



ANCIEN SITE D'EXTRACTION DE MATERIAUX AMIANTIFERES (SMA) CANARI (20 217)

MISE EN SECURITE DU SITE PAR DEMOLITION DE BÂTIMENTS INDUSTRIELS ET REALISATION D'OUVRAGES

MARCHE DE CONCEPTION ET REALISATION

CR DE VISITE DU 18/02/2026



SMA_EXE_404_ALP_05_NOT_TZ_EX_A CR de visite du 18 février 2026



Alpes
Ingé



BOTTE
FONDATIONS



TERÉLIAN



IEC - GC

SOMMAIRE

I.	INTRODUCTION	2
II.	MOAK N°1	2
II.1.	BUSAGE.....	2
II.2.	REPROFILAGE	2
II.3.	BALISAGE.....	3
II.4.	DESORDRES.....	3
III.	MOAK N°2.....	3
III.1.	BUSAGE.....	3
III.2.	BALISAGE.....	4
III.3.	DESORDRES.....	4
IV.	EBOULEMENT TALUS AMONT	4
V.	CONCLUSION	5



CARDEM



Alpes
Ingé



BOTTE
FONDATIONS



TERÉLIAN



IEC - GC

I. INTRODUCTION

A la demande et pour le compte du groupement, ALPES INGE a réalisé une visite le 18 février 2026 dans le cadre de sa mission géotechnique G4. Cette dernière visait à contrôler la bonne réalisation des travaux de réhabilitation des pistes B et C à la suite des désordres survenus en début d'année.

Ce rapport rend compte des observations faites lors de notre visite.

II. MOAK N°1

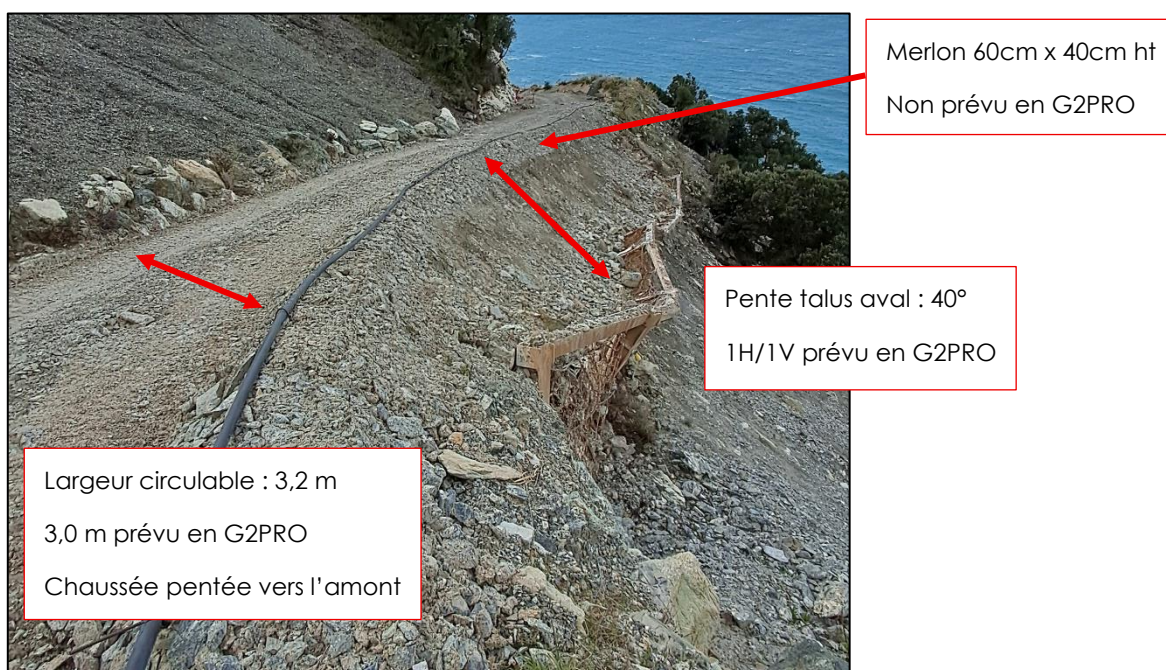
II.1. BUSAGE

Le busage mit en œuvre correspond en terme de nature, de diamètre et de longueur à ce qui a été préconisé en G2PRO.



II.2. REPROFILAGE

Le nouveau profil respecte globalement les dimensions définies en G2PRO :



ADEME – Ancien Site SMA à CANARI
CR de visite du 18/02/2026

II.3. BALISAGE

Un merlon a été mis en œuvre pour matérialiser la limite de la chaussée, ce dernier se situe à 3,2 m du bord de chaussée amont.

Un balisage physique complémentaire (barrière ou autre) sera mis en œuvre pour contraindre la circulation sur les 3,0 m depuis le pied du talus amont conformément à la G2PRO, ce balisage pourra être retiré uniquement pour le passage de la pelle de 25 tonnes.

II.4. DESORDRES

Aucune fissure n'est visible au niveau de la piste à ce stade.

Le talus ne montre pas de bombement ou de signe d'instabilité.

Des petites fissures sont visibles dans le talus aval mais ces dernières proviennent du lissage de ce dernier d'après le personnel de TERELIAN présent sur site. En effet, les matériaux étaient légèrement plastique à leur mise en œuvre.



III. MOAK N°2

III.1. BUSAGE

Le busage mis en œuvre correspond en terme de nature, de diamètre et de longueur à ce qui a été préconisé en G2PRO.



ADEME – Ancien Site SMA à CANARI
CR de visite du 18/02/2026

III.2. BALISAGE

Le balisage était provisoirement démonté le jour de notre visite, **il sera a remettre en place pour limiter la largeur circulaire de la piste à 3,0 m depuis le pied du talus amont dans le cadre du trafic de tombereaux.**



III.3. DESORDRES

Aucun désordre n'a été identifié au niveau de la piste.

IV. EBOULEMENT TALUS AMONT

Au départ de la piste C un éboulement du talus rocheux amont s'est produit.

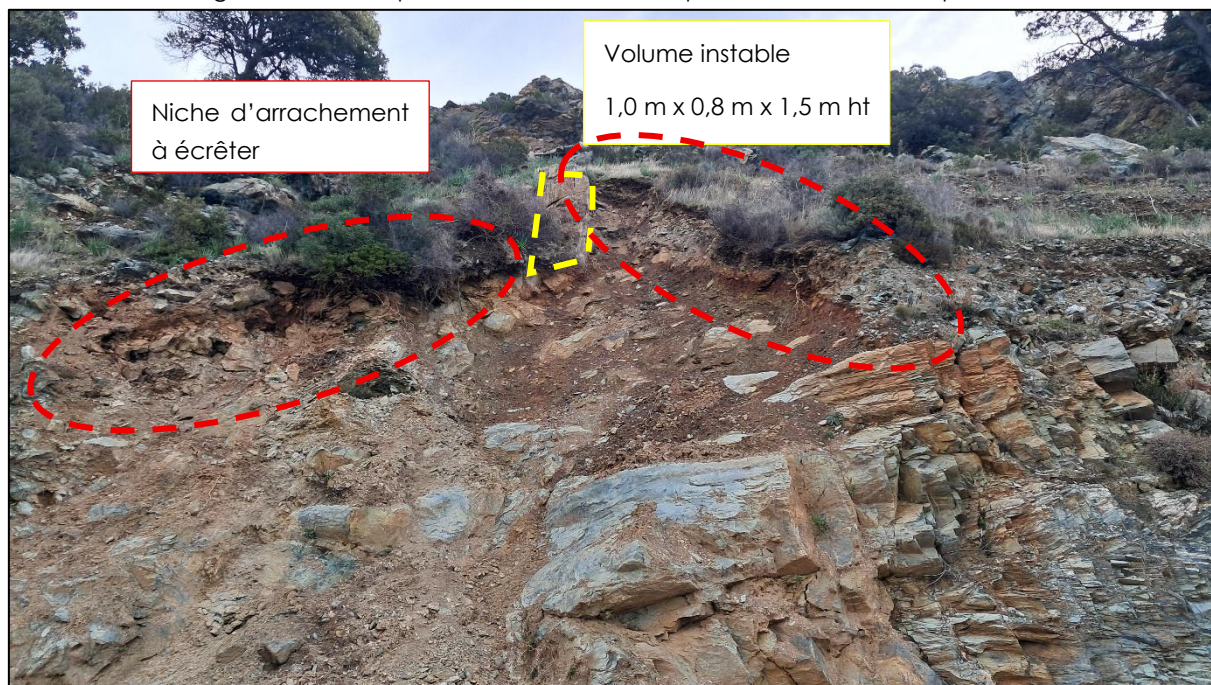
Le volume glissé sur la piste et dans le caniveau était en cours de purge le jour de notre visite.



ADEME – Ancien Site SMA à CANARI
CR de visite du 18/02/2026

La niche d'arrachement présente encore de nombreux petits blocs instables en tête (environ 10 à 50 litres), cette dernière sera écrêtée.

Un volume instable de 1,2 m³ a été identifié, ce dernier sera purgé. Pour se faire un matelas en matériaux foisonnés de 1 m d'épaisseur sera mis en œuvre provisoirement sur la piste. L'objectif de ce dernier étant d'absorber l'énergie de la chute pour éviter tout rebond qui franchirait les deux petits merlons en aval.



V. CONCLUSION

Sous réserve de mettre en place le balisage pour limiter la largeur circulaire de la piste à 3,0 m depuis le pied de talus amont le trafic peut reprendre sur la piste B au niveau des MOAK n°1 et 2.

Nous rappelons que ces travaux sont provisoires pour la fin du chantier uniquement et qu'il ne constitue pas une réhabilitation pérenne de la piste.

Le protocole de surveillance de la piste défini par INGEOS dans le mail du 06/02/2026 doit impérativement être appliqué. Toute apparition de désordre doit nous être remontée.

Les travaux de purge de l'éboulement rocheux survenu au niveau de la piste C sont en cours. Il seront à compléter par la purge du bloc instable identifié et l'écrêtage généralisé de la niche d'arrachement. Un matelas en matériaux foisonnés sera mis en œuvre sur la piste pour absorber l'énergie de la chute du bloc identifié.