

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/122/2024-FPUBL

ATA/1417/2024

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 3 décembre 2024

dans la cause

A_____

représenté par Me Fabrice COLUCCIA, avocat

recourant

contre

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS

représentés par Me Marc HOCHMANN FAVRE, avocat

intimés

EN FAIT

- A.**
- a.** A _____, né le _____ 1989, conducteur de poids lourds professionnel, travaille en qualité de chauffeur d'autobus au service des Transports publics genevois (ci-après : TPG) depuis le 1^{er} juillet 2018.
 - b.** Jusqu'en 2023, ses compétences et son comportement ont été jugés bons et conformes aux attentes, voire très bons et dépassant les attentes.
 - c.** Lors du bilan du 17 décembre 2020, sa hiérarchie lui a notamment fixé comme objectif de « Contribuer activement à un service de qualité auprès de notre clientèle et ceci afin d'atteindre l'objectif d'entreprise « Bienvenue à bord » », en prévoyant comme « Moyens » d'« Être à l'écoute du client et répondre aux besoins en assurant la sécurité en tout temps. [...] ».
 - d.** Dans le bilan du 27 janvier 2023, le conducteur a été félicité pour sa régularité dans ses prises de service et ses efforts afin de limiter les accidents et les erreurs de parcours. Il était encouragé à améliorer ses relations à la clientèle, l'objectif qui lui avait été fixé à cet égard n'étant que partiellement atteint. Il avait en particulier manqué d'utiliser le rétroviseur intérieur afin de conserver un contact visuel avec les passagers.

Il s'est engagé à faire des efforts sur ce point pour éviter des conflits. Il lui a été fixé comme objectif de participer à une formation intitulée « Nos clients et nous ».
- B.**
- a.** Le 8 juin 2023, A _____ était en service sur la ligne G, reliant les arrêts Rive à Veigy Douane, à partir de 20h27.
 - b.** À 20h34, à l'arrêt Genève Plage, un couple est monté dans l'autobus avec son bébé de cinq mois installé dans une poussette. Ne pouvant laisser celle-ci à l'emplacement prévu, occupé par un vélo, il l'a placée en parallèle, dos à la route. Au moment où l'autobus a repris sa course, la mère s'est assise sur un siège situé à droite et le père est resté debout près de la poussette, en se tenant des deux mains aux lanières de sécurité.
 - c.** À 20h36, abordant l'arrêt suivant, chemin du Righi (ci-après : Righi), le conducteur a effectué un freinage brusque.

La poussette a alors basculé en arrière. Le bébé en a été expulsé et a glissé sous des sièges situés devant ceux où était assise la mère, ce qui a causé à l'enfant un hématome important au visage. Le père l'a pris dans ses bras pendant que la mère a redressé la poussette.

Le conducteur s'est levé, a ouvert le portillon de sa cabine et demandé au père si tout allait bien. Il a considéré que tel était le cas en voyant ce dernier tenir le bébé. Il s'est donc rassis et a poursuivi sa course.
 - d.** À 20h50, à l'arrêt Corsier Village (ci-après : Corsier), le couple est descendu de l'autobus, après avoir réinstallé le bébé dans la poussette.

Le père s'est placé devant le véhicule afin de prendre une photographie de la plaque d'immatriculation avec son téléphone. Le conducteur a alors quitté l'arrêt en démarrant lentement le véhicule. Le père a tendu le bras gauche et appuyé sa main contre le pare-brise, en tentant de prendre une photo de la main droite. L'autobus a continué d'avancer à vitesse réduite et à pousser le père. Celui-ci, après s'être tourné d'un quart de tour, a appuyé son épaule contre le pare-brise. L'autobus a poursuivi sa route, franchissant la ligne stop située avant le chemin Neuf, sans s'arrêter, sur une distance d'environ 50 mètres, durant environ 30 secondes. Il s'est ainsi entièrement engagé sur ledit chemin. Le père, resté dos contre le pare-brise, est finalement tombé sur ses genoux.

Le conducteur a arrêté l'autobus, en est sorti et s'est dirigé vers lui. Il l'a saisi au bras gauche et l'a poussé en arrière. Un passager est descendu de l'autobus et s'est adressé au père. Celui-ci s'est baissé et a pris une photographie de la plaque d'immatriculation.

