

Monaco Business News

> NUMÉRO 95
TRIMESTRIEL - JUILLET 2026

ISSN 2519 - 7770



Nice - Monaco - Vintimille



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

P.02

BASE ÉCO 36 :
LA LOTERIE OVARIENNE

P. 21

99906 - 95 - F : 2.00 €



FEDÉM
Fédération des Entreprises Monégasques

VOUS SOUHAITEZ SÉCURISER VOTRE SYSTÈME INFORMATIQUE,
MAIS VOUS MANQUEZ DE TEMPS OU D'EXPERTISE ?
ON S'EN OCCUPE.



Surveillance 24/7 pour
détecter et neutraliser les
menaces en temps réel.



Réponse rapide aux
incidents avec notre
équipe CERT spécialisée.



Anticipation des
cyberattaques.



Protection proactive avec
une gestion rigoureuse des
vulnérabilités.

Notre centre de cyberdéfense est avant tout un engagement fort pour une cyberdéfense souveraine et indépendante. Nous travaillons avec les acteurs locaux, les institutions monégasques et les entreprises pour créer un écosystème de confiance où la sécurité numérique devient un avantage stratégique. Grâce à notre approche proactive et à des technologies de pointe, notre objectif est de proposer un véritable bouclier numérique pour faire face aux cybermenaces.

Anasse GHIRA, Responsable du centre de cyberdéfense



En savoir plus

DOSSIER

MÉTRO NICE-MONACO-VINTIMILLE p. 2 à 16

INTERVIEWS

FRANÇOISE MILATOS - MONACO DIGITAL,
ET SÉBASTIEN MASSÉ - MONACO CYBER SÉCURITÉ p. 18 et 19
MAÎTRE JEAN-CHARLES GARDETTO, AVOCAT DÉFENSEUR p. 20

BASE ÉCO

LA LOTERIE OVARIENNE p. 21

LA FEDEM VOUS INFORME

DIPLÔME D'UNIVERSITÉ DE DROIT SOCIAL MONÉGASQUE :
CÉRÉMONIE DE REMISE DES DIPLÔMES DE LA 11ÈME PROMOTION p. 22

LES ENTREPRENARIALES 2026 :
LA FEDEM A PRÉSENTÉ SON PROJET DE MÉTRO p. 24

L'AMCO OUVRE UN NOUVEAU CHAPITRE
DE SON DÉVELOPPEMENT p. 25 et 26

CÉRÉMONIE DES STELIOS FOUNDATION YOUNG ENTREPRENEUR
AWARDS IN MONACO AND THE RIVIERA p. 27

VIE SYNDICALE

3 QUESTIONS À PIERRE BRIÈRE, PRÉSIDENT
DE LA CHAMBRE MONÉGASQUE DE L'ASSURANCE p. 28 et 29

MATINALE DU COMMERCE : L'UCAM FÈDÈRE LES ACTEURS DU COMMERCE
MONÉGASQUE AUTOUR DES ENJEUX DE DEMAIN p. 30 et 31

INDICES SOCIAUX p. 32

L'éditorial
du Président



Philippe Ortelli

© Iulian Giurca / Caroli Com

À l'heure où les équilibres économiques se redessinent à un rythme inédit, la compétitivité d'un territoire ne se mesure plus uniquement à ses performances actuelles. Elle repose aussi sur sa capacité à anticiper les besoins de demain, à accompagner les mutations et à créer les conditions d'un développement durable des entreprises, au service des femmes et des hommes qui le font vivre.

C'est précisément l'ambition de ce nouveau numéro de *Monaco Business News*.

En consacrant son dossier au projet de métro Nice-Monaco-Vintimille, nous abordons bien plus qu'une question de mobilité. Nous nous intéressons à un enjeu structurant pour l'avenir de notre écosystème économique. Dans un bassin de vie où des dizaines de milliers d'actifs franchissent chaque jour les frontières, la fluidité des déplacements est devenue un facteur déterminant d'attractivité et de compétitivité, c'est-à-dire de qualité de vie.

Penser les infrastructures de demain, c'est penser la capacité de notre territoire à continuer d'attirer les talents, les investissements, et les entreprises.

Mais les défis de l'économie monégasque ne se limitent pas aux infrastructures. Ils concernent également la sécurité numérique, l'évolution du cadre juridique, l'innovation, la transformation des organisations, et la manière dont les entreprises anticipent les mutations de leur environnement. Les interviews, analyses, et contributions réunies dans ce numéro apportent des clés de compréhension pour accompagner les dirigeants dans leurs prises de décision.

La *Base Éco*, quant à elle, nous invite à prendre du recul sur les mécanismes qui façonnent nos sociétés et nos économies. Parce que comprendre les grands principes qui gouvernent la création de valeur reste un préalable indispensable pour construire des stratégies viables.

Le *Monaco Business News* poursuit ainsi son objectif d'aider les décideurs à mieux se préparer pour mieux relever les défis.

Plus que jamais, anticiper les évolutions pour s'y adapter, connecter les acteurs et investir dans l'avenir demeurent les fondements d'une économie résiliente.

Philippe Ortelli
Président



JOURNAL DE LA FÉDÉRATION
DES ENTREPRISES MONÉGASQUES



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

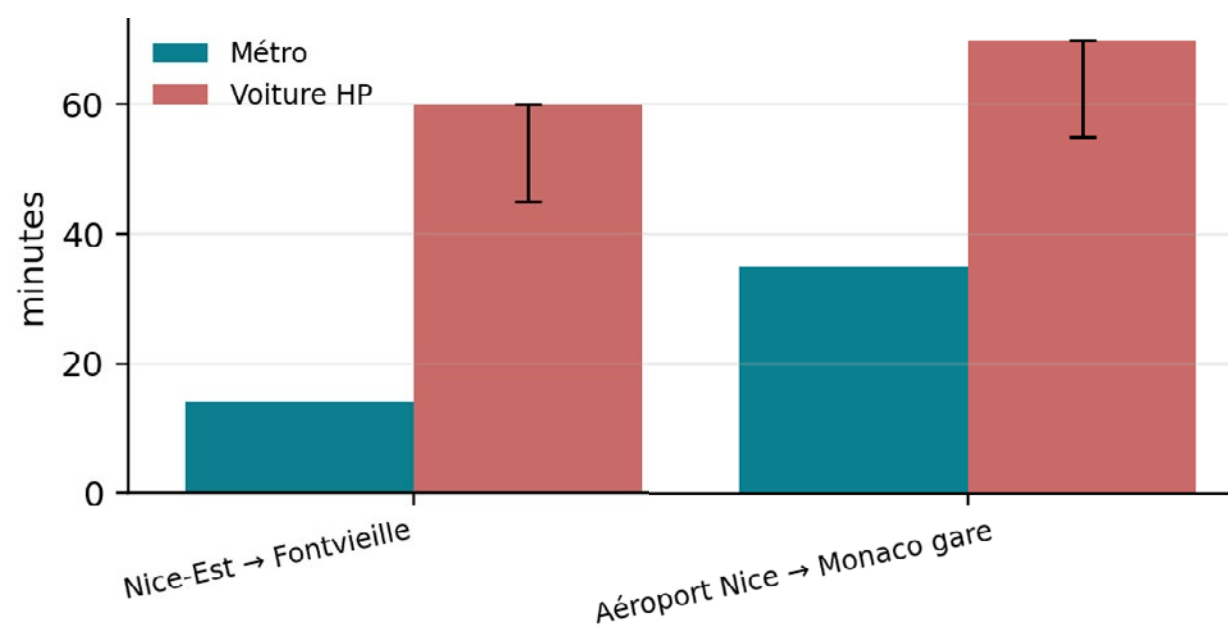
L'étude part d'un constat simple : les accès à Monaco sont déjà saturés. Elle retient plus de 50 000 pendulaires traversant chaque jour la frontière monégasque et environ 110 000 véhicules par jour à la frontière. À ce niveau, la mobilité n'est plus seulement une question de temps perdu ; elle devient 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

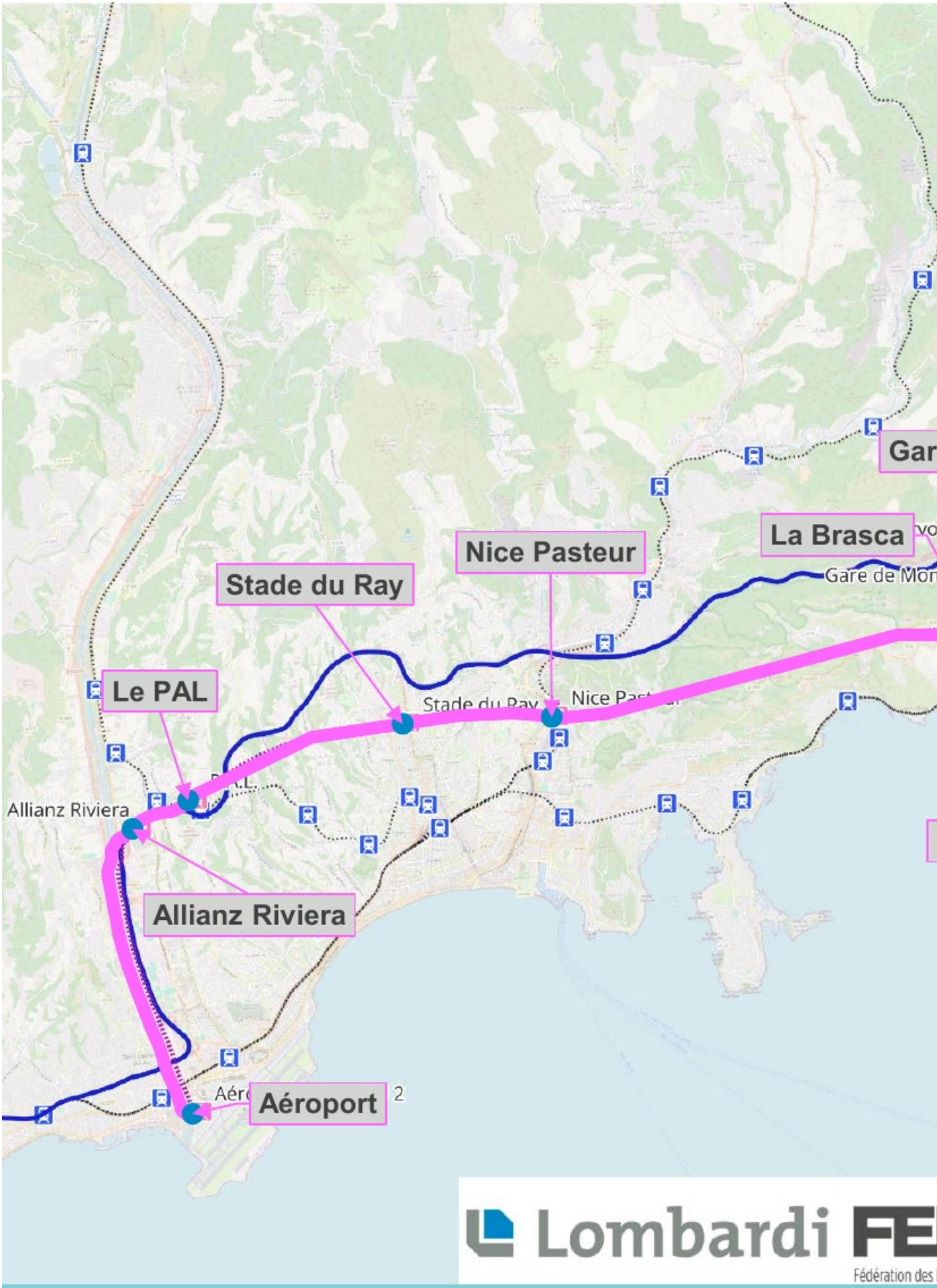
SEA CLUB
MÉRIDIEN
BEACH PLAZA



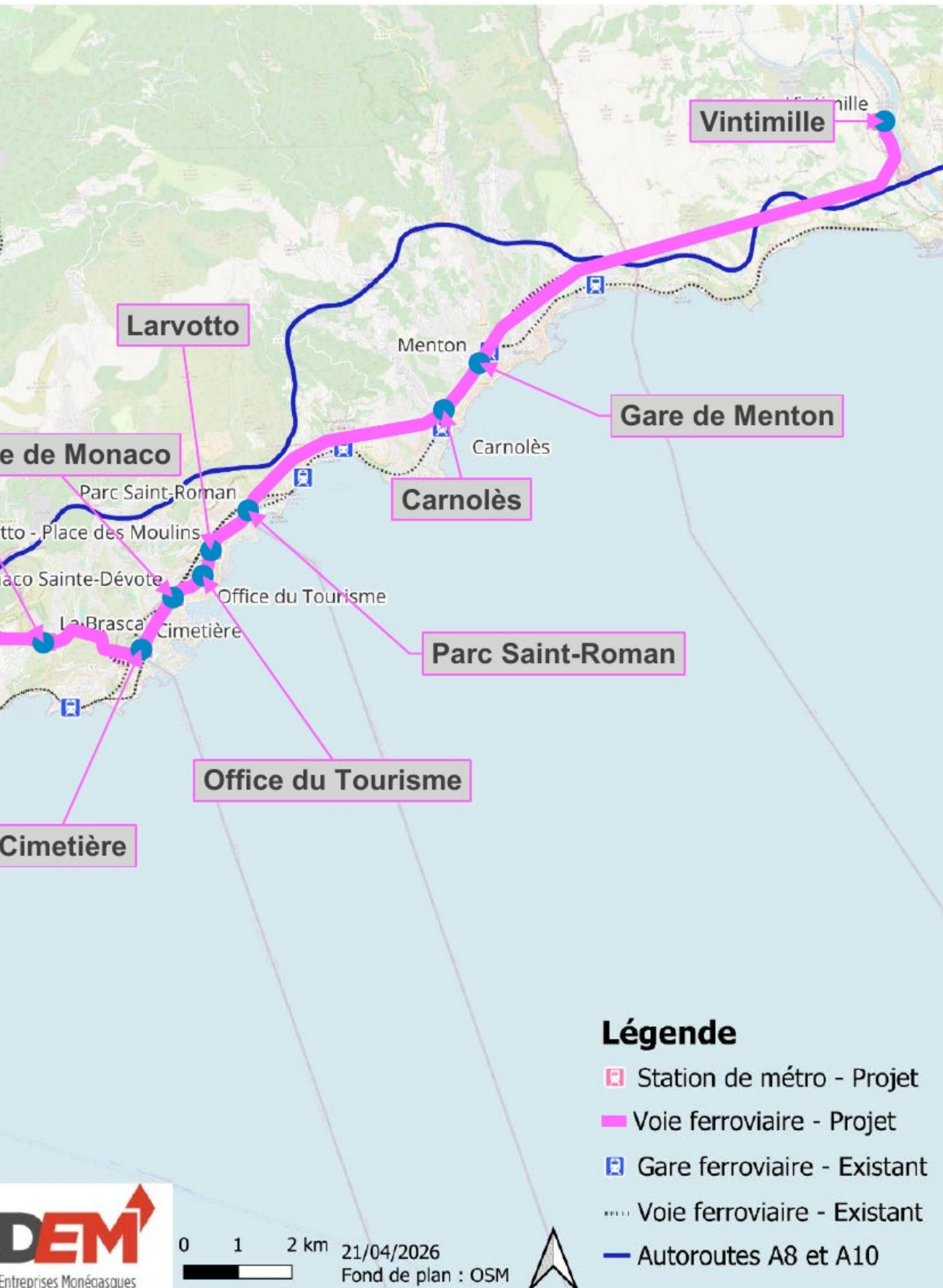




Projet ligne de métro Nice - Monaco - Vintimille



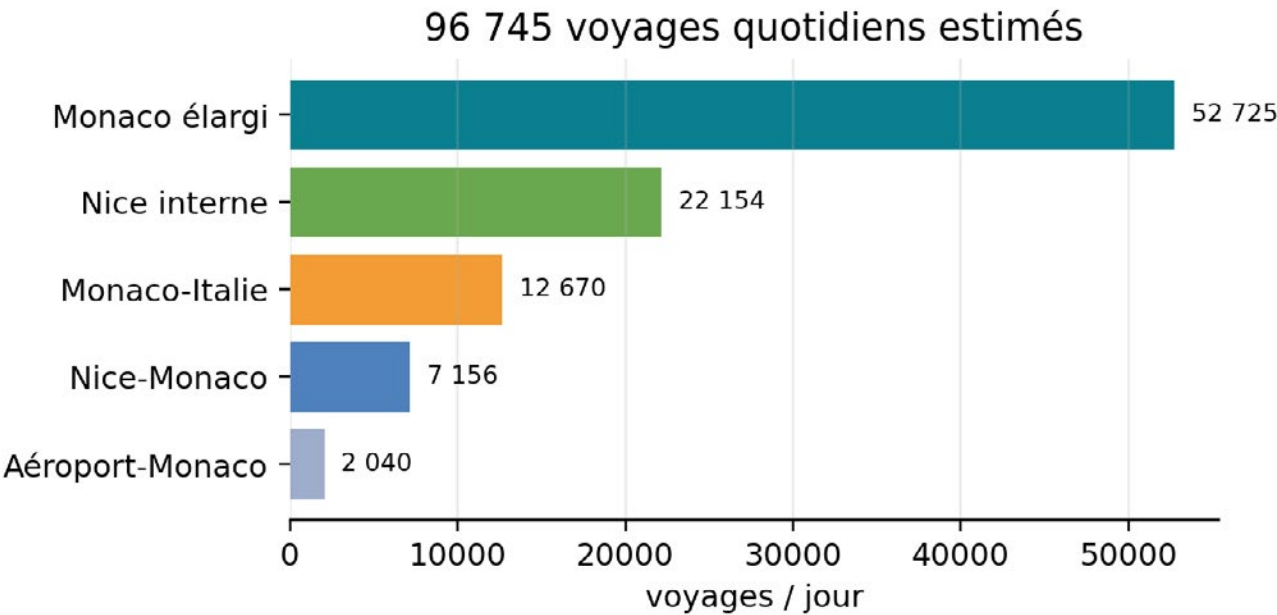
Plan indicatif des 14 stations — tracé de l'étude préliminaire Lombardi/FEDEM, avril 2026.
 1 Aéroport de Nice · 2 Allianz Riviera · 3 Le PAL · 4 Stade du Ray (Nice-Nord) · 5 Nice-Pasteur · 6 La Brasca · 7 Cimetière de Monaco · 8 Gare Monaco
 Sainte-Dévote · 9 Office du Tourisme · 10 Larvotto-Place des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

PB.

PIERRE BRIERE

ASSURANCES
MONACO & FRANCE

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

M

M

A

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.

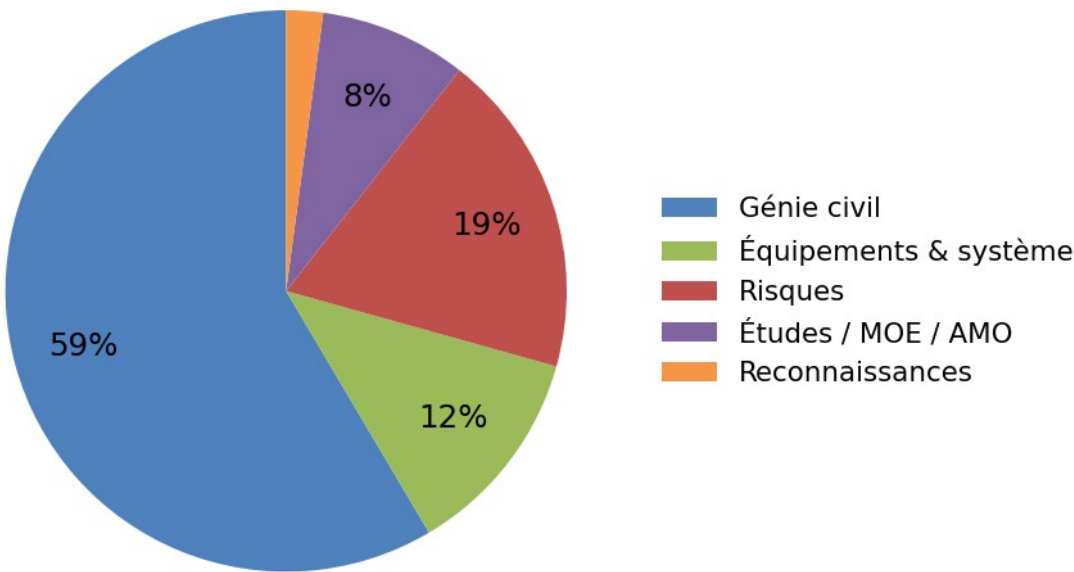
Pour les secteurs recevant du public, l’effet concerne également la clientèle. Une desserte simple depuis l’aéroport, Nice et l’Italie améliore l’accès aux hôtels, restaurants, commerces, congrès et événements. Elle facilite aussi la venue de visiteurs qui ne souhaitent pas louer une voiture ou affronter 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.

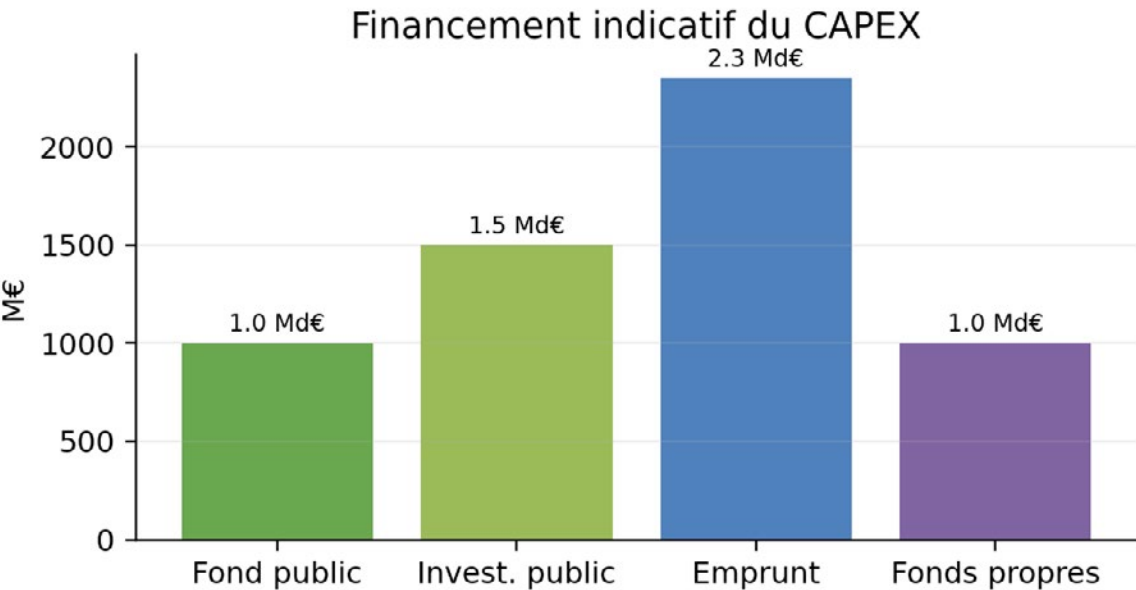
Le chiffrage devra néanmoins être soumis à des analyses de risques plus détaillées. Les principaux postes d'incertitude sont la géologie, la profondeur et la complexité des gares, les interfaces urbaines, l'évacuation des déblais, les acquisitions ou occupations foncières, les équipements de sécurité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

Extended
Monaco
Entreprises

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.



MONÉGASQUE
D'INTERVENTIONS

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.



Yacht Club de Monaco



MONACO
CAPITAL OF
ADVANCED
YACHTING

13° MONACO ENERGY BOAT CHALLENGE

8-11 JULY 2026

RACING

TECH TALKS

VILLAGE

PADDOCKS

JOB FORUM

CONFERENCES

NEW GENERATION & THE INDUSTRY ENGINEERING THE FUTURE OF YACHTING

FREE ENTRANCE



SAFE HARBOR





Photos : © Jean-Charles Vinaj



Sébastien Massé :

« La sécurité opérationnelle est un facteur déterminant dans le fonctionnement global des entreprises, car aucune ne peut se permettre d'interrompre son activité »

Sébastien Massé, Directeur général de Monaco Cyber Sécurité, S.A.M. faisant partie du groupe Monaco Digital, qui compte 350 collaborateurs dont 60 dédiés à la cybersécurité, et Françoise Milatos, Directrice générale adjointe du groupe, décryptent les enjeux liés à la sécurité numérique.

MBN/ Quelle place occupe la sécurité au sein du groupe ?

Françoise Milatos : La sécurité est un socle indispensable au développement du numérique, c'est pourquoi nous avons intégré nativement la sécurité dans toutes les activités du groupe. La création de Monaco Cyber Sécurité en 2022 est issue d'une volonté de créer un vrai centre de cyberdéfense à Monaco, avec des spécialistes capables d'adresser toutes les problématiques de sécurité des entreprises, des institutions, et des opérateurs stratégiques de la Principauté.

MBN/ Comment la mission de Monaco Cyber Sécurité s'opère-t-elle dans l'écosystème monégasque ?

Sébastien Massé : Monaco Cyber Sécurité accompagne le développement des usages du numérique en y intégrant la sécurité. Nous opérons à 2 niveaux : le premier, qui s'appuie sur les activités d'audit et de conseil, consiste à évaluer et durcir les mécanismes de sécurité. Le second, très opérationnel, consiste à mettre à disposition de tous les acteurs économiques notre centre de cyberdéfense, en charge de détecter des événements de sécurité et de répondre à des incidents.

F. M. : Monaco Cyber Sécurité est pleinement intégré à l'écosystème monégasque. Toutes ses activités, dont celles de son centre de cyberdéfense, ont été pensées pour répondre aux besoins des entités monégasques. Nous diffusons aussi nos savoir-faire en France, où nous collaborons avec de nombreuses structures. La sécurité numérique n'ayant pas de frontières, cette coordination à l'international est indispensable.

MBN/ Comment votre centre de cyberdéfense s'organise-t-il opérationnellement pour contrer l'intensification des menaces cyber ?

S. M. : Effectivement, les attaques s'intensifient et s'industrialisent, ce qui vient confirmer une pression cyber durable et structurelle. Avec l'usage croissant de l'I.A., elles sont de plus en plus sophistiquées et automatisées. Mais si l'I.A. accélère les attaques, elle décuple aussi les capacités de détection des menaces et d'automatisation des réponses au sein de notre centre de cyberdéfense où plus de 30 000 assets sont supervisés. L'I.A. renforce nos systèmes de protection, mais reste toutefois indissociable de l'expertise humaine : seules des équipes capables d'interpréter les signaux reçus peuvent adapter la réponse aux risques propres à chaque entité.

F. M. : La cybersécurité ne peut plus reposer uniquement sur la prévention, mais doit désormais s'appuyer sur une capacité renforcée à détecter les menaces en temps réel, à analyser les signaux faibles, et à réagir instantanément pour neutraliser les attaques. C'est la mission de la vingtaine d'analystes et d'ingénieurs de notre centre de cyberdéfense qui assurent une sécurité opérationnelle H24 et 7J/7 en protégeant les systèmes d'information contre les cybermenaces et en garantissant la continuité d'activité des organisations.

MBN/ Quel est le facteur différenciant de votre centre de cyberdéfense ?

S. M. : Notre atout majeur réside dans notre capacité à détecter les menaces avant qu'elles n'impactent nos clients.



© Jean-Charles Vinaj

L'enjeu est d'éviter que l'entreprise ne fasse appel à nous une fois l'attaque survenue, lorsque les conséquences sont déjà lourdes : paralysie de son activité et obligation de reconstruire son système d'information, une opération longue et coûteuse. Notre mission est avant tout de protéger la continuité d'activité de nos clients en privilégiant la prévention et l'anticipation plutôt que la remédiation dans l'urgence.

MBN/ Quel est votre mode opératoire pour assurer une défense efficace face aux menaces cyber ?

S. M. : Nous faisons d'abord un état des lieux pour évaluer le niveau de sécurité de l'entreprise, la nature de son activité, et ce que le client souhaite protéger. À l'issue, celui-ci souscrit à un service avec un périmètre défini, mais susceptible d'évoluer avec notamment les nouveaux usages mis en œuvre par l'entreprise. Des comités de suivi mensuels et trimestriels sont ensuite mis en place.

F. M. : L'adaptation au contexte particulier de l'entreprise est essentielle. De nombreux signaux nous parviennent, certains pouvant être dangereux, d'autres moins, et pour chacun nous devons distinguer lesquels sont critiques par rapport à son activité et son environnement, afin d'adapter notre réponse à la criticité. Cela exige une connaissance approfondie de l'entreprise.

MBN/ Quelles sont les principales formes d'attaques cyber ?

S. M. : La plus répandue est le déni de service (DDoS pour Distributed Denial of Service) : elle consiste à saturer un serveur de requêtes pour provoquer une interruption partielle ou totale du service. L'autre attaque fréquente est le phishing, où le hacker imite des sources fiables pour accéder à des données sensibles qu'il va chercher à monétiser. Les systèmes d'information ont toujours comporté des vulnérabilités, mais ce qui a changé c'est la vitesse d'exploitation de celles-ci par les attaquants. La réduction de ce délai impose une évolution radicale des stratégies de défense.

MBN/ Quel message souhaitez-vous adresser aux entreprises ?

S. M. : Sans être trop alarmistes, nous devons être réalistes : la recrudescence des cyberattaques (en hausse de 87% ces 5 dernières années) s'installe comme un phénomène durable, qui doit être pris en compte à tous les niveaux et dans tous les process. Les entreprises ont beaucoup œuvré pour s'adapter à ce changement de paradigme, mais il reste encore à faire. La sécurité opérationnelle est un facteur déterminant dans le fonctionnement global des entreprises, car aucune ne peut se permettre d'interrompre son activité.

Carole Quazzolo



Maître Gardetto :

« Cette ratification par Monaco de la Convention de la Haye de 2005 est un atout majeur pour la sécurité des entreprises monégasques »

L'Ordonnance Souveraine n° 11.839 du 2 avril 2026 rendant exécutoire la Convention sur les accords d'élection de for de la Conférence de La Haye de droit international privé, conclue le 30 juin 2005, est entrée en vigueur à Monaco depuis le 1er mars 2026. Quel en est l'intérêt pour les entreprises monégasques ? Afin de mieux le comprendre, le MBN a interrogé Maître Jean-Charles Gardetto, Avocat-Défenseur.

MBN/ Qu'est-ce que "l'élection de for" et qu'apporte la Convention de La Haye ?

Jean-Charles Gardetto : Le terme "for" signifie "lieu" en Latin, on le retrouve dans le mot "forum", un *accord d'élection de for* est donc la clause par laquelle deux ou plusieurs parties à un contrat conviennent à l'avance des tribunaux qui seront compétents pour trancher leurs litiges éventuels. Il est également appelé *clause attributive de juridiction, clause de compétence* ou, en anglais, *forum selection clause*. Un exemple typique en est : « *Tout litige relatif au présent contrat relèvera de la compétence exclusive des tribunaux de la Principauté de Monaco.* » Elle est distincte de la clause de loi applicable qui décide quelle loi est applicable.

La Convention de la Haye de 2005 sécurise cette élection de for pour tous les contrats concernés conclus entre pays signataires. Elle garantit trois éléments : le tribunal choisi par les parties doit, en principe, se déclarer compétent pour connaître du litige ; tout autre tribunal devant lequel le litige est porté doit refuser d'en connaître ; et tout jugement rendu par le tribunal élu doit être reconnu et exécuté dans les autres États contractants.

MBN/ Quelles sont les conséquences de cette ratification pour un chef d'entreprise monégasque ?

J-C. G. : Cette ratification apporte une beaucoup plus grande sécurité aux entreprises monégasques, car elle garantit la sécurité juridique des contrats internationaux avec les 27 pays de l'Union européenne et les 10 autres pays l'ayant ratifiée (Albanie, Bahreïn, Macédoine du Nord, Mexique, Moldavie, Monténégro, Royaume-Uni, Singapour, Suisse, et Ukraine). Elle signifie clairement que non seulement les parties contractantes connaissent dès l'origine la juridiction qui sera appliquée en cas de conflit, mais aussi que les décisions du tribunal seront automatiquement exécutoires. Par exemple, la décision rendue à Monaco doit être reconnue et exécutée dans les autres États contractants, sans réexamen du fond (article B), l'entreprise peut donc saisir les actifs de son débiteur à l'étranger sur la base du jugement monégasque. Il convient cependant de préciser que cette Convention ne couvre pas toutes les matières, mais seulement les matières civile et commerciale qui comportent un élément international. Ne sont donc pas couverts, par exemple, le droit de la famille, les contrats de travail, ou ceux portant sur l'immobilier, ou la propriété intellectuelle.

MBN/ Que doit faire le chef d'entreprise ?

J-C. G. : Au niveau formel, il lui suffit d'indiquer clairement dans le contrat, par une clause écrite, la juridiction retenue, pour bénéficier de la protection de la Convention de la Haye, c'est donc très simple. Mais auparavant il doit se poser plusieurs questions. Après avoir vérifié que son contrat est couvert par la Convention de La Haye, il doit d'abord décider s'il veut sélectionner la voie judiciaire ou celle de l'arbitrage en cas de conflit, les deux s'excluant l'une l'autre. Et s'il choisit la première, alors il lui faut décider, en accord avec son partenaire, quelle juridiction est la plus adaptée. Cela dépend de nombreux critères, dont la localisation des actifs, mais en règle générale ce sera naturellement un des États parties à la convention.

MBN/ Quelles sont vos recommandations ?

J-C. G. : Cette ratification par Monaco de la Convention de la Haye de 2005 est un atout majeur pour la sécurité des entreprises monégasques, qui rend notamment la voie judiciaire plus attractive que celle de l'arbitrage quand les pays concernés ont ratifié la Convention de La Haye. Le choix de l'élection de for doit cependant être mené avec prudence.

Tout d'abord, il ne faut pas oublier de la compléter avec la clause de loi applicable, les deux doivent être précisées sans ambiguïté. Ensuite, il faut choisir le pays concerné.

Désigner Monaco a du sens lorsque les actifs ou les garanties de l'entreprise ou de son cocontractant s'y trouvent, ou lorsqu'un for neutre et stable est recherché. Si les actifs à saisir sont à l'étranger, il faut s'assurer que l'État concerné est bien lié par la Convention.

Il faut aussi prendre en compte que cette ratification ne concerne que les contrats signés à partir du 1er mars 2026. Cela ne signifie pas seulement que tous les modèles de contrat doivent être mis à jour, mais aussi que les contrats signés antérieurement peuvent bénéficier d'un avenant, c'est à étudier au cas par cas.

Enfin, il apparaît important de former les équipes, les directions juridique, commerciale et achats devraient être sensibilisées : une clause bien rédigée dès la négociation évite des litiges coûteux par la suite. Tout cela signifie que, pour les opérations à fort enjeu, la clause devrait être validée par un avocat avant signature, en particulier sur l'identification des actifs et de l'État d'exécution.

Philippe Gouillou

BASE ÉCO 36

LA LOTERIE OVARIENNE



“Le capitalisme est relativement nouveau dans l’histoire humaine. Avant le capitalisme, les gens accumulaient de grandes richesses en volant, en pillant, et en réduisant en esclavage leurs semblables. Le capitalisme a permis de devenir riche en servant les autres.”

Walter E. Williams

Vous êtes un jeune prêt à vous lancer dans la grande compétition pour tutoyer les sommets : vous serez Empereur ou vous ne serez pas !

Pour y parvenir, vous ne partez pas de rien, vous bénéficiez de toute l’expérience des anciens, vous n’avez qu’à étudier leurs méthodes pour construire votre stratégie. Vous ouvrez donc vos livres pour repartir des débuts de l’espèce humaine. Les auteurs sont presque unanimes : pour laisser votre trace dans l’histoire et atteindre les plus hauts niveaux de la hiérarchie sociale, il vous faut être un grand conquérant. Le célèbre généticien [David Reich l’avait rappelé](#)¹, l’histoire humaine est une histoire de génocides, et même encore maintenant les Yanomami d’Amazonie enlèvent des femmes des tribus voisines pour les violer puis les épouser². Qui n’a jamais entendu parler d’Alexandre le Grand ? de Jules César ? de Napoléon ? Mieux : Genghis Khan a connu un tel [succès génétique](#)³ qu’une personne sur deux cents (0,5%) des humains actuels, 8% des Asiatiques, descendent d’un membre de sa lignée (probablement son père ou grand-père), et cela en ne prenant en compte que la descendance par les hommes (lignée paternelle). Voilà un exemple qu’il vous faut suivre : conquérir le monde est votre voie !

Hélas, et le premier miroir croisé vous le confirme cruellement, vous ne vous sentez pas taillé pour aller massacrer des populations entières, il vous faudra quelque peu restreindre vos ambitions.

De plus, et surtout, si la guerre apparaît efficace pour voler les ressources des voisins, elle n’est qu’un [jeu à somme nulle](#)⁴, elle ne crée pas de richesse. Si les Yanomami sont étudiés comme des tribus “primitives”, c’est parce qu’ils n’ont pas évolué, qu’ils sont restés pauvres. Enfin, malgré les innombrables guerres qui ont marqué l’épopée humaine, très peu de conquérants ont laissé leur nom dans l’histoire, [Stendhal](#) l’avait déjà remarqué il y a 170 ans⁵ : *“Voilà la grande différence entre l’Italie et la France, voilà pourquoi l’Italie a vu naître les Raphaël, les Giorgion, les Titien, les Corrège, tandis que la France produisait tous ces braves capitaines du XVIIe siècle, si inconnus aujourd’hui et dont chacun avait tué un si grand nombre d’ennemis.”*

Vous comprenez maintenant que votre approche était mauvaise. Vous ne cherchez plus à être au sommet de la pyramide, mais tout simplement comment faire pour mener une vie qui vous plaise, aussi vous retournez dans vos livres d’histoire. Qu’est-ce qui a fait que certains pays se sont développés quand d’autres ont stagné voire régressé ? La réponse est simple et connue : comme [c’est l’échange qui génère la richesse](#)⁶, ce sont les pays qui commercent le plus qui sont les plus riches. Bien sûr il faut des conditions favorables, [surtout des conditions cognitives](#)⁷, mais par chance vous êtes né dans un pays qui en dispose.

Vous continuez donc à lire, et tombez sur la transcription d’une [conférence de Warren Buffet](#)

[en 1998](#)⁸. Il y pose une question qui vous titille, c’est ce qu’il appelle la “*loterie ovarienne*”. Imaginez qu’un Génie vous offre non pas trois vœux, mais la possibilité de créer un monde correspondant exactement à vos désirs. Vous êtes totalement libre, tout vous est permis. C’est trop beau, quel est le piège ? Il n’y en a pas, juste une toute petite chose : vous devrez vivre dans ce monde, et cela sans savoir a priori où vous y serez jeté. Une fois votre création finie, vous devrez choisir une boule parmi 5,8 milliards, soit la population mondiale à l’époque, et c’est cette boule qui déterminera où vous naîtrez, c’est-à-dire votre lieu de naissance, la richesse de votre famille, l’environnement politique, et votre code génétique, qui vous serez. Tout votre destin. Quel monde voulez-vous créer ?

Si vous me lisez à Monaco, vous avez gagné à la loterie ovarienne dans le monde actuel. En rapport avec la population mondiale vous êtes riche, vous avez [plus d’une chance sur deux d’être dans les top 15% en QI](#)⁹, et vous bénéficiez d’un environnement agréable et sécurisé. Certes, quelle que soit votre situation, d’autres vous paraissent avoir plus réussi que vous, dans un environnement un petit peu différent vous auriez peut-être plus réussi, vous avez des regrets, des remords aussi. Mais justement : que voudriez-vous changer pour améliorer le monde *sans savoir où vous serez jeté* ?

Philippe Gouillou

¹ Reich, D., Patel, D. (2024, août 22)

² Chagnon, N. A. (2014, ISBN : 978-0-684-85511-0)

³ Zerjal et al. (2003, doi: 10.1086/367774). Synthèse : Gouillou, P. (2003, Février 7)

⁴ Billet Éco 10 (MBN 54, Décembre 2015)

⁵ Stendhal (1855) : “L’Abbesse de Castro” in *Chroniques Italiennes*. p. 8-9

⁶ Base Éco 6 (MBN 73, Janvier 2021)

⁷ Base Éco 11 (Octobre 2021, MBN 76)

⁸ Buffet, W. (1998, octobre 15)

⁹ Gouillou, P. (2025, doi: 10.31234/osf.io/6g7bn)

DIPLÔME D'UNIVERSITÉ DE DROIT SOCIAL MONÉGASQUE : CÉRÉMONIE DE REMISE DES DIPLÔMES DE LA 11^{ÈME} PROMOTION

La cérémonie de remise des diplômes de la 11e promotion du Diplôme d'Université de Droit Social Monégasque (DUDSM) s'est tenue le 29 juin au Conseil d'État de Monaco, réunissant étudiants, intervenants, et représentants du monde juridique et économique monégasque.



Le Président Philippe Ortelli entouré de 10 des 12 candidats de la 11ème promotion du DUDSM

Cette nouvelle promotion confirme la réussite pérenne de cette formation : sur les 12 candidats présentés cette année, 4 ont obtenu la mention « Très Bien », 2 la mention « Bien », 1 la mention « Assez Bien », et 3 étudiants ont été admis sans mention. 2 candidats n'ont pas validé l'examen, mais ont reçu une attestation de suivi, saluant leur assiduité et leurs efforts, et pourront se représenter à la session de rattrapage de septembre.

Avant la remise des diplômes, le Président de l'ACDSM, Philippe Ortelli, a remercié l'ensemble des partenaires institutionnels et académiques, rappelant l'importance de ce cursus dédié à la compréhension du droit social monégasque dans toutes ses spécificités. Il a réaffirmé l'ambition portée depuis la création du diplôme en 2015 : structurer une communauté de savoirs au service d'un droit social adapté à la réalité économique et juridique de la Principauté.

À l'issue de la cérémonie, diplômés, intervenants et autorités présentes se sont retrouvés lors d'un moment de networking convivial, auquel participaient notamment Samuel Vuelta-Simon, Secrétaire d'État à la Justice, Directeur des Services Judiciaires, Christophe Robino, Conseiller de Gouvernement-Ministre des Affaires Sociales et de la Santé, Cyrielle Colle, Juge de Paix, et Corinne Bertani, Conseiller National.

En 11 ans, le programme a déjà formé plus de 130 candidats, contribuant à la diffusion d'une expertise juridique propre à la Principauté. Les places étant limitées, les inscriptions pour la 12^e promotion qui débutera le 10 novembre 2026 sont ouvertes.

Information et inscription auprès de l'ACDSM : +377 92 05 38 92 ou acdsm@fedem.mc

Les thèmes enseignés :

- Les sources du droit monégasque
- Le droit du travail dans la sphère publique
- L'emploi et formation professionnelle
- Le contrat de travail
- La rupture du contrat de travail

- Les rémunérations
- Le pouvoir réglementaire de l'employeur
- Le harcèlement et la violence au travail
- La médecine du travail et l'inaptitude
- Les conditions de travail

- La collectivité du personnel
- La protection sociale
- La législation monégasque en matière de protection des données personnelles
- La médiation et le contentieux



NOUVEAUX GLC & GLB

La gamme SUV s'agrandit. Le Nouveau GLC électrique conjugue élégance et technologies avancées avec son Hyperscreen 8K de 99 cm de large⁽¹⁾.

Le Nouveau GLB électrique 5 ou 7 places⁽²⁾ offre une polyvalence à toute épreuve, à partir de 46 950 €⁽³⁾. Également disponible en hybride.

Welcome home.

Mercedes-Benz



140 YEARS OF INNOVATION

BPM Cars

Monaco 7 Av. Princesse Grace, 98000 Monaco +377 93 25 21 00

(1) En option. (2) 3^e rangée de sièges pour 2 personnes en option. (3) Tarif client TTC clé en main du GLB 200 électrique Progressive Line. Modèle présenté : GLB 200 électrique avec options : **55 650 €** (hors option garnitures de siège cuir marron sous restriction temporaire d'approvisionnement). Consommation électrique du GLC : 14,9-18,9 kWh/100km (données cycle mixte WLTP du 21/10/25). Consommation électrique des modèles GLB : 15,4-18,6 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 04/03/26). Photo non contractuelle. Détails sur bpmgroup. mercedes-benz.fr. Welcome home : Bienvenue chez vous. 140 years of innovation : 140 ans d'innovation. RC : 58S00721.

A 0 g CO₂/km



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

LES ENTREPRENARIALES 2026 : LA FEDEM A PRÉSENTÉ SON PROJET DE MÉTRO

Pour la 25^{ème} année consécutive, Les Entrepreneariales, organisées par l’UPE06 le 4 juin dernier à l’Allianz Riviera à Nice, ont réuni les acteurs économiques et institutionnels des Alpes Maritimes. La FEDEM était présente à cette édition anniversaire.



Représentant Monaco lors de cette journée placée sous le signe du collectif, la FEDEM y a exposé son projet de métro automatique reliant l’aéroport de Nice, Monaco et Vintimille, sur la base de la dernière étude réalisée par un cabinet suisse de renommée mondiale.

En répondant aux questions de la presse, le Président de la FEDEM Philippe Ortellì a d’emblée donné le ton : « La FEDEM a décidé d’être présente pour marquer son ambition de jouer le collectif, puisque c’est le thème de ce salon, et cela au travers de son projet de création d’une ligne de métro qui servirait d’artère vitale entre les fleuves Var et Roya. La FEDEM est là pour impulser des projets transfrontaliers, qui nous permettent d’avancer ensemble, de préserver et de développer l’emploi dans le territoire, et de rester attractifs. Il est également important de faire passer ce message

aux responsables politiques des Alpes Maritimes présents aujourd’hui : ce projet est faisable et finançable à l’horizon de 35 ans. En améliorant globalement les conditions de transport, il contribuera au mieux-vivre de la collectivité comme le fait le métro parisien depuis 125 ans. Ce sera un plus pour tout le territoire et pour tous ceux qui vivent Monaco au quotidien en venant y travailler.

Spécifiquement dédié au projet de métro, le stand FEDEM a attiré de nombreux visiteurs, qui ont pu se renseigner sur les grands axes de cette dernière étude de faisabilité, dont les principaux paramètres techniques et financiers sont explicités dans le Dossier de ce numéro. Ils ont ainsi appris que le métro n’est plus un rêve, mais est déjà un projet réaliste et concret auquel il faut maintenant donner corps.

Carole Quazzolo



L'AMCO OUVRE UN NOUVEAU CHAPITRE DE SON DÉVELOPPEMENT

Emmanuel Montigaud :

« La conformité n'appartient pas uniquement aux experts de la compliance. Elle doit être comprise par l'ensemble des acteurs de la chaîne économique »

Réunis en Assemblée Générale annuelle le 18 mai 2026, les membres de l'Association Monégasque de Compliance (AMCO) ont validé à l'unanimité une série de changements qui traduisent l'évolution naturelle de l'organisation.



Le Conseil d'Administration de l'AMCO et les Conseillères techniques

Conduite par un Conseil d'Administration engagé, l'AMCO a enregistré une progression remarquable de son nombre d'adhérents. Alors qu'elle comptait 80 membres il y a cinq années seulement, l'association rassemble aujourd'hui plus de 350 professionnels représentant quelque 160 établissements assujettis issus de 14 secteurs d'activité.

« Notre croissance est liée à une volonté de sensibiliser le secteur non financier », explique Emmanuel Montigaud, son Président. Historiquement tournée vers les acteurs financiers, l'association a accompagné l'élargissement progressif du périmètre des professions assujetties ; une évolution qui s'est traduite par l'arrivée de nouveaux profils et par une diversification croissante des métiers représentés.

Cette transformation se reflète désormais dans sa gouvernance. Lors de l'Assemblée Générale de 2025, les membres avaient déjà approuvé l'élargissement du Conseil d'Administration, passé de 7 à 9 Administrateurs, avec l'intégration de nouveaux représentants issus du secteur non financier, aujourd'hui majoritaires au sein de l'association.

L'un des temps forts de cette Assemblée Générale a été l'adoption des nouveaux statuts de l'association. Si l'acronyme « AMCO » est conservé,

sa dénomination évolue : l'Association Monégasque de Compliance Officers devient l'Association Monégasque de Compliance.

Cette évolution traduit une volonté d'ouvrir davantage l'association à l'ensemble des acteurs concernés par les enjeux de la compliance. Les nouveaux statuts permettront notamment l'accueil d'étudiants, d'enseignants, de chercheurs, ou encore de professionnels souhaitant approfondir leurs connaissances sur ces sujets.

« La conformité n'appartient pas uniquement aux experts de la compliance. Elle doit être comprise par l'ensemble des acteurs de la chaîne économique », souligne Emmanuel Montigaud.

Cette ouverture accompagne également l'élargissement progressif des thématiques traitées par l'association. Historiquement centrée sur la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, l'AMCO est également investie sur des thématiques telles que la protection des données personnelles et des clients, les questions de conformité fiscale dans le cadre des échanges automatiques avec les pays de l'OCDE, ou encore l'Intelligence Artificielle avec notamment les risques de cybersécurité et de fraude.

Former, accompagner et partager les bonnes pratiques

Parmi les initiatives marquantes de l'année figure le lancement de la certification professionnelle IUM-AMCO. Développée en partenariat avec l'International University of Monaco, cette première session de formation constituée de trois groupes a récolté un intérêt plus que probant, à démonstration de l'engagement pris par les acteurs du secteur privé pour aider le pays à sortir de la liste grise du GAFI.

« Les retours de cette première session sont très positifs comptant 36 certifiés à son issue. C'est un moyen de continuer à professionnaliser les acteurs et de renforcer l'effectivité des dispositifs », indique le Président de l'association. Une nouvelle session sera proposée dès l'automne.

L'AMCO entend également poursuivre le développement de ses comités sectoriels, de ses webinaires thématiques, et de ses actions de veille réglementaire, afin d'accompagner ses adhérents dans un environnement normatif en constante évolution.

À cette occasion, Emmanuel Montigaud a aussi salué l'engagement des membres du Conseil d'Administration ainsi que celui des conseillères techniques qui ont rejoint l'association l'année dernière ;

un investissement qu'il juge essentiel au rayonnement de l'AMCO et à la mobilisation collective engagée en faveur du renforcement durable de la conformité en Principauté.

Mobilisée pour la sortie durable de la liste grise

Dans un contexte marqué par les efforts engagés par Monaco pour sortir durablement de la liste du GAFI des juridictions soumises à une surveillance renforcée, l'association réaffirme son engagement aux côtés des institutions et des acteurs économiques.

L'AMCO souhaite renforcer sa coopération internationale par des contrats de partenariat avec des homologues situés dans d'autres pays, afin de favoriser le partage d'expériences et de bonnes pratiques entre juridictions.

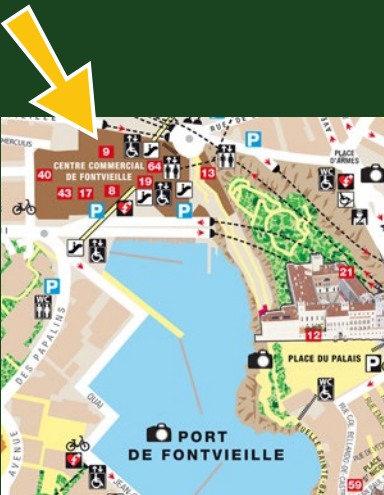
Pour le Conseil d'Administration, la priorité demeure claire : « Notre ambition est d'apporter un soutien massif et durable à la sortie de la liste grise. Nous devons rester concentrés sur l'effectivité : ne pas trop en faire, mais le faire juste. »

Estelle Boutifard



TM

CENTRE COMMERCIAL FONTVIEILLE





7H à 00H00
tous les jours



À COMMANDER



McCafé



TERRASSE



P
PARKING



7/7

CÉRÉMONIE DES STELIOS FOUNDATION YOUNG ENTREPRENEUR AWARDS IN MONACO AND THE RIVIERA



De gauche à droite, deuxième rang : Pierre Athimon (Corporate Assurances), Sir Stelios Haji-Ioannou, et Felix Nacach (BedBoat), premier rang : Romain Le Rouge (ExcelloCenter), Tina Lyberaki (Athena Academia), et Paola Alemanno Grislain (Ambulances du Rocher), lors de la cérémonie des Young Entrepreneurs Awards.

Le 21 mai 2026, Sir Stelios Haji-Ioannou, Frédéric Cottalorda, Conseiller de Gouvernement - Ministre des Finances et de l'Économie, Philippe Ortelli, Président de la FEDEM, Guillaume Rose, Directeur Général Exécutif du MEB, Jean d'Haussonville, Ambassadeur de France à Monaco, et Hugh Murray, Managing Director de Global radio, ont remis les Young Entrepreneurs Awards 2026 de la Fondation Stelios à cinq jeunes entrepreneurs de Monaco et de la région économique voisine.

Sir Stelios avait expliqué dans son interview publiée dans [Monaco Business News \(MBN\) 93](#) avoir créé ces prix pour "encourager les jeunes à créer leur propre entreprise, à devenir leur propre patron, et à embaucher, les entreprises récompensées doivent servir de modèle incitant les autres à se lancer". Ils récompensent des créateurs de moins de 35 ans ayant fondé des entreprises qui ont le potentiel de croissance pour créer des emplois

70 000 euros de prix ont ainsi été distribués aux lauréats. Le vainqueur de cette édition 2026 est Felix Nacach, fondateur de BedBoat. Il avait déjà obtenu le deuxième prix en 2025 pour son offre de location de bateaux comme habitations pour la nuit. Il a été récompensé cette année pour sa nouvelle offre de location de bateaux à la journée et la création d'un système de réservation en marque blanche à destination des hôtels. Tina Lyberaki (Athena Academia) a gagné le deuxième prix (20 000 €) pour son activité de tutorat privé à destination des élèves monégasques. Le troisième prix (10 000 €) a été attribué à Pierre Athimon (Corporate Assurances), qui a développé des solutions, notamment sur le marché européen, pour couvrir les risques industriels qui aujourd'hui ne sont plus acceptés. Romain Le Rouge (co-fondateur d'ExcelloCenter, centre d'aide aux devoirs à Monaco et d'initiation au code et à la robotique) et Paola Alemanno Grislain (fondatrice des Ambulances du Rocher) ont reçu chacun 5 000 €.

Philippe Guillou

3 QUESTIONS À PIERRE BRIÈRE, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE MONÉGASQUE DE L'ASSURANCE

Pierre Brière :

« Notre priorité est d'assurer la pérennité du marché monégasque »

Réélu à l'unanimité pour un troisième mandat à la présidence de la Chambre Monégasque de l'Assurance (CMA), Pierre Brière revient sur les principaux dossiers portés collectivement par la Chambre, les évolutions du secteur et les défis auxquels la profession est confrontée en Principauté.



Les membres de la CMA lors de l'Assemblée Générale du 31 mars 2026

MBN/ Vous avez été réélu à la présidence de la Chambre Monégasque de l'Assurance. Quelles sont les principales actions menées par la Chambre ?

Pierre Brière : Avant tout, je tiens à saluer le travail collectif mené au sein de la CMA. Je suis entouré d'une équipe particulièrement engagée, avec notre Secrétaire général Alain Poggio, les Vice-présidents Michel Gramaglia et Hervé Jutheau-Husson, ainsi que l'ensemble des treize membres du Conseil d'Administration. C'est cette mobilisation collective qui nous a permis de faire avancer plusieurs dossiers majeurs.

Notre priorité est aujourd'hui le redressement de la branche des accidents de travail. Plusieurs grands assureurs ont quitté le marché monégasque

ces dernières années parce que cette activité était devenue déficitaire. Contrairement à certaines idées reçues, les résultats disponibles ne reflétaient pas la réalité économique de cette branche, puisqu'ils ne prenaient pas en compte les frais de gestion, les commissions, ou encore les provisions nécessaires au règlement des sinistres dans le temps.

Notre objectif est donc de préserver cette branche afin que les compagnies encore présentes puissent continuer à proposer une offre compétitive en Principauté. Pour y parvenir, nous avons engagé plusieurs actions de front : un travail sur l'évolution de la législation, un important travail de pédagogie auprès des acteurs concernés, notamment la Direction du Travail, le Gouvernement, le

CESE, la Chambre Patronale du Bâtiment, ou encore la FEDEM, ainsi que la mise en place d'une Charte de bonnes pratiques qui sera signée par l'ensemble des intermédiaires monégasques.

Nous avons également développé un outil commun permettant d'harmoniser le calcul des provisions techniques. L'objectif est simple : disposer d'une lecture commune des résultats afin d'assurer un marché sain et durable. Si nous n'agissions pas aujourd'hui, il existerait un véritable risque de voir d'autres compagnies se retirer, ce qui aurait des conséquences importantes pour les employeurs monégasques.

MBN/ Comment le secteur de l'assurance évolue-t-il aujourd'hui ?

P. B. : Les fondamentaux de notre métier restent finalement assez stables. Les entreprises, les véhicules ou les biens continuent d'être assurés contre des risques qui existent depuis longtemps. En revanche, les compagnies ont considérablement développé les services d'accompagnement proposés à leurs assurés, notamment en matière d'assistance, de soutien psychologique ou d'accompagnement à domicile après un sinistre.

Parallèlement, de nouveaux risques apparaissent avec les évolutions technologiques. Les cyberattaques, l'usurpation d'identité, la responsabilité civile des mandataires sociaux ou encore les atteintes à la réputation sur les réseaux sociaux nécessitent désormais des garanties spécifiques. Notre profession doit continuellement adapter ses offres pour répondre à ces nouveaux besoins.

MBN/ Quels sont aujourd'hui les principaux défis pour le secteur de l'assurance à Monaco ?

P. B. : Le principal enjeu dépasse aujourd'hui le seul secteur de l'assurance : c'est celui de l'attractivité de Monaco. Les difficultés de transport, auxquelles s'ajoutent les questions de logement et de scolarité, rendent le recrutement de plus en plus compliqué pour les entreprises de la Principauté.

Dans notre profession, nous constatons une forte concurrence pour attirer les collaborateurs expérimentés. À terme, il serait intéressant de réfléchir à la création d'une formation spécifiquement consacrée aux particularités de l'assurance monégasque afin de former une nouvelle génération de professionnels.

La Chambre travaille également sur plusieurs projets d'avenir, parmi lesquels une réflexion autour de la création d'un Ordre de l'Assurance. Ce projet, encore à l'étude, permettrait notamment de renforcer les règles déontologiques et de mieux structurer la profession.

Enfin, je souhaite rappeler un point qui me paraît essentiel : lorsqu'on vit ou que l'on exerce son activité en Principauté, il est important de privilégier les acteurs économiques monégasques. Souscrire ses assurances à Monaco, c'est contribuer à soutenir l'emploi, l'activité économique locale et l'écosystème qui fait la force de la Principauté.

Estelle Boutifard

La Société Monégasque de Transport
prend soin de ce que vous avez de plus cher.



smt

www.smt.mc

Tél. : +377.93.30.64.42
"Le Lumigean" - 2, Boulevard Charles III
B.P. 306 - 98006 Monaco Cedex
Email : office2@smt.mc

MATINALE DU COMMERCE : L'UCAM FÉDÈRE LES ACTEURS DU COMMERCE MONÉGASQUE AUTOUR DES ENJEUX DE DEMAIN

Alexandre Pasta :

« *Le commerce fait vivre Monaco, anime ses quartiers et contribue directement à son rayonnement international* »

Pour sa 2nde édition, la Matinale du Commerce organisée par l'Union des Commerçants et Artisans de Monaco (UCAM) a réuni de nombreux acteurs économiques de la Principauté autour d'un objectif commun : réfléchir ensemble aux défis, aux opportunités et aux transformations qui façonnent aujourd'hui le commerce monégasque.



©Manuel Vitali

En ouvrant cette rencontre, le Président de l'UCAM, Alexandre Pasta, a rappelé le rôle central du commerce dans l'économie locale. En présence notamment du Président du Conseil National, Thomas Brezzo, ainsi que de représentants des institutions économiques, il a rappelé que « *le commerce ne se contente plus de vendre, il raconte une histoire, crée des émotions et bâtit une relation durable avec sa clientèle* ».

Invité à prendre la parole, Julien Dejanovic, Directeur de la Direction du Développement Économique (DDE), a salué le dynamisme d'un secteur qui participe pleinement à l'identité et à l'attractivité de la Principauté.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le commerce de détail représente aujourd'hui 815 établissements, soit 6,5 % des structures économiques monégasques, plus de 3 000 emplois et près de 12,5 % du chiffre d'affaires total de la Principauté. Un poids économique significatif qui confirme la solidité du secteur.

Le Directeur de la DDE a également rappelé l'engagement de son administration aux côtés des commerçants, à travers l'accompagnement des

porteurs de projets, les dispositifs de modernisation numérique, ou encore l'anticipation des impacts liés aux grands projets urbains et événements majeurs de Monaco.

Défendre la voix des commerçants

Alexandre Pasta a ensuite présenté les missions de l'UCAM, syndicat professionnel représentant officiellement les commerçants et artisans de la Principauté. Qu'il s'agisse de stationnement, de travaux, de problématiques de quartier, ou encore d'attractivité commerciale, l'association agit quotidiennement comme relais entre les professionnels du terrain et les institutions.

L'UCAM participe également à de nombreuses instances de concertation et œuvre, en partenariat avec le Gouvernement Princier et la Mairie de Monaco, à l'organisation d'animations destinées à dynamiser les différents quartiers commerçants.

« Le commerce fait vivre Monaco, anime ses quartiers et contribue directement à son rayonnement international », a rappelé son Président.

Trouver l'équilibre entre clientèle locale et attractivité touristique

Au cœur des échanges figurait également la place essentielle du consommateur local. Véritable moteur de l'économie de proximité, celui-ci contribue au maintien de l'emploi, au développement de relations de confiance entre commerçants et clients ainsi qu'à la valorisation du savoir-faire local.

Si le tourisme demeure un pilier fondamental de l'activité commerciale monégasque, les intervenants ont insisté sur la nécessité de préserver un équilibre entre attractivité internationale et soutien à la clientèle résidente, afin de garantir un développement harmonieux du tissu économique local.

Le numérique au service du commerce de proximité

La transformation numérique a constitué un autre temps fort de la matinée. Armand Bahri, fondateur de l'application Carlo, a souligné les profondes évolutions des habitudes de consommation.

Face à l'essor du e-commerce, le défi n'est plus seulement de vendre, mais de fidéliser, créer une expérience client cohérente et renforcer le lien avec le commerce physique. À Monaco, plusieurs initiatives illustrent déjà cette dynamique, à travers des solutions numériques facilitant les parcours des résidents et visiteurs, comme Monapass ou Carlo.

Pour les intervenants, le numérique doit être envisagé comme un levier complémentaire au commerce traditionnel et un outil permettant de renforcer les synergies entre les différents quartiers de la Principauté.

Sécurité et cybersécurité : les bons réflexes à adopter

Le Commandant Sébastien Berre a rappelé l'importance des gestes de prévention au quotidien : sécurisation des accès, protection des vitrines ou encore recours à la vidéoprotection.

Enfin, Anthony Marthe, Directeur de la Banque Populaire Méditerranée à Monaco, et Christophe Manhes, expert en cybersécurité, ont alerté les participants sur la multiplication des cyberattaques visant les entreprises, notamment les PME. Vérification systématique des demandes sensibles, contre-appel, double validation des paiements et sensibilisation des équipes figurent parmi les principaux réflexes recommandés pour limiter les risques.

En conclusion, Alexandre Pasta a salué la qualité des échanges et réaffirmé sa confiance dans l'avenir du commerce monégasque. Entre modernisation des infrastructures, innovations numériques et arrivée de nouvelles enseignes, la Principauté dispose selon lui de nombreux atouts pour poursuivre le développement d'un commerce d'excellence, à l'image de Monaco.

Estelle Boutifard



TAILORED REAL ESTATE

FCF

IMMOBILIER

Françoise Cristea Flandrin

Transactions Vente Location

CRISTEA-FLANDRIN IMMOBILIER
21, boulevard 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

COTISATIONS SOCIALES DE BASE AUX CAISSES SOCIALES MONÉGASQUES
POUR LES EMPLOYEURS À TITRE PROFESSIONNEL DE MONACO

Données arrêtées au 15 juillet 2026

	Taux Employeur	Taux Salarié	Plafonds mensuels (temps plein)	Plafonds annuels (temps plein)
CCSS (Taux global avec CGCS)	13,45%		9 800 €	117 600 €
CAR	8,33%	6,85%	6 112 €	73 344 €
CMRC - Retraite Complémentaire				
Tranche A				
Taux d'acquisition des droits	4,72%	3,15%	3 971 €	47 652 €
Taux non générateur de droits	1,29%	0,86%	3 971 €	47 652 €
Tranche B				
Taux d'acquisition des droits	12,95%	8,64%	3 971 à 31 768 €	47 652 à 381 216 €
Taux non générateur de droits	1,62%	1,08%	3 971 à 31 768 €	47 652 à 381 216 €
Assurance chômage	4,00%	2,40%	16 020 €	192 240 €
Attention : - À compter du 1^{er} janvier 2024, la Caisse Monégasque de Retraite Complémentaire (CMRC) remplace les caisses françaises ARRCO-AGIRC pour les cotisations de retraite complémentaire des salariés de Monaco. - Le taux CMRC TA de 7,87% est le taux de base, certains employeurs peuvent avoir un taux dérogatoire majoré. - L'assurance couvrant les accidents du travail et maladies professionnelles doit être souscrite auprès d'une compagnie d'assurance privée, tout comme un éventuel contrat de prévoyance collective.				

INDICES INSEE

Indice de Référence des Loyers (IRL) du 3ème trimestre 2026 :	148,37
Indice des Prix à la Consommation (IPC) "Ensemble des ménages" juin 2026 :	102,09

Monaco Business News

Trimestriel - juillet 2026

Directeur de la publication : Philippe Ortelli
Journalistes : Carole Quazzolo - Philippe Gouillou
Ont également contribué à ce numéro :
Estelle Boutifard, Romain Marguet

Fédération des Entreprises Monégasques (FEDEM)
« Le Coronado »
20, av. de Fontvieille - 98000 Monaco
Tél. (+377) 92 05 38 92
Fax (+377) 92 05 20 04
info@fedem.mc - www.fedem.mc

 <https://facebook.com/fedemmonaco>
 <https://x.com/fedemmonaco>
 <https://www.linkedin.com/company/fedemmonaco>

Édition et publicité :
SAM MONACO COMMUNICATION
« Les Gémeaux » • 15, rue Honoré Labande
98000 MONACO • +377 97 70 75 95
info@monaco-communication.mc
www.monaco-communication.mc

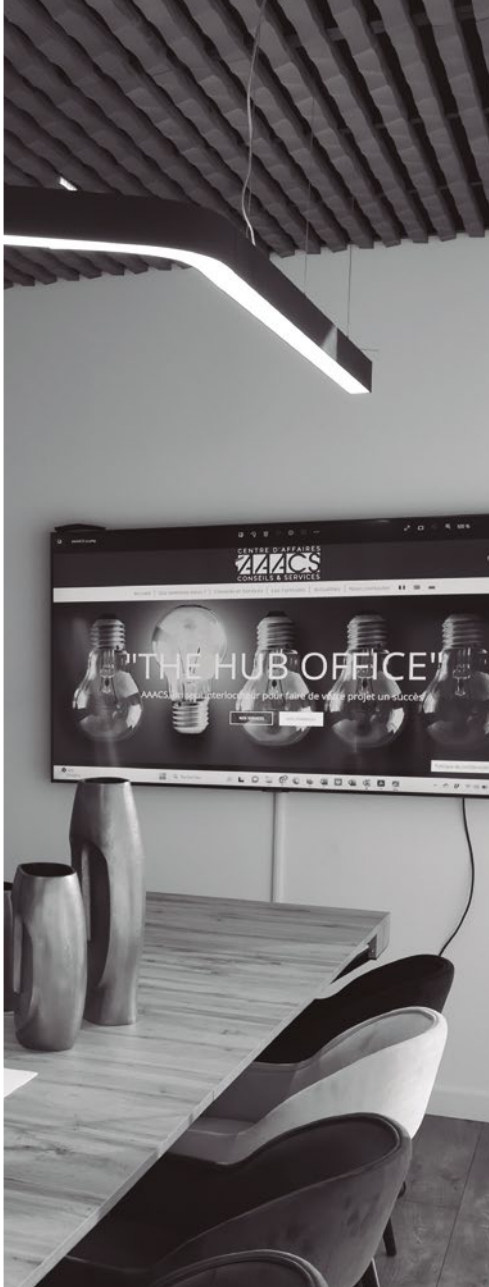


Impression :
GS Monaco
9, avenue Albert II - 98000 MONACO

Dépôt légal : 3^{ème} trimestre 2026

Commission Paritaire des Publications
et Agences de Presse (CPPAP) : n°0526 I 93995





WE MAKE YOUR OFFICE
the place of your success



**LE ONE
 MONTE CARLO**
 6 Av. Princesse
 Alice



**LE N°9
 HEAD OFFICE**
 9 Rue des
 Oliviers



**LE PATIO
 PALACE**
 41 Avenue
 Hector Otto



LA VILLA
 19 Galerie
 Charles III

**OFFICES OR
 COWORKING
 AREAS**

PLUS DE 135 ANS D'ENGAGEMENT AU SERVICE DE LA PRINCIPAUTÉ



La construction d'un système énergétique durable,
prêt pour aujourd'hui, conçu pour demain.



Groupe SMEG

Découvrir notre
dernière vidéo

