



PROJET

Les Hauts du Careï
Piogiero de Careï
06500 Menton

MAÎTRE D'OUVRAGE

SCI Saint Roman
45 Avenue Saint Roman
06500 Menton

MAÎTRE D'OEUVRE

TECHNI 265 AV. DE MAZARGUES 13008 MARSEILLE
ARCHITECTURE 04.91.22.72.00 techn@techni-architecture.com

TITRE

Etude de trafic

PHASE

PERMIS DE
CONSTRUIRE

ÉCHELLE

N° **A.1**
INDICE

DATE

27 nov. 2025

Projet d'extension de l'enseigne commerciale Intermarché et création d'une liaison avec les Terrasses du Careï

Commune de MENTON

Note de synthèse de l'étude de trafic et d'impact circulaire de juin 2023



1. Contexte circulaire

Le réseau viaire de desserte de l'actuelle zone commerciale du Careï présente des volumes de trafic journaliers (deux sens) en adéquation avec le gabarit de ses voies de circulation :

- ➔ Des trafics modérés :
 - Avenue St Roman au droit du Careï : 9 300 véh/jour ouvré
 - Route de Sospel le long du Careï : 10 400 véh/jour ouvré, dont 62 % circulent en direction de l'avenue St Roman (flux inférieur dans l'autre sens, le différentiel de trafic circulant sur la section à sens unique plus à l'ouest)
 - Route de Sospel « Nord » - RD2566 (au nord du giratoire de connexion à la RD22a) : 7 420 véh/jour ouvré
- ➔ Des flux élevés :
 - RD2566 face à la jardinerie : 17 100 véh/jour ouvré
 - RD22a (accès à l'autoroute A8) : Près de 17 500 véh/jour ouvré
- ➔ Entrée / sortie NORD du parking de l'enseigne Intermarché : 2 700 véh/jour ouvré
- ➔ Entrée / sortie SUD du parking de l'enseigne Intermarché : 1 330 véh/jour ouvré
- ➔ Flux en entrée + sortie des parkings de l'enseigne Intermarché :
 - en moyenne des jours ouvrés : 4 030 véh/jour
 - vendredi : 4 480 véh/jour (+ 11 %)
 - samedi : 4 900 véh/jour (+ 22 %)

Globalement, la journée du vendredi enregistre les plus forts trafics sur le réseau viaire général (départemental et communal) et celle du samedi les flux les plus élevés en entrée/sortie de l'enseigne Intermarché.

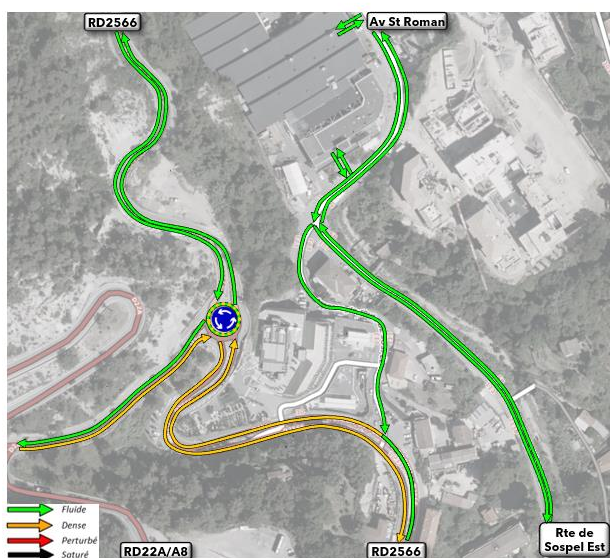
Les circulations en Heures de Pointe du vendredi soir et du samedi matin (deux sens) sont variables, modérées à élevées, et cohérentes avec le dimensionnement des infrastructures :

