

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2987/2019-FPUBL

ATA/1350/2020

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 22 décembre 2020

dans la cause

Monsieur A_____

représenté par Me Christian Bruchez, avocat

contre

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS

représentés par Me Anne Meier, avocate

EN FAIT

- 1) Monsieur A_____ a été engagé dès le 1^{er} septembre 2002 en qualité de conducteur auprès des Transports publics genevois (ci-après : TPG), conformément au statut du personnel, adopté le 1^{er} janvier 1999 (ci-après : SP).
- 2) Le 5 mars 2019, aux alentours de 15h38, M. A_____ était aux commandes du tram T1_____ de la ligne 18, en direction du CERN. Arrivant à la place Bel-Air depuis le carrefour de la Corraterie, le tram s'est retrouvé derrière le trolleybus TBA 2_____ de la ligne 3, en direction de Gardiol, qui était à l'arrêt sur la file de gauche, bloqué par la circulation. Le trolleybus empiétant sur les rails du tram, ce dernier était à l'arrêt également. Après quelques secondes d'attente, le tram s'est engagé pour dépasser le trolleybus et les deux véhicules sont entrés en collision, occasionnant des dégâts matériels sur chacun d'eux.
- 3) Dans l'avis de sinistre rempli le 5 mars 2019, reçu par le service juridique des TPG le 7 mars 2019, M. A_____ a indiqué qu'alors que le trolleybus était arrêté en virage à droite, il s'était engagé lorsqu'il avait jugé l'espace suffisant pour que son tram passe. Lorsque les deux véhicules s'étaient retrouvés au même niveau, le trolleybus avait bougé et s'était resserré sur le tram. Il avait vu son rétroviseur froter sur la carrosserie du trolleybus, mais sans dégâts. Le tram étant lui-même en virage à droite, il n'avait pas vu ce qu'il se passait sur la gauche entre le trolleybus et le tram. Il n'avait rien ressenti non plus. S'agissant des dommages, le coin avant gauche du tram était déboîté, la tôle était froissée jusqu'à la porte 12 et la trappe de la porte 11 était ouverte.
- 4) Dans l'avis de sinistre non daté, reçu par le service juridique des TPG le 8 mars 2019, le chauffeur du trolleybus TBA 2_____ a expliqué qu'il attendait que deux autres véhicules TPG et un taxi libèrent l'accès à l'arrêt « Bel-Air » pour pouvoir s'y rendre. Il avait avancé puis s'était à nouveau immobilisé. C'était à ce moment que le tram l'avait percuté par l'arrière et avait quitté les lieux. Lui-même avait continué sa route jusqu'à son arrêt puis avisé la régularisation centralisée du trafic (ci-après : RCT). Des dommages avaient été occasionnés sur la carrosserie, une vitre et la porte arrière droite.
- 5) Le 5 avril 2019, le chauffeur du trolleybus TBA 2_____ a été entendu dans le cadre d'une analyse préliminaire suite à l'accident du 5 mars 2019. Il avait immobilisé son véhicule en attendant de pouvoir accéder à l'arrêt « Bel-Air ». Il avait alors entendu et ressenti « un grand boum ». Regardant dans son rétroviseur droit, il avait vu « tout noir » ; à gauche, il n'avait rien vu non plus. Au moment où il avait voulu tirer le frein de stationnement pour aller voir ce qui s'était passé, il avait ressenti un second choc et entendu la cloche sonner. Ayant compris qu'il s'agissait d'un tram, il avait voulu se lever et ne plus bouger son véhicule, mais

avait ressenti un nouveau choc. Le tram avait ensuite continué à circuler en direction de son arrêt, tout en continuant à frotter le trolleybus. Lorsqu'il avait appelé la RCT, celle-ci lui avait donné la consigne d'attendre à Cornavin le temps de rechercher, par un appel général, le tram impliqué, avant finalement de le faire rentrer au dépôt. Il était d'accord qu'un rapport de vidéosurveillance soit établi.

- 6) Le 10 avril 2019, lors de son audition, M. A_____ a donné son accord pour l'établissement d'un rapport de vidéosurveillance et déclaré que, venant de la Corratierie, il s'était engagé prudemment dans le carrefour. Il avait vu le trolleybus arrêté, mais avait estimé qu'il pouvait passer. Il avait alors rentré son rétroviseur gauche et était passé gentiment en donnant un coup de cloche. Il lui avait semblé avoir déjà dépassé l'articulation du trolleybus lorsque ce dernier s'était mis à se rapprocher du tram, surtout du rétroviseur qui avait frotté la vitre, provoquant un crissement, mais aucun autre bruit ou vibration suspects. Quand il avait remis en place son rétroviseur, il ne voyait déjà plus le trolleybus et avait porté son attention sur les piétons sur la place Bel-Air. Comme il n'y avait pas de dégâts, il n'avait pas appelé la RCT et n'était pas descendu de son tram pour vérifier.
- 7) Le 12 avril 2019, les TPG ont avisé M. A_____ de l'ouverture d'une enquête disciplinaire à son encontre pour « conduite inappropriée avec mise en danger (art. 31 [de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 - LCR - RS 741.01]) », « non-respect du devoir d'annonce en cas d'accident 6.5.4 al. 5 du Manuel d'exploitation » et « discrepancies entre [ses] déclarations à l'audition préliminaire et le rapport vidéo ».
- 8) Lors de son audition le 24 avril 2019, M. A_____ a précisé que son rétroviseur avait été dérégulé lorsqu'il avait touché le trolleybus, raison pour laquelle il ne pouvait plus voir dedans, mais qu'il l'avait ensuite réglé depuis sa cabine. Il a pris acte, tout en le regrettant, que les images de vidéosurveillance du tram T1_____ n'étaient pas disponibles et que, par conséquent, un rapport n'avait pas pu être établi. Après qu'il lui eut été donné lecture du rapport concernant les images vidéo du trolleybus TBA 2_____, il a manifesté son incompréhension car, même s'il n'y en avait pas beaucoup, il y avait de la place pour passer sans rien toucher avec le rétroviseur rentré. Ce dernier était fonctionnel après l'incident et n'avait en aucun cas été arraché. Le choc avait eu lieu parce que le trolleybus s'était remis en mouvement et était venu se serrer contre le bus. La RCT l'avait contacté alors qu'il était aux environs de l'arrêt « Servette », mais il avait constaté les dégâts sur son tram au terminus. Il avait terminé son service puis avait été relevé à Bel-Air. Il ne s'expliquait pas les différences entre ses déclarations et les images de vidéosurveillance. Ses responsables lui ont fait savoir que leur confiance était altérée et que ses déclarations concernant l'accident du 5 mars 2019 étaient considérées comme manquant de bonne foi à l'égard de l'entreprise. Des mesures statutaires pouvant aller jusqu'à la résiliation des rapports de travail pouvaient être appliquées.

- 9) Dans le cadre de l'enquête administrative, outre les images de vidéosurveillance, les données des RAG2000 (équivalant à la boîte noire d'un avion) des deux véhicules impliqués dans l'accident ont été extraites puis analysées.
- 10) Le 17 mai 2019, les TPG ont avisé M. A_____ de la clôture de l'enquête disciplinaire. Les faits suivants avaient été retenus à sa charge : « conduite inappropriée avec mise en danger (art. 31 LCR) », « non-respect du devoir d'annonce en cas d'accident 6.5.4 al. 5 du Manuel d'exploitation » et « discrédances entre [ses] déclarations aux auditions et [le] rapport lecture vidéosurveillance ».
- 11) Le 28 mai 2019, M. A_____ a contesté être responsable de l'accident. Les faits retenus n'étaient pas conformes à la réalité. En particulier, il était certain que le rétroviseur n'avait pas été arraché lors de la collision, ni ultérieurement pendant son service. Les photos qui lui avaient été montrées n'avaient rien à voir avec l'accident du 5 mars 2019. Le fait qu'aucun rapport sur les images de vidéosurveillance de son tram n'a été établi lui était défavorable. La lecture des images du trolleybus par un membre du management et non par un expert était également problématique. Il n'était pas possible de déterminer de manière certaine si le choc des deux véhicules au point d'appui était dû au rapprochement du trolleybus vers le tram ou l'inverse.
- 12) Le 17 juin 2019, le responsable management de M. A_____ l'a informé de ce qu'un complément d'enquête avait permis de constater que l'arrachage du rétroviseur n'avait effectivement pas eu lieu lors du choc, ce qui corroborait ses déclarations. Cet élément n'avait dès lors pas été pris en considération dans l'évaluation des points retenus, ni dans la sanction. Par ailleurs, il était lui-même officiellement habilité à analyser les images de vidéosurveillance.
- 13) Par décision du 18 juin 2019, les TPG ont prononcé à l'encontre de M. A_____ une mise à pied ferme de cinq jours. Cette mesure disciplinaire était fondée sur l'analyse préliminaire du 10 avril 2019, sur l'enquête disciplinaire ouverte le lendemain, ainsi que sur les faits retenus à sa charge dans ce contexte. Il avait été pris bonne note de ses explications et du fait qu'il s'engageait à respecter ses devoirs de prudence. Son devoir, en tant que conducteur professionnel, de respecter strictement et sans interprétation les lois et règlements lui était rappelé, de même que celui de prendre toutes les mesures et précautions nécessaires pour garantir les standards de sécurité et de qualité. Par ailleurs, si un événement du même type devait se reproduire, des mesures plus contraignantes pouvant aller jusqu'à la résiliation des rapports de travail seraient envisagées.
- 14) Le 20 août 2019, M. A_____ a recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) contre la décision précitée, concluant à son annulation. Il sollicitait préalablement

l'ouverture d'enquêtes, l'audition des deux conducteurs ayant conduit le tram T1_____ le jour des faits après la fin de son service, ainsi que son audition et celle de Monsieur B_____. Il demandait en outre qu'il soit ordonné aux TPG de produire : les images de vidéosurveillance du TBA 2_____ et du tram T1_____ de 15:37:14 à la fin du service ; le rapport de lecture de vidéosurveillance pour le tram T1_____ ; les extraits des RAG2000 pour le TBA 2_____ et le tram T1_____ portant sur une période temporelle identique autour de l'accident, soit de 15:38:00 à 15:41:00 sans adjonction d'annotations ; l'extrait du RAG2000 pour le TBA 2_____ comportant les données en mètres, temps et vitesse de 15:38:00 à 15:41:00 ; l'avis de sinistre concernant l'événement du 5 mars 2019 établi par le conducteur du TBA 2_____ ; les noms des deux conducteurs ayant conduit le tram T1_____ le jour des faits après la fin de son service.

La décision attaquée avait été prononcée en violation de l'art. 67 al. 8 SP dès lors qu'elle avait été rendue le 18 juin 2019, soit plus de trois mois après que les TPG avaient eu connaissance de l'infraction qui lui était reprochée.

L'autorité intimée n'avait pas apprécié les faits à la lumière de tous les moyens de preuve, puisque ceux requis dans le cadre du recours manquaient. Aucun rapport de vidéosurveillance de son véhicule n'avait été établi. Les photos produites illustrant des dommages sur le tram, notamment le rétroviseur arraché, ne correspondaient pas aux événements du 5 mars 2019. Les données des RAG2000 n'avaient pas été extraites dans la même mesure pour les deux véhicules impliqués et portaient sur des périodes temporelles différentes.

La sanction était contraire au SP. Il n'avait pas commis de faute, et les faits retenus à son encontre n'avaient pas été établis. Il n'avait pas violé l'art. 31 LCR car il n'avait pas perdu la maîtrise de son véhicule et aucune incapacité de conduite n'avait été rendue vraisemblable. Il avait respecté son obligation d'informer son employeur et s'était conformé aux directives de service, dès lors qu'il avait rempli le jour des faits un avis de sinistre qu'il avait communiqué aux TPG. Les discrédances qui lui étaient reprochées entre ses déclarations et les images de vidéosurveillance n'étaient pas fondées. Au contraire, plusieurs éléments venaient confirmer sa version des faits. Le conducteur du trolleybus avait prétendu avoir ressenti un choc lorsqu'il se trouvait à l'arrêt ; il ressortait toutefois du rapport de vidéosurveillance que le bus avait démarré alors que le tram s'était déjà engagé, et que c'était suite à cela que le contact entre les deux véhicules s'était produit. Il ressortait également du RAG2000 du tram qu'il avait activé sa cloche avant de s'engager et avant que le trolleybus n'avance. Enfin, même s'il devait par impossible être retenu qu'il aurait dû prendre contact immédiatement avec la RCT, la sanction infligée s'avérait disproportionnée et contraire à la jurisprudence.

- 15) Le 2 octobre 2019, les TPG ont conclu au rejet du recours et se sont opposés aux réquisitions de preuves du recourant.

Au cours de sa carrière de conducteur de trams, M. A_____ s'était rendu responsable d'un déraillement en mars 2014 et avait percuté un piéton en janvier 2016. Il n'avait pas été sanctionné suite au premier événement, mais s'était engagé à apprendre et appliquer les gestes métier avec rigueur en toutes circonstances. Il avait en revanche fait, pour le second, l'objet d'une enquête disciplinaire, au cours de laquelle des contradictions avaient été relevées entre ses explications et les images de vidéosurveillance, de même que le fait qu'il n'avait pas respecté la procédure en cas d'accident. Une sanction de mise à pied ferme de cinq jours lui avait alors été infligée, mais n'avait pas été exécutée en raison d'un dépassement du délai de l'art. 67 al. 8 SP.

Les appréciations périodiques portant sur le travail de M. A_____ pour les périodes du 1^{er} octobre 2013 au 30 septembre 2014, du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015, ainsi que du 1^{er} octobre 2015 au 31 décembre 2017 étaient globalement bonnes. Ses prestations répondaient aux exigences, sa ponctualité, sa fiabilité et sa bonne relation avec la clientèle avaient été relevées. Il devait toutefois s'améliorer en matière d'anticipation, de vigilance et de respect des procédures visant à assurer la sécurité. Dans le cadre de l'incident de 2016, l'appréciation de son sens des responsabilités et de son intégrité n'avait pas été bonne, compte tenu particulièrement du manque de cohérence dont il avait fait preuve lors de l'analyse de cet accident.

S'agissant de l'événement du 5 mars 2019, les TPG l'avaient reconstitué en se basant sur les relevés RAG2000 (instrument électronique qui enregistre les 12 derniers kilomètres parcourus par un véhicule avant un accident) des deux véhicules impliqués, les images de vidéosurveillance du trolleybus, celles du tram n'ayant pas pu être prélevées, ainsi que sur les déclarations des deux chauffeurs impliqués. Les nombreuses données enregistrées par le RAG2000, permettant de reconstituer le comportement du véhicule et de son conducteur (vitesse, traction, mètres, cloche, clignotants, ouverture des portes, etc.), pouvaient être présentées soit en « vue complète », soit en « analyse tabulaire ». À la comparaison de deux RAG2000, des variations pouvaient survenir au niveau de l'heure, car chaque appareil comportait une pile interne afin de maintenir l'autonomie du système. En l'occurrence, les données des RAG2000 des deux véhicules étaient non seulement cohérentes entre elles, mais également avec le rapport de lecture de vidéosurveillance du trolleybus.

Il ressortait des images de vidéosurveillance du trolleybus ainsi que des RAG2000 des deux véhicules que le tram conduit par M. A_____ avait actionné sa cloche deux fois puis percuté le trolleybus depuis l'arrière et à trois reprises, tout en continuant à avancer. Cela avait été confirmé par les propos du chauffeur du trolleybus qui avait ressenti trois chocs. Ce dernier avait immédiatement constaté les dégâts matériels sur son véhicule et contacté la RCT, alors que

M. A_____ avait continué sa course sans vérifier l'état de son tram, qui était pourtant endommagé.

Les dégâts sur le tram avaient engendré des frais de réparation à hauteur de CHF 44'002.45. Il avait dû être immobilisé pendant quatorze jours. Les dégâts sur le trolleybus avaient engendré des frais de réparation à hauteur de CHF 11'344.45. Il avait dû être immobilisé pendant quatre jours.

Il était établi que M. A_____ avait tenté de passer en force pour dépasser le trolleybus. Ses explications apparaissaient contradictoires et il avait essayé de reporter la responsabilité de l'accident sur le chauffeur du trolleybus, ainsi que de minimiser l'événement en prétendant qu'il n'avait rien senti ni entendu. Il était également établi que le point d'impact sur le tram se trouvait à l'avant gauche, puis que tout le côté gauche du véhicule était endommagé. Rien ne permettait de penser que les images de vidéosurveillance du tram, si elles avaient pu être utilisées, auraient permis d'établir une version des faits plus favorable au recourant. Celui-ci n'étant en revanche pas responsable de l'arrachement du rétroviseur du tram, il n'avait pas été tenu compte de cet élément dans la sanction.

Il était reproché au recourant premièrement d'avoir provoqué un accident en percutant le trolleybus qui se trouvait devant lui à la place Bel-Air ; en forçant le passage d'un autre véhicule, il avait omis de faire preuve de prudence et avait adopté un comportement susceptible de mettre en danger les autres usagers de la route ainsi que les passagers des deux véhicules impliqués. Deuxièmement, il n'avait pas respecté ses devoirs en cas d'accident ; il avait continué sa course sans alerter la RCT et un appel général avait dû être lancé pour le retrouver. Il n'avait pas non plus pris la peine de descendre de son tram pour l'inspecter et déterminer l'étendue des dégâts, ni pour s'assurer que le conducteur du trolleybus allait bien et n'avait pas besoin d'aide. Le même type de reproches lui avait déjà été fait lors de l'accident de 2016. Troisièmement, lui étaient reprochées des « discrédances » entre ses déclarations et le rapport de lecture de vidéosurveillance du trolleybus ; ce faisant, il avait gravement violé son devoir de diligence envers son employeur. De tels reproches lui avaient également déjà été adressés lors de l'accident de 2016.

Au vu de l'ensemble de ces circonstances, les TPG avaient choisi de lui infliger la seconde sanction dans l'ordre de sévérité parmi celles prévues par le SP, et pour une brève durée. Les cinq jours de mise à pied tenaient ainsi compte, outre de ce qui précède, de la gravité de la faute de M. A_____, du fait que son acte semblait être le pur fruit de son impatience – puisque aucune urgence ou danger imminent ne l'expliquait – ainsi que de ses antécédents, mais aussi de son ancienneté et de ses évaluations globalement positives. La sanction respectait le principe de la proportionnalité et devait être confirmée.

Dès lors que les TPG avaient découvert l'infraction au moment de l'audition du recourant le 10 avril 2019, le délai de l'art. 67 al. 8 SP avait été respecté.

16) Le 3 juin 2020, le juge délégué a tenu une audience de comparution personnelle et d'enquêtes. La production de toutes les images de vidéosurveillance disponibles a été ordonnée.

a. M. B_____, en sa qualité d'assistant de sécurité réseau aux TPG, avait procédé au visionnement des images de vidéosurveillance du trolleybus le lendemain de l'incident du 5 mars 2019 et avait rendu un mois plus tard un rapport de lecture de ces images, dont il confirmait la teneur. Depuis 2006 il était chargé, avec deux autres collègues, de cette tâche en cas d'accident ou d'autres événements exceptionnels. La « voiture-radio » était chargée de retirer les disques d'enregistrement aux fins de visionnement et de conservation des images. Il n'avait pas souvenir que les images du tram aient été extraites ; il n'avait pas jugé nécessaire de les demander, mais cela aurait été possible. Il s'agissait d'un tram Bombardier qui ne possédait pas de caméras extérieures et dont les huit caméras intérieures ne permettaient pas de bien voir ce qui se passait à l'extérieur. Le contact du trolleybus avec les portes du tram aurait pu être visible, mais pas le reste de la manœuvre. S'il n'avait été en possession que des images du tram, il n'aurait pas été en mesure de rendre un rapport aussi complet que celui qu'il avait rendu. Il ne lui appartenait pas de prendre position sur la responsabilité ou les torts des différents intervenants. Il lui était au contraire demandé de retranscrire le plus objectivement possible ce qui ressortait des images. C'était dans cet état d'esprit qu'il avait constaté dans son rapport que le tram avait touché le trolleybus, et non l'inverse, et avait occasionné des dégâts. Les images qu'il avait à disposition lui permettaient d'être affirmatif. Lorsque tel n'était pas le cas, il ne se prononçait pas.

b. Monsieur C_____, chauffeur TPG, n'avait pas de souvenirs de la journée du 5 mars 2019 en tant que telle, mais le fait d'avoir conduit un tram qui avait subi des dégâts dans l'après-midi lui évoquait clairement quelque chose. Le tram en question était fonctionnel. Il y avait des rayures et la carrosserie était un peu abîmée, enfoncée par endroits. Le rétroviseur pouvait encore être entré et sorti, mais avec peine. Le mécanisme bloquait souvent lorsque l'on appuyait sur le bouton pour le faire rentrer. Au surplus, il n'avait pas constaté de vitre cassée, ni d'autres dégâts qui auraient empêché sa conduite.

c. Monsieur D_____, wattman aux TPG, se souvenait de ce qui s'était passé le 5 mars 2019 car quelques semaines plus tard il avait été auditionné par téléphone par un responsable des TPG à ce sujet. Il n'y avait pas eu de procès-verbal. Il s'agissait notamment de confirmer le dysfonctionnement du rétroviseur, qui avait été signalé par le conducteur ayant fait son service juste avant lui. Il avait conduit le tram T1_____ après l'accident, non pas directement après M. A_____, mais après M. C_____. Il avait ramené le tram au dépôt à minuit. Le véhicule était fonctionnel. D'ailleurs, si après l'accrochage il n'y avait

pas eu de signalement immédiat, c'était bien que le tram était en état de marche. Il y avait des dégâts de carrosserie plus ou moins importants entre la quatrième porte et la cabine. Le rétroviseur gauche ne fonctionnait pas bien, il avait de la peine à rentrer et restait longtemps en position extérieure.

d. La représentante des TPG a précisé que la pièce 22 du chargé des intimés, intitulée « bordereau de frais », était un devis et non pas une facture. Il n'y avait pas de facture proprement dite, car c'était le propre atelier des TPG qui avait procédé aux réparations. Par ailleurs, la date indiquée sur la pièce était la date de rédaction du document et non de l'examen du véhicule, qui avait eu lieu auparavant.

À l'issue de l'audience, un délai au 24 juillet 2020 a été fixé aux parties pour produire leurs observations finales, après quoi la cause serait gardée à juger.

- 17) Le 15 juin 2020, les TPG ont transmis à la chambre administrative un DVD contenant les images de la vidéosurveillance du trolleybus TB2_____ enregistrées le 5 mars 2019.

Les images visionnées s'avèrent conformes à la description de l'événement telle qu'elle ressort du rapport de lecture de vidéosurveillance du 16 avril 2019 (pièce 13 intimés).

Il ressort notamment de ces pièces que les deux véhicules impliqués dans l'accident du 5 mars 2019 sont entravés par un trafic dense et avancent de manière saccadée et irrégulière durant plusieurs secondes. À 15h38'33", les deux véhicules sont arrêtés et le trolleybus empiète sur les voies du tram, qui se trouve bloqué derrière lui. Cinq secondes plus tard, le trolleybus avance durant deux secondes puis s'immobilise, obstruant toujours les rails du tram. À 15h38'42", le tram commence à avancer et arrive au niveau du pare-chocs du trolleybus toujours immobile. Trois secondes plus tard, le trolleybus commence à rouler et le tram continue à avancer. Dans les secondes qui suivent, le tram frotte en plusieurs endroits le trolleybus qui bouge sous la pression du tram. Des dégâts sur les deux véhicules sont visibles. Après l'accrochage, le tram poursuit sa route et le trolleybus se rend à son arrêt.

- 18) Le 23 juillet 2020, les TPG ont produit leurs observations finales, persistant dans leurs précédentes argumentation et conclusions.

M. A_____ n'avait pas apporté la preuve qu'il n'était pas responsable de l'accident et se fondait sur des pièces du dossier qui reflétaient sa propre appréciation de l'événement pour tenter de se justifier. Or, ces documents n'avaient pas la même valeur probante que d'autres pièces produites, notamment le rapport de lecture de vidéosurveillance ou les relevés des RAG2000, qui avaient permis de reconstituer le déroulement de l'accident de manière claire et précise.

Le recourant avait par ailleurs de la peine à reconnaître ses erreurs, comme lors de l'accident de 2016, et tenté de minimiser sa responsabilité en alléguant que le trolleybus avait redémarré lorsque le tram était arrivé à hauteur de sa troisième porte, ce qui était contredit par les pièces précitées. Ce n'était pas le trolleybus qui s'était serré contre le tram, mais bien ce dernier venant depuis derrière qui avait percuté le trolleybus. Le fait que le recourant s'entête dans sa propre version des faits alors même qu'elle était en contradiction manifeste avec les pièces et témoignages recueillis rendait difficile le rapport de confiance entre les parties.

La sanction infligée au recourant respectait les principes de proportionnalité et d'intérêt public, compte tenu de l'ensemble des pièces et témoignages qui concordaient parfaitement entre eux, ainsi que de l'ensemble des circonstances.

- 19) Le 24 juillet 2020, M. A_____ a produit ses observations après enquêtes et persisté dans les argumentation et conclusions de son recours.

Les événements du 5 mars 2019 s'étaient déroulés comme il les avait décrits. Le rapport de vidéosurveillance établi par M. B_____ était succinct et lacunaire. Le visionnement des images produites dans le cadre de la procédure permettait de confirmer ses propres déclarations. Il n'avait pas percuté l'arrière du trolleybus qui était à l'arrêt. C'était bien ce dernier, qui s'était remis en mouvement alors que le tram était engagé, qui était venu froter son véhicule, lequel ne pouvait de toute façon pas dévier latéralement de ses rails, de sorte que les deux véhicules s'étaient trouvés l'un contre l'autre. Par ailleurs, dans la mesure où la première partie du trolleybus n'avait jamais été en contact avec le tram, le champ de vision du rétroviseur du trolleybus n'avait pas été entravé, contrairement à ce qu'avait déclaré son chauffeur. Le tram n'avait pas percuté, avec son avant gauche, la dernière porte du trolleybus. L'avant gauche du tram avait en effet dépassé la dernière porte du trolleybus sans heurt lorsque ce dernier avait redémarré et s'était approché de la voie du tram.

Le fait que les intimés avaient renoncé à prélever les images de vidéosurveillance de son tram le privait d'un moyen de défense ; dès lors que les faits n'avaient pas été établis à satisfaction, il devait bénéficier de la « présomption d'innocence ». De plus, les intimés ne pouvaient pas, au risque de violer son droit d'être entendu, se contenter d'invoquer une violation de la LCR sans préciser à quelle disposition il ne serait pas conformé.

Il estimait que le bordereau de frais du 24 avril 2019 n'était pas conforme aux dégâts effectivement causés le 5 mars 2019, soit un mois auparavant. Les images de vidéosurveillance montraient que l'arrière gauche du tram n'avait jamais été en contact avec le trolleybus, alors que le bordereau de frais mentionnait une zone d'impact notamment à cet endroit. Les dégâts réels tels qu'ils ressortaient des images de vidéosurveillance étaient limités à des rayures de carrosserie. Dès lors

que son véhicule était fonctionnel après l'accrochage et n'avait aucune raison d'être retiré du trafic, il n'avait pas violé son devoir d'annonce d'accident.

Enfin, il apparaissait à l'issue de la procédure que les discrédances qui lui étaient reprochées entre ses déclarations et le rapport de vidéosurveillance résultaient de la rédaction lacunaire de ce dernier et de l'interprétation de cette rédaction et non du fait que ses propres déclarations ne seraient pas conformes à la réalité. Dans la mesure où les trois éléments retenus à son encontre par les TPG n'étaient pas établis, la sanction disciplinaire devait être annulée.

- 20) Sur quoi, la cause a été gardée à juger.

EN DROIT

- 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

- 2) Le recourant a requis des enquêtes. Sa comparution personnelle et l'audition de différents témoins ont eu lieu lors de l'audience du 3 juin 2020.

Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend notamment le droit pour l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes et d'obtenir qu'il y soit donné suite (ATF 132 II 485 consid. 3.2 ; 127 I 54 consid. 2b). Ce droit ne s'étend qu'aux éléments pertinents pour l'issue du litige et n'empêche pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2 ; 131 I 153 consid. 3). En outre, il n'implique pas le droit d'être entendu oralement, ni celui d'obtenir l'audition de témoins (ATF 134 I 140 consid. 5.3 ; 130 II 425 consid. 2.1).

Par ailleurs, le dossier est désormais constitué, outre des relevés des RAG2000 des véhicules impliqués dans l'incident du 5 mars 2019 et du rapport de lecture des images de vidéosurveillance du trolleybus, d'un DVD contenant lesdites images. Ces témoignages et pièces comportent tous les éléments utiles. Enfin, la seule pièce qui n'a pas pu être produite, à savoir les images de vidéosurveillance du tram du recourant, n'existe vraisemblablement pas ou plus. Cela n'est toutefois pas de nature à empêcher la chambre de céans de se prononcer.

Il s'ensuit que le droit de faire administrer des preuves découlant du droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. des parties a été pleinement mis en œuvre par la chambre administrative.

Cette dernière dispose ainsi d'un dossier complet lui permettant de trancher les griefs soulevés en toute connaissance de cause.

- 3) Le litige porte sur la conformité au droit du prononcé, par les intimés, d'une sanction disciplinaire consistant en cinq jours de mise à pied ferme à l'encontre du recourant.
- 4) À teneur de l'art. 61 al. 1 LPA, le recours peut être formé pour violation du droit y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ainsi que pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). Les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (al. 2).
- 5) a. Les TPG, établissement de droit public genevois (art. 1 al. 1 de la loi sur les transports publics genevois du 21 novembre 1975 - LTPG - H 1 55), sont dotés de la personnalité juridique et sont autonomes dans les limites fixées par la LTPG (art. 2 al. 1 LTPG).

Le recourant, en tant que membre du personnel des TPG, est soumis au SP, qui s'applique à tout employé occupant un poste à temps complet ou partiel pour une période indéterminée ou déterminée (art. 1 al. 1 du statut).

Tous les employés sont liés aux TPG par un rapport de droit public (art. 2 al. 2 SP). L'autorité d'engagement établit, sur la base du statut et des règlements en vigueur, un contrat de travail écrit (art. 7 al. 1 SP). La loi fédérale complétant le Code civil suisse du 30 mars 1911 (Livre cinquième : Droit des obligations (CO - RS 220) s'applique à titre de droit public supplétif (art. 2 al. 3 SP).

b. Outre les obligations prévues aux arts. 8 ss SP, les employés sont soumis à celles mentionnées aux arts. 321 ss CO, notamment le devoir de diligence (art. 321a CO).

c. Les mesures disciplinaires sont définies comme les sanctions dont l'autorité administrative dispose à l'égard des personnes qui commettent une faute et se trouvent dans un rapport de droit spécial avec l'État. Elles ne visent pas, au premier chef, à punir ceux qui en font l'objet, mais visent à les amener à adopter à l'avenir un comportement conforme aux exigences de la profession et à rétablir le fonctionnement correct de celle-ci. Toutefois, elles ont aussi pour fonction, à titre secondaire, de réprimer les violations des devoirs professionnels (arrêt du Tribunal fédéral 2P.105/2005 du 7 décembre 2005 consid. 3).

Des mesures disciplinaires allant de l'avertissement écrit, voire le rappel à l'ordre notifié oralement par le chef de service au licenciement avec ou sans effet immédiat pour un motif justifié, conformément aux art. 71 à 74 SP, sont prévues aux art. 64 et ss SP et peuvent être prononcées si l'employé enfreint ses devoirs de service, soit intentionnellement, soit par négligence ou imprudence, ou dont le comportement est incompatible avec l'exercice de ses fonctions (art. 64 al. 1 SP).

d. Plus précisément, l'art. 64 SP énonce quatre types de sanctions disciplinaires classées dans l'ordre de gravité suivant : l'avertissement, la mise à pied jusqu'à concurrence de dix jours, éventuellement assortie du sursis, le changement temporaire ou définitif d'affectation et le licenciement.

La durée de la mise à pied est assortie d'une suppression de traitement, c'est-à-dire qu'une retenue sur le salaire correspondant à la durée de la sanction est effectuée.

e. La mesure doit être fixée en fonction de toutes les circonstances, notamment la gravité de la faute, la conduite passée de l'employé, ainsi que l'importance des intérêts lésés ou compromis (art. 65 du statut).

Lors de l'application de sanctions disciplinaires, le principe de proportionnalité doit être examiné à l'aune des intérêts publics, tels que le bon fonctionnement d'un service public ou le maintien de l'ordre public. Le choix de la nature et de la quotité de la sanction doit être approprié au genre et à la gravité de la violation des devoirs professionnels et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer les buts d'intérêt public recherchés. À cet égard, l'autorité doit tenir compte en premier lieu d'éléments objectifs, à savoir les conséquences que la faute a entraînées et de facteurs subjectifs, tels que la gravité de la faute ainsi que les mobiles et les antécédents de l'intéressé (RDAF 2007 I 235).

f. La procédure disciplinaire prévoit notamment que l'employé doit être immédiatement informé des faits qui lui sont reprochés ; les griefs lui sont notifiés par écrit dans les meilleurs délais (art. 67 al. 1 SP). La procédure disciplinaire doit être menée à terme dans les trois mois suivant la découverte de l'infraction (art. 67 al. 8 SP).

- 6) Dans un premier grief, le recourant estime que la sanction dont il fait l'objet doit être annulée, dès lors que les intimés ont dépassé le délai de trois mois de l'art. 67 al. 8 SP pour conclure la procédure disciplinaire.

En l'espèce, la question de savoir si les intimés ont eu connaissance de l'infraction entre les 7 et 8 mars 2019, lorsque les deux chauffeurs impliqués dans l'accident du 5 mars 2019 ont rempli chacun un avis de sinistre parvenu au service juridique, ou lors de la première audition du recourant dans le cadre de l'analyse préliminaire le 10 avril 2019, peut souffrir de demeurer indécise.

En effet, le délai prévu à l'art. 67 al. 8 SP est un délai d'ordre, la loi ne prévoyant aucune conséquence, en particulier pas l'admission de l'opposition au fond, en cas de non-respect de ce délai. Par ailleurs, le but de cette disposition est de contraindre l'employeur à prendre des mesures dans un délai relativement bref après la découverte de la violation des devoirs de service. Ainsi, et compte tenu du fait que la décision de sanction à l'issue de la procédure disciplinaire a été prononcée le 18 juin 2019, un éventuel dépassement du délai de quelques jours apparaîtrait en l'occurrence admissible.

Infondé, ce grief sera écarté.

- 7) Le recourant se plaint d'une constatation inexacte et incomplète des faits, dès lors que les intimés n'auraient pas apprécié tous les moyens de preuve existants.

Il ressort du dossier que pour reconstituer le déroulement de l'accident du 5 mars 2019, les intimés se sont fondés tant sur les preuves recueillies dans le cadre de l'analyse préliminaire de l'incident que sur les documents et témoignages rassemblés dans le cadre de l'enquête disciplinaire. Ont en particulier été pris en considération les avis de sinistre établis par les deux chauffeurs impliqués, leurs témoignages, les données extraites des RAG2000 des deux véhicules, ainsi que les images de vidéosurveillance du trolleybus et le rapport de lecture qui a été établi par un expert les ayant visionnées. Il apparaît également que les déclarations des différents témoins entendus par la chambre de céans lors du 3 juin 2020, de même que la production du DVD contenant les images, viennent corroborer les faits déduits des pièces précitées.

Le recourant se borne à fonder sa version des faits sur des pièces reflétant sa propre appréciation des circonstances de l'accident, en particulier les explications figurant dans l'avis de sinistre qu'il a rempli et ses déclarations lors de ses auditions dans le cadre de l'enquête, tout en contestant les faits tels qu'ils ressortent des autres pièces du dossier. Par ailleurs, s'il est regrettable que les images de vidéosurveillance du tram n'aient pas pu être exploitées dans le cadre de l'enquête, il convient de rappeler que selon le témoin B_____, spécialisé dans la lecture d'images de vidéosurveillance aux TPG et en poste depuis plus de quinze ans, que le contenu desdites images n'aurait pas permis de révéler des éléments ne ressortant pas déjà des images du trolleybus. Il n'est en conséquence pas possible d'affirmer que l'existence de cette preuve aurait été plus favorable au recourant.

Il apparaît clairement qu'au moment de l'accident, le tram que conduisait le recourant a percuté par l'arrière puis a frotté en plusieurs points le trolleybus qui se trouvait devant lui et empiétait sur ses rails. Contrairement à son estimation, le recourant ne disposait pas d'un espace suffisant pour dépasser le trolleybus sans le toucher. Le fait que le tram ait actionné sa cloche en guise d'avertissement ou

encore que le trolleybus se soit remis en mouvement au moment où le tram était engagé pour le dépasser ne permettent pas de remettre en cause le constat que c'est le tram qui a percuté le trolleybus et non l'inverse, ce qui rend le recourant responsable de l'accident, ayant causé des dégâts matériels sur les deux véhicules dont la réparation a engendré des frais équivalant à plus de CHF 55'000.-. Il ressort également du dossier qu'après la collision le recourant a continué sa route, sans descendre immédiatement de son véhicule pour constater les dégâts occasionnés ni annoncer l'accident à la RCT.

- 8) Le recourant conteste avoir commis une faute, avoir manqué à son devoir d'annoncer l'accident, ainsi que les « discrédits » qui lui sont reprochées.

En l'espèce, dès lors que les faits pertinents ont été correctement établis sur la base des pièces et témoignages contenus dans le dossier, c'est à juste titre que les intimés ont reproché au recourant d'avoir adopté une conduite inappropriée avec mise en danger. Contrairement à ce qu'allègue le recourant, les intimés étaient fondés à se référer à l'art. 31 LCR, à teneur duquel le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence (al. 1), ce qui n'a en l'occurrence pas été le cas. En tout état, le recourant ne saurait reprocher aux intimés de n'avoir pas précisé la disposition légale enfreinte pour se prévaloir d'une violation de son droit d'être entendu et d'une absence de faute, dès lors qu'au vu des circonstances et de la procédure engagée, il pouvait parfaitement comprendre ce qui lui était reproché, à savoir une conduite inappropriée et dangereuse tant pour les passagers des véhicules que pour les autres usagers de la route, et faire valoir son point de vue à ce sujet.

