



PROCÈS-VERBAL

Séance du jeudi 5 octobre 2023 à 19h30
Salle du Conseil communal
Présidence : Mme Sabrina Berrocal
Secrétaire : Mme Carole Dind

**Séance retransmise en direct sur
« Citoyenne TV », www.vevey.ch
et www.youtube.com**

07 / 2023

Avant la séance, présentation et discussion avec le Centre pour l'impact et l'action climatique de l'UNIL et EPFL.
(Cette présentation est jointe en annexe au présent procès-verbal)

1. Appel

68 personnes présentes, 32 personnes absentes, dont 1 sans excuse (M. Loïc Brawand)

2. Adoption de l'ordre du jour

Mme la Présidente annonce les ajouts suivants :

- 6.1. Election d'un membre à la commission des finances, en remplacement de M. Philippe Herminjard (PLR), démissionnaire
- 12.3. Interpellation de M. Jérôme Christen (VL)/interpartis, intitulée « Nouveau malaise aux VMCV, quelles mesures pour en sortir de manière durable ? »
- 12.4. Interpellation de M. Philippe Herminjard (PLR), intitulée « Estimations fiscales immobilières, pourquoi jouer à Arnold von Winkelried ? »
- 12.5. Interpellation de Mme Anne-Francine Simonin (VL), intitulée « Les grandes oubliées des transformations urbaines de Vevey : les places de parking pour personnes à mobilité réduite »

La parole n'est pas demandée. Au vote, l'ordre du jour est accepté à l'unanimité tel que complété.

3. Communications du Bureau et correspondance

- Lettre ouverte de M. Bernard Decrey, chauffeur VMCV. Ce courrier est joint en annexe au procès-verbal. Mme la Présidente salue le courage de cette personne qui a adressé une lettre si importante à un cercle si large sur la Riviera
- Lettre de MM. M. Rizzello et V. D'Angelo qui annonce la dissolution de la section veveysanne du Centre et la création de l'Amicale centriste. Ce courrier est joint en annexe au procès-verbal
- Lettres de la Municipalité qui demande une prolongation de délai réglementaire au 16 novembre 2023 pour répondre aux interpellations de M. Patrick Bertschy « Situation des places de parcs en surface », de Mme Sarah Dohr « Vevey-Riponne, drogues et toxicomanie, que fait ASR et la Municipalité ? », de Mme Sandra Marques (PLR), intitulée « Insécurité à la Place de la Gare et environs... Ça suffit ! » et de Mme J. Minacci « Quelles perspectives pour une réduction du temps d'attente des places en crèche »
- Demande de la Municipalité qui souhaite organiser, le 16 novembre prochain à 18h30, une nouvelle pré-séance qui portera cette fois sur le Plan Directeur Communal (PDCom)

4. Adoption du procès-verbal de la séance du 7 septembre 2023

La parole n'est pas demandée. Au vote, le procès-verbal de la séance du 7 septembre 2023 est adopté à l'unanimité, avec remerciements à la secrétaire.

5. Prestation de serment

5.1. En remplacement de M. Christian Roh (PLR), démissionnaire

Mme la Présidente assermente, selon la procédure réglementaire :

- Mme Sarah Tobler, née en 1991 et domiciliée à la rue des Moulins 16, en remplacement de M. Christian Roh (PLR), démissionnaire

6. Elections complémentaires

6.1. D'un membre à la commission des finances, en remplacement de M. Philippe Herminjard (PLR), démissionnaire

La candidature de Mme A. Iamartino est présentée.

Sans autre proposition, Mme Anna Iamartino (PLR) est nommée membre à la commission des finances de manière tacite et par acclamation.

7. Information au Conseil communal au sujet des organismes intercommunaux

La parole n'est pas demandée.

8. Préavis / Rapports-préavis

8.1. Rapport-préavis en réponse au postulat de M. Stéphane Molliat (VL) « Pour des musées avec gestion financière cantonale » (2023/RP24)

Cet objet est renvoyé à une commission standard de 11 membres composée de :

<u>Président(e)-rapporteur :</u>	da.	Mme	Hélène Gandar
<u>Membres :</u>	UDC	Mme	Yvette Bonjour
	PS	Mme	Marion Houriet
	da.	M.	Laurent Lavanchy
	PS	M.	Vincent Matthys
	VL	M.	Stéphane Molliat
	LCVL	M.	Jean-Marc Roduit
	PLR	M.	Jacques Sauvonnet
	EAV	M.	Antoine Stephanidis
	PLR	Mme	Sarah Tobler
	Verts	Mme	Myriam Wider-Nicoulaz
<u>Suppléants(es) :</u>	VL	M.	Jérôme Christen
	PS	Mme	Maria Antonia De Stefanis
	EAV	Mme	Nathalie Garçon
	PLR	Mme	Sandra Marques
	Verts	Mme	Sophie Métraux
	UDC	M.	Guillaume Pilloud
	LCVL	M.	Martino Rizzello
	da.	M.	Alexandre Vallotton

8.2. Budget 2024 de la Communauté intercommunale d'équipements du Haut-Léman (CIEHL) (2023/P25)

Cet objet est renvoyé à la commission intercommunale de gestion de la Communauté intercommunale d'équipements du Haut-Léman (CIEHL).

8.3. Demande de crédit d'étude de CHF 1'233'000.- pour financer les études préliminaires, l'image directrice et l'organisation de mandats d'études parallèles pour le réaménagement de l'interface de la gare (2023/P26)

Cet objet est renvoyé à une commission standard de 11 membres composée de :

<u>Président(e)-rapporteur :</u>	VL	Mme	Anne-Francine Simonin
<u>Membres :</u>	PLR	M.	Alexandre Beausire
	PLR	M.	Patrick Bertschy
	Verts	M.	Karim El Khalifa
	EAV	Mme	Marianne Ghorayeb
	da.	M.	Alain Gonthier
	LCVL	Mme	Fabrizia Sanna Georgi
	UDC	M.	Bastien Schobinger
	PS	M.	Julien Rilliet
	da.	M.	Clément Tolusso
	Verts	Mme	Diane von Gunten
<u>Suppléants(es) :</u>	da.	M.	Aurélien Ballif
	PS	M.	Dominique Besson
	VL	Mme	Sarah Dohr
	EAV	M.	Patrick Fleury
	UDC	Mme	Corinne Pilloud
	LCVL	M.	Martino Rizzello
	PLR	M.	Rolf Schweizer
	Verts	M.	Tom Wahli

9. Rapports des commissions

9.1. Arrêté communal d'imposition pour l'année 2024 (2023/P21)

Rapport : M. Vincent Matthys

M. B. Schobinger dépose un amendement afin de ramener le taux du coefficient de l'impôt communal à 72.5 points, soit une baisse de 2 points d'impôt. Comme pour le canton de Vaud, il est temps de redonner un peu de souffle à la classe moyenne, étranglée par les diverses hausses (assurance maladie, inflation, etc.) et qui ne bénéficie pas de subventions. Cela permettra aussi de corriger quelque peu la différence de fiscalité avec les communes voisines et d'attirer des personnes aisées, et donc de bons contribuables à Vevey. À court terme, cela privera certes la Commune d'argent, mais si une politique d'accueil des bons contribuables est menée à long terme, nous serons gagnants.

La parole n'étant plus demandée, la discussion est close. Un premier vote à main levée ne permet pas de déterminer un résultat clair. Les scrutatrices procèdent à un comptage des voix, qui montre que l'amendement de M. B. Schobinger est refusé par 38 voix contre 25 (deux abstentions). Les conclusions du préavis municipal sont ensuite adoptées à main levée à une large majorité (cinq avis contraires et quelques abstentions). Dès lors,

LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

VU le préavis N° 21/2023, du 14 août 2023, concernant l'arrêté communal d'imposition pour l'année 2024,

VU le rapport de la commission des finances chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour,

d é c i d e

d'adopter l'arrêté communal d'imposition pour l'année 2024, selon le projet joint au préavis municipal N° 21/2023 et de le soumettre à la ratification de la Cheffe du Département des Institutions, du Territoire et du Sport (DITS) en vue de son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

9.2. Demande d'un crédit d'études de CHF 584'000.-, pour l'élaboration des Plans d'affectation Nord-Est et Vieille Ville (2023/P22)

Rapport lu par Mme Sophie Métraux

La parole n'est pas demandée. Au vote, les conclusions du préavis municipal sont adoptées à l'unanimité, comme suit :

LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

VU le préavis N° 22/2023, du 21 août 2023, concernant la demande d'un crédit d'études de CHF 584'000.-, pour l'élaboration des Plans d'affectation Nord-Est et Vieille Ville,

VU le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour,

d é c i d e

1. d'accorder à la Municipalité un crédit d'études de CHF 584'000.- pour l'élaboration des PA Nord-Est et Vieille Ville ;
2. de financer cette dépense par la trésorerie courante, par prélèvement sur le compte du bilan « Dépenses d'investissements » ;
3. d'amortir le crédit demandé selon les règles du MCH2.

10. Réponses aux interpellations

Néant.

11. Communications de la Municipalité

11.1. Demande de révision générale de l'estimation fiscale des immeubles de Vevey (2023/C24)

Mme la Présidente rappelle qu'une interpellation est déposée à ce sujet, qui demande une réponse écrite. Cela impliquera donc une discussion au moment de la réponse de la Municipalité.

M. le Syndic avait prévu de donner deux précisions. L'une concernait l'avocat mandaté par la Municipalité pour cette affaire. Elle n'est plus nécessaire compte tenu de ce que vient de dire la présidente ; cela fera partie de la réponse à l'interpellation. L'autre information, c'est que, contrairement au communiqué de presse, la communication ne mentionne pas le lien vers le mémoire de recours et les annexes. Il s'en excuse. Les personnes intéressées peuvent lire ce mémoire et consulter les annexes soit sur le site internet de la Ville, soit dans le communiqué de presse envoyé par voie électronique.

M. S. Ansermet intervient au sujet de l'accès au recours rédigé par l'avocat. Cette ouverture peut-elle s'appliquer également aux deux recours concernant la place du Marché ? Il a pu lire ces documents, mais qu'en est-il de la réponse de la Municipalité ?

Mme la Présidente remarque que cette question n'est pas en lien direct avec cette communication.

M. A. Dormond, municipal, indique qu'il n'a pas la réponse, mais qu'il reviendra lors de la prochaine séance.

La parole n'étant plus demandée, la discussion est close.

12. Interpellations, motions, postulats, projets de règlement

12.1. Interpellation de Mme Sarah Dohr (VL), intitulée « La SPA du Haut-Léman, une association d'utilité publique qui est appréciée, mais aussi sous-estimée »

Le texte de cette interpellation, soutenue réglementairement, a été distribué avec les documents de la séance.

Mme S. Dohr considère que la SPA du Haut-Léman, même si elle ne se trouve pas sur le sol veveysan, nous concerne toutes et tous. Des animaux se retrouvent par exemple sans foyer à la suite d'un décès, d'un accident, et la SPA met trois boxes à disposition de la police. Cette interpellation a pour but de sensibiliser au travail réalisé dans ce refuge. Trois apprentis et trois personnes à plein temps travaillent tous les jours de l'année, 24/7. Les personnes intéressées peuvent contacter les deux co-responsables.

La parole n'étant plus demandée, la discussion est close. Conformément à la demande formulée par l'interpellatrice, le Conseil communal recevra une réponse écrite de la Municipalité au sujet de cette interpellation.

12.2. Interpellation de Mme Sarah Dohr (VL), intitulée « Fontaine, je ne boirai pas de ton eau »

Le texte de cette interpellation, soutenue réglementairement, a été distribué avec les documents de la séance.

Mme S. Dohr rappelle que les membres du Conseil sont le relais de nos concitoyens et concitoyennes. Vevey Libre l'a fait il y a une année avec une interpellation qui questionnait sur la place Robin, où des bancs, des

poubelles, des arbres ont disparu. Une année après, on s'aperçoit que rien ne bouge, on n'a aucun projet, mais on a quand même remplacé les tables de ping-pong et enlevé la fontaine, qui se trouvait sur cette place depuis une centaine d'années. On l'a remplacée par une espèce de jeu d'enfants qui ne permet même plus de boire un peu d'eau. Elle souhaite une réponse orale à cette interpellation.

M. V. Imhof, municipal, répond de la manière suivante :

1. Quelle est la cause (intérêts) de remplacer la fontaine ? La fontaine présentait des difficultés d'entretien ces dernières années, car son écoulement était régulièrement bouché par des déchets, du sable et des feuilles. De nombreuses interventions étaient ainsi obligatoires par le secteur de la voirie afin de nettoyer et curer l'évacuation directe de l'eau, nécessitant parfois la mise hors fonction de la fontaine pendant plusieurs jours, voire semaines. Une autre problématique est également à prendre en compte : l'évacuation des eaux de la fontaine se fait via une canalisation sous-dimensionnée qui est raccordée au réseau au sud de la place, à la rue des Marronniers. Avec le temps, cette canalisation ne remplit plus correctement sa fonction et, par sa faible dimension, il est devenu impossible de la curer. Une solution devait donc être trouvée afin de ne pas ouvrir une fouille de plus de 40 mètres au travers du terrain de sport, dont les travaux auraient été disproportionnés avant le futur réaménagement de la place. Dès lors, nous avons opté pour la solution de condamner cette évacuation et de mettre en place une fontaine avec un écoulement non permanent qui permet une infiltration directe dans le sol (le débit continu de la précédente fontaine ne permettait pas une telle infiltration). La place étant principalement utilisée par des enfants, nous nous sommes orientés vers une fontaine ludique permettant d'avoir un jeu d'eau sur la place Robin. À noter que la fontaine est conçue pour pouvoir remplir sa gourde sans autre aide, puisque le système de manivelle et l'écoulement de l'eau sont distants d'env. 50 cm. L'aménagement en sable autour de la fontaine permet de respecter les normes de sécurité en ce qui concerne un éventuel risque de chute pour les enfants, puisque cette installation est considérée comme un jeu. Il permet également une bonne infiltration de l'eau sans créer trop de boue. De plus, la mise en place de cette fontaine avec fourniture d'eau sur demande permet de réduire de manière substantielle la consommation d'eau potable. À l'heure de la crise climatique et du manque fréquent d'eau en période estivale, cette réflexion nous semblait pertinente et cette action fait partie intégrante du Plan Climat veveysan au chapitre des « ressources naturelles et biodiversité » (action n° R.T.31). Il précise qu'il est le seul responsable de l'autorisation de réaliser ce travail, étant donné que c'est une demande de son service. C'est donc lui qui a donné l'autorisation, pas la Municipalité.

2. Comment les priorités sont-elles fixées ? Il s'agit ici de la fontaine et des tables de ping-pong. Pour la fontaine, le manque de personnel de voirie et la charge en constante augmentation concernant l'entretien du domaine public, les interventions trop fréquentes sur l'ancienne fontaine ont conduit au remplacement de cette installation au profit d'une fontaine nécessitant nettement moins d'entretien. De plus, avec la démarche participative qu'entreprendra le service de l'Urbanisme au printemps prochain pour le réaménagement futur de la place Robin, il nous est apparu intéressant de faire un aménagement test qui pourra être débattu lors de cette démarche. Il ne s'agit pas d'une installation à vocation pérenne et cette fontaine pourra naturellement être réutilisée ou déplacée sur un autre emplacement. Pour ce qui concerne les tables de ping-pong, il s'agissait de vieilles tables en béton, ébréchées et vétustes, les balles rebondissaient de manière aléatoire. Elles étaient âgées d'une trentaine d'années. Plusieurs autres tables de ping-pong ont été changées, notamment deux au Jardin Doret, une aux Bains Payes et une au Panorama. Les deux tables en question sont fixées de manière à être « déménageables ». Les tables de ping-pong enlevées ont été jetées.

3. Quel est le nom de ce projet de réaménagement et combien a été dépensé ici ? Pour la fontaine, nous n'avons pas jugé bon de nommer ce réaménagement puisqu'il s'agit d'un entretien annuel courant. Les travaux ont en grande partie été réalisés par les ouvriers du service Travaux et seul un montant de CHF 5'624.30 a été dépensé pour l'achat des nouvelles installations.

4. Sur quel compte ces dépenses sont les coûts imputés ? En ce qui concerne les tables de ping-pong, la table située au nord-ouest de la place Robin a été changée en été 2019 (coût de la table : CHF 2'789.45). La table située au sud-est de la place Robin a été changée au printemps 2023 (coût de la table : CHF 2'831.00 + CHF 270.75 pour le filet). Pour la fontaine, ce montant a été imputé sur le compte 420.3142.01 « Entretien du réseau routier communal » du budget courant. Les dépenses pour le renouvellement des tables de ping-pong sont imputées sur le compte 430.3135 « Achats espaces détente et jeux d'enfants ». La table de ping-pong située actuellement à la rue des Tilleuls, dans le cadre de l'aménagement provisoire, sera mise en place prochainement au Petit Théâtre de Gilamont, toujours dans le cadre du remplacement des tables de ping-pong vétustes.

5. Quand pouvons-nous compter sur les bancs à l'ombre ? Une série de bancs ont été installés. Celui ajouté au sud de la place, au bord du terrain de basket, est à l'ombre. Il n'y a effectivement pas beaucoup d'arbres au centre de la place, donc les bancs qui ont été ajoutés le long des espaces de jeux sont effectivement au soleil, mais le but est qu'ils soient au plus près des places de jeux afin que les parents puissent surveiller leurs enfants. On se réjouit du futur réaménagement qui permettra de mieux équilibrer les espaces d'ombrage sur cette place. Il n'a pas la garantie de pouvoir ajouter des bancs supplémentaires avant que le démarrage des démarches participatives prévu l'année prochaine.

M. M. Bertholet remarque qu'une des raisons évoquées pour le réaménagement de cette fontaine, c'est la difficulté au niveau des ressources humaines. Sur la question précédente, l'interpellatrice s'inquiète du soutien que la

commune de Vevey pourrait apporter à la SPA. Lors de la dernière séance, elle a suggéré qu'il fallait organiser une énorme fête avec 20'000 personnes pour le 1^{er} Août. Il va falloir qu'on lui explique comment on pense répondre à toutes les propositions et inquiétudes de l'interpellatrice, multiples et variées, tout en demandant une baisse d'impôt.

M. J.-M. Roduit pense que Plan-Dessus a l'habitude d'être laissé pour compte. Il y a déjà eu des projets de réaménagement, tous voués à l'échec. Il attend donc de voir ce qu'il adviendra de ce nouveau futur réaménagement de la place Robin. Peut-être que beaucoup de gens ne le savent pas, mais la fontaine qui se trouvait à l'époque sur la place Robin se situe aujourd'hui juste à côté de la salle du Conseil, sans qu'on n'en connaisse vraiment les raisons. La dernière fontaine qui a été remplacée fonctionnait bien, les enfants avaient du plaisir à l'utiliser. Il trouve ce changement très dommageable, parce que ce qui a été mis n'est même pas une fontaine ; c'est un robinet et cela n'est pas admissible pour les enfants qui devront à nouveau aller dans les WC pour boire. Attendons de voir le réaménagement futur de cette place et espérons qu'il sera à la hauteur.

M. S. Molliat comprend très bien les raisons pratiques de ce changement de fontaine. Néanmoins, cela fait déjà un moment qu'on entend cette espèce de rumeur de réaménagement de la place Robin, sans qu'on n'ait jamais rien eu de précis ; on ne sait même pas si la réflexion a démarré. Depuis 2001 se déroule sur cette place la Fête multiculturelle. Ce n'est pas évident d'entendre de telles rumeurs et de continuer à planifier une manifestation de cette envergure sans être au courant de rien. Peut-être la Municipalité arrivera-t-elle avec un projet qui posera d'énormes problèmes pour les organisateurs. Quelques précisions seraient donc fort rassurantes.

M. A. Dormond, municipal, répond que la Municipalité communiquera en temps utile tous les éléments par rapport à ce réaménagement. Les premières étapes sont en phase de finalisation au niveau de la communication, de l'affichage, etc. Évidemment que les usagers et usagères de la place, mais aussi toutes les actrices et les acteurs qui occupent et animent cette place seront associés à la démarche participative. Il ne peut pas en dire plus pour l'instant, si ce n'est que cela va effectivement démarrer au début de l'année prochaine. Mais la communication viendra cette année encore sur la stratégie qui sera déployée pour transformer cet espace emblématique de Plan-Dessus. Toutes les personnes qui sont concernées par cette place seront consultées en temps opportun pour pouvoir prévoir un aménagement qui réponde, on l'espère, au plus grand nombre.

Mme S. Dohr remercie la Municipalité pour cette réponse qui suscite quelques questions. Pourquoi n'a-t-on pas su nous dire il y a une année que cette fontaine est dangereuse et doit être remplacée ? Elle se dit étonnée d'apprendre que cette installation, qui est là depuis des années, est un jeu d'enfants. Qu'est-ce qui permet de dire que c'est un jeu d'enfants ? Elle croit savoir qu'à la voirie, une personne s'occupe principalement des nombreuses fontaines de notre ville, qui nécessitent un entretien régulier. Comment se fait-il qu'une fontaine bouchée de temps en temps provoque une telle surcharge de travail qu'il faut le remplacer ? On nous dit aussi que c'est un aménagement test. Tout cela lui paraît un peu confus.

M. A. Gonthier conçoit que l'on puisse penser que Plan-Dessus n'est pas le quartier le plus favorisé de Vevey. À la suite de la dernière séance, il a pu constater que M. P. Bertschy avait raison et qu'aucun arbre n'a été coupé pour faire place à des cases de stationnement. N'empêche que si l'on se promène dans le quartier, on constate qu'il y a quand même beaucoup de plantations. On ne peut donc pas dire que ce quartier est hors du radar des services de la commune et de la Municipalité. On nous dit que les enfants doivent de nouveau se rendre aux WC parce qu'il n'y a plus de fontaine. Les enfants jouent en général à plusieurs. S'il a bien compris, le problème vient du fait qu'on ne peut pas actionner cette pompe tout seul. Donc, s'ils se mettent à deux, c'est un bon moyen de leur enseigner la vie en société.

M. B. Schobinger n'a pas vu le nouveau jeu d'eau qui a été installé, mais un aménagement similaire se trouve au Jardin Doret et derrière le collège de la Veveyse, où les jeunes, petits et grands, s'amusent énormément. Il remercie donc la Municipalité d'avoir réalisé cet aménagement. Concernant les canalisations, on vient d'ouvrir la rue des Marronniers pour la mettre en séparatif. On en a profité pour faire une inspection, parce que si vous avez un branchement dit « à l'aveugle » comme cela se faisait à l'époque, vous ne pouvez absolument jamais l'inspecter, le curer, et c'est quand on ouvre qu'il y a toujours des surprises.

M. V. Imhof, municipal, n'a pas très bien saisi la première question de Mme S. Dohr, mais on sait tous ce qu'est un jeu d'enfants. C'est destiné à jouer et pas forcément à but de remplissage ou de lavage. Tout le monde lavait à peu près tout dans ce bassin, c'était un peu une station d'épuration. Ce n'est plus possible aujourd'hui parce qu'il n'y a pas de stockage d'eau ; on a de l'eau qui coule et l'on arrive très bien à remplir une gourde. Les enfants adorent ce genre de jeux. On a pensé à eux, peut-être qu'on s'est trompé, c'est un test, et s'il n'a pas sa place dans le réaménagement futur, on a plein de places de jeux à rénover où il pourra être intégré. Ce n'est donc pas une dépense qu'on ne pourra réutiliser nulle part. Un certain Charly était notre fontainier. Il a pris sa retraite cette année, il n'est plus là pour effectuer ce travail et c'est donc plus compliqué. Mais peut-être qu'il y aura du budget pour recruter encore du personnel. Comme l'a dit M. B. Schobinger, la raison de ce changement vient aussi de l'état de la canalisation.

Mme A.-F. Simonin propose d'applaudir Charly, personnage veveysan incontournable.

M. P. Bertschy rappelle que Charly est un ancien conseiller communal radical. Pourquoi engager du personnel ? Quand une personne part à la retraite, il suffit de la remplacer ; nul besoin de créer un nouveau poste.

M. V. Imhof, municipal, précise que c'est aussi la charge d'entretien de l'espace public qui augmente. Un élément ne va pas sans l'autre.

Mme S. Dohr rappelle que Vevey Libre a déposé il y a une année une interpellation concernant cette place. Elle trouve curieux qu'à l'époque on n'ait pas su que les canalisations étaient tellement étroites que c'était un problème pour cette fontaine qui était là depuis une centaine d'années. Elle aimerait bien voir le municipal un jour de pluie, avec un parapluie dans la main, remplir une gourde avec ce nouveau jeu.

La parole n'étant plus demandée, la discussion est close. Cette interpellation est considérée comme réglée.

12.3. Interpellation de M. Jérôme Christen (VL)/interpartis, intitulée « Nouveau malaise aux VMCV, quelles mesures pour en sortir de manière durable ? »

M. J. Christen donne lecture de cette interpellation, qui est soutenue réglementairement et dont le texte est joint en annexe au présent procès-verbal. Une réponse écrite est souhaitable, mais il ne voit pas d'inconvénients à ce que la Municipalité s'exprime déjà si des éléments peuvent être donnés.

M. V. Imhof, municipal, représente la Ville au sein du Conseil d'administration. À la suite du départ de la directrice, le Conseil d'administration s'est plongé dans l'opérationnel (même si ce n'est pas son rôle). Des actions ont déjà été entreprises, autant à l'interne que pour la mise à disposition de WC (de compétence communale). Une réflexion sur la structure hiérarchique a eu lieu pour qu'il soit quasi impossible que de tels malaises soient passés sous silence dans la chaîne managériale. Le Conseil d'administration prend à cœur de trouver des solutions rapides pour soulager la plupart des souffrances du personnel, sachant qu'une partie du problème est endémique et liée à la situation routière compliquée entre les piétons qui traversent n'importe où, n'importe quand, les trottinettes et les cycles qui font pareil et les automobilistes qui ne respectent pas la priorité des bus, qui effectuent des dépassements intempestifs dangereux, etc. Ces éléments ont un impact très important sur le stress des chauffeurs en milieu urbain. Une réponse écrite sera donnée lors de la prochaine séance, mais il était important pour lui de souligner que le travail intensif à la résolution des problèmes récurrents du personnel roulant a démarré depuis plusieurs semaines déjà.

La parole n'étant plus demandée, la discussion est close. Le Conseil communal recevra une réponse écrite de la Municipalité au sujet de cette interpellation.

12.4. Interpellation de M. Philippe Herminjard (PLR), intitulée « Estimations fiscales immobilières, pourquoi jouer à Arnold von Winkelried ? »

M. Ph. Herminjard donne lecture de cette interpellation, qui est soutenue réglementairement et dont le texte est joint en annexe au présent procès-verbal.

Conformément à la demande formulée par l'interpellateur, le Conseil communal recevra une réponse écrite de la Municipalité au sujet de cette interpellation.

12.5. Interpellation de Mme Anne-Francine Simonin (VL), intitulée « Les grandes oubliées des transformations urbaines de Vevey : les places de parking pour personnes à mobilité réduite »

Mme A.-F. Simonin donne lecture de cette interpellation, qui est soutenue réglementairement et dont le texte est joint en annexe au présent procès-verbal.

Conformément à la demande formulée par l'interpellatrice, le Conseil communal recevra une réponse écrite de la Municipalité au sujet de cette interpellation.

13. Questions, vœux, propositions individuelles

M. S. Molliat annonce que Vevey Libre fête ses 20 ans. Une petite manifestation est organisée sous la Grenette le vendredi 13 octobre dès 18h00. Tout le monde est convié à participer à ce petit moment convivial et festif.

M. G. Gavin intervient au sujet des arrêts de bus, certes de compétence des VMCV. Lorsqu'ils sont mis en place ou déplacés, est-ce que la Commune évalue le changement par rapport au quartier ? Il pense notamment à celui déplacé à la rue d'Italie et qui n'est pas couvert. C'est assez compliqué notamment pour les personnes âgées en ces périodes de grandes chaleurs estivales au mois d'octobre ou lorsque la pluie arrivera. Qu'en est-il de la réflexion quant à ces arrêts de bus ?

M. A. Dormond, municipal, répond que les VMCV travaillent actuellement sur la signalétique de leurs arrêts et sur un modèle type d'arrêt qui soit dimensionné et conçu de manière optimale pour le plus grand nombre, y compris les personnes malvoyantes, à mobilité réduite, etc. L'arrêt de la rue d'Italie n'a pas d'abri parce que, lors de la démarche participative pour le réaménagement de la place Orientale, davantage de voix se sont élevées contre le fait d'installer un couvert. Les commerçants redoutaient en effet qu'il masque leur vitrine et la décision a été prise à la majorité de ne pas poser de couvert.

Mme E. Lopez annonce que le Bout du Monde et l'Association Autour du Monde fêtent leurs 20 ans également. Le Festival du Bout du Monde se déroulera la semaine prochaine dans une édition spéciale 20 ans, avec un spectacle le mercredi dans la cour du Musée du Jeu et des concerts jeudi, vendredi et samedi à l'Oriental.

M. P. Butty signale que la Brisolée se tient ce samedi sous la Grenette, organisée par la Société de développement. Tout le monde est évidemment attendu à cette sympathique manifestation.

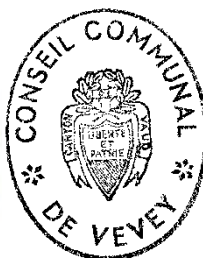
Mme F. Despot se réjouit de participer à toutes ces événements festifs. Il y a toutefois un endroit un petit peu moins festif ; elle pense évidemment à la situation autour de la place de la Gare. Elle se dit relativement déçue de ne pas avoir reçu réponse aux deux interpellations qui concernent le trafic de drogue. Le délai est repoussé au 16 novembre, mais on a vu des interpellations repoussées de six mois, de six ans, voire de six législatures. La situation devient quelque peu désagréable, pour ne pas dire plus, à tel point qu'on n'ose bientôt plus passer du tout sur cette place, quelle que soit l'heure ou la journée. Elle souhaite donc que la Municipalité se penche très sérieusement et rapidement sur ce problème, en prenant à bras le corps cette question et en répondant au plus vite aux interpellations qui ont été déposées et probablement à celles qui suivront.

M. L. Cornu constate une fois de plus que les deux horloges de la salle du Conseil ne donnent pas la même heure.

La parole n'étant plus demandée, Mme la Présidente lève la séance à 20h45.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Sabrina Berrocal
Présidente



Carole Dind
Secrétaire



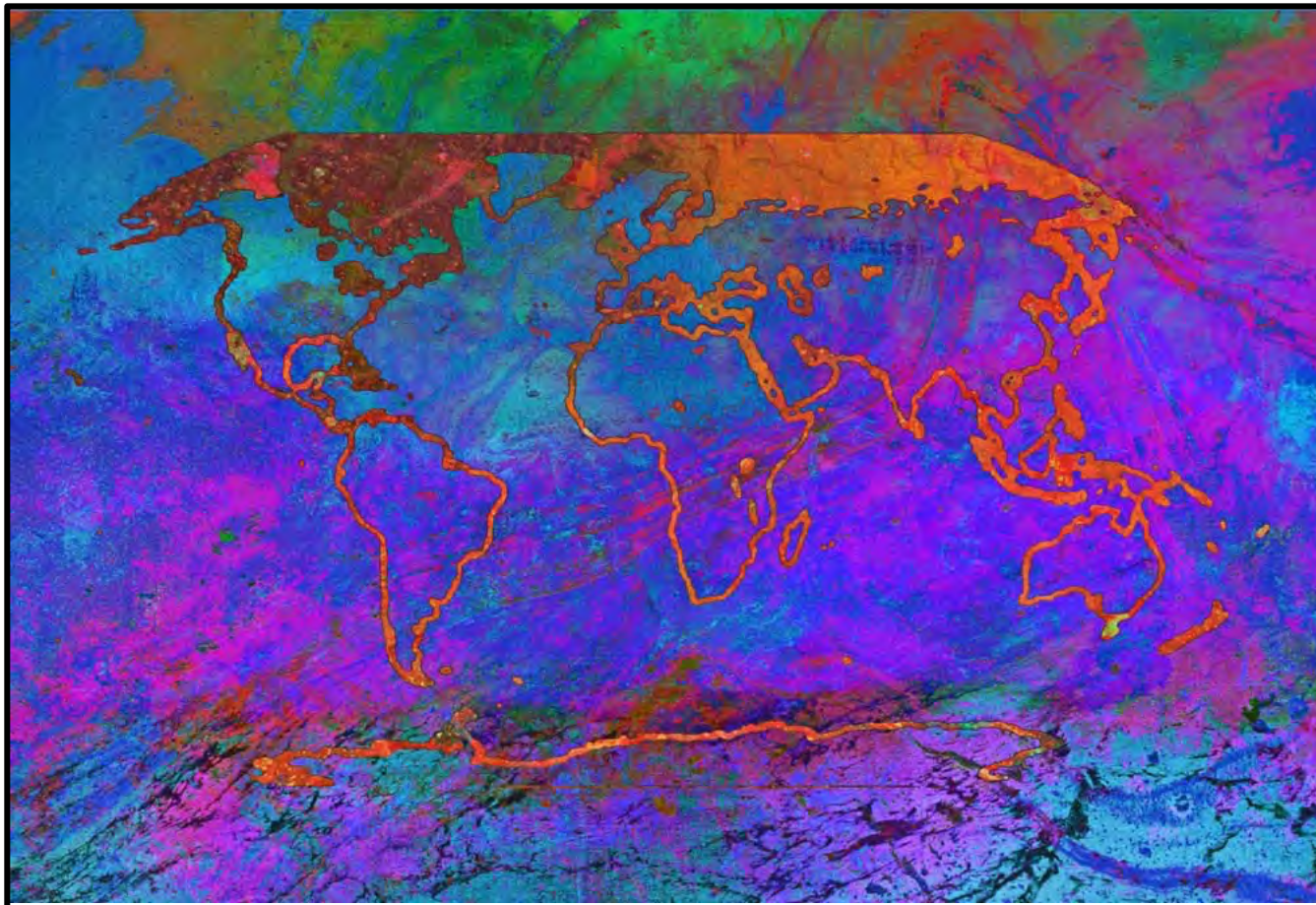
Annexes : ment. (6)

Informations de connexion pour l'accès réservé aux conseillers communaux à la salle du Conseil communal :

SSID (identifiant du réseau wifi) : Conseil_Communal

Mot de passe (WPA2) : Conseil1116

LE DERNIER RAPPORT DU GIEC – LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

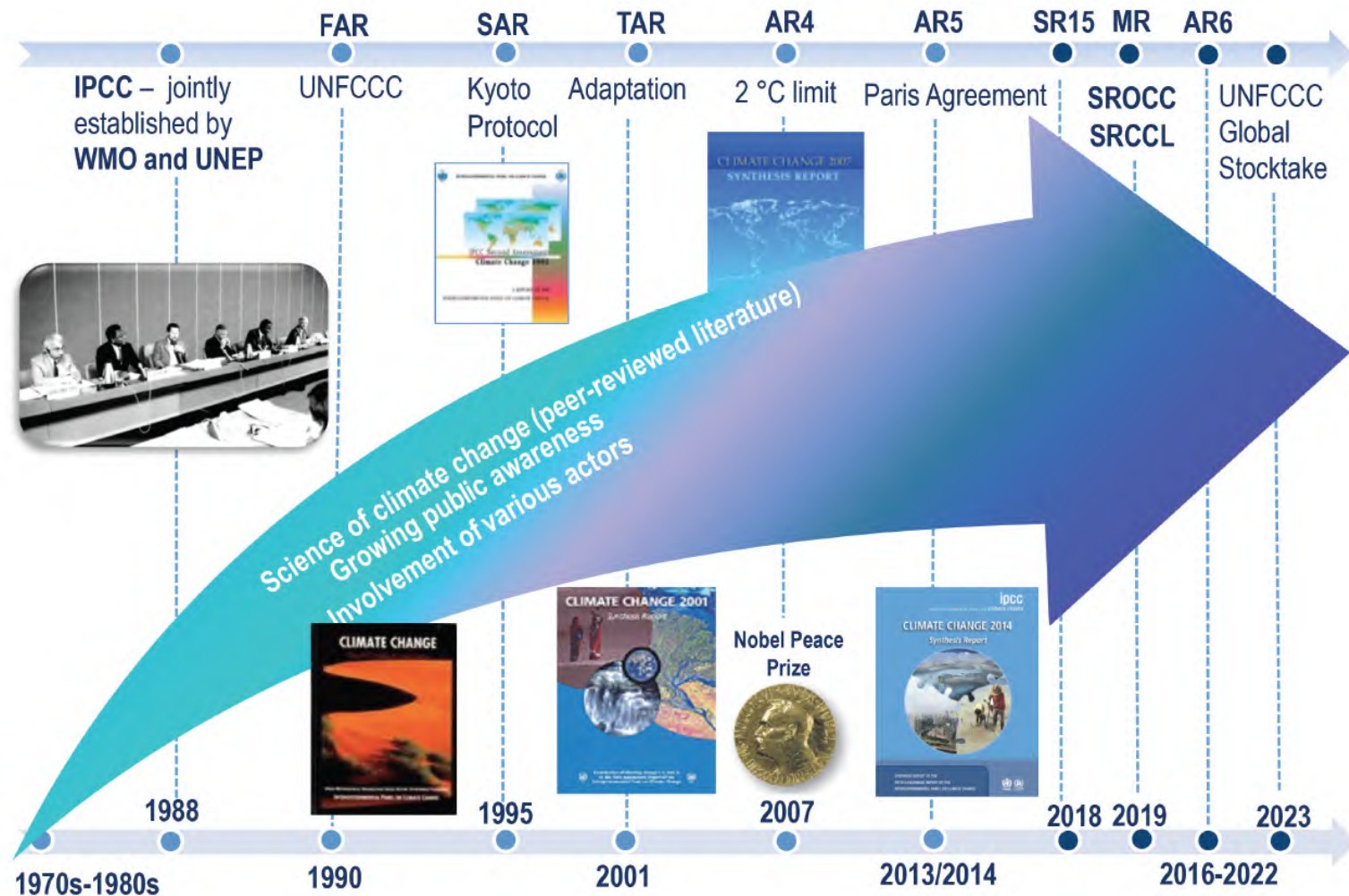


prof. Samuel Jaccard, UNIL, samuel.jaccard@unil.ch

LE DERNIER RAPPORT DU GIEC – LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

1. Le GIEC – historique et structure
2. Les conclusions principales du dernier rapport du GIEC
3. Le changement climatique en Suisse
4. Quels sont les leviers d'action pour la ville de Vevey?

LE GIEC – UN BREF HISTORIQUE



LA STRUCTURE DU GIEC

Le GIEC a été créé en 1988 en vue de fournir des évaluations détaillées de l'état des connaissances scientifiques, techniques et socio-économiques sur les changements climatiques, leurs causes, leurs repercussions potentielles et les stratégies de parade (mitigation). Le GIEC compte 195 membres à ce jour. Son secrétariat est basé à Genève.



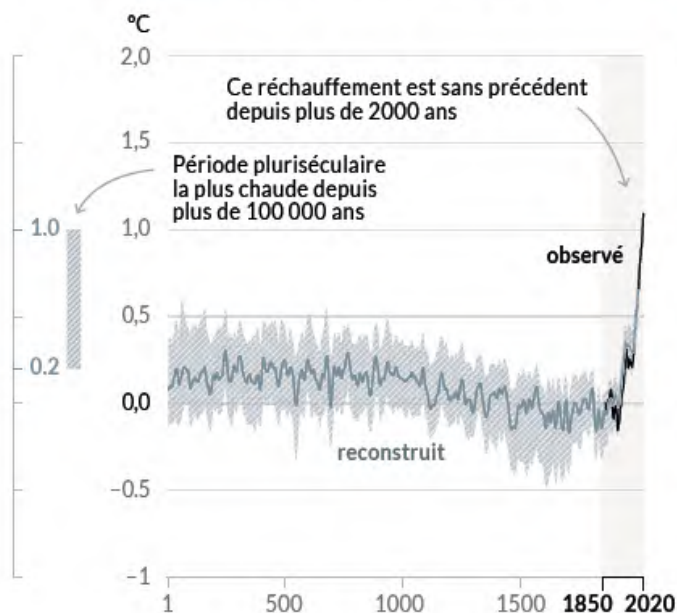
AR6 – LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

Il est *sans équivoque* que les activités humaines ont réchauffé l'atmosphère, l'océan et les terres émergées.

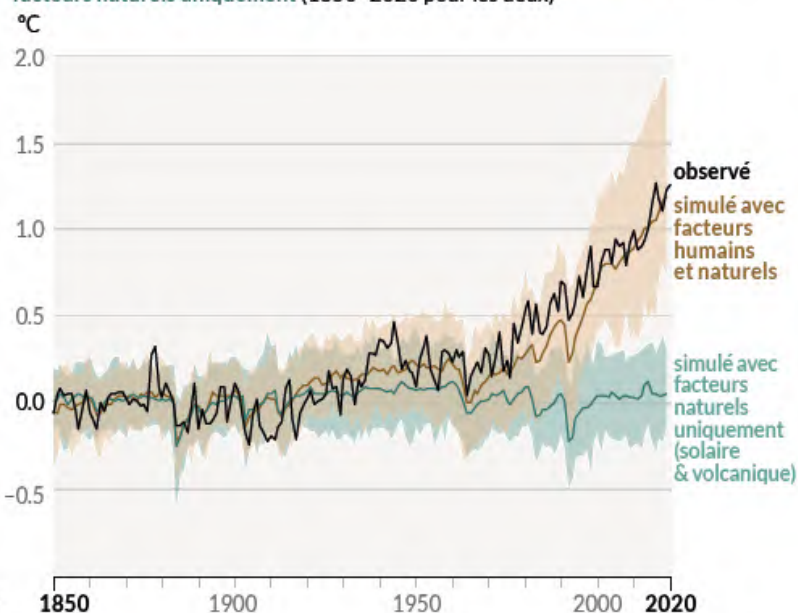
L'influence humaine a réchauffé le climat à un rythme sans précédent depuis au moins 2000 ans.

Changement de la température à la surface du globe par rapport à la période 1850–1900

a) Changement de la température à la surface du globe (moyenne décennale) **reconstruit** (1-2000) et **observé** (1850–2020)



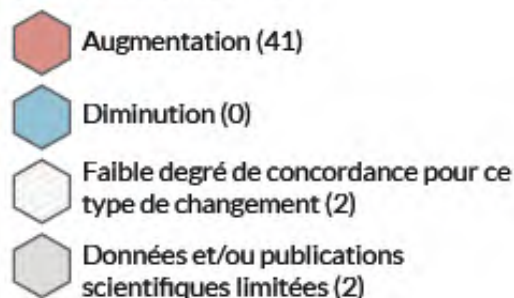
b) Changement de la température à la surface du globe (moyenne annuelle) observé et simulé en considérant les **facteurs humains et naturels** et les **facteurs naturels uniquement** (1850–2020 pour les deux)



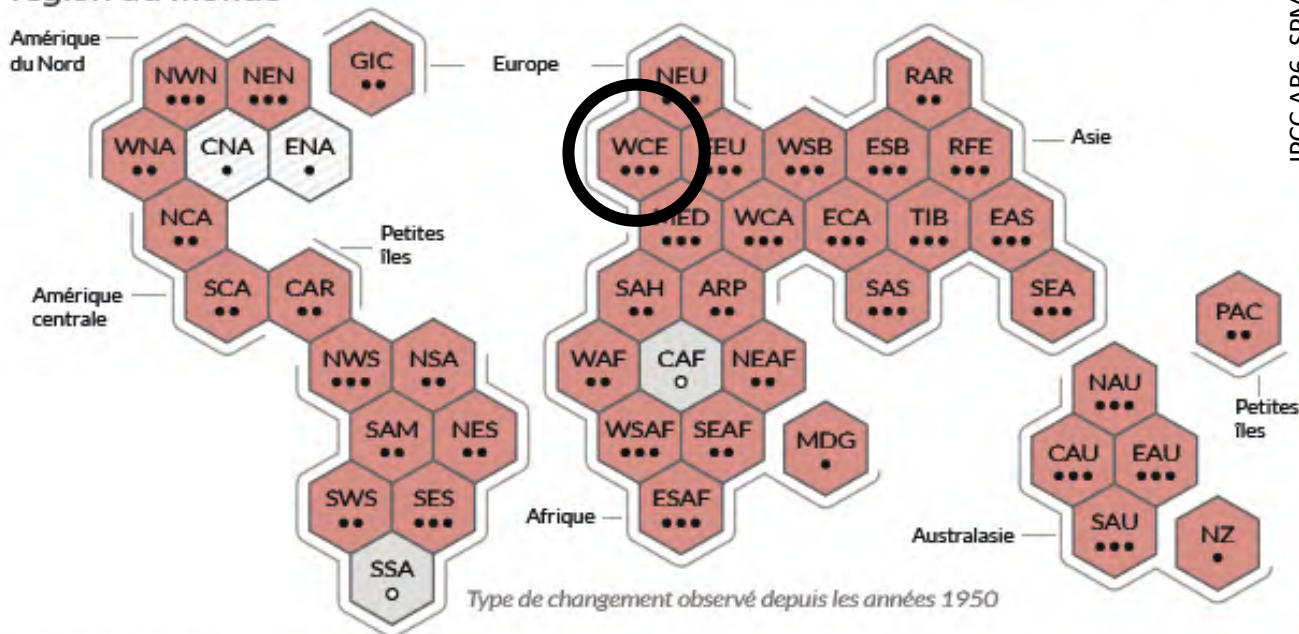
AR6 – LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

Le changement climatique d'origine anthropique affecte déjà de nombreux phénomènes météorologiques et climatiques extrêmes dans toutes les régions du monde.

Type de changement observé dans les extrêmes chauds



(a) Synthèse de l'évaluation des changements observés des **extrêmes chauds** et degré de confiance associé à la contribution humaine à ces changements, par région du monde



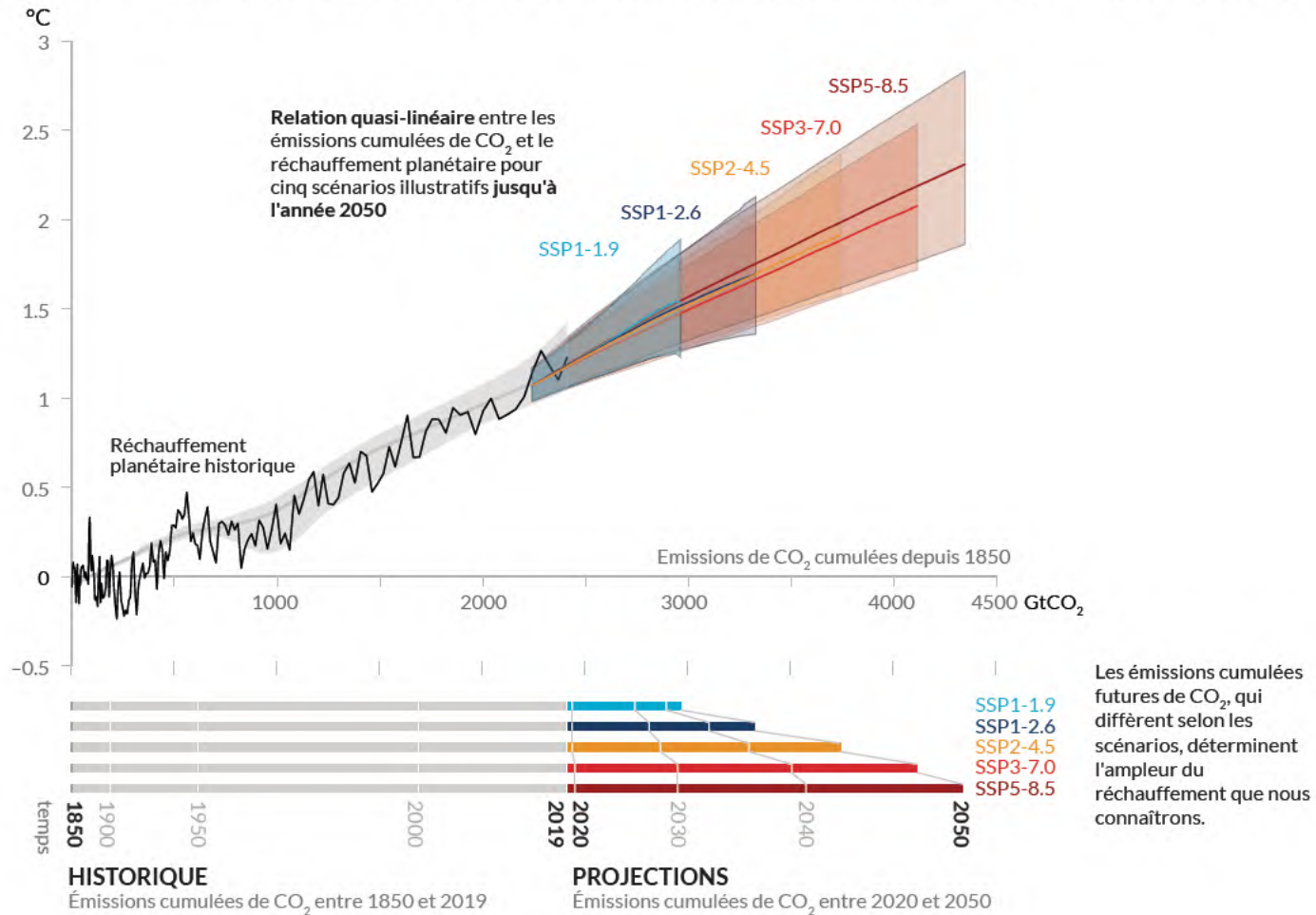
Unil

UNIL | Université de Lausanne

AR6 – LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

Chaque tonne d'émissions de CO₂ accroît le réchauffement de la planète

Augmentation de la température à la surface du globe depuis 1850–1900 (°C) en fonction des émissions cumulées de CO₂ (GtCO₂)



AR6 – LES CONCLUSIONS PRINCIPALES

Au cours de la période de 1850 à 2019, les activités humaines ont généré un total de $2'390 \pm 240$ GtCO₂. Le budget carbone résiduel a été estimé pour plusieurs limites de température globale et plusieurs niveaux de probabilité.

Réchauffement planétaire entre 1850–1900 et 2010–2019 (°C)		Émissions historiques cumulées de CO ₂ de 1850 à 2019 (GtCO ₂)					
1,07 (0,8–1,3 ; fourchette <i>probable</i>)		2390 (± 240 ; fourchette <i>probable</i>)					
Réchauffement planétaire approximatif par rapport à 1850–1900 jusqu'à la limite de température (°C) ^a	Réchauffement planétaire supplémentaire par rapport à 2010–2019 jusqu'à la limite de température (°C)	Estimation des budgets carbone résiduels à partir du début de 2020 (GtCO ₂)					Variations des réductions des émissions autres ^c que le CO ₂
		<i>Probabilité de limiter le réchauffement planétaire à la limite de température^b</i>					
		17%	33%	50%	67%	83%	
1,5	0,43	900	650	500	400	300	Une réduction plus ou moins importante des émissions connexes autres que le CO ₂ peut augmenter ou diminuer les valeurs indiquées à gauche de 220 GtCO ₂ ou plus.
1,7	0,63	1450	1050	850	700	550	
2,0	0,93	2300	1700	1350	1150	900	

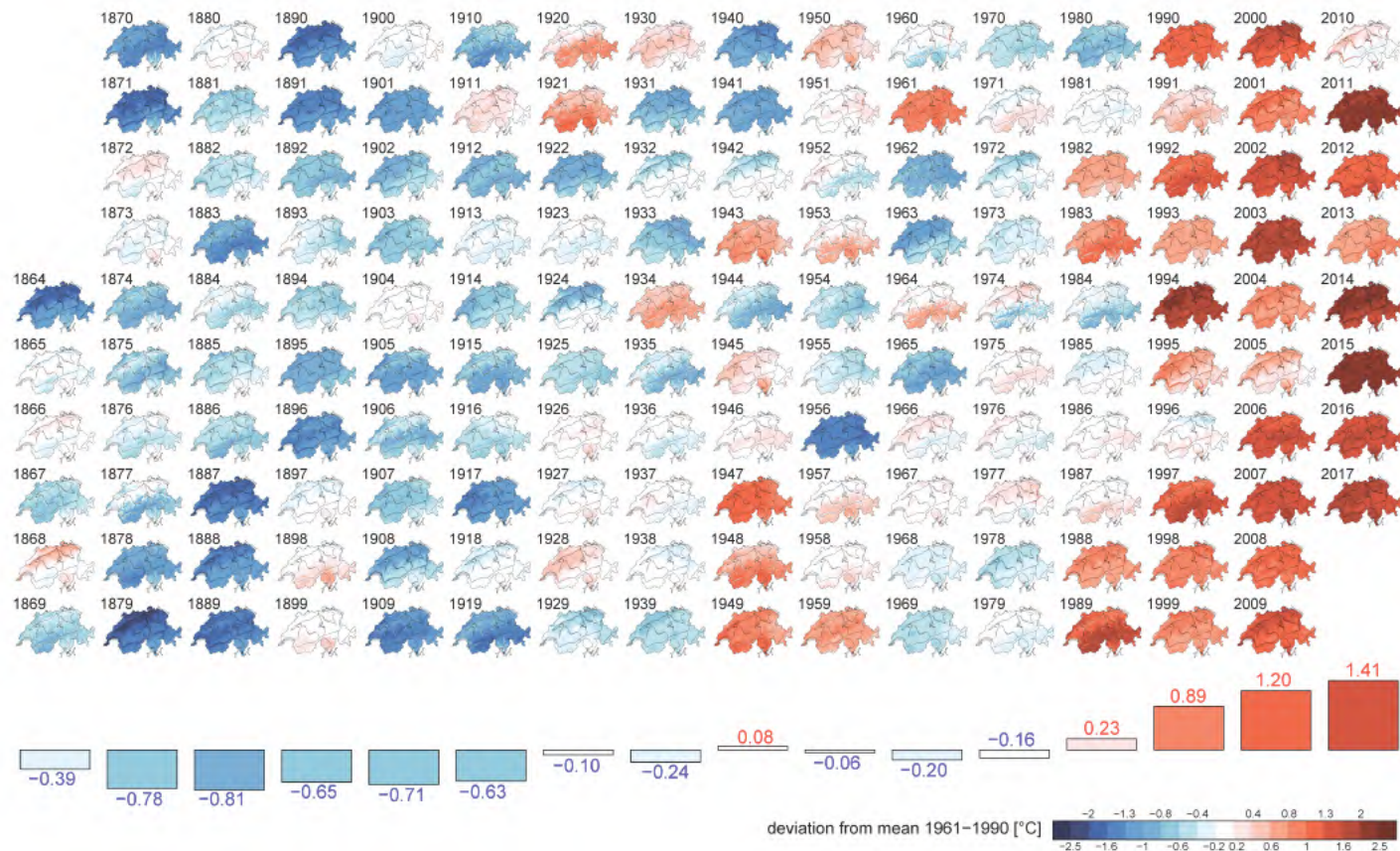
IPCC AR6, SPM



UNIL | Université de Lausanne

EN SUISSE?

Au niveau mondial, les dix dernières années ont déjà été 1.2°C plus chaudes que la moyenne préindustrielle, et même 2.5°C en Suisse.



@OFEV

Unil

UNIL | Université de Lausanne

EN SUISSE?

Changements observés

Ensoleillement

-15% 1950 -1980

+20% depuis 1980

Fortes précipitations

12% plus intenses

30% plus fréquentes

depuis 1901

Précipitations hivernales

+20 à 30%

depuis 1864

Jours de neige

-50% au-dessous de 800 m

-20% au-dessous de 2000 m

depuis 1970

Saison de végétation

+2 à 4 semaines

depuis 1961

Vagues de chaleur

+200 % plus
fréquentes et
plus intenses

depuis 1901

Froid

Jusqu'à -60 %
de jours de gel

depuis 1961

Isotherme du zéro degré

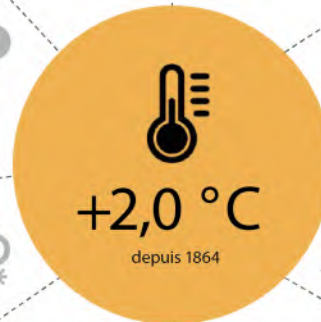
+300 à 400 m

depuis 1961

Volume des glaciers

-60%

depuis 1850

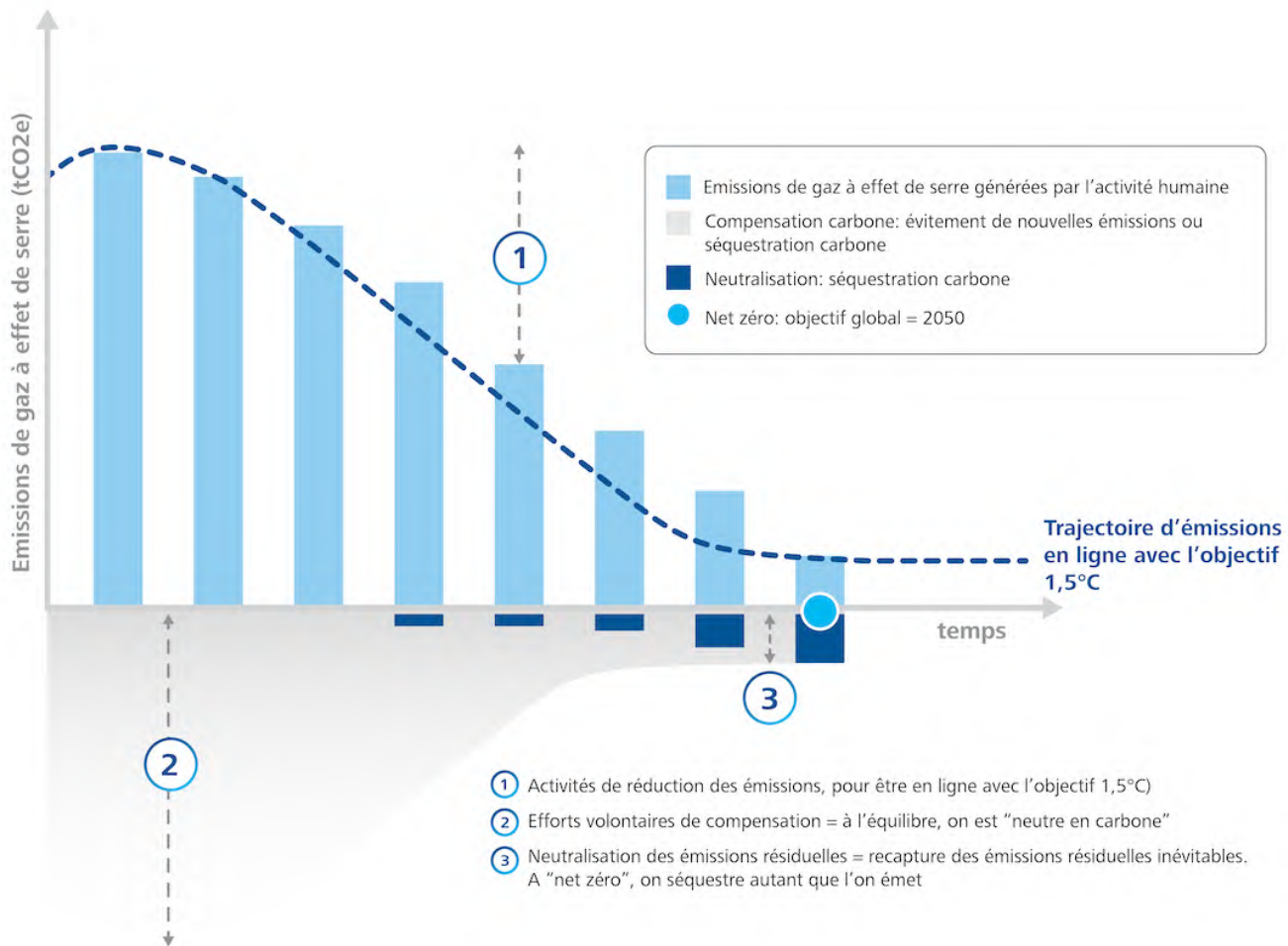


@OFEV

Unil

UNIL | Université de Lausanne

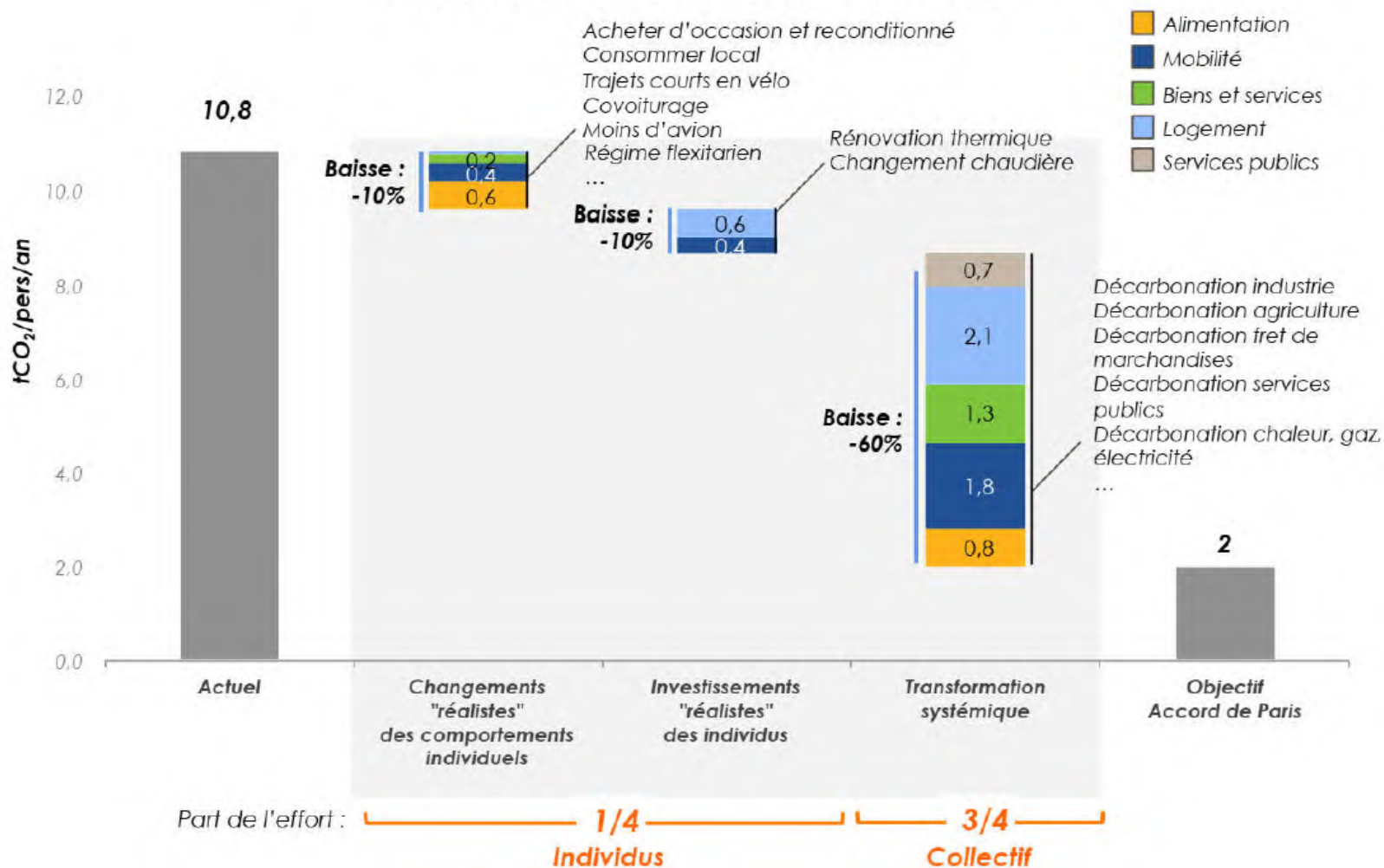
LES SOLUTIONS?



LES SOLUTIONS?

Leviers de réduction de l'empreinte carbone moyenne

Engagement personnel « réaliste » des individus*

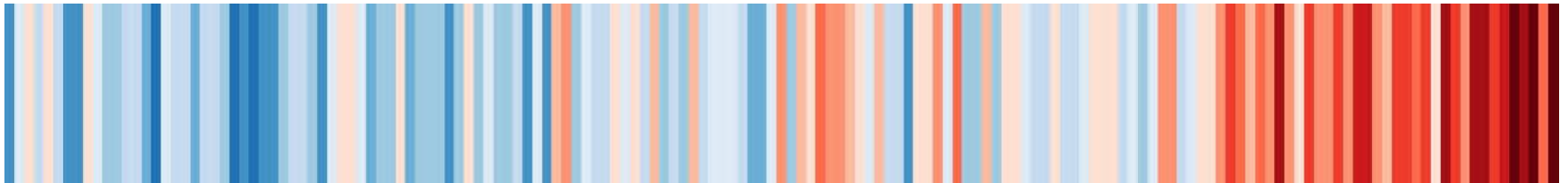


EN CONCLUSION...

Le climat se réchauffe à un rythme sans précédent en raison de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités humaines.

Le réchauffement climatique affecte toutes les régions du monde (certes à des degrés divers)

Le seule solution durable réside dans une diminution drastique, concertée et sur la durée des émissions de gaz à effet de serre



Température en Suisse depuis 1864. Chaque année a une couleur différente. Les années codées en rouge sont plus chaudes, celles codées en bleu, plus froides que la moyenne des années 1961-1990 (@MeteoSuisse)

Lettre ouverte à qui de droit

Dans cette magnifique région touristique de La Riviera

**Êtes- vous sûr d'être transporté en toute sécurité
par votre service de Transports Public VMCV ?**

« Osons les questions malaisantes »

Bernard Decrey

Conducteur de bus aux VMCV

Témoignage, je voulais vous dire...

Préambule :

Mardi 24 août 2023, je lis dans le quotidien 24 Heures :

Après les crises, les VMCV veulent séduire.

L'entreprise présente les grands axes sur lesquels elle veut concentrer son action.

Qualité, innovation, durabilité et éthique : telles sont les valeurs sous lesquelles les transports publics VMCV ont décidé de placer leur stratégie 2030.

Pour ce faire, l'entreprise qui rayonne sur 17 communes a réuni ses principaux partenaires à Clarens. Elle veut rappeler le rôle central qu'elle compte jouer dans l'évolution de la mobilité de la région.

On apprend que les Communes sont séduites, je cite :

Mission accomplie à en croire plusieurs élus qui ont fait le déplacement. « On a désormais de très bons contacts avec l'entreprise, qui fait preuve d'une volonté de coller à la réalité du territoire, salue le syndic de Corseaux, Christian Minacci. Cette stratégie 2030 montre qu'il y a une réflexion en profondeur, avec un sens de la relation clientèle (...).

Passagers et personnel choyés !

Point crucial pour sa survie, l'entreprise s'est aussi engagée à mettre en place des conditions attractives pour attirer et garder les conducteurs. Actuellement l'entreprise compte 146 conducteurs sur 231 collaborateurs mais elle souffre d'un manque chronique de personnel.

Le Directeur finances et controlling, Pascal Gaillard, a même parler d'instaurer une culture du « droit à l'erreur ». Je n'ai pas vraiment compris à qui ce droit est destiné.

Le 22 août 2023, soit 2 jours avant cet article, les VMCV nous informent en primeur sur les tablettes du personnel que la nouvelle stratégie s'articule autour de messages forts qui seront communiqués à la population, aux communes, aux entreprises et à tous les partenaires.

Comme acteur de proximité, bien implanté localement, elle souhaite être une entreprise à valeur humaine, offrant un service d'excellence à la population.

Note de l'auteur :

Afin d'alléger la lecture de ce dossier, l'écriture épïcène n'est volontairement pas utilisée. Merci de votre compréhension.

La Charte de l'entreprise va également dans ce sens :

Le client est au centre de nos actions.

Nos collaborateurs et collaboratrices constituent le capital le plus important de notre entreprise.

Nous mettons l'accent sur :

- un engagement dans un esprit positif et participatif
- une pratique de l'écoute, de la tolérance et de la solidarité
- la sécurité et la santé de notre personnel

Pour :

- donner une image positive de notre entreprise auprès de la clientèle
- offrir des transports fiables, confortables, écologiques et ponctuels à des prix compétitifs
- évoluer dans une ambiance agréable, dynamique et productive

La Charte nous invite à construire l'avenir ensemble en développant des synergies au sein de l'entreprise.

Il y a également le **Règlement du Système de gestion et de management de la Sécurité VMCV** pour nous préciser la politique de sécurité du personnel, (point 7.1 du règlement), je cite :

La Direction des VMCV, considérant les souffrances humaines, les coûts et les inconvénients engendrés par les accidents de tous genres et les maladies d'origine professionnelle, entretient une action permanente en vue d'en diminuer la probabilité et la gravité. Par cette action de prévention, la Direction a la volonté de satisfaire de manière optimale aux exigences morales, économiques et légales.

La responsabilité de la prévention des atteintes à la santé est en premier lieu individuelle ; au-delà de ce premier principe, elle est du ressort de la Direction, notamment pour l'application des mesures préventives et pour la formation.

La Direction veille à ce que les ressources en personnel et en matériel permettent d'atteindre cet objectif.

L'entreprise connaît les risques relatifs à la sécurité et au maintien de la santé de ses employés. Elle prend les mesures qui s'imposent dans le dessein de restreindre les risques.

Les événements consécutifs aux accidents sont analysés et font l'objet d'un retour d'expérience (REX), destiné à déterminer notamment les mesures correctives et préventives à mettre en oeuvre afin d'en éviter la répétition.

Introduction :

Quand je lis ce préambule, je me dis que cette entreprise est vraiment formidable. Je devrais être enchanté d'y travailler. Elle prend soin de ma santé, elle me choie et m'écoute.

A lire la presse, nous chauffeurs sommes mieux lotis, les crises du VMCV sont réglées, fini les eaux troubles, on a tourné la page ! les communes sont séduites et les partenaires enchantés. L'entreprise s'engage à mettre en place des conditions attractives pour attirer et garder les conducteurs car elle a enfin compris que c'est un point crucial pour sa survie.

On apprend que la société naviguait en eau trouble mais que maintenant les problèmes du passé sont vraiment finis, place à la clairvoyance ! Bref, je ne peux que m'épanouir dans ce monde si merveilleux des VMCV.

Place aux objectifs visionnaires et à la stratégie 2030, les VMCV décident d'orienter dorénavant leur stratégie avec des valeurs, à savoir : qualité, innovation, durabilité et éthique.

C'est la fête sur la Riviera et aux VMCV, apéritifs avec petits fours, photos pour la presse et pour marquer le coup, une immense fresque viendra garnir les portes du dépôts, on est content. Sortez tambours et trompettes, c'est la fête !

C'est curieux mais moi, je n'ai pas du tout l'impression de faire partie de la même entreprise. Pourtant j'y travaille depuis 5 ans. Je ne vois pas du tout mes conditions de travail s'améliorer bien au contraire. Ma réalité c'est que mon travail ruine ma santé et m'épuise. Je ne comprends plus rien au fonctionnement des VMCV, je ne sais plus qui décide quoi ni comment et avec quelles compétences. Régulièrement, je ne sais même plus qui la dirige et pour combien de temps.

Pourquoi, dans cette entreprise aussi bienveillante, suis-je aujourd'hui en burn-out, dans un état physique et psychologique d'épuisement ? Pourquoi ma famille me supplie-t-elle d'arrêter ce travail par peur que je finisse entre quatre planches avant ma retraite ?

Cette fois, la moutarde me monte vraiment au nez, je ne supporte plus ce qui apparaît à mes yeux comme une immense fourberie et tartuferie par voie de presse. Je ne supporte plus cette inconscience et irresponsabilité collective, cautionnée passivement par l'insouciance de tous les acteurs concernés. Je ne supporte plus cette incompétence à tous les étages que je ressens. Je ne supporte plus que seule l'image de marque des VMCV semble intéresser nos managers. Je ne supporte plus les exceptions de la région de la Riviera, où l'on ne fait jamais rien comme ailleurs, l'univers de l'absurdie.

Je vais aussi sortir les tambours et les trompettes mais ce ne va pas être pour fanfaronner, mais belle et bien pour en finir avec cette omerta et secouer vos consciences.

Les mots ont un sens !

Oyez, oyez bonnes gens..., acteurs directs et indirects des Services Publics de la Riviera

Réveillez-vous !

Arrêtez de faire semblant, stop à l'autocongratulation.
Finis la comédie, et regardez la réalité !

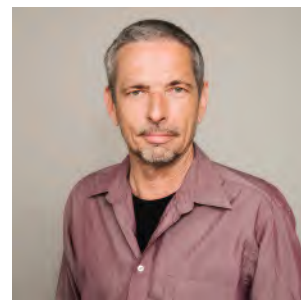
La crise est finie ?

Et si elle n'avait même pas encore commencé...

Qui suis-je ?

Bernard DECREY

Conducteur VMCV



J'ai 63 ans, j'ai fait un apprentissage d'agent de voyages. Après mon école de recrues où j'ai obtenu mon permis poids-lourds militaire, je l'ai fait valider au civil puis l'ai complété en obtenant un permis remorque. J'ai ensuite suivi une formation d'ambulancier au CHUV à Lausanne. J'ai obtenu mon brevet d'ambulancier en 1986.

J'ai travaillé une dizaine d'années comme ambulancier dans des services d'urgence. Ma progression fût fulgurante, devenant chef d'équipes puis directeur en 1987 du plus grand centre de secours et d'ambulances privées à Lausanne (50 employés/12 ambulances).

Dans cette fonction, j'ai dirigé l'organisation des gardes sanitaires de grandes manifestations lausannoises, notamment au Stade de la Pontaise. Michael Jackson en 1988, Pink Floyd en 1989 et Tina Turner en 1990. Coordination de tous les intervenants (staff de plus de 400 personnes), organisateur, autorités politiques et santé publique, police, pompiers, Rega, CHUV, médecins et infirmiers de soins intensifs, ambulanciers et samaritains.

J'ai beaucoup d'expérience dans l'organisation de grands événements, soit pour assouvir mes passions (Festival Hot Point à Lausanne), soit pour le compte de grandes sociétés et de multinationales en Suisse et en Europe.

J'ai développé pour le compte des autocaristes une panoplie d'offres de voyages par cars en Suisse et en Europe pour les jeunes afin de rajeunir la clientèle de ce secteur. En ce qui concerne la conduite, j'ai dépassé probablement le cap du million de kilomètres au volant de camions, de trains routiers, d'autocars et de trolleybus.

Mon parcours professionnel riche et atypique m'a développé un sens particulièrement aigu des aspects sécuritaires et une profonde conscience du sens des responsabilités.

Je suis organisé, fiable, précis, exigeant, minutieux, rigoureux, prudent et très entreprenant.

Ma force : le bon sens et l'art de s'entourer de personnes compétentes. J'aime le travail bien fait, le respect des règles, le service public et le service à la clientèle, le respect et l'honnêteté, notamment intellectuelle.

J'ai principalement travaillé en indépendant ou sur mandat. J'ai de la peine à travailler aux ordres d'un patron si je ne cautionne pas les objectifs de l'entreprise et n'en approuve pas le sens.

On apprécie mes capacités analytiques, ma vision holistique et mon esprit de synthèse.

Historique :

Les problèmes de la santé des chauffeurs de bus urbains ne sont de loin pas nouveaux, 13 ans que la sonnette d'alarme est enclenchée !

Un constat effarant !

En 2010, le Syndicat du personnel des transports SEV **tire la sonnette d'alarme** constatant que les questions de santé au travail étaient trop souvent délaissées faute de temps et de moyens.

Ils lancèrent l'ambitieux projet de dresser plus qu'une simple état des lieux de la santé des chauffeurs de bus. Cette enquête a permis de lancer différentes campagnes syndicales telles que « 10 heures ça suffit ! » pour améliorer la durée des journées de travail et « des WC pas des buissons » pour **exiger un accès aux WC**.

En 2018, la même enquête est à nouveau réalisée et dresse à nouveau un bilan sombre et inquiétant de la profession. On peut en lire un résumé dans l'article de 24 Heures du 2 mars 2019.

l'état de santé des chauffeurs de bus est inquiétant. Malades, stressés, agressés, les conducteurs de bus se disent malmenés par un travail de plus en plus pénible.

Dans un intervalle de 8 ans, les conditions se péjorent.

A la question « Prenez-vous le volant en étant toujours en pleine possession de vos moyens ? » Un tiers des sondés répond que... non ! Un pourcentage qui frise le code. 51% des conducteurs souffrent de stress au travail, 50% souffrent de troubles du sommeil, 34% de troubles de l'appétit et de la digestion. Les causes : agressivité des usagers 55%, retard sur l'horaire 80%. Avec les horaires irréguliers, les repas pris à n'importe quelle heure et la pression sur les cadences, oui le climat général empire.

En 2023, nouvelle enquête menée par le centre universitaire Unisanté et les syndicats SEV, syndicom et sep. On continue désespérément d'alarmer !

Les professionnels de la conduite sont quasi **tous atteints dans leur santé** et souffrent de plusieurs maux : douleurs musculaires, fatigue ou trouble du sommeil.

Les fréquences des accidents sont en hausse.

Il est temps d'agir pour rendre les conducteurs moins malades !

Selon ces enquêtes, seuls 3,9% des conducteurs de bus n'ont aucun problème de santé. En moyenne, chaque conducteur déclare souffrir de quatre problèmes de santé. Ce n'est pas seulement la santé des conducteurs qui est en jeu, mais aussi la sécurité des usagers. Près d'un tiers des conducteurs ne se sentent pas toujours en pleine possession de leurs moyens en prenant le volant. Fatigue et mal de tête ont un effet sur la fréquence des accidents, en hausse en 2018 et 2022. Les longues périodes sans toilettes sont la 3ème source de pénibilité.

Le comportement des cyclistes et l'agressivité des autres usagers de la route arrivent respectivement à la deuxième et quatrième place des griefs. La cohabitation avec les vélos et les trottinettes est difficile.

2022 Etude Elsevier : Expositions professionnelles et santé des conducteurs :
Quelles spécificités pour les chauffeurs de bus urbains ?

Une prévalence supérieure d'atteintes du rachis cervical ainsi que de troubles d'ordre psychologique est mise en évidence chez les chauffeurs de bus urbains comparativement aux trois autres métiers de la conduite étudiés.

Le métier de chauffeur de bus urbains offre une faible latitude décisionnelle ainsi qu'une pression psychologique importante en lien avec les impératifs horaires et le contact avec le public. Ces constatations pourraient expliquer les atteintes à l'état de santé des chauffeurs de bus urbains retrouvées dans cette étude.

Avant-propos :

Je suis rentré dans l'entreprise VMCV avant sa grande métamorphose. En 5 ans, le chemin parcouru est impressionnant. On peut vraiment parler d'une petite révolution technologique. Je suis fasciné par la complexité de toute cette organisation et impressionné par l'évolution que toute cette technologie amène.

Le problème dans cette entreprise... seul le matériel évolue !

Ce n'est pas une histoire de personnes mais une cause profondément systémique.

Dans cette entreprise, on ne sait plus vraiment qui est responsable de quoi, qui décide de quoi, on ne sait plus vraiment qui est compétent de quoi, on ne sait pas qui décide pour vous, en ignorant absolument tout de votre job.

J'aimerais être fier de cette entreprise et avoir la flamme, mais ce n'est ni le vernis des beaux bus partenaires, ni la sucette en chocolat que vous nous avez offerte en guise de remerciement de fin d'année, qui va l'animer.

En réalité j'ai honte des VMCV et ça me désole. Quand je lis les alarmes qui sont lancées depuis 13 ans sur le constat effarant de l'état de la santé des chauffeurs et le mien, je m'interroge !

Examinons ensemble la prise de conscience des VMCV et leurs performances durant ces longues années, pour remédier à ces problèmes récurrents et à leurs conséquences si dévastatrices.

Il s'agit ici de 97% de mes collègues et de moi, qui sommes atteints dans notre santé, plus ou moins gravement.

Ici c'est sûr, le travail n'est pas du tout bon pour la santé, Je pense avec certitude que les VMCV ne se préoccupe pas une seconde à la mienne !

Mon propos ici n'est pas de porter grief aux VMCV ni de me contenter d'un « y'a qu'à, faut qu'on ». Je pense qu'il est urgent de prendre conscience des nombreux et graves dysfonctionnements de l'entreprise. D'y faire enfin face, et d'apporter de réelles solutions sans attendre. Je suis déterminé à le faire comprendre.

Avant qu'il ne soit trop tard, avant que l'accident (prévisible pourtant par tous) ne survienne.

La prochaine fois, la responsabilité du conducteur risque bel et bien de n'être plus la seule à être engagée.

**Il y a le feu dans la maison...
vous regardez ailleurs et paradez !**

Problème récurrent n° 1 :

Les WC

**Le problème des WC est extrêmement important.
Il constitue une priorité absolue.**

Une priorité absolue de sécurité car le taux d'hydratation des conducteurs dépend directement de l'accès possible ou non aux WC.

C'est aussi simple que ça, si vous ne pouvez pas vous soulager, vous évitez de boire.

Du taux d'hydratation de votre chauffeur dépend votre sécurité.

Si vous ne buvez pas, la déshydratation est très rapide, pas seulement en période estivale.

La majorité des chauffeurs conduit en état de déshydratation.

Dans un manuel entré en vigueur le 1er août 2023, on lit en point 7 :

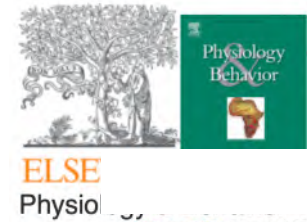
Depuis longtemps, les VMCV mettent tout en œuvre pour que le personnel de conduite ait accès aux WC sur leur lieu de travail. **Nous sommes pleinement conscients de l'importance de disposer de WC aux terminus des lignes ou du moins à l'un des deux terminus**, néanmoins il est important de souligner que n'étant pas propriétaire des terrains nous sommes tributaires des communes ou des accords avec des privés pour que nos collaborateurs puissent y avoir accès sans contrepartie.

Alors, vraiment pleinement conscient de l'importance ?

Intéressons-nous aux conséquences

de conduire en étant déshydraté.

Le but de la présente étude était d'examiner l'effet d'une légère hypohydratation sur les performances lors d'une tâche de conduite prolongée et monotone.



Volume 147, 1 August 2015, Pages 313-318

Les participants sont arrivés au laboratoire le matin après une nuit de jeûne.

Une heure après un petit-déjeuner standard, une tâche de simulation de conduite de 120 minutes a commencé.

(Pour information, les chauffeurs VMCV peuvent effectuer jusqu'à 540 minutes de conduite effective par jour)

Conclusions

Les résultats de la présente étude suggèrent qu'une légère hypohydratation produit **une augmentation significative des erreurs de conduite** mineures lors d'une conduite prolongée et monotone, par rapport à celle observée lors de l'exécution de la même tâche dans un état hydraté. **L'ampleur de la diminution signalée était similaire à celle observée suite à l'ingestion d'une boisson alcoolisée entraînant un taux d'alcoolémie d'environ 0,08 %**

L'hypohydratation entraîne une réduction du volume sanguin circulant, une réduction du volume systolique et une fréquence cardiaque élevée à une intensité d'exercice donnée. Il existe également des preuves d'**effets directs de l'hypohydratation sur le système nerveux central**, qui pourraient contribuer aux changements observés à la fois dans l'humeur et dans la fonction cognitive.

Bien que les données quantifiant les pratiques d'hydratation des conducteurs réguliers soient rares, lorsque l'état d'hydratation a été évalué dans divers contextes de travail, **une proportion importante d'employés se présentent au travail présentant des signes de déshydratation**

Des facteurs tels qu'un accès libre limité aux liquides et le désir d'éviter les arrêts pour aller aux toilettes signifient que les conducteurs peuvent s'exposer à un plus grand risque de déshydratation.

Le niveau de déshydratation induit dans la présente étude était léger et pouvait facilement être reproduit par des personnes ayant un accès limité aux liquides au cours d'une journée de travail bien remplie.

Il faudrait peut-être également s'efforcer d'encourager les pratiques d'hydratation appropriées chez les conducteurs.

LES DIFFÉRENTS SYMPTÔMES DE LA DÉSHYDRATATION

Une petite perte d'eau de 1,5% peut occasionner des signes, notamment :

- Maux de tête, délire, confusion
- Fatigue ou asthénie
- Vertige, faiblesse, étourdissement
- Bouche sèche et/ou toux sèche
- Fréquence cardiaque élevée, mais pression artérielle basse
- Perte d'appétit
- Peau rougie, pieds enflés
- Crampes musculaires
- Intolérance à la chaleur ou frisson
- Constipation

Être chroniquement en état de légère déshydratation peut entraîner plusieurs risques pour la santé.

Voici quelques-uns d'entre eux :

Diminution des performances physiques et mentales : La déshydratation peut entraîner une baisse de l'énergie, de la concentration et des capacités cognitives. Cela peut affecter votre productivité et votre bien-être général.

Problèmes rénaux : Une hydratation insuffisante peut augmenter le risque de formation de calculs rénaux et de dysfonctionnement rénal. Les reins ont besoin d'une quantité adéquate d'eau pour filtrer les déchets et maintenir l'équilibre électrolytique du corps.

Problèmes digestifs : La déshydratation peut entraîner une constipation, car l'eau est essentielle pour ramollir les selles et faciliter leur passage dans le système digestif. De plus, elle peut également augmenter le risque de reflux gastro-œsophagien et d'ulcères d'estomac.

Problèmes de peau : Une hydratation insuffisante peut rendre votre peau sèche, terne et sujette aux démangeaisons. Elle peut également aggraver les problèmes de peau existants, tels que l'eczéma et l'acné.

Problèmes cardiovasculaires : La déshydratation peut entraîner une diminution du volume sanguin, ce qui peut augmenter la tension artérielle et la fréquence cardiaque. Cela peut mettre une pression supplémentaire sur le cœur et augmenter le risque de problèmes cardiovasculaires.

Les besoins en hydratation peuvent varier en fonction de l'âge, l'activité physique, de l'environnement et de l'état de santé général.

1er août 2023 :

« Depuis longtemps, les VMCV mettent tout en œuvre pour que le personnel de conduite ait accès aux WC sur leur lieu de travail... »

Regardons comment avec leur pleine conscience, ils ont amélioré la situation en 13 ans.



Le service réseau élabore et tient à jour un document qui répertorie les WC publics sur le réseau VMCV. Celui-ci se trouve sur le serveur ainsi que sur l'intranet « Optimiso ». Nous vous remercions de vous y conformer.

En cas d'urgence, le collaborateur peut quitter son véhicule, pour autant qu'il se trouve à un arrêt officiel et respecte les exigences mentionnées par la loi. Vous devez immobiliser le véhicule selon l'art. 22 de l'OCR (manière d'immobiliser les véhicules) ainsi qu'en informer le CE et les clients avant de quitter le véhicule.

« Nous vous rappelons qu'il est strictement interdit d'uriner dans les lieux publics non-affectés à cet usage, notamment aux abords des arrêts de bus. Ceci est intolérable et nuit à l'image du VMCV ».

Ordonnance 3 relative à la loi sur le travail
Article 32

Point 1 : Les travailleurs doivent disposer d'un nombre suffisant de toilettes.

Point 4 : Les toilettes publique ou accessibles au public ne doivent pas servir pour le personnel.

Qu'en est-il des WC aux terminus des lignes ou du moins à l'un des deux terminus ?

2010 : **Un seul WC** privé aux VMCV pour tout le réseau, au terminus Vevey funiculaire.

2020 : On construit un nouveau terminus à Rennaz pour la prolongation de la ligne 201, desservi non seulement par le VMCV, mais aussi par les TPC et les Cars postaux, avec un grand giratoire, trottoir abaissé et des abris pour les clients, Tout est prévu sauf... un WC pour les conducteurs !

2021 : Les WC particulièrement utiles qui existaient dans la Gare de Blonay (ligne 207 et 208) disparaissent lors de la construction d'un locatif.

2023 : Toujours **un seul WC** privé aux VMCV pour tout le réseau, au terminus Vevey funiculaire.

À l'heure où nous voyons avec un immense bonheur, de plus en plus de collègues conductrices rejoindre nos rangs, en 13 ans, c'est tout ce que les VMCV sont capable de proposer ?

Sans parler même de la vulgarité de la communication en général, et de celle de l'illustration en particulier, les VMCV semblent ne se soucier à l'évidence et en premier lieu, qu'à son image de marque. Qu'est-ce qui est intolérable ? Le conducteur qui urine discrètement dans un buisson pour se soulager ou l'entreprise qui ne lui donne aucune possibilité de faire autrement ?

Que dire aussi sur le protocole à suivre « urgence pipi ». De l'atteinte invraisemblable et grave de l'intimité et de la dignité du conducteur qui, doit non seulement annoncer à son entreprise mais également à tous les passagers, « je dois aller uriner ! » et informer les usagers, qu'ils vont perdre minimum 5 minutes de leur si précieux temps.

Si je veux m'hydrater convenablement, je devrais boire plus de 2 litres d'eau par jour, surtout en période de canicule. A mon âge en tous les cas, une telle consommation m'oblige à me soulager de 6 à 8 fois par jour, c'est physiologique. Ai-je vraiment envie que 100 à 200 personnes de la Riviera sachent quand je vais uriner et d'imposer plus de 30 minutes de retard cumulé aux usagers ?

Que penser de la performance pitoyable des VMCV en 13 ans, à trouver des solutions à un problème aussi récurrent que fondamental, affectant directement le bien être du personnel et la sécurité des usagers ?

**Que penser de cette performance nullissime et,
qu'est-ce qu'elle nous révèle à l'évidence ?**

Personne ne demande la lune

il ne s'agit pas de devoir construire des dizaines de WC, on peut s'accommoder de certains WC publics si un service est mis en place pour les entretenir.

Que faudrait-il décider pour remédier rapidement à ce problème,

apparemment si insoluble, afin d'apporter dans un bref délai les 80 % de la solution ?

Par ordre de priorité :

- 1/ La construction d'une cabine WC à l'arrêt Chailly P+R stratégiquement super bien situé. Un WC apporterait déjà une solution pour 3 lignes problématiques (ligne 204 - 207 - 208). Tout est déjà sur place, amenée d'eau, évacuation des eaux sales et électricité. En effet, sur ce parking relais, tous les camping-cars de passage peuvent vider leurs toilettes à côté des arrêts VMCV.
Depuis une éternité on le demande ! Il devrait être construit demain matin.
- 2/ Corriger l'inacceptable lacune de l'inexistence d'un WC au terminus de Rennaz. Aujourd'hui, il n'est plus pardonnable qu'une telle infrastructure manque dans l'élaboration d'un nouveau terminus, de plus desservi par trois lignes et par trois compagnies.
- 3/ Réserver à un usage unique des conducteurs VMCV, TPC et Cars postaux, l'un des deux WC publics de la Gare de Villeneuve, WC continuellement hors d'usage pour cause de vandalisme (ligne 210).
- 4/ Construction d'une cabine WC au terminus de Pra à Vevey (ligne 202)
- 5/ Construction d'une cabine WC au terminus de la gare de Bossonnens (ligne 216)
- 6/ Mettre un système de boîte à clef à l'arrêt Tour de Peilz centre (lignes 201 - 203 - 207) pour nous permettre d'accéder au WC de l'administration communale, que l'on utilise en journée, mais qui est inaccessible en soirée ou durant le week-end.

En résumé, pour résoudre presque globalement ce problème crucial, il faut réparer une lacune coupable, construire trois WC supplémentaires et organiser l'accès à deux autres déjà existants.

Est-ce un objectif vraiment hors de portée des VMCV et des Communes si prestigieuses de la Riviera ?

Problème récurrent n° 2 :

Le stress au travail

Que peut-on lire dans les différentes études du bilan sombre de la profession :

51 % des conducteurs souffrent de stress dans leur activité

(Selon le Job Stress Index 2018, c'est deux fois plus que la moyenne nationale)

80% donnent comme principale cause de leur stress la pression engendrée par les retards sur l'horaire

Quels sont les symptômes dus à un état de stress chronique au travail ?

Ces divers symptômes apparaissent en quelques semaines !

- **Symptômes physiques** : douleurs (coliques, maux de tête, douleurs musculaires, articulaires, etc.), troubles du sommeil, de l'appétit et de la digestion, sensations d'essoufflement ou d'oppression, sueurs inhabituelles...
- **Symptômes émotionnels** : sensibilité et nervosité accrues, crises de larmes, angoisse, excitation, tristesse, sensation de mal-être...
- **Symptômes intellectuels** : perturbation de la concentration entraînant des erreurs et des oublis, difficultés à prendre des initiatives ou des décisions...

Quelles sont les conséquences du stress à long terme ?

Lorsque **le stress perdure** et qu'aucune mesure n'a été prise pour le diminuer au quotidien, il peut entraîner de véritables problèmes de santé qui dépendent des prédispositions et des antécédents de chacun. Même si le stress ne peut pas expliquer exclusivement la survenue d'une maladie, il y contribue de façon certaine pour :

- certaines maladies digestives comme la colopathie, les gastrites ou les ulcères gastroduodénaux
- certains troubles cardio-vasculaires comme les palpitations, l'hypertension artérielle, l'angine de poitrine ou même l'infarctus du myocarde
- certaines maladies dermatologiques comme l'eczéma, le psoriasis, la chute des cheveux, ou les démangeaisons
- certaines infections à répétition comme l'herpès
- certains troubles gynécologiques comme le retard ou l'absence de règles.

Même si son rôle dans la survenue de certains cancers n'est pas toujours prouvé, il peut y contribuer, comme pour certaines maladies auto-immunes (fibromyalgie, polyarthrite rhumatoïde...).

Quel est le réel danger d'une conduite sous stress, aggravé d'un état de déshydratation ?

Les dangers supplémentaires sont vraiment réels, votre sécurité sur la route n'est plus assurée.

Voici quelques-uns des risques auxquels on est vite confronté :

Diminution de la vigilance : Le stress permanent et la déshydratation peuvent tous deux entraîner une diminution de la vigilance et de l'attention. Cela peut rendre plus difficile la détection des dangers potentiels sur la route, tels que les autres véhicules, les piétons ou les obstacles.

Altération des capacités cognitives : Le stress et la déshydratation peuvent affecter vos capacités cognitives, y compris la concentration, la mémoire et la prise de décision. Cela peut entraîner des erreurs de jugement, des réactions plus lentes et une difficulté à évaluer correctement les situations de conduite.

Fatigue accrue : Le stress permanent et la déshydratation peuvent contribuer à une fatigue accrue. La fatigue au volant est extrêmement dangereuse, car elle peut entraîner des micro-sommeils, une diminution de la réactivité et une augmentation du risque d'accident.

Augmentation de l'irritabilité : Le stress et la déshydratation peuvent également augmenter votre niveau d'irritabilité et de frustration. Cela peut affecter votre comportement sur la route, vous rendant plus susceptible d'adopter une conduite agressive ou impulsive, ce qui augmente le risque d'accident.

Il est essentiel de prendre soin de son bien-être physique et mental pour conduire.
Il en dépend votre sécurité et celles des autres usagers de la route.

Il est du devoir absolu d'un service de transports publics professionnel de personnes, de prendre toutes les dispositions nécessaires, afin de s'assurer de la bonne forme des conducteurs dans leur activité, et ainsi garantir la sécurité des usagers.

On sait déjà que tous les voyants d'alarme concernant l'hydratation sont dans le rouge.

On sait depuis plusieurs années maintenant par les statistiques, que mes collègues et moi, conducteurs, sommes en souffrance de stress **(51%)**.

80% d'entre eux déclarent qu'elle est causée par la pression engendrée par les retards sur l'horaire.

Les VMCV, se préoccupe t'il vraiment du stress de ses conducteurs dans l'accomplissement de leurs activités ?

Les cadences et les horaires ont-ils été adaptés aux circonstances ?

Prenons l'exemple d'un service actuel :

**Un dimanche d'août 2023, vacances scolaires
Ligne de trolleybus 201, Rennaz - Vevey funiculaire
En forte affluence de passagers et d'usagers de la voie publique**

La ligne urbaine 201 est l'une des plus fréquentée de tous les transports publics en Suisse.

Elle traverse les localités de Rennaz-Villeneuve-Montreux-Clarens-La Tour de Peilz-Vevey.

Son parcours dessert toute la Riviera, une **région à forte affluence**, notamment touristique. Le dimanche, la **chaussée est envahie** par des vélos de toutes sortes, parfois avec des remorques, par des trottinettes et autres véhicules motorisés.

Tout le monde est de sortie : les familles, les jeunes, les touristes, les personnes âgées et les zombies qui suivent ou parlent à leurs smartphones.

Les personnes habitants la région le vivent, elles sont souvent impactées par l'engorgement de ce secteur, particulièrement lors du trafic reporté, quand un accident bloque l'autoroute A9.

Regardons maintenant ma journée de travail de ce dimanche avec le service voiture 702.

J'ai imprimé la totalité de ce tour de service pour que le lecteur, puisse bien se rendre compte de la tâche demandée aux conducteurs, afin de bien la visualiser.

03h15	Réveil
04h15	Départ de mon domicile à Crissier pour Clarens 35 kilomètres
05h01	Prise de service à Clarens et préparation du véhicule
05h11	Départ du dépôt de Clarens.

Course **1701** **COM**

Ligne **201** 05:13 **Clarens, centre** – 05:37 **Rennaz, village**

Afficher le parcours de la course

Code girouette : **10** 201 RENNAZ VILLAGE

05:13	Clarens, centre	
05:14	Clarens, Gambetta	Quai B
05:14	Clarens, rue du Port	
05:15	Montreux, Vernex	
05:16	Montreux, Centre des Congrès	
05:17	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai D
05:18	Montreux, débarcadère	
05:19	Montreux, Marché	
05:20	Montreux, casino	
05:21	Montreux, Bon-Port	
05:22	Territet, av. Riviera	
05:23	Territet, gare	
05:24	Territet, L'Eaudine	
05:25	Veytaux, Bonivard	
05:26	Veytaux, gare	
05:27	Veytaux, château de Chillon	
05:28	Veytaux, Grandchamp	
05:29	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
05:30	Villeneuve VD, La Plage	
05:31	Villeneuve VD, gare	Quai E
05:32	Villeneuve VD, Eau-Froide	
05:33	Noville, Les Saviez	
05:34	Noville, La Mounie	
05:35	Noville, Pré des Fourches	
05:36	Rennaz, hôpital	
05:37	Rennaz, village	

Course **1704** **COM**

Ligne **201** 05:39 **Rennaz, village** – 06:21 **Vevey, funiculaire**

Afficher le parcours de la course

Code girouette : **11** 201 VEEVEY FUNI

05:39	Rennaz, village	
05:40	Rennaz, hôpital	
05:41	Noville, Pré des Fourches	
05:42	Noville, La Mounie	
05:42	Noville, Les Saviez	
05:43	Villeneuve VD, Eau-Froide	
05:45	Villeneuve VD, gare	Quai D
05:46	Villeneuve VD, La Plage	
05:47	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
05:47	Veytaux, Grandchamp	
05:48	Veytaux, château de Chillon	
05:49	Veytaux, gare	
05:50	Veytaux, Bonivard	
05:51	Territet, L'Eaudine	
05:52	Territet, gare	
05:53	Territet, av. Riviera	
05:54	Montreux, Bon-Port	
05:55	Montreux, casino	
05:56	Montreux, Marché	
05:57	Montreux, débarcadère	
05:58	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai C
05:59	Montreux, Centre des Congrès	
06:00	Montreux, Vernex	
06:01	Clarens, rue du Port	
06:02	Clarens, Gambetta	Quai C
06:03	Clarens, centre	
06:04	Clarens, dépôt VMCV	Quai B
06:05	Clarens, Basset	
06:05	Clarens, St-Georges	

06:06	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
06:07	La Tour-de-Peilz, Burier	
06:08	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
06:09	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
06:10	La Tour-de-Peilz, La Becque	
06:11	La Tour-de-Peilz, Baumes	
06:12	La Tour-de-Peilz, centre	Quai A
06:13	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai B
06:14	Vevey, Clara-Haskil	
06:15	Vevey, Ste-Claire	
06:16	Vevey, Cour-au-Chantre	
06:17	Vevey, Ronjat	
06:18	Vevey, gare	Quai B
06:19	Vevey, L'Union	
06:20	Vevey, Bergère	
06:21	Vevey, funiculaire	Quai A

Course 1711 COM		
Ligne 201 06:30 Vevey, funiculaire – 07:12 Rennaz, village		
Afficher le parcours de la course		
06:30	Vevey, funiculaire	Quai A Code girouette : 10 201 RENNANZ VILLAGE
06:31	Vevey, Bergère	
06:32	Vevey, L'Union	
06:33	Vevey, gare	Quai A
06:34	Vevey, Ronjat	
06:35	Vevey, Hôtel de Ville	
06:36	Vevey, Clara-Haskil	
06:37	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai A
06:39	La Tour-de-Peilz, centre	Quai C
06:40	La Tour-de-Peilz, Baumes	
06:40	La Tour-de-Peilz, La Becque	
06:41	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
06:42	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
06:43	La Tour-de-Peilz, Burier	
06:44	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
06:45	Clarens, St-Georges	
06:46	Clarens, Basset	
06:47	Clarens, dépôt VMCV	Quai A
06:48	Clarens, centre	
06:49	Clarens, Gambetta	Quai B
06:49	Clarens, rue du Port	
06:50	Montreux, Vernex	
06:51	Montreux, Centre des Congrès	
06:52	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai D
06:53	Montreux, débarcadère	
06:54	Montreux, Marché	
06:55	Montreux, casino	
06:56	Montreux, Bon-Port	
06:57	Territet, av. Riviera	
06:58	Territet, gare	
06:59	Territet, L'Eaudine	
07:00	Veytaux, Bonivard	
07:01	Veytaux, gare	
07:02	Veytaux, château de Chillon	
07:03	Veytaux, Grandchamp	
07:04	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
07:05	Villeneuve VD, La Plage	
07:06	Villeneuve VD, gare	Quai E
07:07	Villeneuve VD, Eau-Froide	
07:08	Noville, Les Saviez	
07:09	Noville, La Mounie	

07:10	Noville, Pré des Fourches	
07:11	Rennaz, hôpital	
07:12	Rennaz, village	
Course 1714 COM		
Ligne 201 07:13 Rennaz, village – 08:01 Vevey, funiculaire		
Afficher le parcours de la course		
07:13	Rennaz, village	Code girouette : 11 201 VEVEY FUNI
07:14	Rennaz, hôpital	
07:20		
07:21	Noville, Pré des Fourches	
07:22	Noville, La Mounie	
07:22	Noville, Les Saviez	
07:23	Villeneuve VD, Eau-Froide	
07:25	Villeneuve VD, gare	Quai D
07:26	Villeneuve VD, La Plage	
07:27	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
07:27	Veytaux, Grandchamp	
07:28	Veytaux, château de Chillon	
07:29	Veytaux, gare	
07:30	Veytaux, Bonivard	
07:31	Territet, L'Eaudine	
07:32	Territet, gare	
07:33	Territet, av. Riviera	
07:34	Montreux, Bon-Port	
07:35	Montreux, casino	
07:36	Montreux, Marché	
07:37	Montreux, débarcadère	
07:38	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai C
07:39	Montreux, Centre des Congrès	
07:40	Montreux, Vernex	
07:41	Clarens, rue du Port	
07:42	Clarens, Gambetta	Quai C
07:43	Clarens, centre	
07:44	Clarens, dépôt VMCV	Quai B
07:45	Clarens, Basset	
07:45	Clarens, St-Georges	
07:46	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
07:47	La Tour-de-Peilz, Burier	
07:48	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
07:49	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
07:50	La Tour-de-Peilz, La Becque	
07:51	La Tour-de-Peilz, Baumes	
07:52	La Tour-de-Peilz, centre	Quai A
07:53	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai B
07:54	Vevey, Clara-Haskil	
07:55	Vevey, Ste-Claire	
07:56	Vevey, Cour-au-Chantre	
07:57	Vevey, Ronjat	
07:58	Vevey, gare	Quai B
07:59	Vevey, L'Union	
08:00	Vevey, Bergère	
08:01	Vevey, funiculaire	Quai A
Course 1721 COM		
Ligne 201 08:10 Vevey, funiculaire – 08:52 Rennaz, village		
Afficher le parcours de la course		
08:10	Vevey, funiculaire	Quai A Code girouette : 10 201 RENNANZ VILLAGE
08:11	Vevey, Bergère	
08:12	Vevey, L'Union	
08:13	Vevey, gare	Quai A
08:14	Vevey, Ronjat	

08:15	Vevey, Hôtel de Ville	
08:16	Vevey, Clara-Haskil	
08:17	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai A
08:19	La Tour-de-Peilz, centre	Quai C
08:20	La Tour-de-Peilz, Baumes	
08:20	La Tour-de-Peilz, La Becque	
08:21	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
08:22	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
08:23	La Tour-de-Peilz, Burier	
08:24	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
08:25	Clarens, St-Georges	
08:26	Clarens, Basset	
08:27	Clarens, dépôt VMCV	Quai A
08:28	Clarens, centre	
08:29	Clarens, Gambetta	Quai B
08:29	Clarens, rue du Port	
08:30	Montreux, Vernex	
08:31	Montreux, Centre des Congrès	
08:32	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai D
08:33	Montreux, débarcadère	
08:34	Montreux, Marché	
08:35	Montreux, casino	
08:36	Montreux, Bon-Port	
08:37	Territet, av. Riviera	
08:38	Territet, gare	
08:39	Territet, L'Eaudine	
08:40	Veytaux, Bonivard	
08:41	Veytaux, gare	
08:42	Veytaux, château de Chillon	
08:43	Veytaux, Grandchamp	
08:44	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
08:45	Villeneuve VD, La Plage	
08:46	Villeneuve VD, gare	Quai E
08:47	Villeneuve VD, Eau-Froide	
08:48	Noville, Les Saviez	
08:49	Noville, La Mounie	
08:50	Noville, Pré des Fourches	
08:51	Rennaz, hôpital	
08:52	Rennaz, village	
Course 1724 COM		
Ligne 201 08:53 Rennaz, village – 09:24 Clarens, dépôt VMCV		
Afficher le parcours de la course		
08:53	Rennaz, village	Code girouette : 11 201 VEVEY FUNI
08:54	Rennaz, hôpital	
09:01	Noville, Pré des Fourches	
09:02	Noville, La Mounie	
09:02	Noville, Les Saviez	
09:03	Villeneuve VD, Eau-Froide	
09:05	Villeneuve VD, gare	Quai D
09:06	Villeneuve VD, La Plage	
09:07	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
09:07	Veytaux, Grandchamp	
09:08	Veytaux, château de Chillon	
09:09	Veytaux, gare	
09:10	Veytaux, Bonivard	
09:11	Territet, L'Eaudine	
09:12	Territet, gare	
09:15	Montreux, casino	
09:16	Montreux, Marché	

09:17	Montreux, débarcadère	
09:18	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai C
09:19	Montreux, Centre des Congrès	
09:20	Montreux, Vernex	
09:21	Clarens, rue du Port	
09:22	Clarens, Gambetta	Quai C
09:23	Clarens, centre	
09:24	Clarens, dépôt VMCV	Quai B
Relevé par le tour 719 à 09:24		
09:24	Clarens, dépôt VMCV	
09:25	Clarens, Dépôt Clarens	Déplacement à pied ?
09:25	Clarens, Dépôt Clarens	
10:03	Clarens, Dépôt Clarens	Pause ?

À 09h25 intervient ma première pause.

Debout depuis mon réveil : 6h10

Conduite effective : 4h13

+ 30 mn (déplacement du domicile)

J'ai déjà desservi : 232 arrêts

Cadence : un arrêt par minute

Pause : 38 minutes

et.... c'est reparti...

Course 1067 COM		
Ligne 201 10:40 Vevey, funiculaire – 11:27 Rennaz, village		
Afficher le parcours de la course		
10:40	Vevey, funiculaire	Quai A Code girouette : (10) 201 RENNANZ VILLAGE
10:41	Vevey, Bergère	
10:42	Vevey, L'Union	
10:44	Vevey, gare	Quai A
10:45	Vevey, Ronjat	
10:46	Vevey, Hôtel de Ville	
10:47	Vevey, Clara-Haskil	
10:48	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai A
10:50	La Tour-de-Peilz, centre	Quai C
10:51	La Tour-de-Peilz, Baumes	
10:52	La Tour-de-Peilz, La Becque	
10:53	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
10:54	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
10:55	La Tour-de-Peilz, Burier	
10:56	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
10:57	Clarens, St-Georges	
10:58	Clarens, Basset	
10:59		
11:00	Clarens, dépôt VMCV	Quai A
11:01	Clarens, centre	

11:02	Clarens, Gambetta	Quai B
11:03	Clarens, rue du Port	
11:04	Montreux, Vernex	
11:05	Montreux, Centre des Congrès	
11:06	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai D
11:07	Montreux, débarcadère	
11:08	Montreux, Marché	
11:09	Montreux, casino	
11:10	Montreux, Bon-Port	
11:11	Territet, av. Riviera	
11:12	Territet, gare	
11:13	Territet, L'Eaudine	
11:14	Veytaux, Bonivard	
11:15	Veytaux, gare	
11:16	Veytaux, château de Chillon	
11:17	Veytaux, Grandchamp	
11:18	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
11:19	Villeneuve VD, La Plage	
11:20	Villeneuve VD, gare	Quai E
11:21	Villeneuve VD, Eau-Froide	
11:22	Noville, Les Saviez	
11:23	Noville, La Mounie	
11:24	Noville, Pré des Fourches	
11:26	Rennaz, hôpital	
11:27	Rennaz, village	
Course 1082 COM		
Ligne 201 11:28 Rennaz, village – 12:21 Vevey, funiculaire		
Afficher le parcours de la course		
11:28	Rennaz, village	Code girouette : 11 201 VEEVEY FUNI
11:29	Rennaz, hôpital	
11:35		
11:36	Noville, Pré des Fourches	
11:37	Noville, La Mounie	
11:37	Noville, Les Saviez	
11:38	Villeneuve VD, Eau-Froide	
11:41	Villeneuve VD, gare	Quai D
11:42	Villeneuve VD, La Plage	
11:43	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
11:44	Veytaux, Grandchamp	
11:45	Veytaux, château de Chillon	
11:46	Veytaux, gare	
11:47	Veytaux, Bonivard	
11:48	Territet, L'Eaudine	
11:49	Territet, gare	
11:50	Territet, av. Riviera	
11:51	Montreux, Bon-Port	
11:52	Montreux, casino	
11:53	Montreux, Marché	
11:54	Montreux, débarcadère	
11:55	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai C
11:56	Montreux, Centre des Congrès	
11:57	Montreux, Vernex	
11:58	Clarens, rue du Port	
11:59	Clarens, Gambetta	Quai C
12:00	Clarens, centre	
12:01	Clarens, dépôt VMCV	Quai B
12:02		
12:03	Clarens, Basset	
12:04	Clarens, St-Georges	
12:05	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
12:06	La Tour-de-Peilz, Burier	

12:07	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
12:08	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
12:09	La Tour-de-Peilz, La Becque	
12:10	La Tour-de-Peilz, Baumes	
12:11	La Tour-de-Peilz, centre	Quai A
12:12	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai B
12:13	Vevey, Clara-Haskil	
12:14	Vevey, Ste-Claire	
12:15	Vevey, Cour-au-Chantre	
12:16	Vevey, Ronjat	
12:17	Vevey, gare	Quai B
12:18	Vevey, L'Union	
12:19	Vevey, Bergère	
12:21	Vevey, funiculaire	Quai A

Course 1091 COM		
Ligne 201 12:40 Vevey, funiculaire – 13:27 Rennaz, village		
Afficher le parcours de la course		
12:40	Vevey, funiculaire	Quai A Code girouette : 10 201 RENNAZ VILLAGE
12:41	Vevey, Bergère	
12:42	Vevey, L'Union	
12:44	Vevey, gare	Quai A
12:45	Vevey, Ronjat	
12:46	Vevey, Hôtel de Ville	
12:47	Vevey, Clara-Haskil	
12:48	Vevey, Entre-Deux-Villes	Quai A
12:50	La Tour-de-Peilz, centre	Quai C
12:51	La Tour-de-Peilz, Baumes	
12:52	La Tour-de-Peilz, La Becque	
12:53	La Tour-de-Peilz, Portail-Blanc	
12:54	La Tour-de-Peilz, rte Chailly	
12:55	La Tour-de-Peilz, Burier	
12:56	La Tour-de-Peilz, Maladaire	
12:57	Clarens, St-Georges	
12:58	Clarens, Basset	
12:59	Clarens, dépôt VMCV	Quai A
13:00		
13:01	Clarens, centre	
13:02	Clarens, Gambetta	Quai B
13:03	Clarens, rue du Port	
13:04	Montreux, Vernex	
13:05	Montreux, Centre des Congrès	
13:06	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai D
13:07	Montreux, débarcadère	
13:08	Montreux, Marché	
13:09	Montreux, casino	
13:10	Montreux, Bon-Port	
13:11	Territet, av. Riviera	
13:12	Territet, gare	
13:13	Territet, L'Eaudine	
13:14	Veytaux, Bonivard	
13:15	Veytaux, gare	
13:16	Veytaux, château de Chillon	
13:17	Veytaux, Grandchamp	
13:18	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
13:19	Villeneuve VD, La Plage	
13:20	Villeneuve VD, gare	Quai E
13:21	Villeneuve VD, Eau-Froide	
13:22	Noville, Les Saviez	
13:23	Noville, La Mounie	
13:24	Noville, Pré des Fourches	
13:26	Rennaz, hôpital	

Course **1106** **COM**

Ligne **201** 13:28 Rennaz, village – 14:02 Clarens, dépôt VMCV

Afficher le parcours de la course

13:28	Rennaz, village	Code girouette : (11) 201 VEVEY FUNI
13:29	Rennaz, hôpital	
13:36		
13:37	Noville, Prê des Fourches	
13:38	Noville, La Mounie	
13:38	Noville, Les Saviez	
13:39	Villeneuve VD, Eau-Froide	
13:42	Villeneuve VD, gare	Quai D
13:43	Villeneuve VD, La Plage	
13:44	Villeneuve VD, Clos du Moulin	
13:45	Veytaux, Grandchamp	
13:46	Veytaux, château de Chillon	
13:47	Veytaux, gare	
13:48	Veytaux, Bonivard	
13:49	Territet, L'Eaudine	
13:50	Territet, gare	
13:51	Territet, av. Riviera	
13:52	Montreux, Bon-Port	
13:53	Montreux, casino	
13:54	Montreux, Marché	
13:55	Montreux, débarcadère	
13:56	Montreux, Escaliers de la Gare	Quai C
13:57	Montreux, Centre des Congrès	
13:58	Montreux, Vernex	
13:59	Clarens, rue du Port	
14:00	Clarens, Gambetta	Quai C
14:01	Clarens, centre	
14:02	Clarens, dépôt VMCV	Quai B
14:03		

Fin de service : 14h08

Debout depuis le réveil : 10h53

Pause totale: 38 minutes

Conduite effective : 8h14

+ 30 mn (déplacement du domicile)

Nombre d'arrêts desservis : 412

Cadence : un arrêt par minute.
50 arrêts / heure

Pour le premier quidam venu, il saute aux yeux que la cadence est infernale et que la durée des périodes de conduite effective, sous stress, beaucoup trop longue.

Bien sûr et fort heureusement, tous les tours de service ne sont pas aussi problématiques que le tour montré en exemple, mais il est symptomatique. Trop nombreux sont encore les tours qui posent vraiment problèmes.

La Direction affirme (*règlement VMCV du management de la sécurité point 7*) connaître les risques relatifs à la sécurité et au maintien de la santé des employés. Elle affirme aussi entretenir une action permanente pour diminuer la probabilité et la gravité des accidents en tout genre et les maladies professionnelles, elle nous informe qu'elle prend les mesures qui s'imposent pour restreindre les risques.

Cet emblématique exemple démontre de manière factuelle, que des missions sont attribuées aux conducteurs VMCV qui, bien que légales et respectant la législation des heures de conduite, dénotent néanmoins à mon avis d'une maltraitance certaine au travail, et reflètent des négligences graves au respect des règles élémentaires de sécurité.

Les VMCV affirme vouloir souhaiter être une entreprise à valeur humaine offrant un service d'excellence à la population, c'est raté !

Avec cet exemple, on comprend maintenant que l'atteinte grave et si préoccupante de la santé des conducteurs, si décriée par les syndicats depuis des années, n'est pas une fatale calamité. Elle est selon mon constat tout bonnement organisée et planifiée par nos managers dans une insouciance puérile.

Dans leur tour d'ivoire, les managers se sont complètement isolés de la base, du terrain, de ce qui constitue le corps du métier et le fondement même d'une entreprise de transports publics, les conducteurs. Ils n'ont jamais été à leur écoute ni à celle des syndicats.

Ils ont transformé leurs forces vives en de simples exécutants besogneux, les ont visiblement maltraités et relégués comme viennent-ensuite, sans aucune reconnaissance ni considération.

Ils ont parqué les conducteurs au fond dans l'arrière-cour, derrière le parc des bus !
Ils orchestrent et dirigent peut-être mais sont à mon avis totalement hors sol.

Comme beaucoup de chose aux VMCV, le plus désolant, c'est qu'on ne sait même pas vraiment pour quelles raisons au monde on impose au personnel roulant un tel rythme.

En période de forte crise énergétique, est-il logique et approprié de rouler « pied au plancher » les voyants de consommation bloqués dans le rouge ?

C'est une piste pourtant bien réelle, de possibles économies de carburant pour contribuer à une diminution de l'empreinte carbone.

Regardons maintenant les facteurs aggravant du stress des conducteurs.

Problème récurrent n° 3 :

Les pratiques incroyables en vigueur, exclusives et spécifiques de la Riviera vaudoise

3.1 Les arrêts sur demande

Un jour, on ne sait plus quand et par qui, une personne a décidé, que sur La Riviera, contrairement à ce qui est pratiqué dans toutes les autres villes suisses, on n'allait plus demander aux usagers de faire signe de la main au conducteur pour lui demander un arrêt.

On a trouvé plus logique de demander aux conducteurs de s'arrêter systématiquement à chaque arrêt, à la moindre présence d'une personne dans un abribus ou dans ses environs immédiats.

Aujourd'hui, force est de constater que les abribus sont largement utilisés à d'autres fins que l'attente du bus, par des personnes qui : se reposent ou se protègent du soleil, s'abritent de la pluie le cas échéant, se prélassent ou sont occupés avec leur smartphone, regardent les voitures passer ou carrément prennent l'apéro.

De ce fait, le conducteur doit procéder à des dizaines d'arrêts inutiles par jour. Il doit à chaque fois se pencher, et décrypter si les personnes présentes sur l'arrêt daignent bien vouloir se lever ou non pour prendre le bus. Parfois on se demande si l'on ne va pas nous demander à l'avenir de descendre du bus afin de savoir si des passagers veulent monter !

Grâce à cette prodigieuse règle, quand nous arrivons aujourd'hui à un arrêt, c'est zombie land. Plus un regard pour le conducteur, tout le monde a les yeux rivés sur son écran. Plus personne n'est attentif à l'arrivée du bus. Notre gros rétroviseur frôle les passagers qui attendent à ras du trottoir, sans même qu'ils ne s'en rendent compte. C'est seulement une fois arrêté, devant leur nez, qu'ils captent enfin sa présence et lèvent le regard.

Pour les chauffeurs cette pratique est à proscrire, demain matin à la première heure. Retour aux bonnes vieilles règles conviviales qui ont fait largement leurs preuves.

Vous voulez prendre le bus... Regardez le conducteur et faites lui un signe visible comme l'indiquent tous les panneaux d'arrêt sur demande

Un regard, un geste de la main, et encore mieux un sourire, vous changez déjà assurément la vie du conducteur. C'est plus humanisant pour tous les acteurs, ça évite des arrêts inutiles (facteur stress/retard à l'horaire), et c'est beaucoup plus sûr pour la sécurité de l'entrée des bus dans l'arrêt.

3.2 Les distributeurs automatique Mobilis dans les véhicules

Un jour, on ne sait plus quand et par qui, une personne a décidé que sur La Riviera, contrairement à ce qui est pratiqué dans toutes les autres villes suisses, qu'on installerait des distributeurs de billets directement dans les bus en circulation. Ce choix fort peu judicieux date d'une bonne trentaine d'années.

En 2019, Les VMCV renouvelle plus de 80% de son parc à véhicules.

Les VMCV s'est-il posé la question de savoir s'il était judicieux et d'actualité de maintenir des distributeurs de tickets dans un bus en mouvement. N'était-ce pas là, une formidable opportunité pour changer un système si peu pratique et tellement dangereux ?

Je ne sais pas qui a pris cette décision, mais une personne peu éclairée a malheureusement décidé de poursuivre ce système et d'équiper tous les nouveaux bus de la flotte, de caisses automatiques à billets Mobilis.

Grâce à ce choix malencontreux, vous pouvez maintenant prendre un ticket de transport pour tous les arrêts de toutes les villes suisses dans votre bus mais...

Aux VMCV pour vous acquitter de votre taxe de transport dans le bus, vous mettez votre vie en péril !

La vague d'efforts pour améliorer la sécurité des passagers est la tendance actuelle, elle se constate partout. Les bus de tourisme rendent le port de la ceinture obligatoire, on a changé tous les bus scolaires pour qu'ils soient plus sûrs, pour qu'ils répondent bien aux derniers critères en matière de sécurité.

Le Transport public est une exception consentie à la règle, car les dispositions en vigueur telles qu'elles sont normalement prévues ne peuvent pas être appliquées.

Toutefois il est bon de rappeler que les règlements précisent :

- Les véhicules transportant des personnes debout doivent être équipés de suffisamment de barres et de poignées pour que tous les usagers puissent se tenir.
- Les usagers voyageant debout doivent se tenir solidement aux barres et aux poignées.

Dans les bus de ma jeunesse il y avait une pancarte qui disait : « Afin d'éviter un accident, le chauffeur peut être obligé de freiner brusquement. Tenez-vous donc solidement ! »

J'ai lu sur un tableau qu'en 2021 il y a eu 34 chutes dans les bus VMCV.
Je n'ai pas le détail de leurs causes. Soit près de 3 chutes de personnes par mois !

Les automates Mobilis qui équipent les bus ne sont absolument pas intuitifs et très compliqués d'usage pour une majorité de notre clientèle. C'est déjà le cas pour l'utilisation de ces automates aux arrêts. C'est encore pire sur un appareil embarqué, qui n'arrête pas de bouger par la force des choses. De ce fait, les clients passent un temps beaucoup trop long pour prendre leurs tickets. C'est un facteur aggravant considérablement les risques, car la mise en péril de l'utilisateur est d'autant plus longue.

Dans nos bus en prenant votre ticket, on vous demande de porter votre attention et votre regard sur un écran, d'utiliser votre main droite pour tapoter le dit écran tout en tenant votre porte-monnaie dans la main gauche. Dans un large espace, vous êtes debout face à la machine, mais positionné latéralement au sens de la marche de la route, sans vous tenir.

Au moindre coup de frein un peu appuyé, vous êtes assurés de traverser le bus et d'aller vous encastrer je ne sais où. On n'ose même pas imaginer le scénario en cas de collision. Regardez donc des crash tests !

Ces caisses embarquées reliées par GPS ont très souvent des problèmes techniques et souvent ne fonctionnent pas bien. Soit le réseau GPS est déconnecté, soit les appareils souffrent de problèmes mécaniques, ces appareils subissent d'énormes secousses et vibrations.

Bien que nous n'ayons aucun moyen d'intervenir pour résoudre un problème avec les caisses automatiques embarquées, des clients trop nombreux, souvent insistants, nous dérangent inopportunistement en pleine conduite. J'ai payé ceci ou cela, j'ai pas reçu le ticket, ma carte ne fonctionne pas, l'appareil est hors service, etc., etc..

Imaginons un peu le stress supplémentaire de dingue que cela procure aux conducteurs, de conduire en permanence avec ce risque ajouté, et leurs fâcheux dérangements.

Pour finir de démontrer l'aberration de ce système : Quand le bus est bien chargé aux heures de pointe, comment faites-vous pour prendre un ticket si l'automate n'est pas atteignable ?

Je me demande qui du Conseil d'administration des VMCV, et qui de l'Office Fédéral des Transports, organe de contrôle des transports publics et de leurs équipements, osera consentir à donner son aval à la poursuite de cette pratique, et d'apposer son nom et prénom avec la mention lu et approuvé ?

Moi soussigné, après avoir examiné en profondeur les risques encourus par les usagers lors de la prise d'un titre de transport dans les bus VMCV, sur un système embarqué dans un bus en mouvement, déclare que :

Cette pratique est normale et répond parfaitement aux normes de sécurité en vigueur, je valide donc pleinement la poursuite de l'usage de ce système.

Comme cela, si un jour un collègue a des ennuis à cause d'une chute dans le bus dans de telles circonstances, alors, cette fois on saura vers qui s'adresser pour se retourner !

3.3 Mettre fin au laxisme et agir pour la lutte contre les comportements routiers dangereux.

3.3 a Faire respecter l'obligation d'avoir un système d'éclairage efficace à l'avant et à l'arrière sur tous les véhicules circulant sur la chaussée de nuit.

Je constate un accroissement incroyable du nombre de véhicules circulant de nuit sans éclairage. Ce qui est préoccupant, c'est qu'il ne s'agit pas de quelques jeunes par-ci par-là, un peu négligents. C'est une multitude de cyclistes et d'adeptes de la trottinette de tout âge, même des familles avec remorques et enfants. Ils circulent sans éclairage de nuit, tout de noir vêtus la plupart du temps. Pourtant, il n'a jamais été plus facile avec les techniques modernes de se mettre aux normes. Personne n'est jamais inquiété ou amendé. Le développement de ce phénomène est très inquiétant.

Dans une cabine de trolleybus de nuit, les écrans de contrôle sont nombreux, et les vitres sont concaves. Cela provoque beaucoup d'apport de lumière et de reflets, susceptibles de perturber la bonne vision du conducteur, particulièrement en temps de pluie. Le conducteur doit impérativement pouvoir voir clairement les usagers de la route.

3.3 b Tendre à sacraliser, réserver et privilégier l'usage des arrêts de bus pour le seul usage des Transports publics.

Lors de la formation aux VMCV on nous enseigne qu'il est interdit de charger ou décharger les usagers hors d'un arrêt de bus officiel. Dans ce cas, les assurances refuseraient d'en couvrir les risques.

On est très compréhensif avec les livreurs qui travaillent pour autant qu'ils n'obstruent pas le trafic. Par contre, nous sommes exaspérés par toutes ces voitures parkées sur nos arrêts, pour aller au bancomat, aux commerces du coin, attendre le copain, et même pour aller boire un verre au bar d'à côté. On est exaspéré par ces chauffeurs qui, arrêtés sur un arrêt de bus, pianotent sur leur smartphone et vous font un doigt d'honneur quand vous oser les klaxonner. Il faut prendre d'évidentes mesures.

3.3 c Améliorer la sécurité et le marquage des arrêts de bus, les éclairer correctement.

3.3 d Faciliter la fluidité du trafic urbain en réorganisant et modernisant le système de gestion des feux, afin de faciliter et prioriser efficacement le passage des bus aux carrefours.

Problème récurrent n° 4 :

La Valse des employés

De ma vie, je n'ai jamais connu une entreprise où il y a autant de mouvement d'employés. Que ce soit dans le contingent des chauffeurs ou de celui des cadres. Ça n'arrête jamais. Ça vous donne vraiment le tournis !

De quel malaise profond souffre les VMCV pour engendrer ce va-et-vient si désespérant ?

Chez les cadres, je n'en connais pas les réelles raisons mais je constate beaucoup de burn-out. Quand j'observe la valse des départs et des nominations de postes de cadres, nominations ad intérim et qui sont confortés officiellement tout naturellement par la suite, on pourrait se demander s'il n'y a pas quelques fois un mélange des genres. On pourrait se demander si la compétence est toujours au rendez-vous.

En ce qui concerne les conducteurs, l'équation est très simple.

Quatre conditions à remplir pour espérer un jour garder le personnel de conduite.

- Harmoniser la grille salariale des conducteurs VMCV à celles des autres acteurs des Transports publics en Suisse romande.
(Un écart de plus de 500 francs selon les dires pour le même travail au TL)
- Respecter les valeurs bienveillantes de la société et instaurer de réelles conditions de bien-être au travail.
- Être à l'écoute du personnel et considérer son avis
- Être solidaire des conducteurs, les accompagner, les soutenir et les défendre le cas échéant.

Le changement perpétuel de personnel est particulièrement néfaste pour la bonne marche, pour l'ambiance et la cohésion des équipes. Il obère l'entreprise en frais de formations, de réparations et d'absentéismes répétés pour cause de maladie. Il prétérit sérieusement la mission du service de Transport public, à savoir le transport de passagers en toute sécurité.

Problème récurrent n° 5 :

La gouvernance

Le personnel administratif a beaucoup augmenté en cinq ans. Le département stratégie et communication a pris un essor tout particulier. On communique à coup de verrées dans le dépôt, et de belles photos sur les réseaux sociaux.

18 baptêmes de trolleybus aux noms des communes et, en 2023, déjà plus d'une dizaine de partenariats avec les acteurs culturels de toute la région de la Riviera.

On peut les suivre dans le journal d'entreprise « INSIEME ». Vous y trouverez aussi une propagande de la merveilleuse entreprise qu'est le VMCV, et une énième explication stratégie & innovation.

Dans ce domaine, on peut dire que les VMCV en ont fait beaucoup. Une vraie agence de publicité et de communication pour la promotion touristique et économique de la région. Les communes sont contentes.

On pourrait s'en réjouir si, pour autant, les VMCV s'acquittaient de leur première mission existentielle, transporter des usagers dans de parfaites conditions de sécurité.

Je pense avoir démontré de manière factuelle que

Les VMCV faillissent à leur mission

La sécurité ne s'instaure pas à coup d'interminables annonces de bonnes intentions couchées sur papier glacé, avec de beaux mots juste pour faire joli. La sécurité ne s'obtient pas en assommant le personnel de règlements. La sécurité ne peut être martelée à coup de remontrances autoritaires déplacées. La sécurité ne se décrète pas. La sécurité commence d'abord par une bonne évaluation des risques et des dangers !

Le bilan de la bienveillance due au personnel est quant à lui calamiteux.

Ce qui est vraiment navrant et désespérant, c'est qu'il y a tout ce qu'il faut aux VMCV, tout existe pour bien faire. Les équipements ont été pratiquement tous renouvelés, j'imagine à coup de gros efforts consentis par les communes. Tout le personnel est vraiment dévoué à la tâche. C'est une formidable équipe et un outil de travail fascinant. Il faudrait en être digne, et accomplir la mission avec de la rigueur et du professionnalisme.

Il est nécessaire de changer le logiciel du VMCV. Il est urgent de mettre la première mission de transports publics au centre de l'action et des priorités. Les conducteurs sont essentiels pour la réalisation de cette mission, ils mériteraient d'être au centre de l'attention. Ils sont las d'attendre des solutions à leurs difficultés qui n'arrivent jamais. Il est grand temps d'écouter les instances syndicales et de collaborer étroitement avec elles.

**Il est nécessaire de changer de dogme, de philosophie, de culture,
changer le paradigme du management et du leadership.**

Conclusion

Le paquebot VMCV a gravement dévié de sa trajectoire, il a perdu son cap !

Avant de se projeter en 2030, au moment de nommer le nouveau capitaine aux commandes, il serait utile d'en connaître la destination, d'en déterminer la feuille de route, de définir les caps à prendre et d'étudier les prévisions et les perturbations atmosphériques annoncées.

Ce témoignage est un devoir pour moi. Mais il représente aussi une première étape de ma thérapie de rétablissement de mon « burn-out ». Un coup de gueule libérateur. Ce témoignage est profitable à la collectivité, il est d'utilité publique, il devrait être accessible à tous.

Cette lettre ouverte existe aujourd'hui. Sa seule existence, sa possible résurgence en tout temps, pèsera dorénavant sur tous les acteurs responsables qui, en pleine connaissance de cause, laisseront perdurer cette situation délétère. Une épée de Damoclès !

Maintenant je vais pouvoir commencer à penser un peu à autre chose, je vais aller me reposer, et tenter de retrouver le sommeil et un peu d'appétit. Mon avenir au VMCV ? Je pense vraiment y avoir toute ma place. J'y réfléchirai à tête reposée.

J'espère au moins que je vous aurais convaincu pour une fois, que des conducteurs peuvent avoir quelque chose à dire.

C.Q.F.D.

Je voulais vous dire...

je crois vous l'avoir dit.

Bernard Decrey
Crissier, le 5 septembre 2023

Sommaire récapitulatif

Page 1 :	<i>« Osons les questions malaisantes »</i>
Page 2 :	<i>Préambule 1</i>
Page 3 :	<i>Préambule 2</i>
Page 4 :	<i>Introduction</i>
Page 5 :	<i>« Qui suis-je ? »</i>
Page 6 :	<i>Historique 1</i>
Page 7 :	<i>Historique 2</i>
Page 8 :	<i>Avant-propos</i>
Page 9 :	<i>Problème récurrent 1 - Les WC</i>
Page 10 :	<i>Conséquences de conduire en étant déshydraté</i>
Page 11 :	<i>Symptômes de la déshydratation</i>
Page 12 :	<i>Situation des WC aux VMCV 1</i>
Page 13 :	<i>Situation des WC aux VMCV 2</i>
Page 14 :	<i>Personne ne demande la lune</i>
Page 15 :	<i>Problème récurrent 2 - Le stress au travail</i>
Page 16 :	<i>Dangers d'une conduite sous stress et déshydraté</i>
Page 17 :	<i>Exemple d'un service actuel</i>
Pages 18 à 25 :	<i>VMCV - Service voiture 702</i>
Page 26 :	<i>Un emblématique exemple</i>
Page 27 :	<i>Problème récurrent 3 - Les pratiques incroyables de La Riviera</i>
Page 28 :	<i>Les distributeurs Mobilis dans les véhicules 1</i>
Page 29 :	<i>Les distributeurs Mobilis dans les véhicules 2</i>
Page 30 :	<i>Lutte contre les comportements routiers dangereux</i>
Page 31 :	<i>Problème récurrent 4 - La valse des employés</i>
Page 32 :	<i>Problème récurrent 5 - La gouvernance</i>
Page 33 :	<i>Conclusion</i>
Page 34 :	<i>Sommaire récapitulatif</i>

AcR
Amicale Centriste Riviera
Président
Vladimir D'Angelo
Av.de Gilamont 42
1800 Vevey

Ville de Vevey
A la Présidence du Conseil Communal
Greffé Municipal
Rue du Lac 2
1800 Vevey

Vevey, le 3 octobre 2023

Création de l'amicale centriste

Madame la Présidente du Conseil Communal,

Par la présente, nous souhaitons officiellement vous annoncer la dissolution de la section veveysanne du Centre.

En effet, par vote à l'unanimité lors de la dernière assemblée générale extraordinaire, il a été décidé que la section de Vevey serait dissoute et remplacée par une amicale centriste, à caractère certes politique, mais libre de tout forme partisane.

L'avenir de Vevey reste au centre des intérêts de l'amicale et nous espérons que cette nouvelle association permettra de réunir des personnes de tout bord qui souhaitent s'engager pour notre belle Commune.

A toutes fins utiles, nous avons fait parvenir à la municipalité les statuts de l'amicale.

Tout en vous souhaitant bonne réception de ces quelques lignes, nous vous prions de croire, Madame la Présidente du Conseil Communal, à l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Martino Rizzello

Vladimir D'Angelo

Interpellation interpartis intitulée « **Nouveau malaise aux VMCV, quelles mesures pour en sortir de manière durable?** »

C'est de nouveau la crise aux VMCV un peu plus d'un an après la signature d'une nouvelle convention collective de travail qui semblait avoir définitivement apaisé les tensions. Dans une lettre ouverte de trente pages, un conducteur VMCV en poste depuis cinq ans, en arrêt pour épuisement professionnel pointe une série de problèmes avec l'appui du syndicat du personnel des transports.

Ce chauffeur, dénonce dans 24 heures l'écart entre la réalité de son travail et «l'image de marque» de l'entreprise. Principal problème: les WC : en l'absence de lieux où se soulager, les conducteurs s'abstiennent de boire, avec des risques de déshydratation, qui peut causer des erreurs de circulation.

Autre problématique, le stress. En cause, notamment, la «cadence infernale et les périodes de conduite effective beaucoup trop longues» de certains tours de service. La secrétaire syndicale Patricia Alcaraz dénonce aussi certains aspects de la gouvernance qui joue plus sur la crainte que sur la bienveillance.

Après divers audits et crises depuis 2018, la nouvelle direction s'était attelée à aplanir les tensions et à moderniser l'entreprise. On croyait le calme revenu et la confiance retrouvée suite à l'arrivée à la tête de l'entreprise d'une nouvelle directrice. Fin août dernier, les VMCV avaient même présenté leur stratégie 2030, ancrée sur la qualité, l'innovation, la durabilité et l'éthique. Mais ils avaient annoncé simultanément le départ impromptu de la directrice précitée, officiellement «pour un projet personnel et familial.»

Notre Conseil a reconnu l'urgence climatique, et dans la foulée, la Municipalité a adopté un Plan climat, dans lequel le transfert modal joue un rôle important. Nous avons donc besoin d'une entreprise de transports publics régionale solide et efficace, employant un personnel stable et motivé. Les difficultés des VMCV nous concernent donc et nous inquiètent. C'est pourquoi nous posons les questions suivantes :

1. Pour quelles raisons ce problème lancinant des WC n'a-t-il pas été résolu alors qu'il est soulevé depuis 13 ans déjà? Une planification a-t-elle été établie ? Quelles mesures peuvent-elles être prises à court terme ?
2. Quelles améliorations concrètes des conditions de travail ont-elles été mise en places depuis la crise de 2018 ?
3. Quelles mesures la Municipalité de Vevey va-t-elle défendre par son délégué au Conseil d'administration pour résoudre cette crise de manière durable?

Pour Vevey Libre

Pour Le Centre-Vert's Libéraux

Pour le PLR

Pour Décroissances Alternatives

Pour le PS

Pour En Avant Vevey

Pour l'UDC

Projet de résolution :

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.

Vevey, le 5 octobre 2023

Estimations fiscales immobilières, pourquoi jouer à Arnold von Winkelried ?

Le 25 septembre dernier, la Municipalité annonçait qu'elle formait un recours auprès du Tribunal fédéral par suite du refus du Conseil d'Etat de répondre à la requête veveysanne pour réévaluer les valeurs fiscales des immeubles.

Nous nous étonnons d'une telle décision concernant une compétence exclusivement cantonale qui, à notre connaissance, ne fait pas l'objet de demandes exprimées par d'autres communes vaudoises. On pourrait comprendre une telle attaque frontale face à l'autorité cantonale si une communauté de communes étaient volontaires mais cela ne semble pas être le cas ... Pour cette raison, ce combat ne nous paraît pas cohérent.

Réévaluer la valeur foncière des immeubles des propriétaires impliquera des hausses de loyers pour les locataires et une augmentation d'impôt pour les propriétaires individuels. En cette période grandement inflationniste, nous considérons cette politique comme déplacée et peu bienveillante envers la population. Nous suggérons de reporter cette révision lors d'un retour plus favorable de l'économie cantonale et d'attendre les volontés déclarées d'autres communes pour déposer une telle demande.

Une réévaluation affectera également les nombreux bâtiments dont la Commune est propriétaire. Par conséquent, nos locataires en souffriront et sur le plan financier, le bilan des comptes de la ville va gonfler. Ce dernier élément aura pour conséquence la diminution, voire le basculement vers la contribution à d'autres communes, s'agissant de péréquation dédiée à Vevey. L'arroseur, arrosé en quelque sorte !

Nous prions la Municipalité de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Peut-on savoir pour quelles raisons objectives la Municipalité a-t-elle choisi de se faire représenter dans cette affaire par un avocat, membre du Conseil communal, dont le parti est fortement représenté à la Municipalité ?
2. La Municipalité a-t-elle fait appel à un expert pour évaluer la diminution de la part de péréquation en cas d'amélioration de ses recettes fiscales ? Si tel était le cas, pourrions-nous connaître les montants concernés ?

Je remercie la Municipalité pour une réponse écrite.

* * *

Au nom du groupe PLR.Vevey
Philippe Herminjard



Interpellation :

« Les grandes oubliées des transformations urbaines de Vevey : les places de parking pour personnes à mobilité réduite »

Madame la Présidente, Mesdames les Municipales
Messieurs les Municipaux, Mesdames et Messieurs chers collègues

Ces derniers temps, plusieurs citoyens, dont M. Riesen Werner, ancien conseiller communal, ont attiré notre attention sur la disparition des places de stationnement pour les personnes en situation de handicap, autour de la Place du Marché.

Pour rappel : une carte de stationnement pour personne handicapée est délivrée sous de strictes conditions : la personne à mobilité réduite peut se déplacer seulement sur quelques centaines de mètres (maximum 200 mètres) ou avec des moyens auxiliaires ou en étant accompagnée. Elle est délivrée de manière permanente ou pour une période temporaire d'au moins six mois.

Avant la rénovation du bâtiment où se trouve le restaurant « La Clef », deux places pour les personnes à mobilité réduite étaient situées dans la ruelle entre le restaurant et la Grenette. Elles ont disparu, sans être compensées.

Avec le début des travaux de rénovation du Poids du Foin, 7/8 des places « handicapés » au nord de la Place du Marché sont occupées par les machines de chantier. À la suite des travaux du Bois d'Amour, l'arrêt de bus 215 s'est déplacé de quelques mètres pour se retrouver... sur deux places de parking pour les personnes à mobilité réduite, sans être compensées.

D'où nos questions à la Municipalité :

1. Ces places de stationnement qui disparaissent, seront-elles compensées ?
2. Si oui, comment cela sera-t-il communiqué ?
3. Si ce n'est pas le cas, la commune a-t-elle un plan B ?
4. Une place pour personnes à mobilité réduite se trouve devant la Bibliothèque. Mais comment y accéder si la circulation est interdite sur le quai ?
5. Sur « Cartoriviera », les places de parking réservées aux personnes handicapées ne sont pas indiquées. La commune peut-elle envisager de confier un mandat de ce type « places parking handicapés » à Cartoriveria ?
6. L'abus de stationnement sur ces places est malheureusement une réalité. Que compte faire la Municipalité pour que toutes les personnes, y compris celles à mobilité réduite, utilisent ces places pour faire des courses en ville et non comme parking privé à long terme (et surtout gratuit) ?

Nous souhaitons une réponse par écrite et vous remercions de votre attention

Pour Vevey Libre, Anne-Francine Simonin

« On reconnaît la valeur d'une société à la manière dont elle traite les plus faibles de ses membres »
(Gustav Heinemann).