

## **Interpellation interpartis intitulée « Quelles mesures rapides pour éviter aux VCMV des « sorties de route » et « des dérapages » ? »**

Il y a bien bientôt deux ans, suite à un état de crise récurrent que traversaient les VMCV, une interpellation interpartis demandait à la Municipalité quelles mesures elle entendait proposer pour résoudre le problème lancinant de l'accès des conducteurs et conductrices à des locaux d'aisance et leurs conditions de travail déplorables. Il s'agit notamment d'une cadence infernale et des périodes de conduite effective beaucoup trop longues. Le syndicat avait aussi dénoncé certains aspects de la gouvernance qui tablait plus sur la crainte que sur la bienveillance.

Au vu des réponses apportées, le Conseil communal avait même adopté **la résolution suivante** :

***Considérant le rôle central que joue l'entreprise de transports publics VMCV pour faire face à la crise climatique, le Conseil communal incite la municipalité à entreprendre tout ce qui est dans ses moyens pour résoudre de façon durable la crise actuelle et assurer au personnel des conditions de travail dignes.***

Deux ans plus tard, il apparaît que les problèmes soulevés n'ont toujours pas été résolus.

En juin dernier, deux chauffeurs ont alerté la presse peu avant l'ouverture du Montreux Jazz Festival sur les problèmes de surcharge des bus et d'absence de protection juridique en cas d'incident. Au nom du groupe « AGIR pour l'avenir de l'entreprise », et avec l'appui du comité du syndicat SEV-VMCV, ils se sont inquiétés de « la bonne marche de leur mission de service public ».

Le syndicat SEV avait sollicité à plusieurs reprises la direction des VMCV dès octobre 2024 jusqu'en juin 2025 et a posé une série de questions qui n'ont toujours pas trouvé de réponses satisfaisantes au sujet de la surcharge de passagers durant le Montreux Jazz Festival :

comment les conducteurs ou conductrices peuvent-ils savoir avec certitude quand leur véhicule est en surpoids ? Dans ce cas de figure, outre l'appel au Centre d'exploitation, y a-t-il d'autres démarches à effectuer ? Les VMVC garantiront-ils des doublures suffisantes lors des périodes de forte affluence ? (...) Dans le cas où un conducteur ou une conductrice doit rester à l'arrêt en attendant la venue des doublures, quels sont les dispositifs de sécurité prévus si des fêtards et festivaliers s'impatientent et que des altercations ont lieu ? Quel dispositif est prévu lorsque des foules de piétons obstruent la chaussée ? En l'absence d'informations concernant la protection juridique LCR des VMCV, quelles sont les protections pour les conducteurs et conductrices dans le contexte particulier du MJF ? »

Dans le procès-verbal d'une séance du comité du SEV et de représentants du VMCV du 18 mars 2025, on peut lire « Le conducteur est responsable du respect des limites de charges de son véhicule conformément à la loi. L'entreprise ne peut pas lui imposer de conduire en surcharge. L'information doit être uniformisée à ce sujet ». Cela signifie que les chauffeurs ne peuvent pas conduire en surcharge et que s'ils le font, c'est donc sous leur responsabilité personnelle et à leurs risques et périls. Mais le problème n'est toujours pas résolu et suite à leurs déclarations, les deux chauffeurs ont été licenciés avec effet immédiat, ce que l'on peut considérer comme une atteinte à leur liberté syndicale.

Par ailleurs, toute l'année, il est interdit de charger ou décharger des passagers en dehors des arrêts de bus car en cas d'accident, les compagnies d'assurances ne couvrent pas les frais. Si les chauffeurs déposent des passagers hors arrêts, les conducteurs engagent leur propre responsabilité. Or dans la pratique, selon Bernard Decrey, les arrêts sont régulièrement encombrés par des cars de touristes, des camions de livraisons, des coursiers, des voitures privées, des véhicules d'intervention tels que police, pompiers et ambulances. Le groupe relève également le danger des caisses placées dans les bus en cas de freinage d'urgence.

De manière générale, le personnel souffre et met sa santé en danger. Les conducteurs sont tenus responsables de nombreuses situations périlleuses sur lesquelles ils n'ont aucune prise. « Pour accomplir leur mission, ils sont contraints de contourner la loi et des directives intenable en se mettant personnellement en danger. En cas de problème ou d'accident les conducteurs ne sont défendus d'aucune manière » selon Bernard Decrey qui parle de peur, de pression, de harcèlement psychique, de maltraitance, d'épée de Damoclès qui font partie du climat quotidien : « Les responsabilités des conducteurs sont invraisemblables, intenable et ingérable. Ils commencent leur service la boule au ventre. Le danger est partout en permanence. On travaille et on circule entre le marteau et l'échafaud. Il y a un très fort taux d'absentéisme », poursuit-il.

Sur le fonctionnement de l'entreprise, le groupe « *AGIR pour l'avenir de l'entreprise* » parle de dysfonctionnement et d'abus de la part de la direction, de copinage, d'arrangements pour le recrutement dans certains secteurs de l'entreprise, surtout dans les départements exploitation, stratégie et planification. « Le processus de recrutement n'est pas respecté pour pouvoir engager des amis sans compétences. Quoiqu'il arrive, malgré leurs erreurs, ils sont toujours en place, confortés dans leurs fonctions et leurs combines au détriment de collaborateurs qualifiés et expérimentés », déplore Bernard Decrey.

La situation décrite durant leur conférence de presse par le groupe « *AGIR pour l'avenir de l'entreprise* », est édifiante, je cite : « Le département RH serait en roue libre en l'absence de sa responsable. Ses responsables ne tiennent en moyenne guère plus de six mois. Sept personnes sont en arrêt maladie pour épuisement professionnel et cinq pour accident. Douze procédures judiciaires sont en cours pour des litiges avec des employés, ce qui est hors du commun pour une entreprise de transport de cette taille. Les processus ne seraient pas conformes à la CCT. Un des chefs de groupe des VMCV qui a

défendu une politique de bienveillance vis-à-vis des chauffeurs a été rétrogradé au rôle de conducteur. Le personnel d'exploitation est sous pression en permanence et les amplitudes de travail sont souvent à la limite de ce que permet la loi. Il règne dans l'entreprise la loi de l'omerta. Des irrégularités dans les mesures de sécurité ont été dénoncées à l'OFROU qui les a confirmées, sans aucun effet. Il y a beaucoup de rotation du personnel parmi les chauffeurs qui ne font guère plus de deux ans aux VMCV. Leur formation serait insuffisante et inadaptée au détriment de la sécurité et avec de la casse sur les véhicules. Certains ne seraient plus conformes, des arrêts ne répondent pas aux normes générant des accidents dont certains ont été passés sous silence par le département de l'exploitation pour minimiser sa responsabilité. »

Toutes les démarches entreprises jusqu'ici - par le groupe « AGIR pour l'avenir de l'entreprise » depuis l'arrivée de la nouvelle directrice - ont été vaines. Selon le groupe, les cadres seraient protégés par le Conseil d'administration. Une interpellation de Tanya Bonjour, conseillère communale à Montreux, déposée en octobre 2024, reste d'ailleurs toujours sans réponse.

Dans ce contexte, le groupe « AGIR pour l'avenir de l'entreprise », estime qu'un audit s'impose. Il propose également de nommer une commission d'éthique et de transparence pour faire la lumière sur les arrangements internes.

Dans ce contexte, voici les questions que nous posons :

1. Quelle position et appréciation la Municipalité a-t-elle sur les faits avancés par le groupe « AGIR pour l'avenir de l'entreprise » ?
2. Quelles améliorations concrètes des conditions de travail ont-elles été mise en place depuis 2023 ?
3. Quelles mesures concrètes ont-elles été prises pour améliorer la gouvernance de l'entreprise depuis 2023 ?
4. Pour quelle raison, le problème de l'absence des lieux d'aisance

dénoncée depuis longtemps et qui pousse les conducteurs à renoncer à s'hydrater mettant leur santé en danger, n'a-t-il pas encore été résolu ?

5. Est-il exact que l'accident qui s'est produit à La Tour-de-Peilz récemment aurait pu être évité, si le chauffeur, qui se sentait mal à Vevey-Funi déjà, avait été entendu dans sa demande d'être remplacé ? Une enquête est-elle instruite pour déterminer les conditions rencontrées et l'état de stress et de fatigue du conducteur les jours précédant l'accident. Sinon, que s'est-il exactement passé ?

6. Est-il exact qu'un autre accident - qui n'a pas été rendu public - s'est déjà produit il y a trois mois suite au malaise d'un autre chauffeur au bénéfice d'un certificat médical l'ordonnant de ne conduire qu'un jour sur deux et que la direction d'exploitation l'a enjoint à conduire trois jours de suite, faute d'effectif suffisant ? Sinon, que s'est-il exactement passé ?

7. L'entreprise a-t-elle à quelque moment que ce soit, déboursé une somme importante pour étouffer un problème de harcèlement sexuel au sein de l'entreprise ?

8. Les statuts des VMCV n'ont pas été révisés depuis quinze ans et apparaissent obsolètes, particulièrement en termes de gouvernance et de consultation et participation des collaborateurs, en regard des statuts d'autres entreprises de transports telles que les TPG, TL et TPC. La Municipalité peut-elle s'engager à demander une révision de ces statuts ? Sinon pour quelle raison ?

Vevey, le 21 août 2025

Jérôme Christen