De plus, bien que le recourant ait constaté que son véhicule était toujours en état de fonctionnement, puis adressé au service juridique des intimés un avis de sinistre suite à l'accrochage du 5 mars 2019, il n'en demeure pas moins qu'il a quitté les lieux immédiatement après l'accident, sans descendre de son tram pour l'inspecter et déterminer l'existence de dégâts, ni pour s'assurer de l'état de l'autre véhicule et de son conducteur. Il n'a pas non plus alerté la RCT, laquelle a été contrainte de passer un appel général pour retrouver le tram impliqué dans l'accident et son conducteur. Ce comportement dénote un certain déni des événements. Dans ces circonstances, il ne peut pas être considéré que le recourant ait respecté ses devoirs en cas d'accident.

Enfin, force est de constater qu'au cours de la procédure le recourant n'a cessé de contester et tenté de minimiser sa responsabilité dans l'accident du 5 mars 2019, ce sans démontrer en quoi sa version des faits divergente devait primer les pièces et témoignages du dossier prouvant le contraire. Il apparaît par ailleurs que son manque de recul sur son analyse des événements ainsi que des incohérences entre ses déclarations et les preuves qui lui étaient soumises lui ont déjà été reprochés par le passé.

Le recourant a en conséquence adopté un comportement fautif et contrevenu à son obligation de diligence.

- 9) Le recourant estime enfin que la sanction qui lui a été infligée serait disproportionnée.

Les intimés ont choisi d'infliger au recourant une mise à pied ferme de cinq jours, soit la seconde sanction la moins sévère parmi celles prévues par le statut, pour une durée correspondant à la moitié du maximum de dix jours prévu par l'art. 64 SP. Pour prononcer une telle mesure disciplinaire, les intimés ont tenu compte du fait que le recourant s'est rendu responsable de l'accident du 5 mars 2019 en forçant le passage du trolleybus, c'est-à-dire en omettant de faire preuve de prudence et adoptant un comportement susceptible de mettre en danger les autres usagers de la route ainsi que les passagers des deux véhicules impliqués, étant relevé que son acte semblait résulter de son impatience. A aussi été pris en considération le fait que le recourant n'a pas respecté ses devoirs en cas d'accident en poursuivant sa course sans alerter la RCT, un appel général ayant dû être lancé pour le retrouver, sans prendre la peine de descendre de son tram pour l'inspecter et déterminer l'étendue des dégâts, ni pour s'assurer que le conducteur du trolleybus allait bien et n'avait pas besoin d'aide, ce alors que le même type de reproches lui avait déjà été fait lors d'un accident en 2016. De plus, les intimés ont retenu des divergences entre les déclarations du recourant et le rapport de lecture de vidéosurveillance du trolleybus, violant ainsi son devoir de diligence envers son employeur et mettant à mal le lien de confiance les liant, bien que de tels reproches lui eussent déjà été adressés par le passé.

La sanction, qui tient compte de la gravité de la faute du recourant, ainsi que de ses antécédents, mais aussi de son ancienneté et de ses évaluations globalement positives respecte dès lors le principe de la proportionnalité et s'avère appropriée non seulement pour réprimer le recourant qui a enfreint ses devoirs de service, mais également pour l'inciter à adopter à l'avenir un comportement conforme aux exigences de la profession.

Par conséquent, les intimés n'ont pas constaté les faits de manière inexacte et n'ont pas abusé de ni excédé leur pouvoir d'appréciation en prononçant la décision attaquée, laquelle est conforme au droit. En tous points mal fondé, le recours sera rejeté et la sanction, consistant en cinq jours de mise à pied, confirmée.

- 10) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 87 al. 1 LPA), et aucune indemnité de procédure ne lui sera allouée (art. 87 al. 2 LPA). Aucune indemnité ne sera accordée aux intimés, qui n'y ont pas conclu et dont la taille permet de disposer d'un service juridique apte à assumer leur défense, sans avoir à recourir aux services d'un avocat (ATA/479/2020 du 19 mai 2020 consid. 9).

PAR CES MOTIFS
LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 20 août 2019 par Monsieur A_____ contre la décision des Transports publics genevois du 18 juin 2019 ;

au fond :

le rejette ;

met un émolument de CHF 1'500.- à la charge de Monsieur A_____ ;

dit qu'aucune indemnité de procédure ne sera allouée ;

dit que, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral ;

- par la voie du recours en matière de droit public, s'il porte sur les rapports de travail entre les parties et que la valeur litigieuse n'est pas inférieure à CHF 15'000.- ;

- par la voie du recours en matière de droit public, si la valeur litigieuse est inférieure à CHF 15'000.- et que la contestation porte sur une question juridique de principe ;

- par la voie du recours constitutionnel subsidiaire, aux conditions posées par les art. 113 ss LTF, si la valeur litigieuse est inférieure à CHF 15'000.- ;

le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, Schweizerhofquai 6, 6004 Lucerne, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à Me Christian Bruchez, avocat du recourant, ainsi qu'à Me Anne Meier, avocate des Transports publics genevois.

Siégeant : Mme Payot Zen-Ruffinen, présidente, Mme Krauskopf, MM. Verniory et Mascotto, Mme Tombesi, juges.

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :

D. Werffeli Bastianelli

la présidente siégeant :

F. Payot Zen-Ruffinen

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :