les tests de sensibilité confirment l'attractivité du système. Ajouter cinq minutes au temps de parcours en voiture entre Nice et Monaco ne modifie que marginalement la demande : le métro est déjà attractif dans le scénario de référence. Un report supplémentaire de 20 % des transports collectifs urbains vers le métro porterait la fréquentation au-dessus de 102 000 voyages par jour. La logique est claire : plus le réseau sera intégré, plus son usage augmentera.

Cette estimation doit naturellement être consolidée lors des études suivantes, notamment par origine-destination, motif de déplacement, heure de pointe et niveau tarifaire. Mais le risque principal n'est pas ici l'absence de clientèle. Il réside davantage dans le calibrage de la capacité, des quais, des correspondances et du matériel roulant. Une fréquentation proche de 100 000 voyages par jour impose de traiter dès l'origine la robustesse de l'exploitation et les possibilités d'augmentation de fréquence.

Le service annoncé 24 heures sur 24 mérite également une analyse spécifique. Il répond aux horaires décalés de nombreux métiers monégasques, ainsi qu'aux arrivées tardives et aux besoins de maintenance économique nocturne. L'exploitation permanente ne signifie pas nécessairement la même fréquence toute la nuit, mais elle supprimerait une rupture majeure pour les salariés qui commencent très tôt ou terminent après le dernier train.

NOUS AVONS LA SOLUTION QU'IL VOUS FAUT

P.B.

PIERRE BRIERE

ASSURANCES
MONACO & FRANCE

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



L'Imprimeur Monégasque par Excellence



**Atelier
Créatif**

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

**Atelier
Impression**

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

**Atelier
Grand Format**

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

9, Avenue Albert II
Immeuble "Le Copori"
98000 Monaco

+377 92 05 97 97
info@gsmonaco.com



FOURNISSEUR BREVETÉ DE
S.A.S. LE PRINCE SOUVERAIN
DE MONACO

**Imprim
Luxe®**

Monaco imprime sa marque

gsmonaco.com

4. Ce que Monaco gagne concrètement

Pour une entreprise monégasque, le bénéfice n’est pas théorique. Il se mesure en salariés plus ponctuels, en bassins de recrutement élargis, en moindre fatigue quotidienne, en attractivité accrue des postes et en meilleure continuité de service. Un salarié qui rejoint Monaco rapidement depuis Nice, Menton ou Vintimille n’a pas le même coût psychologique ni économique qu’un salarié prisonnier d’un trajet incertain. La qualité de l’accès peut devenir un avantage social sans passer uniquement par une hausse de rémunération.

Le gain collectif est tout aussi concret. Une ligne capacitaire réduit la pression sur les routes, les parkings et les navettes de rabattement. Elle rend également les entreprises moins dépendantes d’un seul mode d’accès. Cette résilience compte lors des accidents, travaux, intempéries ou mouvements de forte affluence : le territoire continue de fonctionner au lieu de subir une paralysie en chaîne.

Le métro peut aussi modifier la géographie du recrutement. Les entreprises monégasques accèdent aujourd’hui à un vivier théorique large, mais dont une partie devient pratiquement inaccessible lorsque le temps de transport est trop long ou trop incertain. En rapprochant Nice-Nord, Menton et Vintimille en temps fiable, le projet rend de nouveau disponibles des compétences qui refusent aujourd’hui un emploi à Monaco pour des raisons de trajet.

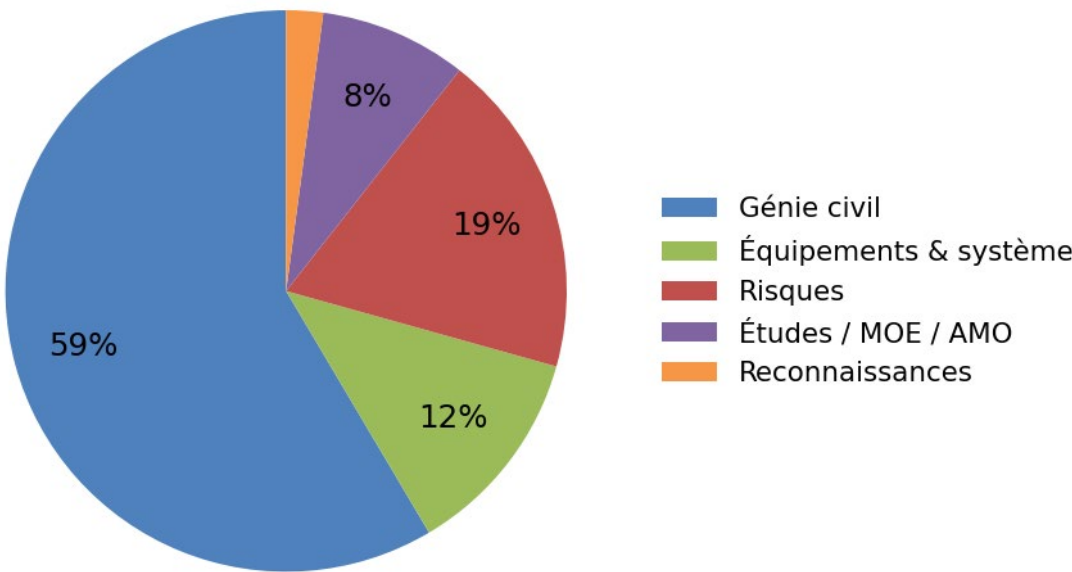
Pour les secteurs recevant du public, l’effet concerne également la clientèle. Une desserte simple depuis l’aéroport, Nice et l’Italie améliore l’accès aux hôtels, restaurants, commerces, congrès et événements. Elle facilite aussi la venue de visiteurs qui ne souhaitent pas louer une voiture ou affronter les difficultés de stationnement. Le bénéfice économique dépasse donc les seuls déplacements domicile-travail.

Enfin, une infrastructure de cette nature fournit un cadre de planification. Les entreprises peuvent investir et recruter avec davantage de visibilité si elles savent que la capacité de transport progressera. À l’inverse, l’absence de solution durable conduit à multiplier des réponses partielles - parkings, navettes, adaptations routières - utiles mais incapables de changer l’échelle du problème.

5. Un investissement lourd, mais cohérent avec l’enjeu

L’enveloppe d’investissement retenue est de 5,85 milliards d’euros. Ce chiffre est élevé, et il faut le dire sans détour. Mais il doit être comparé à une infrastructure de long terme : tunnel, port, autoroute, ligne ferroviaire ou équipement énergétique. Ce type d’actif structure un territoire pendant plusieurs générations. La comparaison pertinente n’est donc pas celle d’un budget annuel, mais celle d’un investissement amorti sur des décennies et utilisé quotidiennement par des dizaines de milliers de voyageurs.

Coût total estimé : 5,85 Md€



Source : étude Lombardi/FEDEM, pages 165-171.



GROUPE telis

INNOVER AUJOUR'HUI, PERFORMER DEMAIN

LÀ OÙ LES RENCONTRES
DEVIENNENT DES PROJETS.



SALON
MONACO BUSINESS
18 SEPTEMBRE 2026



La solidité du chiffrage préliminaire tient au croisement de deux méthodes : une approche au ratio fondée sur des opérations comparables et une approche aux métrés. L'écart entre les deux est inférieur à 3 %, ce qui rend l'ordre de grandeur cohérent à ce stade. L'étude identifie par ailleurs environ 300 millions d'euros d'optimisations possibles, pouvant ramener l'investissement autour de 5,5 milliards d'euros. Cela ne supprime pas l'incertitude, mais indique que le montant n'est pas issu d'une simple extrapolation sommaire.

Rapporté à la durée de vie de l'ouvrage et au nombre de voyageurs attendus, l'investissement doit surtout être apprécié comme le prix d'une capacité nouvelle durable. Le coût de l'inaction, lui, n'apparaît dans aucun budget unique : il se disperse chaque année entre heures improductives, absentéisme, renoncements à l'emploi, dépenses routières, pollution, accidents, stress et perte d'attractivité. Il n'en est pas moins réel.

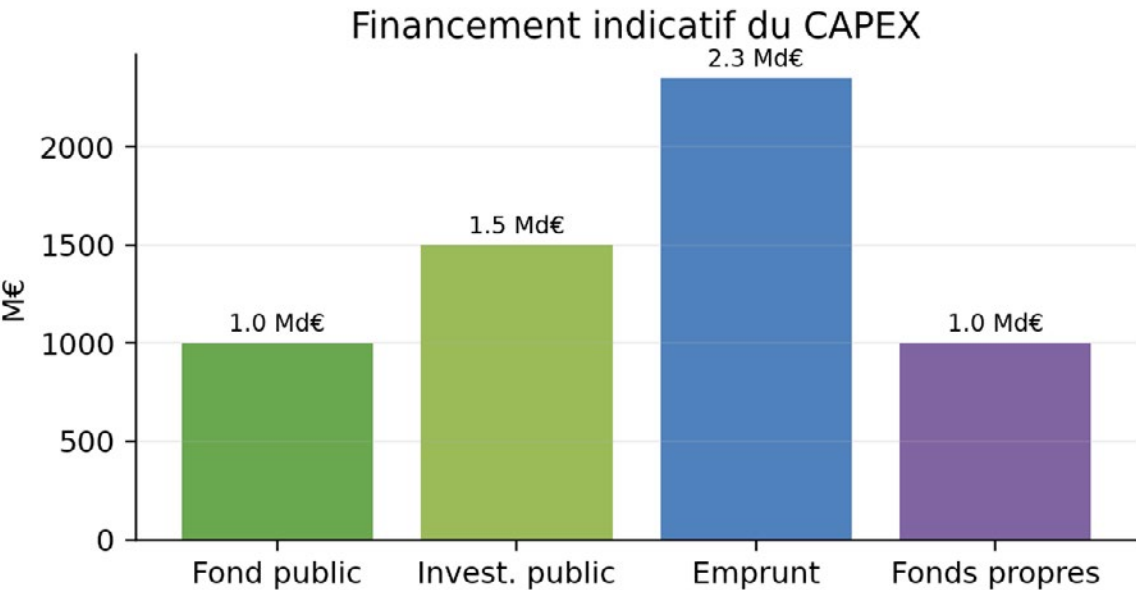
Le chiffrage devra néanmoins être soumis à des analyses de risques plus détaillées. Les principaux postes d'incertitude sont la géologie, la profondeur et la complexité des gares, les interfaces urbaines, l'évacuation des déblais, les acquisitions ou occupations foncières, les équipements de sécurité et

l'inflation des travaux. Une provision importante pour aléas est indispensable, de même qu'un calendrier qui évite de sous-estimer les procédures et les essais.

La maîtrise du coût dépendra aussi de décisions prises très tôt. Modifier tardivement une station, une correspondance ou une méthode de creusement peut coûter beaucoup plus cher que financer correctement les études préalables. Le meilleur moyen de réduire la facture n'est donc pas d'économiser sur la connaissance du sous-sol ou sur la conception, mais de stabiliser rapidement les choix structurants et de maintenir une gouvernance capable d'arbitrer.

6. Une économie longue, pas une dépense instantanée

Les recettes commerciales sont estimées à 156,8 millions d'euros par an dès la mise en service, soit environ 627 000 euros par jour ouvrable de base et près de 6,5 euros par voyage en moyenne. Le modèle distingue les trajets internes à Nice, les trajets régionaux et les trajets en lien avec Monaco, avec une forte part d'abonnements pour les usagers réguliers. Ce niveau de recettes montre que l'infrastructure ne repose pas uniquement sur une logique de subvention : son usage génère une ressource importante et prévisible.



Source : étude Lombardi/FEDEM, pages 169-176.

Le financement indicatif combine 1 milliard d'euros de fonds publics, 1,5 milliard d'euros d'investissement public à 1 %, 2,35 milliards d'euros d'emprunt à 3,7 % et 1 milliard d'euros de fonds propres. L'étude indique un résultat courant net positif treize ans après la mise en service, un équilibre financier vingt-cinq ans après la mise en service, puis un taux de rentabilité interne de 6,7% sur cinquante ans de service et de 7,4 % sur soixante-dix ans.

Ces projections ne constituent évidemment pas encore un plan de financement définitif. Elles démontrent toutefois que le projet peut être structuré sur une économie de très long terme, avec plusieurs catégories d'investisseurs et des recettes directement liées à l'usage. La prochaine phase devra tester les hypothèses de tarifs, de coûts d'exploitation, de dette et de partage des risques dans différents scénarios, y compris des scénarios moins favorables.

LE PROGRAMME GOUVERNEMENTAL D'ACCÉLÉRATION NUMÉRIQUE POUR LES ENTREPRISES

Le programme **Extended Monaco Entreprises** accompagne les entreprises de la Principauté à chaque étape de leur transition numérique.

UN PARCOURS EN 4 AXES :

1

ÉVALUER

Comprendre sa maturité numérique et identifier ses priorités.



2

MONTER EN COMPÉTENCES

Accéder à des formations adaptées aux enjeux d'aujourd'hui.



3

ÊTRE ACCOMPAGNÉ

Bénéficier de l'expertise de professionnels qualifiés.



4

PASSER À L'ACTION

Mobiliser un dispositif de cofinancement pour concrétiser ses projets numériques et renforcer sa compétitivité.



Un parcours structuré pour **transformer les ambitions des entreprises en résultats.**

Accédez au **programme EME** depuis :

monentreprise.gouv.mc/eme

Le numérique est un levier de croissance. Nous vous aidons à en faire une opportunité.



Gouvernement Princier
PRINCIPAUTÉ DE MONACO



La question tarifaire sera décisive. Un prix trop élevé réduirait le report modal et pénaliserait les salariés ; un prix trop bas fragiliserait les recettes. Il faudra probablement articuler abonnements domicile-travail, tarification urbaine, billets transfrontaliers et contributions des autorités organisatrices. Les entreprises pourraient également participer par des dispositifs de mobilité, à condition que le système soit simple et que l'avantage pour leurs salariés soit mesurable.

Le partage de la valeur devra refléter le caractère transfrontalier de l'ouvrage. Monaco bénéficie fortement de l'amélioration des accès, mais Nice, Menton, les communes limitrophes et Vintimille gagnent également en désenclavement, en activité et en valorisation urbaine autour des stations. La répartition du financement ne peut donc pas être réduite à une seule clé politique ; elle devra intégrer les bénéfices économiques, les compétences publiques et la capacité de chacun à porter de la dette ou des garanties.

Un partenariat public-privé peut être étudié, mais il ne constitue pas une solution magique. Le privé peut apporter capital, ingénierie contractuelle et discipline de performance ; le secteur public reste indispensable pour le foncier, les

autorisations, la politique tarifaire et la garantie de continuité. Le bon montage sera celui qui attribue chaque risque à l'acteur capable de le maîtriser, et non celui qui cherche seulement à faire disparaître la dépense des comptes publics.

7. Les difficultés ne doivent pas être cachées

L'étude reste préliminaire. Les gares, le centre de maintenance, le poste de commande, l'insertion aérienne, la géologie fine et l'organisation juridique doivent encore être approfondis. Le sujet transfrontalier ajoute une difficulté majeure : il faudra une maîtrise d'ouvrage capable de faire travailler Monaco, la France, l'Italie, les collectivités et les financeurs dans une même logique, avec des normes, des procédures et des calendriers différents.

Ces limites ne diminuent pas l'intérêt du projet ; elles définissent simplement la prochaine étape. Une infrastructure de 43 km ne se décide pas sur une intuition, mais l'étude montre déjà assez pour justifier un passage à une phase de structuration : gouvernance, études de gares, investigations géotechniques, montage financier, dialogue réglementaire et stratégie de réalisation.

Il faudra également séquencer le projet pour éviter qu'une ambition transfrontalière ne se transforme en calendrier indéfiniment repoussé. Des décisions précoces sur les stations, les emprises, les correspondances et le centre de maintenance permettront de sécuriser le tracé et les coûts. La gouvernance devra disposer d'un mandat clair, d'un calendrier public et d'étapes de validation communes aux trois territoires concernés.

Le risque politique principal est la dilution des responsabilités. Si chaque acteur peut retarder sans avoir la capacité de décider, le projet s'enlise. Il faut donc créer une structure de préfiguration légère mais dotée d'un pouvoir réel : budget d'études, équipe technique commune, direction identifiée et mécanisme d'arbitrage. La gouvernance définitive pourra évoluer ensuite, mais l'absence de pilote unique dès le départ serait probablement plus dangereuse que les incertitudes techniques.

Le risque d'acceptabilité doit également être traité. Les travaux seront longs et parfois perturbants ; certaines stations ou émergences modifieront l'espace urbain. L'information du public doit présenter les contraintes avec précision, mais aussi les bénéfices concrets par quartier et par catégorie d'usagers. Une communication trop triomphale fragiliserait la confiance ; une transparence régulière sur les coûts, le calendrier et les aléas la renforcerait.

Enfin, il faudra préserver la possibilité d'évolution. Les choix de gabarit, de quais, de signalisation et d'alimentation doivent permettre d'augmenter la capacité future sans reconstruire l'ensemble. Une infrastructure conçue au plus juste pour la demande initiale risquerait d'être saturée rapidement si l'attractivité du corridor continue de croître.



MI, le n° 1 du travail temporaire à Monaco

1980	200,000	45,000
CRÉATION DE MI	MISSIONS	SALARIÉS

MI vous accompagne depuis plus de 45 ans dans la recherche et la sélection de talents pour les secteurs clefs présents à Monaco tels que luxe, tourisme, événementiel, finance, bâtiment, juridique, maritime, industrie/pharmaceutique, oil and gaz. Notre agence s'engage à connecter les entreprises monégasques avec des professionnels compétents et passionnés.

MI assure aux candidats et aux employeurs un processus transparent, efficace et confidentiel.

Chez MI, chaque recrutement est une opportunité de bâtir une collaboration tripartite - agence-candidat-employeur - durable, contribuant au rayonnement économique et social de Monaco.

www.mimonaco.mc

MONSIEUR ET MADAME DMS*

FONT LEURS
DEVOIRS



TRIEZ ET DÉPOSEZ VOS DÉCHETS DANGEREUX

**Au centre d'accueil des Déchets Ménagers
Spéciaux (DMS*) - 3, rue du Gabian**

Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h
et de 13h15 à 17h. - le samedi de 8h45 à 12h.

**Dans les points de collecte
dédiés ou pendant les collectes
itinérantes effectuées par la
Mini Déchèterie Mobile**



<https://sma.mc/fr/mini-decheterie>

Rendez-vous à la Boutique by SMEG

11, Allée Guillaume Apollinaire
98000 Monaco



Gouvernement Princier
PRINCIPAUTÉ DE MONACO

N° Vert 8000 20 40

APPEL GRATUIT

8. La conclusion stratégique

Le choix n'est pas entre « faire un métro » ou « ne rien dépenser ». Le choix est entre financer une infrastructure structurante ou laisser la congestion prélever chaque année son impôt invisible : temps perdu, recrutements refusés, productivité réduite, fatigue, stress logistique, surcoûts de stationnement et perte d'attractivité. Ne rien décider n'est donc pas un scénario neutre ; c'est accepter que la capacité d'accès devienne progressivement la limite de la croissance monégasque.

L'étude préliminaire apporte trois réponses fortes. Premièrement, un tracé de 43 km et 14 stations est techniquement concevable. Deuxièmement, la demande estimée proche de 100 000 voyages par jour est suffisante pour justifier une infrastructure lourde.

Troisièmement, un modèle économique de long terme peut être construit autour de recettes commerciales substantielles et de financements diversifiés. Elle ne prouve pas que toutes les hypothèses seront confirmées, mais elle déplace clairement la charge de la preuve : il serait désormais difficile de renoncer sans approfondir.

Pour Monaco, l'enjeu dépasse la mobilité. Il concerne la possibilité de maintenir une économie dense, internationale et créatrice d'emplois sur un territoire minuscule. Le métro automatique est l'un des rares projets capables de traiter simultanément la capacité, la fiabilité, la desserte fine et l'ouverture transfrontalière. C'est pourquoi il doit être considéré comme un projet économique majeur avant d'être présenté comme un simple projet de transport.

En clair : ce métro n'est pas un luxe. C'est l'infrastructure qui permettrait à Monaco de continuer à recruter, produire, accueillir et croître sans s'asphyxier dans sa propre réussite.

9. Ce qu'il faut lancer maintenant

- 1. Maîtrise d'ouvrage transfrontalière : désigner rapidement qui porte, décide, finance et arbitre, puis constituer une équipe technique commune disposant d'un budget d'études.
- 2. Études de gares et de correspondances : traiter les flux voyageurs, les sorties en surface, les accès piétons, les interfaces avec le TER, le tramway, les autobus et les parkings-relais.
- 3. Montage financier : sécuriser les contributions publiques, la dette longue, les fonds propres, les garanties et l'éventuel partenariat public-privé en testant plusieurs scénarios de fréquentation et de taux.
- 4. Démonstration économique : chiffrer le coût actuel de la congestion pour les entreprises, les salariés et les finances publiques afin de comparer honnêtement l'investissement au coût de l'inaction.
- 5. Sécurisation du tracé : engager les investigations géologiques, réserver les emprises stratégiques et arrêter progressivement l'implantation des stations et du centre de maintenance.

6. Concertation structurée : associer entreprises, salariés, habitants, collectivités et opérateurs de transport, avec une information régulière sur les bénéfices, les nuisances, les coûts et les délais.

7. Calendrier de décision : fixer des jalons publics pour la gouvernance, l'avant-projet, les autorisations, le financement et le lancement des travaux, afin que chaque étape conduise à une décision identifiable.

L'étude conclut déjà à la faisabilité technique et financière préliminaire, à l'attractivité du projet et à son intérêt territorial. Pour les entreprises monégasques, la conséquence est directe : ce dossier doit devenir prioritaire, parce qu'il conditionne la capacité de Monaco à recruter, produire, accueillir et croître demain avec l'ambition qui est la sienne. L'étape suivante n'est pas encore la construction ; c'est la création d'une maîtrise d'ouvrage crédible et le financement d'études assez précises pour transformer une possibilité en choix collectif éclairé.

Sources : étude préliminaire Lombardi/FEDEM, 28 avril 2026 : objectifs p.5 ; enjeux p.10 ; caractéristiques p.11-12 ; fréquentation p.107-110 ; modèle économique p.162-178 ; conclusions p.180-181.