- ➔ Avenue St Roman : 890 véh/h le vendredi soir, un flux légèrement inférieur le samedi entre 11h et 12h (830 véh/h)
- ➔ Route de Sospel le long du Careï : 885 véh/h le vendredi soir, en baisse le samedi en fin de matinée, soit 780 véh/h,
- ➔ RD2566 face à la jardinerie : 1 615 véh/h le vendredi soir, en baisse de 17 % le samedi en fin de matinée, soit 1 335 véh/h,
- ➔ RD2566 au nord du giratoire de la RD22A / A8 : 725 véh/h le vendredi soir, en très nette baisse le samedi, soit 480 véh/h,
- ➔ RD22a depuis/vers l'autoroute A8 : 1 615 véh/h le vendredi soir, le samedi 1 335 véh/h (- 17 %)

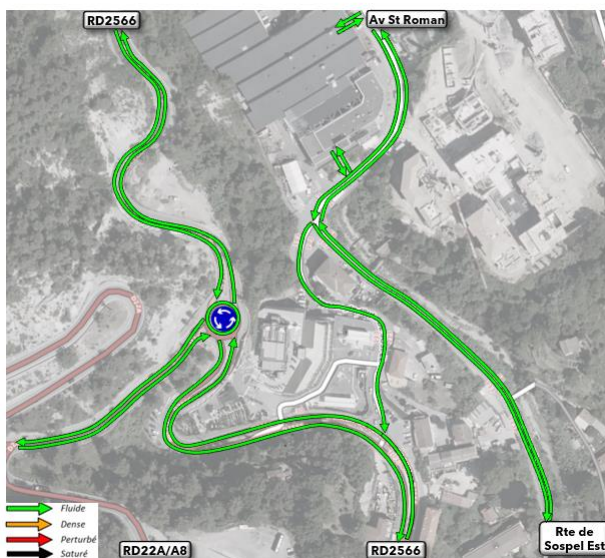
En termes d'écoulement des flux, sont relevés :

- ➔ une circulation fluide sur l'avenue St Roman, la RD2566 Nord, la RD22a en direction d'A8 et la route de Sospel le long du Careï,
- ➔ des conditions de circulation denses mais non ralenties sur la RD22a en approche du giratoire et sur la RD2566 entre la RD22A et la descente vers le centre-ville de Menton
- ➔ Giratoire RD22a - RD2566 : une circulation fluide à dense (H.P.S. du vendredi), sans rétention, ni temps d'attente significatif.
- ➔ Au sein du secteur d'étude : des dysfonctionnements circulatoires sur l'avenue de St Roman lors des livraisons de l'enseigne Intermarché (manœuvres des Poids Lourds).

Conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h - VENDREDI



Conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 11h - 12h - SAMEDI



En outre, le secteur des Hauts Careï est desservi par deux lignes du réseau de bus ZEST de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, accessibles à partir d'un arrêt situé sur la RD2566 d'une part (L15), sur l'avenue St Roman d'autre part (L1 et L15).



Arrêt « Les Terrasses du Careï », desservi par la L4 (uniquement vers le centre ville de Menton) et la L15



Arrêt « Centre commercial av St Roman », desservi par les lignes 1 et 15.

Le cadencement en heure de pointe est limité à la ligne 1 mais d'un niveau acceptable, contrastant avec une fréquence de desserte très faible sur la L15 et quelques services quotidiens sur la ligne circulaire 4.

La zone commerciale est accessible :

- ➔ en moins de 5 mn à pied de l'arrêt de bus « Centre Commercial » le long de l'avenue St Roman, du nouveau quartier résidentiel rue St Exupéry en rive Sud de cet axe (500 habitants),
- ➔ à 10 mn à pied du quartier de St Roman (1 500 habitants),
- ➔ à 15 mn à pied du quartier de St Roman « élargi » (2 600 habitants),

L'ensemble des voiries du secteur d'étude dispose de cheminements piétons globalement confortables et sécurisés.

Le vélo peut constituer un mode d'accès au secteur commercial du Careï en raison de :

- ➔ la proximité immédiate avec les secteurs de Saint Roman, de Résédas,
- ➔ d'un temps de parcours limité de 10 à 15 mn depuis le centre-ville de Menton
- ➔ de bassins de population de près de 3 100 habitants à 5 mn, de 9 400 habitants à 10 mn et de 21 000 habitants à 15 mn à vélo ?

La topographie nettement contrainte du fait d'un positionnement de l'ensemble commercial sur les hauts de Menton et l'absence d'aménagement cyclable sécurisé constituent toutefois des contraintes majeures, rendant ce mode de déplacement logiquement secondaire pour accéder à la zone commerciale du Careï.

2. Flux générés par le projet

Le projet d'extension de l'enseigne commerciale Intermarché - Les Hauts du Careï intègre la programmation suivante :

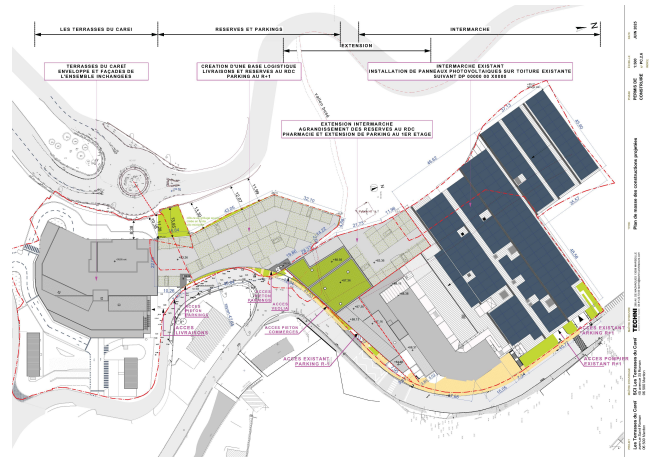
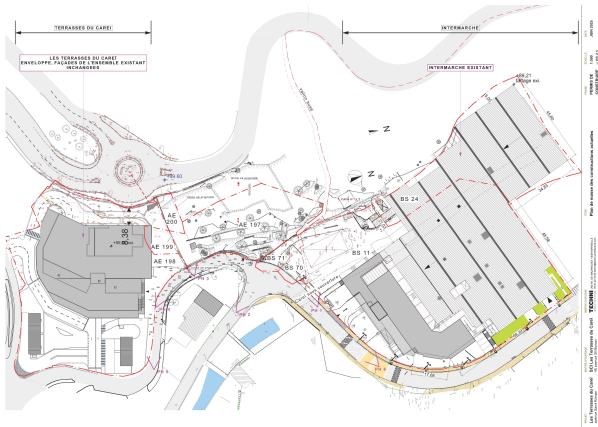
- ➔ Réserves : + 4 960 m²
- ➔ Extension du magasin Intermarché (R0) : + 1 449 m² de surface de vente
- ➔ Extension de la parapharmacie : + 421 m²
- ➔ Local disponible non affecté : 739 m²
- ➔ Café - restaurant (R6) : 560 m²
- ➔ Commerces (R5 + R6) : 1 974 m²
- ➔ Terrains de Padel (R7) : 668 m²

L'extension des locaux techniques, des réserves et des bureaux associés devrait apporter un plus grand confort d'exploitation de l'enseigne Intermarché, les surfaces logistiques étant actuellement très contraintes. Il est retenu l'hypothèse d'une absence de génération de trafic supplémentaire lié à ces extensions de surface.

En revanche, l'extension du magasin Intermarché, de la parapharmacie, de l'installation d'un café restaurant (l'actuel café restaurant est déplacé et agrandi dans le projet), de cellules commerciales et de terrains de Padel devraient accroître significativement l'attractivité du site et donc la génération de trafic, en cohérence avec l'accroissement des capacités de stationnement de l'ensemble commercial.

L'offre de stationnement de l'ensemble commercial Les Terrasses + Les Hauts de Careï sur 4 niveaux devrait augmenter de 338 places (de 612 à 950 pl) dont 125 places publiques (gestion par la mairie).

Par ailleurs, la surface de vente des Terrasses du Careï restant inchangée et la capacité du parking n'étant que très légèrement réduite (de 229 à 198 pl), il est retenu le maintien des flux générés par cet ensemble.



Le trafic total généré par le projet est évalué entre 295 véhicules/heure deux sens en Heure de Pointe du Soir du vendredi et 375 véhicules/heure deux sens en Heure de Pointe du Matin du samedi, soit en moyenne sur l'ensemble du réseau viaire :

- ➔ + 5 véhicules/minute supplémentaires en H.P.S. le VENDREDI,
- ➔ + 6 véhicules/minute supplémentaires en H.P.M. le SAMEDI.

Synthèse des trafics en H.P.S. - Vendredi			
	Actuelle	Projetée	Evolution
Trafics ENTRANTS	280	428	148
Trafics SORTANTS	270	415	145
Trafics DEUX SENS	550	843	293

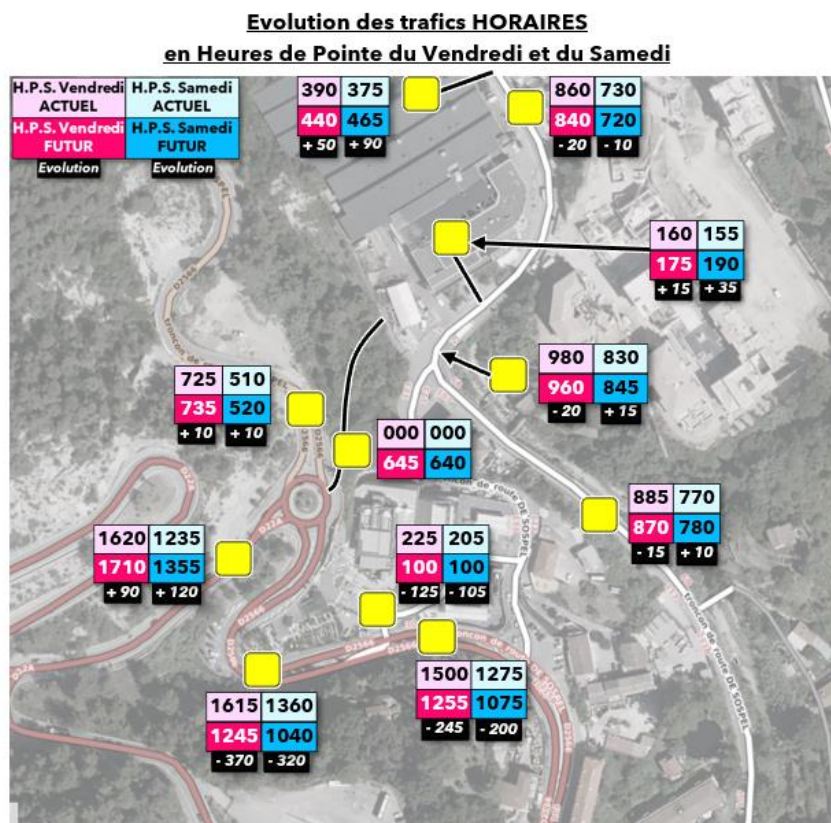
Synthèse des trafics - H.P.M. Samedi			
	Actuelle	Projetée	Evolution
Trafics ENTRANTS	245	430	185
Trafics SORTANTS	285	475	190
Trafics DEUX SENS	530	905	375

3. Evaluation des impacts circulatoires

L'analyse des impacts circulatoires du projet intègre les principes de desserte suivants :

- ➔ Enseigne commerciale Intermarché :
 - Maintien des deux entrées / sorties situées avenue St Roman : « Nord et « Sud » (point d'accès dont les trafics sont en moyenne divisés par 2 par rapport à ceux relevés au nord)
 - Création d'une nouvelle entrée / sortie raccordée sur le giratoire RD22A / RD2566, reliée aux nouveaux espaces de stationnement projetés (NB : le nouveau parking disposera d'une inter communication avec le parking des Terrasses du Careï).
- ➔ Les Terrasses du Careï : La desserte du site sera dès lors complétée, avec maintien d'une entrée / sortie actuelle sur la RD2566 côté Sud et de l'entrée + sortie existante sur la section à sens unique de la Route de Sospel (côté Est / Station-Service).

La carte ci-dessous présente les évolutions de trafic horaires sur les différentes sections du réseau viaire de desserte du projet (volumes horaires plus représentatifs pour analyser les capacités d'écoulement des flux).



Les projections de trafic mettent en évidence les évolutions suivantes :

- ➔ RD22A (A8) : Les volumes horaires connaissent une hausse significative de 6 à 10 % par rapport à la situation actuelle mais restent limités en valeur brute et cohérents avec le gabarit à 2 voies (une voie par sens) ➔ + 90 à 120 véhicules/heure deux sens supplémentaires, soit 2 véhicules maxi par minute
- ➔ RD2566 Nord : La croissance des trafics résultant de l'extension des surfaces commerciales reste marginale de l'ordre de quelques véhicules supplémentaires en heures de pointe, cohérente avec le dimensionnement de l'infrastructure.
- ➔ Nouvelle voie d'entrée et de sortie (Parking) : Les trafics entrants et sortants, variant entre 300 et 350 véh/h/sens, peuvent être écoulés sur un axe à deux voies (une voie par sens).
- ➔ RD2566 Sud : Les trafics horaires devraient baisser de 23 % en raison de la redistribution/report des flux entrants et sortants des commerces et en lien avec la RD2566 Nord et la RD22A. La réduction de 320 à 370 véh/h deux sens devrait optimiser l'écoulement des circulations automobiles, notamment en Heure de Pointe du Soir du Vendredi.
- ➔ A l'est de l'accès aux Terrasses du Careï, le trafic deux sens de la RD2566 devrait là encore connaître une baisse significative, de l'ordre de 200 à 250 véhicules/heure deux sens, optimisant l'écoulement des trafics.
- ➔ Entrée + Sortie des Terrasses du Careï : Les flux actuels devraient en moyenne être divisés par 2 en raison de la création d'une nouvelle entrée / sortie sur le giratoire RD2566/RD22A et de la liaison inter parkings. Le fonctionnement du carrefour d'accès existant sera donc optimisé.
- ➔ Avenue St Roman : Les trafics horaires devraient rester globalement stables par rapport à ceux relevés actuellement, les variations restent inférieures à 20/30 véhicules/heure deux sens. Cette relative stabilité des flux est justifiée par la baisse des trafics actuels en lien avec les RD2566 et RD22A (flux entrants et sortants reportés sur le nouvel accès), « neutralisée » par les flux générés par l'extension des activités commerciales du site Intermarché. Les trafics prévisionnels restent donc cohérents avec le gabarit de la voie.
- ➔ Entrée + Sortie Sud de l'enseigne Intermarché : La hausse des trafics reste très faible, comprise entre 15 et 35 véhicules/heure deux sens. Le carrefour d'accès actuel est cohérent avec les flux projetés.
- ➔ Entrée + Sortie Nord de l'enseigne Intermarché : La hausse des trafics est plus significative par rapport à celle projetée sur l'accès Sud mais reste très limitée en volume : + 50 à 90 véhicules/heure deux sens, soit 1 à 2 véhicules supplémentaires chaque minute, une évolution ne remettant pas en cause la configuration géométrique du carrefour d'accès existant.

Les simulations de fonctionnement du giratoire RD2566 - RD22A - Careï, point d'échanges majeur du dispositif de desserte, mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- ➔ Une charge de 2 205 véhicules/heure en H.P.S. du vendredi et de 1 815 véhicules/heure en H.P.M. du samedi : des volumes modérés malgré une croissance de trafic de 11 % le vendredi et de 19 % le samedi,
- ➔ Le maintien de confortables réserves de capacité tant sur les deux branches principales (RD2566 Menton et RD22a) que sur la branche RD2566 Nord et sur la nouvelle branche (sortie du centre commercial) = des rétentions quasi inexistantes et des longueurs de stockage maxi variant entre 15 et 30 mètres, soit une distance limitée et ne perturbant pas le fonctionnement des carrefours « amont ».

- ➔ Un écoulement fluide des trafics aux heures de pointe du matin et du soir, un giratoire en capacité de répondre à la demande de trafic générée par le projet d'extension des surfaces commerciales et à la redistribution de flux induite par le nouveau parking et son accès direct sur le giratoire. NB : Dans le cadre des études de projet détaillées, il conviendra d'étudier finement le raccordement de la nouvelle voie sur le giratoire, en tenant compte des girations, des visibilitées et de la sécurité générale de l'ouvrage.