Il est ensuite monté dans l'autobus et a montré au conducteur où son bébé avait chuté. S'en sont suivies des discussions vives entre le conducteur, les passagers, en particulier celui intervenu précédemment, et le père, lequel est descendu et remonté à plusieurs reprises dans l'autobus, avant de quitter les abords du véhicule.

e. Le conducteur a informé la centrale de régulation du trafic des TPG (ci-après : la centrale) qu'à la suite d'un freinage d'urgence dans le secteur de Genève Plage, une poussette était tombée dans l'autobus, mais que le père de l'enfant n'avait pas souhaité appeler une ambulance. Ce dernier, après être descendu de l'autobus à Corsier, se jetait devant le véhicule en mouvement pour l'agresser. Le conducteur, en colère, a dit ne plus pouvoir continuer à travailler « avec ce genre de personne ». L'agent de la centrale lui a alors demandé d'arrêter l'autobus, ce que le conducteur a refusé, tenant à terminer sa course.

f. À 20h55, le conducteur a ainsi redémarré et est parvenu au terminus à 21h00.

g. Les images de vidéosurveillance de l'autobus prises durant la course ont été extraites et ont fait l'objet d'une transcription du 22 juin 2023 versée au dossier (ci-après : le rapport de vidéosurveillance), réalisée par un agent assermenté et autorisé à dresser des procès-verbaux de contravention dans le cadre de ses attributions.

h. La famille s'est rendue à l'hôpital et le bébé est resté sous surveillance médicale jusqu'à 02h40 le lendemain. Elle a aussi fait appel à la police, laquelle a pris contact avec les TPG.

Selon le certificat médical produit, le couple a été « impacté » à divers endroits du corps en voulant secourir le bébé et a subi un choc émotionnel en le voyant crier de douleur avec un gros hématome au visage. Le père a souffert de complications ostéo-tendino-musculaires nécessitant une prise en charge médicale.

i. Le 9 juin 2023, A_____ a décrit l'incident dans le formulaire « avis de sinistre » de la manière suivante : « J'effectue mon arrêt à Genève-Plage. Un couple monte avec une poussette. Les deux parents prennent place sur les sièges et laissent la

poussette seule. Premier freinage pour faire mon arrêt Chemin du Rigi, la poussette tombe. Je suis arrêté, je sors de ma cabine et vois le père prendre l'enfant dans ses bras. Je vois que rien n'est grave et reprend mon trajet. J'arrive à Corsier-Village et là le Monsieur bloque le bus et m'empêche de partir, j'avise la RCT et finis mon service à Veigy-Douane. ».

j. Le 15 juin 2023, le père a dénoncé aux TPG le comportement du conducteur. Celui-ci n'avait pas procédé à un constat d'accident après le freinage d'urgence et la chute de la poussette. Lorsqu'il était descendu à Corsier, il avait tenté de noter le numéro d'immatriculation de l'autobus. Le conducteur avait poursuivi sa course, le poussant sur une distance d'environ 50 mètres jusqu'à ce qu'il tombe. Il était ensuite descendu de l'autobus et s'était approché de lui avec l'intention de le frapper.

Lui-même souffrait de fortes douleurs au dos et au pied gauche, nécessitant des examens approfondis. Avec sa famille, il était profondément choqué par cet incident.

k. Le 5 juillet 2023, A_____ a été entendu par les TPG.

Le freinage effectué était classique. Il avait entendu un bruit et s'était levé pour vérifier l'état des passagers. Il n'avait pas vu la chute de la poussette, ni constaté quoi que ce soit de grave, comme un passager à terre ou se plaignant. Aussi n'avait-il pas contacté la centrale. Le père en particulier n'était pas tombé mais s'était montré énervé, menaçant les autres passagers.

Il avait noté « chute de poussette » dans l'avis de sinistre car il avait appris la survenance d'une telle chute après coup.

À Corsier, le père s'était mis devant l'autobus, écrivant quelque chose sur son téléphone, sans intention visible de prendre une photo. Il avait saisi les essuie-glaces du véhicule pour les taper contre la vitre. Le conducteur avait fini par immobiliser le véhicule pour éviter que le père ne tombe. Il avait alerté la centrale et était descendu de l'autobus pour demander au précité de cesser et non pour le frapper. Il avait eu tort d'avancer mais le client n'avait pas non plus fait « tout juste ». Il n'avait pas eu l'intention de lui faire du mal ni n'avait mis en péril sa sécurité et son intégrité physique. Il souhaitait finir sa journée et le client avait cherché à arrêter l'autobus à mains nues. Il n'avait pas suivi les instructions de la centrale de s'immobiliser car cela ne lui avait pas semblé nécessaire. Il n'avait en outre pas voulu bloquer l'arrêt et il s'était senti apte à conduire le véhicule jusqu'au terminus, deux arrêts plus loin. Il avait par ailleurs craint un conflit entre le père et les autres passagers.

Il n'avait pas perdu son sang-froid ni ne s'était laissé guider par la colère.

l. Le 24 août 2023, les TPG ont informé le conducteur de leur intention de résilier les rapports de travail pour les motifs suivants. Il n'avait pas procédé aux vérifications nécessaires après le freinage d'urgence et ne pouvait pas prétendre de bonne foi avoir ignoré la chute de la poussette. Il avait avancé l'autobus jusqu'au contact physique avec le père pour l'empêcher de photographier la plaque

d'immatriculation, franchissant en outre un stop. Il n'avait pas évité le conflit avec le client, s'était laissé dominer par la colère et avait mis en jeu la sécurité du père seulement dans le but de terminer rapidement sa course. Il n'avait pas pris la mesure de la gravité de ses actes ni ne s'était remis en question, de sorte qu'il semblait inapte à aborder une nouvelle situation du même genre.

m. Les 29 septembre et 3 octobre 2023, le conducteur a répondu qu'un licenciement apparaissait totalement disproportionné.

Il appartenait en premier lieu aux parents d'assurer la sécurité de leur bébé puis, lui-même n'ayant rien constaté, d'informer le conducteur d'un quelconque dommage. Sans une telle information, il ne pouvait pas lui être reproché un manque de diligence en ce qu'il avait décidé de poursuivre sa course. Il était arrivé à Corsier 30 minutes plus tard et avait été informé dans l'intervalle par des passagers que la poussette était tombée. Il avait redémarré alors que le père se trouvait devant lui dans le but de ne pas prendre du retard et d'éviter un conflit avec les autres clients. Il n'avait pas agi de manière adéquate, sans toutefois mettre quiconque en danger eu égard à sa très faible vitesse. Il s'agissait d'un épisode isolé, survenu en fin de journée face à un client irrationnel et inquiétant.

n. Par décision du 28 novembre 2023, les TPG ont résilié les rapports de service de A_____ avec effet au 29 février 2024, le libérant de l'obligation de travailler et compensant le solde des vacances, congés et heures supplémentaires.

Les TPG ont repris les motifs susévoqués, sur la base desquels la poursuite des rapports de service ne s'inscrivait plus objectivement dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'entreprise. Elle n'était plus compatible avec la sauvegarde de la sécurité et le principe de précaution, compte tenu de l'incapacité du conducteur à déployer les aptitudes minimales exigées pour garantir la sécurité et à entretenir une relation commerciale digne avec la clientèle. Dans ces circonstances, le rapport de confiance semblait irrémédiablement rompu.

o. Le Ministère public (ci-après : MP) a été saisi des faits en cause.

Le 12 mars 2024, il a rendu une ordonnance de non-entrée en matière au sujet des lésions subies par le bébé, au motif qu'elles ne résultaient pas de la violation d'un devoir de prudence incombant au conducteur.

Le MP a parallèlement condamné le conducteur pour lésions corporelles simples au préjudice du père dans le cadre des faits survenus à Corsier. Ce dernier a formé opposition.

p. Dans un rapport du 17 août 2024, une experte du centre d'évaluation de l'aptitude à la conduite, mandatée par l'office cantonal des véhicules, a considéré que, du point de vue de la psychologie du trafic, A_____ ne présentait pas un problème de caractère et était apte à conduire sans condition.

C. a. Par acte posté le 13 janvier 2024, A_____ a interjeté recours contre la décision des TPG du 28 novembre 2023 auprès de la chambre administrative de la Cour de

justice, concluant au constat de son caractère contraire au droit, à ce que sa réintégration soit proposée et, à défaut, au paiement d'une indemnité correspondant à huit mois de salaire.

À l'arrêt Righi, il avait certes entendu un bruit dans l'autobus à la suite du freinage, mais, après s'être levé, il n'avait rien constaté de grave. Il apprendrait plus tard que le bébé, dont les parents ne s'étaient pas manifestés, était vraisemblablement tombé de la poussette. À Corsier, le père s'était placé devant l'autobus pour taper contre le pare-brise et saisir les essuie-glaces, ce dont les autres passagers s'étaient offusqués. Il avait alors commis l'erreur de faire avancer l'autobus à vitesse réduite sur plusieurs mètres. Il aurait dû arrêter le véhicule et signaler l'incident à la centrale. Il était néanmoins fatigué d'avoir conduit toute la journée et craignait un conflit entre le père et les autres passagers, des retards ainsi que de bloquer l'arrêt.

De nature responsable, il avait commis une unique erreur, dont il contestait la dangerosité et qu'il s'engageait à ne plus reproduire. Les TPG considéraient à tort qu'il n'avait pas été en mesure d'observer la circulation tout en surveillant le passager récalcitrant compte tenu de la faible vitesse de l'autobus.

Il était en outre très expérimenté et largement mieux formé à la conduite que ses collègues. Les TPG auraient dès lors dû envisager une mesure moins incisive, telle l'avertissement, la mise à pied ou la signature d'un plan d'amélioration. À défaut, la décision paraissait manifestement disproportionnée.

b. Par décision du 22 janvier 2024, la chambre de céans a suspendu la procédure avec l'accord des parties, dans l'attente de l'issue de la procédure initiée par le conducteur devant la commission de conciliation des TPG.

Le 14 février 2024, la procédure a été reprise après que la commission précitée a refusé d'entrer en matière sur la demande du conducteur.

c. Le 26 mars 2024, les TPG ont conclu au rejet du recours.

Le parcours du conducteur n'était pas irréprochable et son attention avait été attirée à plusieurs reprises sur la nécessité d'améliorer les relations avec la clientèle.

Il avait vu que le couple était monté à bord avec une poussette puis que le père portait le bébé. Ensuite du freinage d'urgence, il aurait donc dû aller à leur contact pour s'assurer qu'ils n'étaient pas blessés. En omettant ces vérifications, il avait contrevenu au manuel d'exploitation des TPG (ci-après : MEX). Une telle omission ne justifiait certes pas son licenciement, mais il devait en être tenu compte pour apprécier le contexte qui en avait découlé ainsi que l'attitude subséquente du conducteur.

À l'arrêt Corsier, il n'aurait jamais dû délibérément avancer l'autobus alors que le père se trouvait devant, qui plus est durant 33 secondes, ce qui représentait une durée « particulièrement notable ». Peu importaient les raisons et « l'irrationalité » du comportement du client. Même sans accélération, et même s'il avait conservé la capacité de s'arrêter à n'importe quel moment, son comportement était

suffisamment grave. Conformément au MEX, parmi les « dimensions clé » à observer par le personnel des TPG, la sécurité était la priorité et la ponctualité arrivait en quatrième position. Le conducteur avait mis en danger le père, qui était piéton. Contrairement à son argumentaire, il n'avait pas pu observer la circulation tout en surveillant le père qui se trouvait au contact de l'autobus. Il avait en outre contrevenu aux ordres reçus de la centrale.

Le conducteur n'avait manifesté aucune prise de conscience du caractère irrationnel, impulsif et dangereux de son comportement, incompatible avec la sauvegarde de la sécurité publique. Aussi ne pouvait-il pas reprocher aux TPG de n'avoir pas envisagé une mesure moins incisive.

d. Dans sa réplique du 1^{er} juillet 2024, le conducteur a persisté dans ses conclusions.

Il n'avait pas été considéré comme pénalement responsable des lésions subies par l'enfant après le freinage et il contestait avoir blessé le père à Corsier, les lésions du précité trouvant « leur source dans l'épisode du bébé ». Le MP n'avait retenu aucune infraction aux règles de la circulation routière. Sur cette base, il espérait que les TPG, dont le nombre de chauffeurs était notoirement insuffisant, acceptent de revenir sur leur décision. Subsidiairement, son indemnité devrait être fixée à huit mois de salaire. Son comportement n'était pas irréprochable mais, à sa décharge, il avait conduit toute la journée et il craignait un conflit entre passagers, des retards et un blocage de l'arrêt Corsier. Il avait parfaitement pris la mesure des faits reprochés, qu'il s'engageait à ne plus reproduire et dont il admettait le caractère impressionnant et inadapté, mais non la dangerosité.

Conducteur professionnel depuis quinze ans, il jouissait d'une très grande expérience, qu'il avait mise au service des TPG avec de très bons résultats et à leur entière satisfaction.

e. Le 12 août 2024, la chambre de céans a entendu les parties.

Le recourant a reconnu avoir adopté un comportement inadéquat en roulant sur une trentaine de mètres à un ou deux kilomètres heure alors que le père s'agrippait à l'autobus. Il contestait toute faute pour le surplus. Il avait ensuite été obligé de poursuivre sa course jusqu'au terminus à l'encontre des instructions de la centrale pour ne pas bloquer la circulation.

Après le freinage, il avait perçu un mouvement de déplacement d'une poussette ou d'un vélo. Il avait demandé au père, qui se disputait en langue étrangère avec la mère, si tout allait bien, et ce dernier avait levé les deux pouces vers le haut.

Il avait klaxonné plusieurs fois et avancé de quelques mètres lorsque le père se trouvait devant l'autobus, ce qui normalement incitait les piétons à le laisser passer. Mais ce client s'était dirigé vers le véhicule et avait tenté de le retenir avec ses mains, en s'agrippant aux essuie-glaces. Plusieurs passagers s'étaient mis à crier. Il n'avait pas su quelle priorité donner et eu qu'une idée en tête, celle de suivre la ligne lui permettant de sortir de l'espace exigu de l'arrêt. Il avait ainsi fait le plus mauvais choix, sans toutefois vouloir blesser le père.

Après avoir terminé la manœuvre, il était sorti de l'autobus pour essayer de communiquer avec le client, mais celui-ci ne comprenait pas le français. Il s'était senti menacé lorsque le père l'avait suivi dans l'autobus. Attendant la réponse de la centrale, il avait informé ce dernier que la police était en route, mais il était parti.

Un mois plus tôt, en pleine heure de pointe, alors qu'il véhiculait une centaine de passagers, l'un d'eux avait fait une crise d'épilepsie. Il avait arrêté l'autobus, s'en était occupé et avait appelé une ambulance après avoir vainement requis la centrale de le faire. Cet événement traumatisant avait eu pour conséquence de réduire sa pause d'une demi-heure à six minutes, sans qu'il reçoive de remerciements ou de message positif des TPG.

À l'issue de l'audience de comparution personnelle, les TPG ont sollicité l'audition de l'auteur du rapport de vidéosurveillance.

La cause a été gardée à juger, y compris sur les mesures d'instruction complémentaires sollicitées.

f. Par écrit du 16 septembre 2024, le recourant a considéré que les conclusions du rapport du centre d'évaluation de l'aptitude à la conduite, selon lesquelles il était apte et ne présentait aucune problématique caractérielle ou psychologique négative, démontraient le caractère contraire au droit du licenciement.

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. Les intimés requièrent l'audition de l'auteur du rapport de vidéosurveillance.

2.1 Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération 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 soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 142 III 48 consid. 4.1.1 ; 140 I 285 consid. 6.3.1). Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas la juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier si elle 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 145 I 167 consid. 4.1. ; 140 I 285 consid. 6.3.1). En outre, il n'implique pas le droit à l'audition orale ni à celle de témoins (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1).

2.2 La transcription des images de vidéosurveillance prises dans l'autobus lors des faits, faisant l'objet d'un rapport de quatre pages versé au dossier, est précise et

complète. Elle n'est en outre pas contestée par le recourant. Il n'est donc pas utile d'entendre son auteur, ce d'autant moins qu'il est un agent assermenté des intimés.

Il ne sera en conséquence pas donné suite à leur requête.

3. L'objet de la présente cause concerne la conformité au droit de la résiliation des rapports de service du recourant.

3.1 Aux termes de la loi sur les transports publics genevois du 21 novembre 1975 (LTPG - H 1 55), les TPG, établissement de droit public genevois (art. 1 al. 1 LTPG), sont dotés de la personnalité juridique et sont autonomes dans les limites fixées par la LTPG (art. 2 al. 1 LTPG).

Conformément à l'art. 2 du statut du personnel des TPG (ci-après : SP), les rapports de travail sont régis par la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics du 8 octobre 1971 (LDT - RS 822.21), la LTPG, la loi fédérale sur la protection des données du 19 juin 1992 (LPD - RS 235.1), la loi fédérale sur l'égalité entre femmes et hommes du 24 mars 1995 (LEg - RS 151.1) ainsi que par le SP, son règlement d'application et ses règlements particuliers et instructions de service (al. 1). Tous les employés sont liés aux TPG par un rapport de droit public (al. 2). La loi fédérale du 30 mars 1911, complétant le Code civil suisse (CO, Code des obligations - RS 220), notamment son titre dixième (du contrat de travail), s'applique à titre de droit public supplétif (al. 3).

3.2 Selon l'art. 71 SP, la direction peut mettre fin aux rapports de service pour des motifs dûment justifiés en respectant les délais de congé (ch. 1). Est considéré comme dûment justifié, tout motif démontrant que la poursuite des rapports de service n'est pas, objectivement, dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'entreprise (ch. 2). Aucun motif abusif au sens de l'art. 336 CO ne peut être considéré comme justifié (ch. 3).

Le délai de résiliation du contrat par l'autorité d'engagement est de trois mois entre la 2^{ème} et la 9^{ème} année de service (art. 68 ch. 2 let. c SP).

Aux termes de l'art. 72 al. 1 SP, s'il retient que le licenciement ne repose pas sur un motif justifié, le juge peut proposer à l'entreprise la réintégration du salarié. Si l'entreprise s'y oppose ou s'il renonce à une telle proposition, le juge fixera une indemnité dont le montant ne peut être inférieur à un ni supérieur à huit salaires mensuels (al. 1).

3.3 L'art. 3.1.1 4^e paragraphe du MEX prévoit que chaque collaborateur s'engage à adopter un comportement sûr en toutes circonstances. Pour les conducteurs les priorités sont, dans l'ordre : (1) sécurité, (2) relation clientèle ; (3) conduite économique et confortable ; (4) ponctualité. Le collaborateur s'engage également à intervenir lorsqu'il perçoit un danger ou identifie un potentiel d'amélioration dans ses activités propres ou dans celles qu'il observe, à assumer la responsabilité de ses actions et inactions, et à mettre tout en œuvre pour corriger ses éventuels écarts.

L'art. 3.4 2^e et 3^e paragraphes du MEX prescrit aux collaborateurs, particulièrement à ceux affectés à la conduite qui sont des ambassadeurs des TPG, de veiller à transporter leur clientèle dans les meilleures conditions possibles, à savoir : la sécurité – l'accueil à la clientèle – le confort de conduite et la ponctualité. À cette fin, il est attendu d'eux, outre le port de l'uniforme réglementaire et le renseignement à la clientèle, l'adoption d'une attitude avenante à l'égard de cette dernière et des autres usagers de la route.

Aux termes de l'art 6.2.12 du MEX, en cas d'accident, le conducteur doit (1) s'arrêter immédiatement, (2) garantir la sécurité, (3) porter secours, (4) aviser la centrale, (5) effectuer le marquage, (6) échanger les coordonnées et (7) établir les documents ad hoc.

3.4 L'art. 71 SP équivaut au licenciement pour motif fondé prévu par les art. 21 al. 3 et 22 de la loi générale relative au personnel de l'administration cantonale, du pouvoir judiciaire et des établissements publics médicaux du 4 décembre 1997 (LPAC - B 5 05). Comme pour les fonctionnaires de l'administration cantonale, il n'est pas imposé aux TPG de démontrer que la poursuite des rapports de service est rendue impossible, mais uniquement qu'elle n'est plus compatible avec le bon fonctionnement de l'entreprise. L'intérêt public au bon fonctionnement des TPG sert en effet de base à la notion de motif dûment justifié qui doit exister pour justifier un licenciement en application de l'art. 71 SP (ATA/67/2024 du 23 janvier 2024 consdi. 3.4 ; ATA/1839/2019 du 20 décembre 2019 consid. 7c).

Ledit motif (ou motif fondé s'agissant des art. 21 al. 3 et 22 LPAC) est un élément objectif indépendant de la faute du membre du personnel. La résiliation pour motif fondé, qui est une mesure administrative, ne vise pas à punir mais à adapter la composition de la fonction publique dans un service déterminé aux exigences relatives au bon fonctionnement dudit service (ATA/67/2024 du 23 janvier 2024 précité et les références citées).

Le licenciement ordinaire implique que le comportement de l'employé – dont les manquements sont aussi reconnaissables pour des tiers – perturbe le bon fonctionnement du service, ou qu'il soit propre à ébranler le rapport de confiance avec le supérieur, mais ne présuppose pas nécessairement une violation fautive des devoirs de service (arrêt du Tribunal fédéral 8C_392/2019 du 24 août 2020 consid. 4.1 et 4.2). Les justes motifs de renvoi des fonctionnaires ou employés de l'État peuvent procéder de toutes les circonstances qui, selon les règles de la bonne foi, excluent la poursuite des rapports de service, même en l'absence de faute. De toute nature, ils peuvent relever d'événements ou de circonstances que l'intéressé ne pouvait pas éviter, ou au contraire d'activités, de comportements ou de situations qui lui sont imputables (arrêt du Tribunal fédéral 8C_676/2021 du 27 juin 2022 consid. 2.3).

3.5 L'employeur jouit d'un large pouvoir d'appréciation pour juger si les manquements d'un fonctionnaire sont susceptibles de rendre la continuation des rapports de service incompatible avec le bon fonctionnement de l'administration

(arrêts du Tribunal fédéral 8C_676/2021 précité consid. 2.4 ; 8C_635/2020 du 22 juin 2021 consid. 3.1 ; 8C_15/2019 du 3 août 2020 consid. 7.2).

Les rapports de service étant soumis au droit public, leur résiliation doit respecter les principes constitutionnels généraux, notamment les principes de la légalité, de l'égalité, de la proportionnalité, de la bonne foi et de l'interdiction de l'arbitraire (ATA/600/2021 du 8 juin 2021 consid. 9d ; ATA/479/2020 du 19 mai 2020 consid. 5d).

Le principe de la proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.) exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent pas être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité) ; en outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et il exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts ; ATF 143 I 403 consid. 5.6.3 ; 142 I 76 consid. 3.5.1).

3.6 En l'espèce, la résiliation des rapports de service du recourant est fondée sur le comportement adopté par ce dernier à l'arrêt Righi après le freinage, puis à l'arrêt Corsier lorsque le père s'est placé devant l'autobus.

Lors du premier événement, il n'est pas suffisamment établi que le recourant ait compris que la poussette était tombée et que le bébé ainsi que les parents s'étaient blessés. Il n'est pour le surplus pas nécessaire de déterminer, notamment à l'aune des éléments qu'il aurait pu déduire de la situation et des devoirs découlant du MEX, s'il aurait dû davantage s'enquérir auprès des passagers des éventuelles conséquences du freinage et prendre d'autres mesures. Conformément à la position des intimés, tout manquement à cet égard ne serait pas assez grave pour constituer un motif de résiliation des rapports de service dûment justifié.

À l'arrêt Corsier, il est en revanche constant que le recourant a démarré l'autobus après avoir vu que le père se trouvait au-devant du véhicule, téléphone à la main, dans le but de forcer ce dernier à s'écarter de sa route. Peu importe qu'il n'eût pas compris l'intention du client de prendre une photographie. Il a ensuite, toujours délibérément et dans le même but, continué à avancer d'une cinquantaine de mètres, pendant que le client était accolé au pare-brise, dos à celui-ci, jusqu'à ce qu'il tombe à genoux. Le recourant est alors sorti, a saisi le bras du père et l'a poussé en arrière.

Ce comportement contrevient aux priorités incombant aux conducteurs des intimés, soit la sécurité, aussi bien de la circulation que des passagers, et le bon accueil de ces derniers. Le recourant admet le caractère inadéquat de son comportement, mais en conteste la dangerosité, au motif qu'il a conservé la maîtrise de l'autobus, en particulier la capacité de l'arrêter quand il le souhaitait, ainsi que la vision d'ensemble de la circulation à la sortie de l'arrêt Corsier. Son point de vue ne résiste toutefois pas à l'examen.

En roulant délibérément au contact du père avec un autobus de plusieurs tonnes, même à vitesse très réduite et en conservant la maîtrise du véhicule, le recourant a

pris le risque de traumatiser et de blesser ce dernier. Il s'est en outre engagé sur le chemin Neuf en franchissant un stop. Quoiqu'il en dise, il a ce faisant également mis en danger la circulation. Il ne peut pas prétendre avoir prêté une attention suffisante à cette dernière alors qu'il ne s'est pas arrêté et que son attention était forcément accaparée par la présence du père contre le pare-brise. En s'engageant sur le chemin Neuf à vitesse réduite puis en s'y arrêtant, il a risqué un accident avec tout véhicule circulant dans le même sens que lui, ou à tout le moins de le forcer à s'arrêter. Peu importe à cet égard que le MP n'ait pas retenu contre lui une violation des règles de la circulation routière dans l'ordonnance pénale du 12 mars 2024 ou que, conformément à son opposition, le passager n'ait pas été physiquement blessé lors de cet événement.

En poussant le père sur une cinquantaine de mètres, le recourant n'a de surcroît, pour dire le moins, pas soigné la relation commerciale avec la clientèle. Il a donné une très mauvaise image des TPG et pris le risque de porter lourdement préjudice à leur réputation, alors qu'ils assument un service public essentiel.

Il est certes compréhensible que le recourant se soit senti, au moment des faits, fatigué de sa journée, pressé de terminer sa course pour respecter ses horaires et prendre sa pause, ainsi que stressé par la réaction des autres passagers, voire par le risque de conflit entre eux et le père. Aucun de ces éléments n'est toutefois propre à justifier sa réaction. Conformément à ce que prévoit le MEX, il est manifeste que l'intégrité physique et psychique d'un passager ainsi qu'une communication avenante avec les clients, respectivement la sauvegarde de la réputation d'accueil d'une entreprise de transports publics en découlant, sont plus importantes que la ponctualité et le risque d'un conflit verbal avec d'autres passagers. Le recourant, stationné à un arrêt de campagne et en contact avec un nombre limité de passagers, n'a pour le surplus pas été soumis à un stress tel qu'il ne lui était plus possible de prendre une décision raisonnable. Il ne peut en aucun cas justifier son acte par le fait qu'il ne s'était pas senti soutenu par les intimes lors de l'épisode d'une crise d'épilepsie d'un passager un mois plus tôt.

Son comportement est encore moins excusable compte tenu de l'incident préalable, qui aurait dû lui permettre de comprendre l'attitude obstructive du père. Même à admettre qu'il n'avait pas vu, lors du freinage à l'arrêt Righi, que la poussette était tombée et que le bébé avait été blessé, cela lui avait été rapporté dans l'intervalle conformément à ses propres explications. Il aurait dû en déduire que le père pouvait être choqué par ce qui s'était passé, même s'il ne l'avait pas manifesté immédiatement, et comprendre sa volonté de prendre en photo la plaque d'immatriculation, ainsi que de chercher à obtenir une explication. Au vu des circonstances, la démarche du père n'apparaît pas imprévisible et encore moins dangereuse. Ce dernier ne s'en est pris à aucun des passagers avant de descendre de l'autobus et il s'est placé devant le véhicule lorsqu'il stationnait encore à l'arrêt.

Juste après les faits, le recourant a reçu pour instruction de la centrale de s'immobiliser à l'arrêt, mais il a néanmoins pris la décision de poursuivre sa course

jusqu'au terminus. Il a ensuite, en s'exprimant devant son employeur ou dans le cadre de la présente procédure, bien que concédant une erreur, continuellement mis en cause la responsabilité du père. Il l'a décrit comme agressif, menaçant et dangereux, alors qu'une telle attitude ne ressort pas du dossier, en particulier du rapport de vidéosurveillance, du moins avant que le père ne soit poussé par l'autobus. Ce dernier ne s'est notamment pas spontanément jeté sur le pare-brise du véhicule pour en saisir les essuie-glaces comme l'a allégué le recourant.

Celui-ci s'est aussi prévalu de la priorité de quitter l'arrêt pour arriver au terminus à l'heure et éviter un conflit avec les autres passagers. Cette position, dans laquelle il a persisté, démontre une absence de prise de conscience de la gravité de son comportement, à la fois pour la sécurité du père et de la circulation, et pour l'atteinte à l'image des TPG auprès des usagers. Elle met également en lumière une propension du recourant à rejeter l'essentiel de sa responsabilité sur autrui, alors que le comportement du père n'apparaît pas insolite compte tenu des circonstances.

Comme l'a souligné le recourant, les évaluations de son travail montrent certes qu'il dispose d'excellentes compétences de conduite et qu'il a su mettre à profit sa solide expérience sur ce plan au bénéfice des TPG. Ses très bonnes aptitudes au volant d'un véhicule lourd ne sont toutefois pas en cause en tant que telles, raison pour laquelle il se prévaut vainement des conclusions du rapport du 17 août 2024 du centre d'évaluation de l'aptitude à la conduite. Il résulte par contre des bilans de 2020 et 2023 que l'accueil des clients et le contact avec eux devaient être améliorés.

Au vu de ce défaut relevé dans ses bilans et de l'absence de prise de conscience suffisante de sa faute, les TPG pouvaient légitimement craindre, nonobstant les engagements du recourant de ne pas réitérer son comportement, qu'un incident grave avec un client se reproduise.

Les motifs invoqués par les intimés pour fonder la résiliation des rapports de service sont ainsi dûment justifiés. Ils n'ont pas abusé de leur large pouvoir d'appréciation en considérant que la poursuite de ces rapports n'était pas dans l'intérêt de leur bon fonctionnement. Le comportement du recourant, outre qu'il est fautif, a effectivement perturbé la bonne marche de l'entreprise et ébranlé le rapport de confiance avec son employé.

3.7 L'atteinte à la sécurité du client et de la circulation ainsi qu'à l'image de l'entreprise est grave, et le risque de réitération concrètement élevé vu l'absence de prise de conscience de la gravité de la faute. Aucune autre mesure moins incisive, comme un blâme, la mise à pied ou la signature d'un plan d'amélioration, n'apparaît par conséquent suffisante pour protéger ces intérêts en excluant raisonnablement qu'un tel incident ne se reproduise. Eu égard au service public qu'ils assument, il est indispensable aux intimés de disposer de conducteurs non seulement compétents et expérimentés, mais également aptes à entretenir de bons contacts avec les passagers, ainsi qu'à gérer avec sang-froid et diplomatie toute source de tension avec eux ou les usagers de la route. La résiliation des rapports de service est pour le surplus propre à préserver les intérêts de sécurité publique et d'image visés, sans

pour autant priver le recourant de la possibilité de continuer à travailler en qualité de conducteur de poids lourds.

Le SP n'impose par ailleurs pas aux intimés l'obligation préalable de tenter un reclassement de l'employé avant la résiliation des rapports de service pour un motif justifié.

La résiliation des rapports de service respecte ainsi le principe de la proportionnalité et n'apparaît pas contraire à un autre principe constitutionnel, de sorte qu'il n'y pas lieu d'entrer en matière sur les prétentions en indemnisation du recourant.

Mal fondé, le recours sera rejeté.

4. Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'000.- 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, dont la taille permet de disposer d'un service juridique apte à assumer leur défense pour un litige de cette nature, sans avoir à recourir aux services d'un avocat (ATA/78/2020 du 28 janvier 2020 consid. 7 et les arrêts cités).

Compte tenu des conclusions du recours, la valeur litigieuse est supérieure à CHF 15'000.- (art. 112 al. 1 let. d de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 - LTF - RS 173.110).

* * * * *

PAR CES MOTIFS
LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 13 janvier 2024 par A_____ contre la décision des Transports publics genevois du 28 novembre 2023 ;

au fond :

le rejette ;

met à la charge de A_____ un émolument de CHF 1'000.- ;

dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;

dit que conformément aux art. 82 ss LTF, 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.- ; 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 suisse, av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, 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 Fabrice COLUCCIA, avocat du recourant, ainsi qu'à Me Marc HOCHMANN FAVRE, avocat des Transports publics genevois.

Siégeant : Florence KRAUSKOPF, présidente, Jean-Marc VERNIORY, Francine PAYOT ZEN-RUFFINEN, Claudio MASCOTTO, Michèle PERNET, juges.

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :

S. HÜSLER ENZ

la présidente siégeant :

F. KRAUSKOPF

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :