

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Luc Besençon et consorts au nom du Groupe PLR - Des cailloux pour le petit Poucet le long de la RC 299 (26_INT_40)

Rappel

Reliant les communes de Goumoens-la-Ville à Echallens, la RC 299, a été entièrement rénovée ; dans le cadre de cette réfection, le canton en a profité pour créer un aménagement cyclable. Selon l'EMPD de juillet 2021 (21_LEG_108), plusieurs raisons ont incité le Conseil d'Etat à entamer ces travaux importants.

- 1. L'ensemble de la structure routière était en fin de vie et tout le tronçon devait être remis aux normes afin de garantir la sécurité des usagers.*
- 2. Dans un objectif de développement du réseau cyclable vaudois et dans la perspective de la construction du gymnase d'Echallens, il s'agissait de construire une piste séparée de la route afin d'offrir un cheminement sécurisé aux personnes se rendant à Echallens à vélo.*
- 3. L'arrêt de bus desservant le hameau au lieu-dit « La Tuillière » devait être mis aux normes afin d'assurer son accès aux personnes à mobilité réduite.*

Rappel des faits :

Pour la réalisation du projet, un crédit d'ouvrage de 5,4 mio, a été accordé par le Grand Conseil en novembre 2021. La réalisation des travaux s'est déroulée en deux temps avec des fermetures complètes de mars à novembre 2024 et de mars à juillet 2025, soit 14 mois qui ont passablement perturbé le trafic dans la région et qui ont eu de lourdes conséquences financières, en particulier pour les commerçants de Goumoens-la-Ville. La pose du tapis de finition doit intervenir dans le courant de l'année 2026, ce qui nécessitera une nouvelle fermeture de route, heureusement de courte durée.

Constat :

Si à ce jour tout est rentré dans l'ordre pour l'ensemble des utilisateurs, leur satisfaction n'est cependant pas avérée. En effet, même si les travaux réalisés sont de bonne facture et l'aspect visuel réussi, un détail a cependant surpris les habitants de la région, le choix des matériaux utilisés pour séparer la route de la piste cyclable. En effet la bande d'une largeur de 1,20 m qui sépare les deux voies, est réalisée avec du ballast ou plus précisément de la chaille.

Inutile d'être ingénieur pour savoir que ce genre de matériel composé de roches concassées, est instable et se retrouve aussi bien sur la route que sur la piste cyclable, ces petits cailloux représentant de dangereux projectiles pour les pare-brises des voitures et des risques de crevaisons voire de chutes pour les vélos.

Conséquences :

Suite à ce constat, une rumeur circule dans la région, que pour résoudre les problèmes évoqués, le ballast serait évacué et remplacé par de la terre pour stabiliser la banquette et éviter les gênes provoquées par ce choix étonnant...

D'où mes questions :

- Ces travaux de remise en état sont-ils vraiment programmés, comme le laisse entendre la rumeur ?

En cas d'une réponse positive:

- Quel sera le coût total de cette opération ?
- Pour quelle raison le choix d'utiliser du ballast a-t'il été retenu sachant pertinemment bien que les problèmes évoqués étaient prévisibles et connus avant même la réalisation des travaux ?
- Qui sont les responsables de ce choix et qui devra en assumer les coûts ?

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat tient à préciser que la situation décrite par l'interpellant avait déjà été portée à la connaissance de la Direction générale de la mobilité et qu'elle a, depuis lors, fait l'objet de mesures correctrices. Il répond ainsi aux questions du député Monsieur Besençon :

Ces travaux de remise en état sont-ils vraiment programmés, comme le laisse entendre la rumeur ?

Quand la DGMR a eu connaissance de cette problématique, elle a organisé les travaux de correction en avril 2026 qui ont consisté à enlever la chaille, poser un géotextile, puis de la terre végétale.

En cas d'une réponse positive: quel sera le coût total de cette opération ?

Le coût de cette opération est estimé à 69'000 francs, répartis entre l'entreprise en charge des travaux pour ce qui concerne l'enlèvement de la chaille excédentaire et la DGMR pour le reste (enlèvement d'une partie de la chaille et pose de la terre végétale notamment). Le surcoût de cette correction représente 42'000 francs pour le Canton (soit 0,78% du montant de l'EMPD). Ce montant est à mettre en perspective avec les économies de l'ordre de 310'000 francs (soit 5,74% du montant de l'EMPD) réalisées grâce à diverses adaptations et optimisations en cours de chantier.

Pour quelle raison le choix d'utiliser du ballast a-t-il été retenu sachant pertinemment bien que les problèmes évoqués étaient prévisibles et connus avant même la réalisation des travaux?

A l'origine, il était prévu de réaliser la bande de séparation avec de la chaille recouverte par de la terre végétale, comme cela se fait usuellement. Toutefois, dans le but d'améliorer l'efficacité de la collecte des eaux de ruissellement de la chaussée ainsi que de la piste cyclable, la DGMR a renoncé, en cours de travaux, à la pose d'une couche de terre végétale, pour éviter qu'elle ne colmate la tranchée drainante et que cette dernière ne perde son efficacité avec le temps. Cette solution devait également faciliter les tâches d'entretien. Lors de la mise en œuvre, l'entreprise mandatée a posé une couche de chaille trop épaisse (le niveau supérieur de la chaille aurait dû se situer au-dessous du niveau du tapis de la route).

Qui sont les responsables de ce choix et qui devra en assumer les coûts ?

Cette question trouve réponse ci-dessus. Enfin, le Conseil d'Etat tient à souligner que dans ses projets d'infrastructures les travaux sont suivis de manière dynamique afin d'intégrer les enseignements tirés du chantier et de saisir les opportunités d'amélioration qui se présentent. Cette approche contribue régulièrement à améliorer le projet et sa fonctionnalité. Dans certains cas, des interventions complémentaires peuvent toutefois intervenir après la mise en service, notamment lorsque l'exploitation de l'infrastructure ou les retours d'expérience mettent en évidence la nécessité de procéder à des ajustements.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1^{er} juillet 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni