

TRIBUNAL D'ARBITRAGE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

N° de dépôt : 2013-0699

Date : Le 29 octobre 2012

DEVANT L'ARBITRE : Me Francine Lamy

Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983 - SCFP et Société de transport de Montréal

Ci-après appelé « le syndicat »

Et

Société de transport de Montréal (STM)

Ci-après appelée « l'employeur »

Plaignant : Monsieur Ronald Raymond

Griefs : n° du syndicat TR-10-0252- Suspension
TR-10-0253- Congédiement

Convention collective : 2007-2012

SENTENCE ARBITRALE
Art. 100 C.t.

PAGE : 2

[1] Monsieur Ronald Raymond est chauffeur d'autobus à la STM depuis le 27 avril 1992. Le matin du 24 mars 2010, il dessert le circuit 109. Alors qu'il est au volant, son véhicule heurte un adolescent et le blesse grièvement.

[2] L'employeur a d'abord suspendu le plaignant pour enquête. Il s'en est expliqué dans une lettre du 8 avril 2010 au plaignant :

Monsieur,

Le 24 mars 2010, vous avez été impliqué dans un accident avec piéton au coin des rues Benoît et Ménard. Considérant la nature ainsi que la gravité de cet accident et compte tenu du fait que vous êtes actuellement en arrêt de travail depuis votre accident, vous êtes suspendu avec solde pour fins d'enquêtes et ce, conformément à la clause 12.01 de la convention collective.

(...)

Nous communiquerons de nouveau avec vous pour vous convoquer à une enquête formelle afin d'obtenir votre version des faits et revoir l'ensemble de votre dossier.

[3] Le 28 juillet 2010, l'employeur a décidé de congédier le plaignant. L'avis de congédiement se lit comme suit :

Monsieur,

La présence fait suite à l'enquête formelle tenue le 26 mai 2010 ainsi qu'à l'examen minutieux des faits relatifs à l'accident survenu le 24 mars 2010 à l'intersection des rues Benoît et Ménard dans l'arrondissement LaSalle.

La STM étant un transporteur public se doit d'offrir un service sécuritaire à ses employés, sa clientèle et tous les utilisateurs de la voie publique.

Or, notre enquête révèle que vous avez fait preuve de négligence grave à la conduite de l'autobus, blessant sévèrement un piéton qui voulait monter à bord.

Un tel comportement contrevient à nos procédures de travail vis-à-vis du service à la clientèle et ne répond pas à nos attentes en termes de conduite sécuritaire d'un véhicule lourd, en plus de nuire à l'image de la STM.

Devant ces faits, considérant la gravité du manquement reproché, nous avons décidé de mettre fin à votre emploi et ce, à compter du 21 juillet 2010.

(...)

[4] Le syndicat a contesté ces décisions par grief ; il soutient que monsieur Raymond n'aurait pas dû être congédié parce que l'accident ne lui est pas imputable, qu'il n'a pas fait preuve de négligence grave et que l'employeur n'a pas démontré pourquoi il ne peut

PAGE : 3

plus faire confiance au salarié, un employé ayant beaucoup d'ancienneté et dont l'exemplarité du dossier de conduite a été soulignée.

[5] La compétence du tribunal, le respect de la procédure de grief et d'arbitrage de même que celle d'imposition de la mesure ont été admis par les parties.

[6] Dans notre affaire, un jeune adolescent a grièvement été blessé et il a dû vivre de grandes souffrances ; le plaignant se remet difficilement du choc occasionné par l'accident et il a vu sa carrière brisée. Ce sont des circonstances très malheureuses et je comprends les parties d'accorder beaucoup d'importance à ce grief. La gravité des circonstances et des reproches formulés à l'endroit du plaignant commandent une analyse approfondie de la preuve, d'où l'exposé qui suit.

La preuve

[7] Quelques témoins ont été entendus : le plaignant, le chef d'opération qui l'a rencontré peu après l'accident, la victime. La preuve a été complétée par la production de déclarations écrites contemporaines aux événements par les ambulanciers, la police, un chauffeur d'autobus scolaire, la brigadière, deux passagères de l'autobus, valant pour leur témoignage. On a produit les photos prises lors de l'événement ainsi que les rapports, la réclamation du travailleur à la CSST et d'autres documents dont je ferai état plus loin.

[8] J'ai eu le bénéfice d'une visite des lieux de l'accident ainsi que de celle d'un autobus à bord duquel j'ai effectué le même parcours que le plaignant. À cette même occasion, j'ai entendu deux autres témoins : monsieur Gagnon, formateur et monsieur Bilodeau, de la STM.

[9] Enfin, deux enregistrements visuels ont été produits de consentement. Les véhicules sont tous munis d'un système de caméras dans le but d'aider à la gestion des actes criminels dans les autobus. Une lettre d'entente en interdit l'usage aux fins de l'imposition de mesures disciplinaires, mais exceptionnellement, les parties ont convenu de produire deux extraits vidéo des événements. Il n'y a pas d'enregistrement audio.

L'accident

[10] Le circuit 109 passe par la rue Benoît à Lasalle qui, au bout, débouche sur la rue Ménard dans une intersection en T. L'arrêt est placé sur la rue Benoît, un peu avant l'intersection de la rue Ménard. Le chauffeur doit ensuite emprunter la rue Ménard à droite pour poursuivre son chemin.

[11] En face de l'arrêt, il se trouve sur la rue Ménard une école primaire, ce qui, le matin, crée beaucoup de va-et-vient : cette intersection est fréquentée par des élèves assistés d'une brigadière, des autobus scolaires déposent des élèves et des parents stationnent illégalement leur véhicule en double, le temps de déposer leur enfant pour l'école. Le circuit est aussi passablement utilisé par d'autres élèves et étudiants ainsi

PAGE : 4

que des travailleurs. Le plaignant ne le fait pas de manière régulière, mais il le connaissait bien. Le 24 mars 2010 était la troisième journée consécutive du remplacement d'un collègue.

[12] Le 24 mars 2010, vers 7 h 50, la chaussée est partiellement humide, il a plu auparavant. La visibilité est bonne, il n'y a pas de brouillard. Le véhicule a été inspecté et il ne présente aucune défectuosité. Le plaignant ne porte pas d'écouteurs, il n'y a pas de radio, son téléphone est fermé. Il voit bien, il entend bien.

[13] L'autobus parcourt la rue Benoît, sur laquelle il fait plusieurs arrêts. Le chauffeur fait monter plusieurs passagers à chaque fois. À l'arrêt situé sur Benoît, à l'angle de la rue Ménard, le plaignant place son véhicule sur le coin. Selon les témoins, un autobus scolaire est arrêté sur le côté nord de la rue Ménard et il attend pour passer, à quelques pieds de l'intersection où l'autobus doit tourner. Pendant que le chauffeur fait monter encore sept passagers à l'arrêt, la brigadière fait traverser des élèves devant l'autobus. Une passagère accélère le pas et traverse la rue Ménard devant le véhicule pour le rejoindre alors que l'embarquement est terminé. Des voitures circulent sur la rue Ménard côté nord et passent aussi devant l'autobus. L'embarquement terminé, il décolle.

[14] Le chauffeur entreprend un contre virage pour tourner à droite. Un véhicule de cette longueur doit d'abord se diriger vers la gauche afin d'obtenir l'amplitude nécessaire pour effectuer un virage à droite sans rouler sur le trottoir, ni frapper les véhicules stationnés. Il peut alors empiéter sur la voie de circulation en contresens et c'est ce que le chauffeur a dû faire dans notre cas. Il n'est pas contesté qu'en ce faisant, il respectait les règles de l'art.

[15] Le véhicule avance vers la gauche puis commence à tourner vers la droite et, presque tout de suite, frappe un piéton sur le côté droit.

[16] La victime est un adolescent se dénommant X. Il avait quinze ans lors des événements et il se dirigeait à l'école secondaire Cavalier-de-LaSalle, après avoir donné rendez-vous à ses amis. Il a vu l'autobus passer sur la rue Ménard en sortant de la maison et a entrepris une course de plusieurs coins de rue pour le rattraper. Selon son témoignage, il est passé tout près de réussir lors de deux arrêts précédents.

[17] L'adolescent raconte avoir finalement atteint le devant l'autobus alors qu'il faisait son arrêt au coin de la rue Ménard. Il a alors cogné une fois dans la porte, sans succès. L'autobus n'était pas en mouvement, selon lui. Ensuite, le véhicule allait lentement, s'était avancé pour faire son virage. L'adolescent l'a suivi, il a trébuché en descendant dans la rue, mais il a repris sa course. L'autobus a entrepris son contre virage, il était en angle, mais pas très grand. Il lui a fallu alors deux ou trois secondes pour le rejoindre, toujours dans la rue. Mais, selon l'adolescent, l'autobus était encore arrêté. Le garçon s'est alors rendu à la porte devant, placé en face de celle-ci et il a frappé sur la porte. Il soutient avoir frappé deux ou trois fois. Il a attendu une seconde que le chauffeur ouvre,

puis leurs regards se sont croisés - une fraction de seconde -. L'adolescent n'a pas en mémoire de signe du chauffeur après qu'il ait cogné sur la porte. Mais celui-ci n'a pas ouvert. Le garçon a compris que le chauffeur ne le ferait pas monter, il a haussé les épaules et il s'est retourné, se dirigeant vers le trottoir. Il a senti la roue droite avant du véhicule accrocher le bas de son pied gauche, il ressentit une grosse douleur l'envahir et il s'est trouvé sous la roue de l'autobus qui a roulé sur son corps. Il a été sévèrement blessé : son pied gauche, sa hanche gauche, trois ou quatre côtes, un bras et une omoplate ont été fracturés et un poumon s'est effondré.

[18] À l'audience, le 21 mars 2011, le plaignant explique s'être assuré de l'absence de danger lors de son départ et avoir fait les balayages requis. La brigadière venait de faire traverser les enfants devant l'autobus, des véhicules étaient arrêtés sur la rue Ménard en contresens et attendaient le signal de la brigadière pour démarrer. Au moment d'entreprendre sa manœuvre, le plaignant a fait le balayage visuel : il a regardé à gauche et à droite, puis à gauche encore, pour s'assurer de l'absence de danger sur sa route et qu'il pouvait décoller sans danger. Il n'a vu personne donc il a entrepris le contre virage. Il a roulé lentement, car le matin il y a beaucoup d'enfants sur ce coin. Le plaignant a fait un deuxième balayage visuel ensuite. Mais il n'a pas vu l'adolescent, ni rien entendu jusqu'à la main et l'impact, quatre ou cinq secondes plus tard, jusqu'à ce boum. Il a vu une main apparaître dans la porte et il a entendu des cris dans l'autobus. Les cris, le boum et la main dans la porte surviennent en même temps, dans une même séquence. Le plaignant décrit le boum comme étant une main qui frappe dans la porte et tout de suite après, il a entendu des cris des passagers.

[19] Le plaignant ne comprenait pas ce qui s'était passé, mais il savait que quelqu'un était blessé. Il a signalé l'accident à la STM et fait le 911. Il a subi un choc.

Les déclarations du chauffeur d'autobus scolaire, monsieur Serge Portelance

[20] Le chauffeur d'autobus scolaire, monsieur Serge Portelance, avait une position privilégiée : il était à cinq pieds du véhicule en train de tourner, face à l'intersection. Il a fait plusieurs déclarations le jour de l'événement.

[21] Le rapport de police dit que le chauffeur d'autobus venait tout juste de terminer le débarquement de 18 élèves sur la rue Ménard. Il était à cinq pieds du véhicule conduit par le plaignant lors des événements, il attendait pour tourner. Monsieur Portelance a vu l'autobus de la STM tourner de la rue Benoît, à droite sur la rue Ménard. Il n'y avait personne devant. Il a vu un jeune homme courir après l'autobus vers la porte et frapper un coup sur la porte de l'autobus, qui a continué de tourner. Le jeune a glissé en dessous de l'autobus. Monsieur Portelance a klaxonné, mais le plaignant n'a pas compris. Il a accouru et demandé au plaignant de ne rien toucher. À la question « avez-vous vu sur quoi le jeune homme a pu glisser? », monsieur Portelance a répondu que la chaussée était détrempée. Il a aussi expliqué, étant lui-même chauffeur d'autobus, qu'il était impossible de voir le jeune homme arriver dans le rétroviseur, à cause de l'angle mort à droite du véhicule.

PAGE : 6

[22] Il a aussi fait deux autres déclarations aux représentants de l'employeur, dont monsieur Bartosz Zabilowicz, un des chefs d'opération dépêchés sur les lieux pour faire enquête et monsieur Caron dont le statut n'a pas été précisé à l'audience : une avant de rencontrer la police, une autre ensuite.

[23] Dans la première déclaration relevée au rapport de la STM, monsieur Portelance ajoute qu'il a alors klaxonné et fait des signes au chauffeur pour que celui-ci arrête. Le jeune a glissé comme sur une pelure de banane et est tombé en-dessous de l'autobus.

[24] Dans la deuxième déclaration au rapport de la STM, il est noté que monsieur Portelance a dit que l'autobus était engagé dans l'intersection. Le jeune a surgi on ne sait pas d'où et il a couru vers l'autobus. Il a atteint la porte avant et a cogné dedans. Le jeune a fait environ trois pieds le long de l'autobus au niveau de la porte avant, avant de glisser et de tomber sous l'autobus.

[25] Monsieur Zabilowicz a apporté des nuances importantes au contenu de ces deux déclarations lors de son témoignage, en contre-interrogatoire. Monsieur Portelance lui a rapporté avoir tenté de faire signe au chauffeur en klaxonnant pour le prévenir, il a même actionné son stop et ses lumières à ce moment-là. L'autobus tournait tranquillement. Il n'a pas vu le plaignant répondre à ses signaux; il n'a pas vu non plus si un contact a eu lieu entre le plaignant et le jeune.

Les autres témoins de l'événement

[26] La brigadière raconte que le jeune homme était un peu en retard, comme presque tous les matins. Souvent, il courait après l'autobus.

[27] Madame Florence Benjamin était passagère, assise du côté gauche de l'autobus, vers l'avant. Elle a remarqué l'événement parce que l'adolescent était si près du véhicule en mouvement. Juste avant, elle a entendu un bruit, a vu le piéton tomber et tomber sous l'autobus. Elle n'a pu voir si le chauffeur a vu le piéton.

[28] Madame Bento était aussi une passagère, assise en entrant dans l'autobus, à gauche. Elle raconte que le garçon a frappé à la porte deux fois.

[29] Madame Mimi Chan a raconté sa version dans un courriel à l'employeur. Elle était placée debout devant les portes arrières de l'autobus. L'autobus a décollé puis s'est arrêté un peu plus loin, pour faire l'arrêt. À ce moment, l'étudiant a cogné sur la porte avant du véhicule. Le bruit était fort, alors elle s'est tournée pour voir d'où il provenait. Sa première réaction a été de vérifier celle du chauffeur d'autobus : « he sort [of] made a no signal (waving his head left and right), but not looking at the student, he was looking ahead ». Elle l'a vu dans le rétroviseur. Le chauffeur a ensuite entrepris son virage, très lentement parce que c'était serré à cause des voitures stationnées par les parents qui reconduisent leurs enfants à l'école. Alors qu'il procédait à ce virage, l'étudiant a continué de poursuivre l'autobus et a commencé à cogner sur le côté de l'autobus. Elle s'est tournée pour voir et, dès lors, elle ne pouvait plus apercevoir

l'étudiant. Le chauffeur ne semblait pas comprendre ce qui s'est passé. Un passager a crié et dit au chauffeur d'arrêter le véhicule.

L'enquête de l'employeur et les déclarations du plaignant

[30] Comme je l'ai mentionné plus haut, monsieur Zabilowicz a été chargé de l'enquête de l'employeur et, outre la version de monsieur Portelance, il a recueilli celle du plaignant.

[31] Il a trouvé le plaignant dans la voiture de police. Dans son rapport, il écrit lui avoir demandé comment il se sentait; le chauffeur s'est dit nerveux. La policière a eu un échange avec le plaignant, auquel il a assisté, mais il ne fait pas mention de sa teneur dans son rapport. Il a fait d'autres démarches puis retrouvé le plaignant dans l'ambulance avec une sonde au doigt; l'ambulancier prenait ses signes vitaux et sa pression, haute à cause de l'événement. Après un échange sur les proches à prévenir, monsieur Zabilowicz a demandé au plaignant de lui expliquer ce qui s'est passé, en présence des ambulanciers. Le rapport note :

Il m'a répondu qu'il a entendu cogner dans la porte avant. En se retournant la tête, il a vu un jeune et a fait signe au jeune de se tasser vers le trottoir. Il a regardé devant lui et en retournant la tête à nouveau vers la droite, le jeune n'était plus là. Une fraction de seconde s'est écoulée et il a alors arrêté l'autobus immédiatement. Pendant ce temps, la clientèle a commencé à crier dans l'autobus.

[32] Monsieur Zabilowicz a rédigé un rapport d'enquête qui décrit ainsi la version du plaignant :

Il a fait son arrêt au coin de Benoît et Ménard. Il a monté des passagers. Lors de son départ, il a vérifié le rétroviseur droit pour s'assurer qu'il n'y a plus personne. Il a fait son départ et a tourné le coin. En tournant, il a entendu cogner dans la porte avant. Il a vu un jeune et lui a fait signe de se tasser sur le trottoir. En se retournant la tête à nouveau, il ne voyait plus le jeune. La clientèle s'est mise à crier et il a arrêté l'autobus sur place. Il a alors constaté que le jeune était sous l'autobus.

[33] Le rapport d'enquête mentionne que la chaussée était mouillée et que le temps était couvert. Il faisait clair. Le piéton courait après le bus. La visibilité était bonne. Il est mentionné que l'autobus est passé sur le client « tombé par terre ». On décrit les blessures de la victime. Le formulaire comporte des cases à cocher sous le titre « accident en relation avec » : faiblesse et/ou distraction du voyageur, un usager de la route, manquement à une technique de conduite. La section n'est pas remplie, rien n'est coché. Dans la section intitulée « Reconnaître le danger et s'en défendre », il est noté comme risque potentiel au moment de l'accident : jeune qui court vers l'autobus pour embarquer. Et sous celui « Qu'a fait le chauffeur ou qu'aurait-il pu faire pour éviter l'accident? », il est écrit : lorsqu'il a entendu cogner, il aurait dû immobiliser

immédiatement le véhicule. Sous la rubrique des « Faits ayant contribué à l'accident », il est noté : « Jeune qui court vers l'autobus pour le prendre même s'il est en mouvement. Chauffeur a entendu cogner. Il a fait signe de se tasser et a continué la conduite. Jeune est disparu en tombant ».

[34] Le rapport identifie un manquement aux procédures (manœuvres et séquence) dans le manuel de formation, soit le balayage des rétroviseurs. L'auteur a coché non au comportement inadéquat du chauffeur sur le contrôle du véhicule dont : adapter la conduite à l'environnement, la courtoisie, la concentration. Dans les précisions, il est noté : « arrêter l'autobus en présence de clientèle proche dans le virage ».

[35] Monsieur Zabilowicz a témoigné. En arrivant près de la voiture de police, il a vu le plaignant faire un geste du bras vers la droite en disant : « je lui ai fait signe ». Il ne peut dire s'il se parle ou s'il discute avec la policière. Monsieur Zabilowicz affirme lui avoir demandé de décrire les événements à cette occasion. Le plaignant a dit : je tournais le coin, j'ai regardé à gauche, à droite, il n'y avait plus personne. Les gens se sont mis à crier, j'ai arrêté l'autobus. À l'audience encore, le témoin rapporte la déclaration faite en présence des ambulanciers, telle que décrite au rapport. Il ajoute que le plaignant n'a pas fait de geste pour accompagner le propos parce qu'il avait une sonde au doigt.

[36] Monsieur Zabilowicz n'a pas noté la déclaration faite dans la voiture de police dans son rapport, ni ce qu'il a vu juste avant. En contre-interrogatoire, le témoin a reconnu que le plaignant n'a pas dit avoir fait un geste au jeune homme de se tasser sur le trottoir et que c'est son interprétation des faits, non pas ce que le témoin a dit. Un autre exemple est que le plaignant n'a pas dit que le jeune était sous l'autobus, il a dit qu'il ne le voyait plus. En réinterrogatoire, il dit que les rapports ne sont pas précis et ils constituent son interprétation de ce qui s'est passé. En contre-interrogatoire, le témoin a aussi fourni les précisions rapportées plus haut sur la version recueillie de monsieur Portelance et qui ne sont pas à son rapport.

[37] Selon son interprétation et son analyse, le plaignant aurait dû voir le jeune arriver en courant. Monsieur Zabilowicz n'a pas parlé à l'adolescent avant de tirer cette conclusion. C'est son interprétation à partir de ce qui lui a été mentionné par monsieur Portelance. Et de l'avis du témoin, le chauffeur doit immobiliser le véhicule dès que la présence d'un piéton est constatée à droite. Il ne peut cependant dire où cela est prévu dans les règles et procédures ou politiques de la STM.

[38] Les deux ambulanciers ont produit des rapports, signés en avril 2010. Le premier souligne que le plaignant tremblait, était en état de choc, anxieux. Sur l'événement, il lui a dit avoir entendu cogner dans sa fenêtre, puis que tout le monde criait d'arrêter. Le second dit que le plaignant a raconté qu'en tournant le coin de la rue, un jeune garçon est apparu dans la porte en frappant la fenêtre, les gens à bord de l'autobus ont crié après lui. Par la suite, il ne voyait plus le garçon dans la porte, ni dans son miroir.

PAGE : 9

[39] Par ailleurs, la preuve révèle que le plaignant s'est enquis de l'état de la victime auprès de tous les intervenants qu'il a rencontrés : chef d'opération, police, ambulanciers.

[40] Enfin, le plaignant a soumis une réclamation à la CSST le 25 mars 2010 et il décrit les événements comme suit :

« Je fais mon arrêt de service et mon arrêt stop et fait l'embarquement des passagers, je ferme la porte et effectue un balayage de mes miroirs et surtout celui de droite pour vérifier que personne n'arrivait. Je regarde la brigadière qui est de l'autre côté de la rue à ma gauche qui bloque la rue Ménard pour faire traverser les enfants. À ma droite sur Ménard, un autobus scolaire est sur le coin et attend pour passer. Je quitte l'arrêt et effectue mon contre virage pour m'engager sur la rue Ménard en direction sud au centre de l'intersection, j'entends un bruit et j'ai aperçu une main dans la porte j'ai immobilisé mon véhicule et des voyageurs se sont mis à crier que j'avais tué une personne. Ce qui m'a causé un choc nerveux. J'ai activé mon 911 et j'étais en panique et je pleurais. À l'arrivée des policiers, ils m'ont escorté dans l'auto de police et à l'arrivée des ambulanciers et ils m'ont amené à l'hôpital.

La visite des lieux, le témoignage de monsieur Martin Gagnon

[41] J'ai visité les lieux de l'accident et un véhicule comme celui conduit par le plaignant. À cette occasion, la partie syndicale a fait entendre monsieur Martin Gagnon, formateur à la STM. Il occupe aussi la fonction de président du syndicat des employés de bureau et des techniciens de la STM, le S.C.F.P., section locale 2850.

[42] Dûment assermenté, monsieur Gagnon a décrit les règles et procédures applicables à la conduite d'un autobus dans les circonstances similaires à celles de notre affaire : arrêt, départ, contre virage, etc. Ainsi, lorsque l'arrêt d'autobus est proche d'une intersection où un arrêt est prévu, le chauffeur se place de manière à éviter d'arrêter de nouveau lors de son départ.

[43] Un autobus comme celui conduit par le plaignant mesure un peu plus de 12 mètres (40 pieds) de long. Comme je l'ai déjà expliqué, pour obtenir un angle suffisant au virage et éviter de rouler sur le trottoir à droite ou d'entrer en collision avec ce qui se trouve près de celui-ci, le chauffeur doit d'abord avancer le véhicule vers l'extrémité gauche de la voie à emprunter et il peut devoir empiéter sur la voie de circulation en contresens. Une fois l'angle nécessaire obtenu par la gauche, il tourne à droite.

[44] Monsieur Gagnon a expliqué que les conditions peuvent exiger un virage plus ou moins serré, plus ou moins près du trottoir. Au moment de partir, le chauffeur fait un balayage visuel gauche-droite-gauche. Il regarde devant à gauche avant de décoller pour s'assurer que la voie est libre puisqu'il doit déplacer le véhicule vers la gauche. Il regarde ensuite dans ses rétroviseurs, dont celui de droite, pour vérifier si des clients

courent pour attraper l'autobus. Ensuite, le chauffeur retourne à gauche pour vérifier la circulation et, si la voie est libre, il amorce et réalise le virage. Lorsque l'autobus tourne à droite, la roue avant droite est sortie vers la droite et dépasse la charpente de l'autobus.

[45] Pour ce virage, dans les conditions plus faciles comme le jour de la visite où tout était tranquille, le chauffeur regarde un coup à gauche et ensuite, s'attarde à droite avec les yeux dans le rétroviseur, s'il n'y a pas d'obstacles devant. Si, au contraire, il se trouve des obstacles devant, le champ visuel du chauffeur devra se promener et ses yeux balaieront plus fréquemment. Une fois considérés les éléments potentiels de danger devant et de côté, il focalise sur l'élément principal de danger qu'est le virage à droite. En le réalisant, le chauffeur va graduellement ramener ses yeux vers la circulation, car il n'aura plus besoin de regarder derrière. Mais s'il y a des obstacles comme une voiture devant (il y en avait une le matin de la visite), des piétons, un véhicule en face, il devra regarder ces éléments aussi. En fait, le chauffeur devra porter attention à tout ce qui présente un danger tout autour et alors, balayer pour les vérifier.

Les vues des rétroviseurs, les angles morts et la mise en garde à la clientèle

[46] Il a été question des vues et angles morts lors de la visite des lieux et à l'audience. Le rétroviseur à droite comporte deux miroirs : un permettant une vue le long de l'autobus à droite, mais qui ne montre pas une partie de l'espace près de la porte. Un deuxième rétroviseur, plus petit et convexe, couvre l'espace situé près du véhicule. Ces vues suivent évidemment la trajectoire de l'autobus.

[47] Au cours de son interrogatoire par l'employeur, le plaignant a témoigné du fait que la vue couverte par les rétroviseurs présente des angles morts. Il a reconnu que le rétroviseur à droite offre une vue latérale le long de l'autobus et permet de voir derrière le véhicule cinq pieds, mais pas plus lorsque l'autobus est en angle. Aucun témoin autre que le plaignant n'a été entendu sur les vues qu'il avait ou n'avait pas eues sur la victime tout au long de son parcours.

[48] Le syndicat a produit un extrait du site web de la STM comportant la mise en garde suivante aux piétons, qui traite des angles morts en cas de virage :

PRUDENCE!

Vous arrive-t-il de courir après un autobus qui a quitté l'arrêt?

Ce comportement est dangereux et il présente des risques d'accident grave. En effet, si vous courez après l'autobus, vous risquez de ne pas être visible pour le chauffeur. Lorsqu'il quitte l'arrêt, le chauffeur regarde à gauche et il ne vous voit pas à droite. N'oubliez pas que l'angle mort d'un autobus est beaucoup plus grand que celui d'une automobile.

Saviez-vous que les chauffeurs d'autobus n'ont pas l'autorisation d'embarquer les clients qui ne sont pas à l'arrêt?

Cette consigne a été émise afin de minimiser les risques d'accident souvent très grave.

[49] Le syndicat a aussi déposé un extrait du site web de la Société de transport de Longueuil, comportant une mise en garde similaire et faisant aussi référence aux angles morts d'un autobus, plus nombreux que ceux d'une voiture.

[50] Pour sa part, le témoin Gagnon a aussi expliqué que rendu à l'angle maximum du contre virage, il se trouve un important angle mort vers la droite du véhicule. Une colonne noire sépare les deux vitres de la porte, au joint. La petite vitre de droite est jointée à droite d'une autre colonne noire, puis d'une fenêtre. Ces deux colonnes obstruent la vue du chauffeur lorsque quelqu'un se présente sur la porte pour frapper. Puisque son attention est attirée à ce point précis, c'est vers la porte que le chauffeur regarde. Le miroir convexe permet une vue sur les personnes placées devant la porte.

[51] Aucun témoin ne s'est prononcé sur les vues que le plaignant pouvait avoir de la victime tout au long de son parcours.

Le programme de formation de l'employeur

[52] L'employeur a produit son programme de formation, dans sa version de 2003. On y mentionne, dans le volet courtoisie de la section « Comportements attendus » du chauffeur, que celui-ci « n'hésite pas à différer de quelques secondes l'ordre de départ, ou si le véhicule est en mouvement, d'arrêter à nouveau pour permettre aux voyageurs d'y monter ».

[53] Dans la section « Comportements exigés » du chauffeur, le titre 3 est consacré à la sécurité des clients. Le document indique à la section 3.2 que celui-ci « laisse monter ou descendre les clients aux points d'arrêt et exceptionnellement en dehors des arrêts en prenant les mesures de sécurité nécessaires », mais aucune des illustrations pratiques de cette directive ne se rapporte à notre affaire. L'item 3.7 est titré « Applique les techniques de conduite préventive ». On y trouve des directives comme « concentre son attention sur la conduite de l'autobus lorsqu'il circule, vérifie continuellement l'espace qui l'entoure, regarde souvent ses rétroviseurs, contrôle la vitesse de l'autobus en fonction des conditions environnementales et des règles de circulation, manœuvre le volant à deux mains ».

[54] Le plaignant ne se souvient pas d'avoir eu un cartable lors de son arrivée. Il connaît la règle d'attendre le client et de différer un départ pour lui permettre de monter comme étant un élément important pour le service à la clientèle. Si le chauffeur voit un client qui court lorsqu'il fait son balayage avant de partir, il attend le client. Si cela se produit alors que le véhicule est en mouvement, il peut s'arrêter s'il est en toute sécurité : le chauffeur doit prendre en compte les voitures qui circulent. Il faut faire attention de ne pas causer d'accident et un arrêt brusque pourrait en causer. Le

chauffeur doit éviter d'être frappé par un autre véhicule. S'il n'y a pas de risque et qu'un client veut monter, le chauffeur suit la directive et s'arrête pour laisser monter le passager.

La preuve matérielle

[55] Des photos des lieux ont été prises lors de l'événement et produites. L'autobus s'est immobilisé alors qu'il était complètement engagé sur la rue Ménard, le derrière étant presque enligné sur le trottoir de la rue Benoît. L'autobus était en angle, à plus de 45° du trottoir en avant. L'autobus scolaire est stationné un peu en retrait, mais cela ne représente pas son positionnement au moment de l'accident puisqu'il était dans la voie de circulation et attendait pour passer.

[56] Les deux films produits permettent évidemment de mieux reconstituer les événements et montrent que la description faite par les témoins et la victime est erronée sur un élément déterminant. Je les ai visionnés plus d'une vingtaine de fois chacun. La caméra 1 est placée derrière le chauffeur et est dirigée vers la porte avant, à droite. Elle permet une vue sur le devant et le côté avant droit de l'autobus. La deuxième montre l'habitacle de l'autobus et offre une vue sur tout le côté droit et l'arrière de l'autobus. Les vues offertes ne sont évidemment pas les mêmes que celles présentées par le rétroviseur, car il est placé tout en avant de l'autobus et sur le côté droit du véhicule, donc plus à droite que les caméras. La position du chauffeur est aussi différente, car les caméras sont placées derrière lui.

[57] D'abord, un résumé temporel : sur la caméra 1, la victime est visible à 7 :50 :45 secondes. L'adolescent descend du trottoir et trébuche à 7 :50 :50 et il termine le geste de la main dans la vitre à 7 :50 :53. Il est happé et entreprend sa chute à 7 :50 :56 et l'autobus s'arrête à 7 :50 :58. Il s'est donc passé 11 secondes entre le moment où on aperçoit la victime courir à l'arrière de l'autobus et l'accident, un peu plus de cinq entre le moment où il descend du trottoir dans la rue et où il tombe sous l'autobus.

[58] Le véhicule parcourt plusieurs coins de rue sur la rue Benoît, mais on ne voit pas le jeune courir auparavant, malgré que la caméra 2 offre une vue plus lointaine que l'extrémité arrière de l'autobus. Sur le dernier segment de la rue Benoît, il y a un petit camion à pelle stationné sur la droite, juste après le coin de la rue Benoît et de la rue Gervais. Un groupe, composé de quatre ou cinq enfants aux manteaux colorés et d'une adulte, marche lentement sur le trottoir et passe sur le trottoir derrière le camion, à l'extrémité la plus lointaine du trottoir, puis s'avance vers l'autobus. L'adolescent apparaît à plusieurs pieds à l'arrière de l'autobus, tout de suite après son départ, derrière le groupe de personnes.

[59] À partir de là, l'autobus a toujours été en mouvement. Contrairement à ce qu'a soutenu la victime et à ce qu'ont rapporté des passagers, l'autobus ne s'est pas immobilisé ensuite pour faire un arrêt, ni plus tard dans le cours du virage.

PAGE : 13

[60] Le jeune homme court à grandes enjambées, dépasse le groupe de piétons (l'adulte et les enfants se tassent vers la droite pour le laisser passer). Il s'approche en courant tout près de l'autobus en marche et frappe un coup du poing dans la première fenêtre de l'autobus à droite de la porte. Il perd pied parce qu'il est au bout du trottoir, il trébuche dans la rue, mais se reprend. Les passagères assises sur le premier siège à côté réagissent et se tournent pour le regarder. Celle qui lit en face ne réagit pas.

[61] De là et jusqu'à l'accident, l'adolescent fait à peu près dix pas dans la rue. En trébuchant, l'adolescent a un peu ralenti et il s'est éloigné du véhicule. Il reprend ensuite sa course et se rapproche. L'autobus avance, il est à quelques pieds de la voie en contresens de la rue Ménard, et il est clair qu'il va empiéter sur l'autre voie. L'adolescent court le long de l'autobus à sa droite, juste un peu derrière la colonne noire de la porte, mais tout à côté. Il est à quelques centimètres du véhicule et progresse dans la trajectoire initiale du contre virage de l'autobus qui l'éloigne du trottoir d'où arrive l'adolescent.

[62] Le garçon progresse et il arrive devant la porte avant de l'autobus. Il met sa main gauche sur la colonne noire, main qu'il va laisser là pour continuer sa course le temps de trois autres pas, comme en appui. Il est alors à quelques pouces ou centimètres de l'autobus. Il court alors à la même vitesse que celui-ci, en partie devant cette colonne presque perpendiculairement au véhicule, qui s'engage toujours plus dans la voie de la rue Ménard en s'éloignant du trottoir. On voit partiellement l'adolescent par la caméra 1, mais il est évident que la vue du chauffeur est obstruée de manière importante par la colonne sur la porte. Le jeune fait ses trois pas de course de la même manière. Les passagers ne réagissent pas, suggérant qu'il n'y a pas encore de bruit, sauf une dame qui a une vue directe sur ce qui se passe et déplace sa main pour alerter le chauffeur, mais elle ne touche rien et celui-ci ne peut rien voir de cette tentative qui est faite dans son dos.

[63] L'autobus a changé de trajectoire et tourne vers la droite, se rapproche du trottoir et de la victime. Deux autres pas de course et le jeune avance sa main droite, ses doigts touchent la grande vitre de la porte un instant puis il la retire, puis il retire la main gauche, se détourne de l'autobus. La passagère qui voyait la scène bouge encore, la passagère qui lit lève la tête. Le jeune se détourne ensuite, il est dos à l'autobus pour un moment, il regarde devant lui, mais pas le véhicule. Il avance au milieu de la rue, parallèlement au trottoir. L'adolescent a ralenti la cadence. Il marche au lieu de courir et maintenant, l'autobus roule plus vite de sorte que le jeune n'est plus visible de la porte, il est derrière celle-ci. Il reste dans la rue et se dirige en diagonale vers le trottoir et regarde en direction de la rue.

[64] Pendant cette séquence, devant le véhicule, une voiture roule en contresens et se trouve dans la trajectoire directe de l'autobus, car celui-ci empiète partiellement la voie dans son virage. On voit les roues de la voiture se braquer vers la droite et contourner l'obstacle qu'est l'autobus; le nez du véhicule est à quelques pieds de la

voiture, les deux se croisent, l'autobus continue de tourner vers la droite et se rapproche du trottoir.

[65] Le jeune ne regarde plus l'autobus, il marche au milieu de la rue Ménard, le côté droit de l'autobus le rejoint au niveau de la roue, on le voit tomber.

[66] Entre le moment où le jeune arrive devant la porte et met sa main gauche sur la colonne noire et celui où il tombe, il s'est passé trois secondes pendant lesquelles le chauffeur a fini sa manœuvre de contre virage et a commencé son virage à droite, avec une voiture qui doit le contourner pour éviter une collision en passant sur la rue Ménard.

Le dossier antérieur du plaignant

[67] Le plaignant avait 18 ans d'ancienneté au moment de son congédiement, son dossier disciplinaire était vierge.

[68] En mai 2008 et en mai 2009, le plaignant a reçu une mention d'excellence pour sa prudence au volant. Les deux avis précisent qu'aucun accident évitable n'est inscrit au dossier du plaignant. En guise de reconnaissance, la STM remet au plaignant une épinglette et un certificat de prudence au volant témoignant de ses huit années, puis l'année suivante, de ses neuf années sans accident. Le dossier du plaignant à la S.A.A.Q ne rapporte aucun accident, ni infraction.

Les représentations des parties

[69] L'employeur plaide que le plaignant a fait preuve de négligence grave et cela lui mérite le congédiement.

[70] À son avis, le plaignant a nécessairement vu l'adolescent arriver en courant et il ne s'est pas arrêté. L'employeur soutient que les circonstances démontrent que le jeune courait régulièrement après l'autobus et que ce matin-là, le plaignant n'a tout simplement pas voulu le faire monter. S'il avait suivi les directives, l'accident ne se serait pas produit. Il était prévisible que ce client pouvait poursuivre l'autobus dans sa trajectoire et le plaignant aurait dû s'arrêter, même s'il était en mouvement.

[71] Le plaignant est tout aussi fautif si l'on croit qu'il n'a pas vu sa victime courir le long de l'autobus par la suite. L'employeur soutient que le chauffeur pouvait voir le plaignant à tout moment dans son rétroviseur. Or, les chauffeurs doivent continuellement vérifier leurs rétroviseurs et le plaignant a fait preuve de négligence en ne le faisant pas pendant toute sa manœuvre. De plus, il n'a pas arrêté son véhicule lorsqu'il a vu la main du jeune dans la porte, ce qui encore, constitue de la négligence grave et de l'insouciance. Le plaignant l'a vu et lui a indiqué de se tasser, puis il a poursuivi sa route. Par son incurie, le plaignant a causé de graves blessures à la victime et porté atteinte à la réputation de la STM. L'accident était évitable et même, prévisible. La gravité de la faute et de ses conséquences sont des exceptions

permettant à l'employeur de recourir directement au congédiement, sans progression des sanctions.

[72] L'employeur s'appuie sur les décisions rendues dans *Autocars Orléans Express inc. et Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, section locale 106 (Teamsters)*, (T.A., 1993-04-29), SOQUIJ AZ-93141117, D.T.E. 93T-693 (Jean-Yves Durand); *Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983 - SCFP et Société de transport de Montréal (Daniel Bellemare)*, (T.A., 2012-04-24), SOQUIJ AZ-50857487, 2012EXPT-1251 (Me Marc Gravel) ainsi qu'une décision rendue par la soussignée dans *Syndicat des chauffeurs de la STS, section locale 3124 (SCFP) et Société du transport du Saguenay (STS), (Louis Girard)*, (T.A., 2010-12-30), SOQUIJ AZ-50705902, 2011EXPT-211, D.T.E. 2011T-68.

[73] Le syndicat soutient que la preuve de l'employeur est insuffisante; elle ne repose que sur des présomptions. Or, plusieurs éléments soutiennent la thèse qu'il s'agit d'un malheureux accident. Ce matin-là, tout pointait pour un accident : la victime courait dans la rue à droite d'un autobus faisant un virage dans cette direction, ce qui présente de grands dangers, face à lui, le chauffeur voyait un véhicule pouvant le frapper, il y avait des enfants, une brigadière. Rien ne démontre que le plaignant a vu la victime courir ou devait la voir : la vue du chauffeur comporte des angles morts et l'autobus était en mouvement. La version du chef d'opération rapportant la déclaration du plaignant à la policière sur le geste fait à la victime de se tasser n'est pas crédible. Le témoin ne l'a pas rapporté à son rapport, aucun des autres témoins ne l'a mentionné, incluant madame Chan qui observait le chauffeur selon ses dires, le chauffeur d'autobus placé en face et la victime.

[74] Les déclarations du plaignant sont constantes. Il n'a rien nié et n'a rien minimisé. Il a été grandement affecté par cette situation et s'est toujours préoccupé de la victime. Rien ne supporte l'assertion qu'il ait été négligent ou insouciant. Le chauffeur d'autobus qui a observé la manœuvre du plaignant a confirmé qu'il ne pouvait voir le jeune arriver et courir à cause des angles morts de l'autobus. Le plaignant n'a pas eu le temps d'arrêter à temps.

[75] De plus, même si le plaignant a commis une faute, elle ne mérite pas le congédiement. Le tribunal doit tenir compte de toutes les circonstances. Le comportement du plaignant n'est pas plus fautif que celui du salarié visé dans l'affaire de la STM citée par l'employeur. Même en cas de vol ou fraude, les tribunaux ne tirent pas la conclusion automatique de la rupture du lien de confiance. L'employeur n'a pas fait la preuve des raisons pour lesquelles le lien de confiance est rompu et que le congédiement est la mesure appropriée. La décision de l'employeur doit donc être annulée.

[76] Le syndicat s'appuie sur les décisions rendues dans : *Union internationale des travailleurs et travailleuses unis de l'alimentation et du commerce, section locale 503 c.*

Gendreau (C.A., 1998-01-21), SOQUIJ AZ-98011247, J.E. 98-594, D.T.E. 98T-275, [1998] R.J.D.T. 38; *McKinley c. B.C. Tel*, [2001] 2 R.C.S. 161; *Institut universitaire de gériatrie de Montréal et Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 2680 (MM. Côte Fournier et Bun Hou Tan)*, (T.A., 2002-01-30), SOQUIJ AZ-02145020, D.T.E. 2002T-471, A.A.S. 2002A-9 (Me Jean-Pierre Lussier); *Brunet c. Couche Tard Inc.*, [2008] QCCRT 0545; *Pièces et Services Hochelaga-Maisonneuve et T.C.A., section locale 4511*, (T.A., 1996-04-26), non publiée, Me Serge Brault; *Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada et Prévost Car inc.* (T.A., 1996-08-12), SOQUIJ AZ-96141234, D.T.E. 96T-1363, [1996] T.A. 952 (Me Jean-Guy Ménard); *Syndicat des travailleurs de buanderies (C.S.N.) et Québec Linge Co.* (T.A., 2000-06-26), SOQUIJ AZ-00141227, D.T.E. 2000T-895; *Centre de réadaptation de l'ouest de Montréal c. Beaupré*, [2007] QCCS 5226; *Union des employés de service, section locale 800 (FTQ) et Université McGill (Adamo D'Ambrosio)*, (T.A., 2008-04-18), SOQUIJ AZ-50486612, D.T.E. 2008T-392 (Me Maureen Flynn).

Motifs et décision

[77] Tout bien considéré, je retiens la position du syndicat. Essentiellement, j'estime que le plaignant n'a pas causé l'accident et que l'employeur n'a démontré ni sa négligence grossière ni son inconduite en ne l'évitant pas.

[78] Avant d'entreprendre l'analyse de la preuve pour expliquer ma décision, il convient de formuler quelques remarques.

Le fardeau et les règles de preuve

[79] Évidemment, nous sommes en matière disciplinaire, de sorte que le fardeau de convaincre incombe à l'employeur, sur les trois thèmes de toute affaire relative à la contestation d'une mesure disciplinaire : les faits reprochés se sont-ils produits, le plaignant a-t-il commis une faute méritant une mesure disciplinaire et la mesure imposée est-elle justifiée à la lumière de l'ensemble des circonstances pertinentes ?

[80] Considérant les reproches formulés, l'employeur doit établir de manière prépondérante que le plaignant a fait preuve de négligence grave dans la conduite de son véhicule et que cette faute mérite le congédiement. Cela ne dispense pas le syndicat de prouver ce qu'il avance, soit qu'il s'agisse d'un malheureux accident dont le plaignant n'est pas responsable. Le tribunal doit apprécier l'ensemble pour décider quelle preuve est prépondérante. Mais parce que le fardeau de convaincre lui incombe, l'employeur ne pourra réussir sans faire la démonstration de ses prétentions par une preuve prépondérante ou par une preuve suffisamment convaincante.

[81] D'autre part, la preuve directe n'est pas toujours nécessaire. Le tribunal peut tirer des conclusions par présomption de fait, qui permettent d'établir un fait inaperçu à partir de faits perçus. Je m'y attarde parce que, faute de preuve directe, plusieurs allégations

avancées par l'employeur reposent sur une preuve par présomption de faits, dont celle, plus générale, de la négligence du plaignant.

[82] Au sujet de la présomption de fait, l'article 2849 C.c.Q. prévoit ce qui suit:

2849. Les présomptions qui ne sont pas établies par la loi sont laissées à l'appréciation du tribunal qui ne doit prendre en considération que celles qui sont graves, précises et concordantes.

[83] Pour expliquer cette règle, l'auteur Jean-Claude Royer cite dans son ouvrage *La preuve civile*, 4^{ième} édition, la définition formulée par le juge Lamer, alors qu'il était à la Cour d'appel dans *Longpré c. Thériault*, [1979] C.A. 258, à la page 262, qui indique fort bien comment le tribunal doit apprécier la preuve par présomption :

Pour conclure ainsi, j'ai fait mienne la notion qu'avait Larombière de la norme qui s'applique en l'espèce et qu'il énonça ainsi dans son traité des obligations : les présomptions sont graves lorsque les rapports du fait connu au fait inconnu sont tels que l'existence de l'un établit, par une induction puissante, l'existence de l'autre [...].

Les présomptions sont précises, lorsque les inductions qui résultent d'un fait connu tendent à établir directement et particulièrement le fait inconnu et contesté. S'il était également possible d'en tirer les conséquences différentes et même contraires, d'en inférer l'existence de faits divers et contradictoires, les présomptions n'auraient aucun caractère de précision et ne feraient naître que le doute et l'incertitude.

Elles sont enfin concordantes, lorsque, ayant toutes une origine commune ou différente, elles tendent, par leur ensemble et leur accord, à établir le fait qu'il s'agit de prouver [...] Si [...] elles se contredisent [...] et se neutralisent, elles ne sont plus concordantes et le doute seul peut entrer dans l'esprit du magistrat.

[84] Sur le degré de preuve requis, l'auteur Royer ajoute, à la page 742 de son ouvrage :

Une présomption de fait ne peut être déduite d'une pure hypothèse, de la spéculation, de vagues soupçons ou de simples conjectures. Le fait inconnu qu'un plaideur veut établir ne sera pas prouvé, si les faits connus rendent plus ou moins vraisemblables un autre fait incompatible avec celui que l'on veut prouver ou s'ils ne permettent pas d'exclure raisonnablement une autre cause d'un dommage subi. Les indices connus doivent rendre probable l'existence du fait inconnu sans qu'il soit toutefois nécessaire d'exclure toute autre possibilité.

(Les références sont omises)

[85] Et puisqu'il ne s'agit que d'une présomption, le défendeur peut toujours la repousser.

PAGE : 18

[86] Pour une partie importante, l'employeur appuie ses prétentions sur une présomption de la négligence du plaignant, du fait même de l'accident et de sa gravité. Sans référer directement à une présomption générale dans sa plaidoirie, l'ensemble de ses prétentions l'évoque indirectement.

[87] Le plaignant est un chauffeur expérimenté au volant du véhicule lorsque la victime a été happée par la roue avant, alors qu'elle courait pour le rattraper comme la clientèle le fait souvent, de sorte que, selon l'employeur, l'accident s'est produit du fait de sa négligence et même de sa négligence grossière.

[88] Cette suggestion est de la nature d'une présomption générale de négligence de l'auteur d'un fait, présomption pouvant découler d'un événement qui n'est pas supposé se produire dans le cours normal des choses, mais arrive tout de même : voir *Parent c. Lapointe*, [1952] 1 R.C.S. 376, p. 381 et pour une application, *Association des chauffeurs de Transport Couture et Transport Couture & Fils (Sylvain Hébert)*, (T.A., 2011-11-07), SOQUIJ AZ-50804000, 2012EXPT-59, D.T.E. 2012T-12, Me Denis Provençal, par. [37] et [38], Royer, précité, pp 745 et suivante. Cette présomption imposerait alors au défendeur d'établir une cause étrangère ou un fait extrinsèque pour expliquer l'accident ou qu'il n'a pas commis de faute.

[89] Mais l'application de cette règle a été critiquée même en droit civil, comme l'expose l'auteur Royer, par. 848, p. 750 de son ouvrage précité. L'auteur retient que la présomption n'a pas pour effet d'inverser le fardeau de la preuve mais bien seulement de créer une inférence défavorable (par. 847, p. 748) dont la valeur probante n'est pas plus grande qu'une autre présomption de fait. En outre, le défendeur peut repousser cette présomption générale de négligence, non seulement par une cause étrangère ou l'absence de faute mais aussi en démontrant que le fait dommageable ne pouvait être évité par des moyens raisonnables.

[90] À ces critiques, j'ajoute qu'en matière disciplinaire, la plupart des conventions collectives le prévoient expressément que le fardeau de preuve appartient à l'employeur, comme en l'espèce d'ailleurs. À telle enseigne que l'on ne peut présumer le salarié fautif du seul fait de l'accident ni lui imposer le fardeau d'établir le contraire, sans y contrevenir. Pour respecter cette règle que l'arbitre ne peut modifier, il faut adopter l'approche plus nuancée de l'inférence négative, dont la valeur probante n'est pas plus grande qu'une autre présomption de fait. En outre, l'arbitre ne doit pas seulement déterminer la responsabilité du chauffeur mais bien si l'employeur pouvait discipliner le salarié; il lui faut aussi évaluer la sanction imposée en regard de l'inconduite de ce dernier. Le fardeau imposé à l'employeur est plus vaste et la présomption générale de négligence ne suffit pas pour mener à bien cet exercice.

[91] Enfin, l'auteur Royer souligne que la présomption ne s'applique pas toujours : voir par. 847, p. 749 de son ouvrage. Lorsque les circonstances expliquées par le défendeur sont compatibles à la fois avec la négligence et son absence, la présomption de négligence ne s'applique pas et l'inférence défavorable ne vaut plus. Le demandeur,

ici l'employeur, a alors le fardeau de prouver la faute du défendeur, on ne peut l'inférer du seul fait de l'accident.

Les balises applicables

[92] J'ai révisé les décisions soumises et comme le syndicat, j'estime que les circonstances de l'affaire *Syndicat des chauffeurs de la STS, section locale 3124 (SCFP) et Société du transport du Saguenay (STS), (Louis Girard)*, (T.A., 2010-12-30), SOQUIJ AZ-50705902, 2011EXPT-211, D.T.E. 2011T-68, citée par l'employeur, n'ont rien en commun avec la nôtre. Il ne s'agissait pas d'un accident, mais du comportement inapproprié et abusif d'un chauffeur à l'égard d'une passagère mineure. À l'instar de l'employeur, je crois aussi que les décisions citées par la partie syndicale, portant sur la malhonnêteté, traitent d'enjeux différents de ceux soulevés en l'espèce. Cela me laisse avec deux décisions citées par l'employeur et quelques principes relevés dans d'autres autorités souvent invoqués lorsqu'il s'agit d'évaluer une mesure disciplinaire imposée au chauffeur d'un véhicule lourd impliqué dans un accident. J'en fait la revue.

Les attentes de l'employeur

[93] Je suis d'accord avec l'employeur sur le fait que les chauffeurs d'autobus ont de lourdes responsabilités : ils sont au volant d'équipements coûteux et ils sont garants de la sécurité de la clientèle et du public. À cause de la nature même de leur fonction, ils sont susceptibles d'exposer leur clientèle, les piétons ou d'autres véhicules, à des accidents pouvant avoir de grandes conséquences, en raison de circonstances qui, somme toute, se résument souvent à un instant. Mais ils sont aussi soumis à des conditions toujours changeantes, parfois extrêmement rapidement dont il faut tenir compte pour définir la conduite attendue et la nature des fautes qu'ils sont susceptibles de commettre lorsqu'ils s'en écartent.

[94] Dans *Auto Haulaway Inc. c. Syndicat des Teamsters, section locale 106*, (T.A. 1994-09-23), non publiée, mon collègue Me François Hamelin écrivait à la page 17 de sa décision:

« Il est bien évident que le travail d'un routier est complexe et comporte tant de manœuvres et de risques que l'on ne peut exiger la perfection : l'erreur humaine est en effet inévitable, particulièrement dans ce métier-là. Il faut donc distinguer la simple erreur de jugement, qui constitue une faute légère, de la négligence caractérisée, qui représente un danger public, laquelle constitue une faute grave. »

[95] Cet extrait est souvent cité lorsqu'il s'agit de définir la faute d'un chauffeur de véhicule lourd comme un autobus. La distinction proposée demande l'identification de critères ou des éléments permettant aux parties, et au tribunal, de différencier l'erreur, la faute, la faute légère, puis celle qui est grave et établir la nature des circonstances où le chauffeur mérite le congédiement.

Distinguer la faute de ses conséquences

[96] La sévérité des blessures subies par la victime est un élément de grande importance pour l'employeur dans son argumentation. Pour décider si un chauffeur impliqué dans un accident a fait preuve d'inconduite et mérite une sanction plutôt qu'une autre, il faut certes tenir compte des conséquences, mais il faut toujours avoir à l'esprit que leur existence dépend parfois d'un concours d'événements ou de facteurs qui sont étrangers au comportement du chauffeur et même, que la plus grave négligence peut n'en avoir aucune.

[97] À mon avis, les conséquences d'un accident ne doivent pas définir la faute, ni la gravité de l'inconduite du salarié. Plutôt, il faut s'attarder aux circonstances l'ayant causé qui, elles, sont déterminantes pour ce faire. En effet, l'erreur de conduite ou la négligence, s'il en est, survient en amont de l'accident et elle en est la cause, en tout ou en partie. L'accident arrive après, il en résulte, avec ses suites. Pour évaluer la conduite du chauffeur dans le contexte d'un accident, il faut considérer ce qui est attendu et requis d'un chauffeur dans les circonstances qui le précèdent immédiatement.

[98] Les arbitres se penchent généralement sur les dommages subis non pas à l'étape de la détermination du caractère fautif du comportement du plaignant, mais à celle de l'analyse des autres circonstances pertinentes pour décider du caractère approprié de la sanction imposée : voir *Auto Haulaway*, précitée, *Association des chauffeurs de Transport Couture et Transport Couture & Fils (Sylvain Hébert)*, (T.A., 2011-11-07), SOQUIJ AZ-50804000, 2012EXPT-59, D.T.E. 2012T-12, Me Denis Provençal; *Service de limousines Murray Hill et Syndicat des travailleurs et travailleuses de Murray Hill (C.S.N.)*, (T.A., 1987-06-29), SOQUIJ AZ-88141182, D.T.E. 88T-1014, Me André Sylvestre; *Limocar Basses Laurentides enr. et Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, Teamsters Québec, section locale 106* (T.A., 1998-10-06), SOQUIJ AZ-99141010, D.T.E. 99T-39, une décision rendue par Me André Bergeron.

S'interroger sur les autres causes possibles de l'accident

[99] Mes collègues se sont aussi attardés à déterminer si la gravité des conséquences de l'accident ou l'accident lui-même a d'autres causes que l'inconduite du chauffeur, recherchant dans la preuve des faits extrinsèques à celle-ci pouvant autrement l'expliquer et éclairer le tribunal dans l'examen de l'inconduite alléguée. Autrement dit, le chauffeur est-il entièrement responsable de l'accident ou sa conduite est-elle exclusivement la cause de celui-ci? Pour une illustration de l'application de telles préoccupations, voir *Auto Haulaway*, précitée; *Transport Couture*, précitée, où l'autre chauffeur n'avait aucune responsabilité dans l'accident et aucun élément-surprise ne s'est présenté au chauffeur; *Autobus Transco (1988) inc. et Teamsters Québec, section locale 106*, (T.A., 2000-05-08), SOQUIJ AZ-00141196, D.T.E. 2000T-743 (Me Marc Boisvert), où le plaignant avait une plus grande responsabilité que l'autre chauffeur parce que son véhicule a percuté l'autre. Les arbitres prennent aussi en

compte l'intervention de la clientèle dans la séquence des événements : voir *Limocar Basses Laurentides enr. et Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, Teamsters Québec, section locale 106* (T.A., 1998-10-06), SOQUIJ AZ-99141010, D.T.E. 99T-39 (Me André Bergeron) et *Service de limousines Murray Hill et Syndicat des travailleurs et travailleuses de Murray Hill (C.S.N.)*, (T.A., 1987-06-29), SOQUIJ AZ-88141182, D.T.E. 88T-1014, (Me André Sylvestre), où les chauffeurs ont été distraits par l'intervention d'un passager.

Les autres critères pertinents pour évaluer la conduite du chauffeur

[100] La prudence, le respect des techniques enseignées, la conduite préventive considérant les conditions observées, aussi le respect du *Code de la sécurité routière*, sont souvent des indicateurs identifiés par les arbitres pour évaluer la conduite des chauffeurs en la comparant avec ce qui est généralement attendu d'un chauffeur prudent et diligent.

[101] Ainsi, dans *STM*, précitée, l'arbitre a relevé que le chauffeur n'avait pas appliqué la procédure enseignée au moment du départ d'un arrêt, en négligeant de faire le balayage visuel de ses rétroviseurs et de s'assurer que les portes sont dégagées au moment de son départ, une faute que le tribunal a estimé être sérieuse.

[102] Dans *Autocars Orléans Express inc. et Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, section locale 106 (Teamsters)*, (T.A., 1993-04-29), SOQUIJ AZ-93141117, D.T.E. 93T-693, également citée par l'employeur, un chauffeur d'autobus a été congédié et la décision de l'employeur a été maintenue. Sur une route glissante et enneigée, le chauffeur, en retard sur son horaire, voulait dépasser une voiture qui semblait le refuser. Le chauffeur a réussi et une fois devant, a freiné brusquement, de sorte que le conducteur derrière a eu peine à maîtriser son véhicule. Plus loin, le chauffeur d'autobus a réduit sa vitesse de manière brusque et soudaine et, en conséquence, le même véhicule derrière a frappé un banc de neige. Il a utilisé son véhicule pour manifester sa frustration et pouvait ainsi causer des dommages matériels au véhicule derrière et mis en péril la sécurité du conducteur et de sa clientèle. L'arbitre, Jean-Yves Durand, a conclu que le chauffeur a ainsi agi de manière insouciante et téméraire (p. 15) car il n'a pas conduit d'une façon prudente et sécuritaire après avoir dépassé la voiture (p. 16).

[103] Dans *Auto Haulaway*, précitée, l'arbitre Hamelin a adopté une approche objective et subjective, s'attardant d'abord à la gravité intrinsèque de la faute, selon les circonstances entourant l'accident, puis à sa gravité subjective pour décider de la sanction appropriée. Le chauffeur conduisait une remorque transportant des voitures neuves et il roulait à une vitesse excessive sur une route très enneigée. Alors que la visibilité était réduite, il a doublé un camion-citerne dans une côte, puis a tenté d'en doubler un autre. Le chauffeur n'a pas réussi sa manœuvre, a percuté une bordure de ciment et s'est renversé, causant d'importants dommages. L'arbitre a décidé qu'objectivement, la faute était de la nature d'une négligence caractérisée parce que

PAGE : 22

l'accident avait été exclusivement causé par la témérité et l'imprudence du chauffeur qui a voulu doubler deux véhicules alors que les conditions ne le permettaient pas et étaient dangereuses.

[104] L'arbitre Hamelin s'est aussi attardé à définir ce qui peut être qualifié de négligence grossière dans *Valmet-Montréal inc. et Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, section locale 1660*, DTE 97T-672 (T.A.), où il écrit :

"Reste maintenant à déterminer si la faute du réclamant, toute sérieuse qu'elle soit, peut être considérée comme une négligence grossière. Avec respect pour l'opinion contraire, le soussigné ne le croit pas.

De manière générale, tous les dictionnaires définissent la négligence comme «une faute non intentionnelle résultant du manque de soin ou du manque de vigilance» (Petit Larousse). Le sens commun qualifie quant à lui de négligence grossière une faute lourde, une faute très grave, fruit d'une attitude totalement insouciante ou d'un comportement conscient généralement et systématiquement irresponsable.

(...)

À la vérité, le réclamant a manqué de vigilance et d'attention à un moment précis et crucial de son travail. Sa négligence paraît donc plus comme une malheureuse erreur d'inattention, que comme une attitude généralement insouciante et irresponsable."

[105] L'affaire *Autocars Orléans Express inc. et Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, section locale 106 (Teamsters)*, déjà discutée, est aussi un exemple du comportement fautif conscient d'un chauffeur.

[106] Dans *Transport Couture*, précitée, l'arbitre Provençal a aussi maintenu un congédiement en reprenant ce genre d'analyse. Il s'agissait cette fois d'un routier ayant frappé un autre camion remorque roulant devant lui moins rapidement. La preuve démontrait que le chauffeur roulait trop vite, n'a pas ralenti lorsqu'il a vu le camion qu'il a heurté et n'a pas tenté de diriger son véhicule vers la voie de gauche afin d'être à une distance sécuritaire de celui-ci. Le tribunal a retenu que le salarié a manqué à son obligation de conduite préventive et qu'il n'a pas agi comme un chauffeur d'expérience prudent et diligent l'aurait fait. Il a pris en compte que le chauffeur a plaidé coupable à une infraction pénale pour sa conduite et retenu que l'accident de la route a été causé par sa seule négligence du salarié, car l'autre chauffeur n'avait commis aucune faute, aucun événement surprise ne s'était produit et rien d'autre que le comportement du salarié n'expliquait la collision. Il a fait les distinctions proposées par Me Hamelin dans *Auto Haulaway*, précitée, et conclu que la faute n'était pas seulement due à l'inattention, mais à la négligence du chauffeur. Et pour déterminer que la négligence était caractérisée, il a considéré le dossier de conduite antérieure du salarié révélant que l'inattention du chauffeur n'avait rien de passager. En d'autres termes, l'imprudence

antérieure répétée du chauffeur soutenait la conclusion qu'il avait été négligent dans les circonstances de son congédiement par l'employeur.

[107] Je souligne aussi la décision rendue par Me Nathalie Faucher dans *Syndicat des travailleuses et travailleurs de Transco-CSN et Autobus Transco (1988) inc. (Jean Vigneau)*, (T.A., 2007-02-22), SOQUIJ AZ-50419615, D.T.E. 2007T-280, parce que cette affaire porte sur la distinction entre la faute d'inattention et la négligence grossière. L'arbitre a maintenu le congédiement d'un chauffeur d'autobus scolaire de 28 ans d'ancienneté, pour avoir pris à bord de son véhicule un élève âgé de six ans qui devait être transporté ailleurs par un autre autobus. Ne reconnaissant pas son école, l'enfant est parti à pied et a fini par trouver refuge dans une garderie. Il a été retrouvé trois heures plus tard. Le chauffeur n'avait pas respecté la procédure qui prévoyait la vérification de leur identité par le chauffeur. L'arbitre a conclu que le chauffeur a fait preuve de négligence et pas d'une faute d'inattention, considérant notamment que le plaignant avait commis des fautes semblables deux fois dans les neuf mois précédant son congédiement. Le geste n'était pas isolé, le chauffeur ayant avoué qu'il ne vérifiait plus les passes des élèves et donc, qu'il contrevenait volontairement et quotidiennement à la politique de l'employeur.

[108] Le critère du comportement conscient a aussi été appliqué par l'arbitre Jean-Pierre Lussier qui a, dans *Liquid Carbonic Inc. et Métallurgistes unis d'Amérique, local 13079* (T.A., 1982-03-23), SOQUIJ AZ-82141163, D.T.E. T82-257, conclu à la négligence inconsciente, un facteur déterminant dans la décision de l'arbitre de mitiger la sanction et de substituer une suspension au congédiement.

[109] Il en a été de même pour l'arbitre Me André Sylvestre dans *Service de limousines Murray Hill et Syndicat des travailleurs et travailleuses de Murray Hill (C.S.N.)*, (T.A., 1987-06-29), SOQUIJ AZ-88141182, D.T.E. 88T-1014. Un chauffeur d'autobus a été congédié à la suite d'un accident impliquant des dommages évalués à 35 000 \$. À la sortie d'un pont, il s'est engagé dans l'accès d'un poste de péage réservé aux voitures, trop étroit pour son véhicule. Il avait tourné la tête pendant quelques secondes pour répondre aux questions d'une passagère. L'arbitre explique ainsi sa décision de substituer une suspension au congédiement :

La preuve faite en l'espèce ne révèle pas une autre cause de l'accident que les quelques secondes d'inattention. Rien n'indique que le plaignant commit une imprudence de façon volontaire. Il ne décida pas de filer à vive allure, conscient de prendre un risque, dans un but particulier. Il ne s'agissait pas, par exemple, de rattraper un retard à l'horaire ou, encore, d'afficher de la témérité dans le but d'impressionner les passagers. Il n'était pas sous l'effet de l'alcool. Dans des circonstances semblables à celles-ci, le tribunal n'éprouverait aucune hésitation à maintenir le congédiement. Mais, ici, selon la preuve, monsieur Bélanger négligea de réduire sa vitesse, de se diriger vers l'entrée réservée aux autobus et d'arrêter parce que, tout en conduisant, il exerçait son métier de guide et fut momentanément distrait en donnant une réponse à la question formulée par une passagère. Ce fut l'accident bête dont résultent d'énormes dommages.

N'eut été de ce dernier facteur, l'affaire aurait perdu beaucoup de son importance.

[110] Enfin, l'erreur d'inattention de quelques secondes a aussi motivé l'arbitre Me André Bergeron à substituer une courte suspension au congédiement d'un chauffeur d'autobus dans *Limocar Basses Laurentides enr. et Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, Teamsters Québec, section locale 106* (T.A., 1998-10-06), SOQUIJ AZ-99141010, D.T.E. 99T-39, une décision souvent citée. L'accident a eu lieu à un endroit connu du chauffeur pour être dangereux. Le plaignant a quitté la route des yeux pendant quelques secondes afin de porter son attention sur le titre de transport d'une passagère et, lorsqu'il a relevé les yeux, il a constaté que le véhicule qui le précédait était arrêté; il l'a embouti, ce qui a causé un carambolage. La preuve ne révélait pas d'excès de vitesse. L'arbitre a décidé que ce n'est pas le fait d'avoir quitté la route des yeux quelques instants qui constitue une faute, mais celui de l'avoir fait au mauvais moment, à un endroit que le chauffeur savait être dangereux. Selon lui, il ne s'agissait pas d'une faute de négligence, mais simplement de l'inattention, attribuable à l'exercice même de ses fonctions et non à une distraction inacceptable.

[111] En somme, pour distinguer l'erreur d'inattention de la négligence et la négligence simple de celle qui est caractérisée ou grossière, les arbitres n'ont pas seulement considéré le fait que l'accident était évitable ou sa gravité. Pour être en mesure de bien définir l'inconduite et la responsabilité du chauffeur dans l'accident, ils évaluent un ensemble de facteurs susceptibles d'y avoir contribué ou démontrant qu'au contraire, le chauffeur n'a pas fait preuve d'inconduite ou seulement d'une inconduite relative. La revue des décisions précitées montre que généralement, la détermination que le salarié a été grossièrement négligent repose sur la démonstration de la responsabilité entière du chauffeur un accident causé par ses manœuvres risquées, dangereuses ou imprudentes.

[112] Je retiens cette approche. Comme mes collègues, je suis d'avis que pour apprécier la conduite du chauffeur, il faut notamment se demander si le chauffeur a été prudent, s'il a conduit d'une manière préventive, considérant les conditions et circonstances, s'il a respecté le *Code de la sécurité routière*, s'il a appliqué les techniques enseignées ou les règles de l'art, s'il existe d'autres causes à l'accident comme un événement imprévu, le comportement de la clientèle ou celui fautif d'un autre conducteur, s'il est généralement prudent ou inattentif, si la preuve révèle un comportement volontaire ou inconscient, si son comportement était motivé par un retard ou par d'autres raisons inacceptables.

Les critères pour décider de la mesure appropriée

[113] Je retiens aussi de la revue de la jurisprudence que la faute grave ou la négligence ne justifie pas automatiquement le congédiement du salarié. Ici comme

ailleurs, l'employeur doit faire la démonstration des motifs expliquant raisonnablement pourquoi il en résulte la rupture irrémédiable du lien de confiance.

[114] Le fait que la sécurité de la clientèle soit en jeu n'est pas suffisant. Tous les accidents mettent en cause la sécurité des individus impliqués, que ce soit la clientèle, le public, les conducteurs d'autres véhicules ou le chauffeur, à telle enseigne que ce facteur aggravant est toujours mentionné, sans toutefois être un critère véritablement distinctif pour décider de la sévérité de la mesure.

[115] D'autres facteurs sont plus conséquents, l'attitude du salarié en est un exemple : voir *STM*, précitée. Et comme je l'ai déjà relevé, c'est à cette étape que les arbitres s'attardent aux conséquences réelles ou prévisibles de la faute. Le dossier disciplinaire du salarié est encore plus pertinent lorsque les mesures antérieures ont été imposées pour des motifs liés à la conduite du véhicule ou à la négligence du salarié. L'inconduite répétée est un élément souvent déterminant pour justifier la perte irrémédiable de confiance de l'employeur et démontre la négligence caractérisée lorsque les circonstances s'y prêtent. Pour décider si la faute du chauffeur lui méritait une longue suspension ou le congédiement, l'arbitre Hamelin s'est appuyé, dans *Auto Haulaway*, sur son lourd dossier disciplinaire dont le comportement négligent et son inattention avait causé 38 réclamations par le passé, en retenant que le salarié était un chauffeur généralement négligent et que l'employeur avait raison de ne plus lui faire confiance. L'arbitre Provençal a tiré les mêmes conclusions pour des motifs similaires dans *Transport Couture*.

Les faits reprochés sont-ils établis?

[116] L'avis de congédiement ne définit pas précisément en quoi ou comment le plaignant a été gravement négligent. On soutient que l'accident était évitable. Le rapport produit par le chef d'opération indique que le plaignant n'a pas fait le balayage requis et qu'il aurait dû s'arrêter lorsqu'il a vu la victime. Outre le non-respect des procédures, la conscience de la présence de la victime, le refus délibéré de la faire monter sont des éléments hautement pertinents à la démonstration de la négligence grave alléguée. Aussi, à l'audience, il a été avancé que le plaignant a délibérément refusé de faire monter la victime lors du départ de l'arrêt, qu'il pouvait la voir en tout temps et n'a pas fait les vérifications usuelles, qu'il a fait signe à la victime de se tasser plutôt que de la faire monter et donc, qu'il a été imprudent et insouciant de sa sécurité.

L'omission d'attendre la victime ou de la faire monter avant d'entreprendre le virage

[117] Le plaignant a affirmé avoir fait les balayages nécessaires lors de son départ et ne pas avoir vu de client courir après l'autobus. L'employeur soutient que la preuve démontre le contraire et qu'il a refusé de faire monter l'adolescent. Il suggère d'induire de la course de la victime sur le trottoir de la rue Benoît, de la présence de l'autobus à cet endroit, de la vue tirée des rétroviseurs et de l'affirmation du plaignant qu'il a

PAGE : 26

regardé dans le rétroviseur avant de partir et, tout de suite après, que le plaignant a vu la victime et a *refusé* de la laisser monter. Nous sommes ici sur le terrain de la preuve par présomption de fait. J'estime que ces éléments ne sont pas suffisants pour tirer la conclusion proposée.

[118] La victime a témoigné avoir presque rejoint l'autobus à deux occasions avant l'arrêt au coin de la rue Ménard, un élément déterminant pour l'appréciation du comportement du plaignant. Sur la vidéo, on ne le voit jamais courir le long du trajet de l'autobus sur la rue Benoît, ni de la vue sur le côté de l'autobus, ni derrière. La portée de la caméra est encore plus grande vers l'arrière lorsque l'autobus roule parce qu'il est plus éloigné du trottoir et malgré cela, on n'aperçoit personne. La vidéo montre qu'en réalité, l'adolescent s'est approché de l'autobus pour la première fois *après* le départ de l'arrêt au coin de la rue Ménard et qu'il était alors plusieurs mètres derrière le véhicule. La vitesse de la victime était plus grande que celle de l'autobus. L'adolescent était donc encore plus loin du véhicule avant le départ que ce que montre la vidéo après celui-ci.

[119] De plus, au moment du départ, la vue du plaignant dans le rétroviseur était, au moins, obstruée de manière importante par le groupe de personnes marchant sur le trottoir derrière le véhicule, que l'adolescent a dû contourner pour progresser.

[120] J'estime que les faits connus ne permettent pas d'induire de manière grave, précise et concordante que le plaignant a vu la victime et refusé de la faire monter ni que, dans les circonstances, il pouvait la voir avant de quitter l'arrêt. Il est à mon avis plus probable ou tout aussi probable que le plaignant n'ait pas pu voir la victime que le contraire : ou la victime est arrivée dans le champ du rétroviseur *après* le départ de l'autobus plutôt qu'*avant*, et donc, après les balayages requis au moment du départ de l'autobus, ou le groupe de personnes devant a obstrué la vue du chauffeur. En conséquence, je retiens donc que l'assertion du plaignant voulant qu'il ait fait le balayage requis et n'a rien vu est crédible et que l'employeur n'a pas démontré que le plaignant a refusé de faire monter la victime au moment du départ.

Les circonstances du virage jusqu'à l'accident

[121] Un élément déterminant pour la thèse de l'employeur est que la victime se soit manifestée à plus d'une reprise alors que l'autobus était arrêté. Cette assertion, fondée sur le témoignage de l'adolescent, est directement contredite par la preuve matérielle : l'autobus était en marche à tout moment de la course de la victime.

[122] Trois allégations sont liées à la séquence commençant tout de suite après le départ de l'arrêt pour se terminer à l'accident. L'employeur prétend que le plaignant a vu le jeune pendant le virage et a refusé de le faire monter. Il s'appuie sur la version de madame Chan, puis sur celle du chef d'opération. Il soutient que la victime était visible sur tout le parcours de l'autobus, de sorte que le chauffeur n'a pas fait le balayage requis s'il ne l'a pas remarquée. Enfin, l'employeur avance aussi que le plaignant a fait signe à la victime de se tasser au lieu d'arrêter pour la faire monter.

La version de madame Chan

[123] Comme le montre la vidéo, Madame Chan a raison sur le fait que la victime ait cogné deux fois, mais contrairement à ce qu'elle avance, l'autobus n'était pas arrêté lors du premier coup : il roulait et était engagé dans la rue Ménard pour la moitié du véhicule. Le poing de la victime a alors touché la première fenêtre avant de l'autobus. La vidéo montre que deux passagères assises sur le même côté ont réagi, la première s'est d'ailleurs tournée rapidement. Cela n'est pas suffisant, à mon avis, pour établir que le chauffeur a entendu et négligé de s'arrêter. En effet, la passagère qui lit en étant assise derrière le chauffeur et du même côté que lui sur le premier banc solo, ne réagit pas du tout. Mais elle le fera, l'instant après l'apparition de la main de la victime dans la grande vitre, suggérant qu'elle a alors entendu quelque chose contrairement à la première fois. On ne peut inférer de la preuve des faits connus, de manière grave et précise, que le plaignant a tout entendu pour contredire ses affirmations à l'effet contraire. Plutôt, il est vraisemblable que comme elle, le plaignant n'ait pas entendu le premier cognement.

[124] Madame Chan affirme qu'après cette tentative de la victime, le plaignant a fait « *sort of a no signal, waiving his head left and right* » et qu'il n'a pas regardé vers la victime, mais devant.

[125] Cette description n'est pas celle d'un signe de négation adressé à une personne placée à droite du véhicule comme le soutient l'employeur. Cela n'est pas cohérent avec le propos de l'auteure qui prend la peine de préciser que ce n'est pas exactement un signal de négation que le chauffeur a fait et qu'il n'était pas adressé à la victime. Cette prétention n'est pas non plus vraisemblable suivant la preuve matérielle montrant qu'à ce moment, la victime n'était pas encore dans le champ visuel du chauffeur par la porte, mais un peu derrière. Il n'est pas rationnel que le chauffeur ait voulu faire un signe à une personne qu'il ne pouvait voir et qui ne pouvait pas le voir.

[126] Globalement, la description faite par madame Chan s'inscrit mieux dans la trame suggérée par le syndicat. Selon ce témoin, le plaignant n'a pas fait ce mouvement en réaction au geste de la victime. Le mouvement de la tête dont il est question dans le courriel de madame Chan décrit bien celui d'un balayage des yeux, d'autant plus qu'il survient au bon moment dans la séquence des événements, alors que le chauffeur s'apprête à tourner à droite. Mais, selon ce témoin des événements, le plaignant regardait en avant. J'y reviendrai.

[127] Cela tend à confirmer que le plaignant n'a pas entendu le premier cognement et aussi, qu'il a fait un balayage visuel de l'environnement de l'autobus avant d'entreprendre son virage. Les faits démontrés ne soutiennent pas les allégations de l'employeur sur les circonstances entourant le départ de l'autobus, mais celles du plaignant. Reste à savoir s'il pouvait voir la victime.

La vue latérale, les angles morts, les affirmations du plaignant

[128] Les angles morts d'un autobus sont certainement bien documentés, mais les renseignements qui m'ont été fournis à ce sujet ne sont pas toujours suffisamment précis.

[129] Le témoin Gagnon en a fait état dans son exposé, particulièrement lorsque l'autobus est en angle par rapport au trottoir, m'indiquant l'espace invisible sur le devant de l'autobus. J'ai retenu de ma visite des lieux qu'il existe des angles morts sur le devant de l'autobus et j'ai demandé qu'on prenne une vue en photo lorsqu'on me l'a signalé.

[130] Le site web de la STM mentionne directement des angles morts dans les mêmes circonstances que celles de notre affaire, où un client court après un autobus. Celui d'une autre société de transport le fait aussi. Personne n'a témoigné pour suggérer que l'information mentionnée sur le site de la STM, relativement à l'existence d'angles morts sur un autobus, est inexacte.

[131] Malgré ce qui précède, la visite des lieux n'a pas permis la reproduction des conditions auxquelles le chauffeur a été exposé sur la vue offerte par un rétroviseur, dans le parcours suivi et par rapport à la cible mouvante qu'était l'adolescent en course. Le tribunal peut apprécier une vue à un moment précis dans un rétroviseur à deux miroirs qu'il regarde pour la première fois. On peut lui signaler la présence d'angles morts ou la portée d'un rétroviseur. Mais cela n'est pas suffisant pour induire de manière probante que le plaignant, un chauffeur expérimenté, pouvait ou ne pouvait pas voir la victime pendant son parcours le long de l'autobus.

[132] Bref, cette preuve n'est pas concluante en ce qui a trait à la vue latérale, derrière la porte et à l'arrière de l'autobus. Il me faut donc m'en remettre au témoignage du plaignant et à la preuve matérielle. Le plaignant a admis que le rétroviseur offre une vue latérale de l'autobus et il appert clairement de la vidéo que la victime a progressé pendant quelques secondes le long de l'autobus avant qu'il tourne à droite. De ces faits établis, je suis d'avis que l'on peut induire de manière grave, précise et concordante que la victime était visible par le chauffeur après avoir dépassé le groupe de personnes marchant sur le trottoir jusqu'avant son arrivée à l'arrière de la porte droite, et donc, pendant trois ou quatre secondes.

[133] Systématiquement, le plaignant a indiqué n'avoir vu que la main de la victime, à la fin de sa course, rien auparavant. Ces déclarations ont été constantes. Cette affirmation est cohérente avec la déclaration de madame Chan qui, observant la réaction du plaignant, raconte qu'il semblait ne pas comprendre comment l'accident s'est produit. L'affirmation du plaignant est vraisemblable et crédible.

[134] La victime était visible lorsqu'elle progressait le long de l'autobus et le plaignant ne l'a pas vue lorsqu'il a fait le balayage visuel. Madame Chan a relevé qu'il regardait

vers l'avant. De cet ensemble, il découle la présomption, grave, précise et concordante que le plaignant n'a pas regardé son rétroviseur droit à ce moment-là. Aucune autre explication rationnelle ne peut expliquer pourquoi le chauffeur n'a pas vu l'adolescent avant qu'il ne mette sa main sur la porte avant. Je conclus donc que, de manière suffisamment certaine, le plaignant n'a pas regardé son rétroviseur droit entre sa vérification au moment où il a entrepris son contre virage et celui où il a aperçu la main de la victime.

[135] Par la suite, soit au moment où l'adolescent arrive devant la porte, la preuve, incluant la vidéo, ne permet pas d'induire de manière probante que la victime était visible du chauffeur avant de placer sa main sur la vitre et même au moment où elle l'a fait, en raison de sa position devant la colonne noire, aux deux tiers de la porte. Il est probable que la colonne noire obstruait la vue du chauffeur, au moins de manière importante. La preuve offerte lors de la visite des lieux sur les angles morts derrière la porte soutient cette conclusion et j'en retiens que les affirmations du plaignant voulant qu'en regardant dans cette direction, il ait aperçu une main puis plus rien, sont crédibles.

Le geste du plaignant à la victime

[136] Je ne retiens pas pour prépondérante la preuve que le plaignant a fait un geste à la victime après l'avoir vue, lui disant « de se tasser » sur le trottoir.

[137] D'abord, je ne suis pas d'avis, au contraire de l'employeur, que ce geste constitue nécessairement une marque d'insouciance. Monsieur Zabilowicz n'a pas décrit un simple refus de laisser monter la victime, mais une directive de se tasser sur le trottoir, c'est-à-dire de s'éloigner du véhicule, vers la droite. Ce n'est pas la même chose. Si le chauffeur ne pouvait s'arrêter, une éventualité dont nous discuterons plus loin, ce geste n'est pas inapproprié, c'est une mise en garde. Or, la victime n'en a pas tenu compte, s'est désintéressée du parcours du véhicule, ne s'est pas dirigée vers le trottoir et est restée dans la rue.

[138] En fait, je suis d'avis qu'il n'est pas démontré de manière prépondérante que le plaignant a posé ce geste. Monsieur Zabilowicz reconnaît que le plaignant ne lui a jamais fait cette déclaration lors de ses rencontres, mais qu'il a interprété un geste et quelques mots prononcés par ce dernier alors qu'il était en présence de la policière et s'adressait à elle. Il en est de même de toutes les descriptions faites aux rapports rédigés par monsieur Zabilowicz.

[139] Ensuite, le plaignant n'est pas la source de cette affirmation, contrairement à ce que les rapports laissent croire. De surcroît, personne d'autre que le chef d'opération n'en fait état, qu'il s'agisse des protagonistes comme je l'ai déjà relevé, de madame Chan et du chauffeur scolaire qui observaient le plaignant, ou des ambulanciers. La victime n'a eu aucune réaction alors qu'un tel geste en demandait une, ce qui tend à démontrer que le plaignant ne l'a pas posé. De surcroît, le contraire est peu probable

PAGE : 30

parce qu'au moment même où on lui attribue ce geste, le plaignant était en train de tourner son volant pour modifier la direction du véhicule. La mise en garde implique un geste ample que la caméra 2 permettrait probablement de voir, on en trouve un exemple au cours du trajet où la main droite du chauffeur est visible, mais on ne voit rien aux moments pertinents. Le procureur de l'employeur a avancé que le geste a pu avoir été fait de la main gauche. Cela est hautement improbable puisque le signe aurait été destiné à une personne située à droite. Il aurait au moins fallu établir que le plaignant est gaucher. Or, le récit même de monsieur Zabilowicz fait état d'un geste de la main droite en présence du policier.

[140] Considérant ce qui précède, j'estime qu'il n'est pas établi de manière prépondérante que le plaignant a fait signe à la victime après avoir vu sa main dans la vitre.

[141] Un autre argument tiré de cette séquence de la trame factuelle est le contact visuel entre la victime et le plaignant, au moment où il a placé sa main dans la vitre. L'employeur fait valoir ici le témoignage de la victime.

[142] J'ai déjà constaté que deux éléments significatifs du témoignage de la victime, qui se disait pourtant très convaincue de ses affirmations, se sont révélés inexacts à la lumière de la preuve matérielle : l'adolescent n'a pas été près de rejoindre l'autobus avant l'intersection de Ménard et Benoît et le véhicule n'était pas arrêté, ni au moment où il l'a atteint, ni lorsqu'il s'est présenté à la porte avant. Ce sont des éléments déterminants pour la thèse du geste délibéré ou de l'insouciance du plaignant. La crédibilité du témoignage de la victime sur les circonstances de l'accident s'en trouve grandement affectée. Or, le reste de la preuve ne soutient pas non plus ses affirmations sur le contact visuel. Encore une fois, je relève les constats de madame Chan pour qui le chauffeur ne semblait pas comprendre ce qui était arrivé. Cela est plus compatible avec la version du chauffeur voulant qu'il n'ait pas vu l'adolescent avant l'accident, que celle de la victime qui prétend qu'il avait pleinement conscience de sa présence avant celui-ci. J'estime donc la version de la victime peu vraisemblable et peu probante.

[143] En résumé, je retiens pour démontré de manière prépondérante, que le plaignant n'a pas vu la victime et n'a pas refusé de la faire monter avant d'entreprendre son contre virage, ni pour le reste du virage. La preuve prépondérante est que le plaignant a fait le balayage visuel requis lors du départ, qu'il a fait un autre balayage avant d'entreprendre le virage à droite, mais qu'il n'a pas vérifié son rétroviseur droit.

[144] D'autre part, la preuve matérielle montre que la victime est tombée trois secondes après avoir mis sa main sur la porte avant, ce que le plaignant a admis avoir vu. Il n'est pas démontré qu'il a pris pleinement conscience de la présence de la victime avant d'apercevoir une main dans la vitre avant de la porte, ni qu'il lui a fait signe de se tasser juste avant l'impact.

Le plaignant a-t-il été fautif et quelle est la nature de la faute?

[145] Pour l'essentiel, l'employeur soutient que le plaignant est entièrement responsable de ce grave accident, qui a été causé par son insouciance à l'endroit de la sécurité de la victime et sa négligence grossière dans la conduite du véhicule.

La présomption de négligence du fait de l'accident ne s'applique pas

[146] En l'espèce, les circonstances mêmes de l'accident sont compatibles avec l'absence de négligence et la négligence du chauffeur. À ce sujet, il faut prendre en compte les causes extrinsèques à la conduite, comme le comportement de la victime et l'imprudence de l'automobiliste à sa gauche.

[147] La preuve démontre bien que la victime a été très téméraire et insouciante en courant tout près d'un véhicule lourd au beau milieu d'un virage. L'employeur a fait une mise en garde à sa clientèle à cet égard sur les graves dangers d'un tel comportement et justement, parce que le chauffeur peut ne pas voir le piéton. L'adolescent a trébuché en descendant du trottoir, il a continué sa poursuite de manière encore plus téméraire, s'approchant encore plus sur la droite d'un autobus tournant du même côté. Pis encore, il s'est détourné du véhicule toujours en marche, se privant de la possibilité de réagir au danger présenté par l'autobus qui s'approchait de lui.

[148] Le plaignant a aussi été exposé à la conduite imprudente d'un automobiliste à gauche qui risquait de frapper le nez du véhicule pendant son virage.

[149] Ce sont des causes extrinsèques à la négligence alléguée du plaignant que l'employeur a grandement minimisée dans sa présentation, mais que je dois prendre en considération parce qu'elles sont à mon avis déterminantes, tant pour expliquer l'accident que la gravité des dommages.

[150] En conséquence, le tribunal ne peut s'en remettre à une présomption générale de négligence pour tirer des conclusions ni aborder les choses en présumant qu'il a été négligent. Il n'y a pas d'inférence négative du fait de l'accident. L'employeur devait établir que le plaignant est fautif et comme allégué, qu'il a été insouciant et grossièrement négligent.

Les éléments visant à démontrer l'insouciance et le comportement conscient du plaignant n'ont pas été établis

[151] Plusieurs éléments soulignés par l'employeur pour appuyer ses allégations que le plaignant a été insouciant de la sécurité de la victime, en refusant délibérément de la faire monter, n'ont pas été établis par une preuve probante ou suffisante.

PAGE : 32

[152] Ainsi, l'adolescent n'a pas presque rejoint l'autobus avant la rue Ménard, il était en marche à tout moment, le chauffeur ne l'a pas vu avant le départ de l'arrêt et il n'a pas été fautif en le quittant sans s'arrêter ; rien ne démontre que le plaignant ait fait un signe de négation lors du premier coup de l'adolescent sur le véhicule et son affirmation qu'il n'a rien entendu à ce moment est crédible.

[153] De toute manière, voir un piéton et ne pas s'arrêter n'est pas une faute de même nature que ce qui est reproché au plaignant. Un chauffeur qui refuse d'attendre un client ne fait pas preuve de négligence, mais manque de courtoisie, comme l'a d'ailleurs reconnu l'employeur. Évidemment, l'accident ne serait pas arrivé si la victime était montée à cette étape. Mais l'accident n'est pas survenu *parce que* le chauffeur n'a pas fait monter la victime au départ, mais bien pour d'autres raisons, que j'examinerai.

[154] Enfin, il n'est pas établi par preuve prépondérante que le plaignant a fait un geste à la victime lui montrant de se tasser, ni avant, ni après avoir vu sa main dans la porte.

[155] L'employeur n'a donc pas démontré que le plaignant était insouciant ni qu'il a agi consciemment.

La prévisibilité du comportement de la victime

[156] Le plaignant n'a pas vu la victime, de sorte qu'on ne peut lui reprocher de ne pas avoir prévu son comportement. Du reste, on peut difficilement tenir les chauffeurs entièrement responsables des conséquences découlant de la conduite fautive de la clientèle, sur la seule base de la prévisibilité d'un comportement imprudent ou téméraire souvent observé autour d'un autobus. Le chauffeur a beau savoir que des piétons peuvent courir après l'autobus ou devant lui, on ne peut exiger de sa part de prévoir de manière infaillible qu'un individu en particulier se lancera à sa poursuite à un moment et d'une manière donnée et de se gouverner en conséquence. Tout est question de circonstances et tout ce qu'on peut lui demander, c'est d'être prudent et d'appliquer les techniques habituelles de conduite préventive et les procédures enseignées. Il me semble que cet énoncé décrit mieux ce qui est rapporté dans le programme produit par l'employeur.

Les autres circonstances de l'accident

[157] Je me penche maintenant sur les circonstances survenues après le départ et jusqu'à l'accident, avec l'allégation que le plaignant aurait dû regarder son rétroviseur au cours de son virage à droite et s'arrêter lorsqu'il a vu la main de la victime. Dans les deux cas, l'accident aurait été évité, selon l'employeur. Et le défaut de le faire constitue de la grossière négligence.

[158] Le plaignant est un chauffeur expérimenté et la preuve révèle qu'il est généralement prudent : il n'a pas de points de démerite, ni d'accidents évitables à son

dossier. Il a été félicité par l'employeur pour sa conduite sécuritaire pendant plusieurs années. Il n'a pas contrevenu au *Code de la sécurité routière*.

[159] La preuve sur les règles à suivre au moment du virage à droite et sur le deuxième balayage requis à cette occasion est que le chauffeur devait alors porter son attention sur les éléments présentant du danger, à gauche, devant et à droite, selon les circonstances, et qu'il doit regarder souvent ses rétroviseurs pour vérifier s'il n'y a pas de piétons autour de l'autobus. D'autre part, le manuel de formation précise que le chauffeur peut faire monter un passager en dehors des arrêts, si les conditions sont sécuritaires. Les règles ne dictent pas une conduite précise et obligatoire, l'ensemble faisant appel au jugement du chauffeur, selon les circonstances.

[160] La preuve démontre combien la victime a été téméraire et insouciant. Les extraits du site web de la STM et d'une autre société de transport, font état du grave danger et des risques importants associés à la poursuite d'un autobus par un piéton, et ce, parce que le chauffeur peut ne pas le voir. La prudence élémentaire commande de ne pas s'approcher d'un véhicule lourd en mouvement, encore moins dans un virage.

[161] Après avoir trébuché en descendant du trottoir à la course, à quelques centimètres de l'autobus, l'adolescent a continué sa poursuite de manière encore plus téméraire, s'approchant à quelques pouces sur la droite d'un autobus en plein virage. Alors que le véhicule tournait vers la droite, l'adolescent a ralenti la cadence et surtout, s'est complètement désintéressé de son parcours en se détournant, perdant la vue de l'autobus en marche alors même qu'il s'approchait rapidement de lui. Volontairement, l'adolescent a pris de grands risques et il a ignoré la menace imminente et réelle que présentait le véhicule lourd en marche.

[162] Ce qui précède est la définition même d'un comportement véritablement insouciant et dangereux. Rien de tel ne peut être imputé au plaignant. Les dangers identifiés par la mise en garde de l'employeur à sa clientèle se sont matérialisés, l'adolescent a subi de graves blessures.

[163] Le plaignant n'a pas causé l'accident : il n'a pas fait de fausse manœuvre au volant ou d'erreur de conduite, la vitesse n'était pas excessive, le véhicule était dans sa voie, il roulait lentement et il procédait correctement à son virage.

[164] L'accident est survenu parce que l'adolescent était en plein milieu de la rue, tout près du véhicule en marche, qu'il a cessé de regarder l'autobus se dirigeant vers lui et ralenti la cadence, plutôt que rejoindre rapidement le trottoir en courant. De plus, le chauffeur d'autobus scolaire, qui observait la scène d'un autre point de vue que les caméras ne permettent pas de voir, a déclaré de manière constante, par trois fois, que la victime est survenue de nulle part et a glissé, une autre manière d'expliquer l'accident, encore autrement que par le fait du plaignant.

PAGE : 34

[165] La preuve matérielle démontre que le comportement de la victime est la cause principale de l'accident et non l'inconduite du plaignant. Je peine à conclure à sa négligence grossière pour ne pas l'avoir évité et même à une faute. Je l'ai déjà dit, on ne peut s'attendre raisonnablement à ce que les chauffeurs évitent toujours aux piétons les conséquences de leur comportement téméraire et dangereux. Tout ce que l'on peut leur demander, c'est de conduire avec prudence et selon les règles applicables, conformément à ce qui leur est d'ailleurs enseigné par la STM.

[166] Pour démontrer l'inconduite négligente du plaignant, j'estime que l'employeur devait établir par preuve prépondérante que le plaignant a fait défaut de se conformer à une procédure qu'il pouvait raisonnablement appliquer et qu'il pouvait raisonnablement éviter l'accident.

[167] Or, à ce sujet, les commentaires et reproches formulés aux rapports de la STM et repris à l'audience, ne tiennent pas compte des conditions réelles auxquelles le plaignant a réellement été exposé. L'employeur n'a pas fait entendre d'autre témoin que l'auteur du rapport à ce sujet, ni d'expert.

[168] Faisons le portrait de ce qui s'offrait au chauffeur à l'instant même où il entreprenait son virage et que la victime s'est approchée de la porte. Une voiture était stationnée dans la voie qu'il s'appropriait à emprunter. Le chauffeur avait à sa gauche une école, avec des enfants sur le trottoir. En tournant, l'autobus empiéterait sur la voie inverse. Et dans cette voie, une voiture s'appropriait à dépasser l'autobus scolaire qui attendait pour avancer sur la même voie d'empiètement de l'autobus. La prudence voulait que le conducteur de cette voiture s'arrête pour laisser passer l'autobus mais au contraire, l'automobiliste a continué sa route en entreprenant une manœuvre pour éviter l'autobus se présentant directement dans sa voie pour faire son virage. L'adolescent a cogné tout de suite après et très rapidement, il s'est détourné du véhicule.

[169] Globalement, le plaignant a eu un comportement généralement prudent pendant ce virage. Les règles édictées font appel au jugement du chauffeur, qu'il faut évaluer à la lumière des circonstances. Considérant les dangers se présentant devant lui, rien ne permet de croire qu'il ait été inattentif ou imprudent en ne regardant vers l'arrière dans le rétroviseur pendant qu'il réalisait le virage à droite du véhicule, alors même qu'une voiture se présentait devant lui. Ce facteur ainsi que la présence d'un autobus scolaire et d'une école demandaient une attention soutenue sur l'avant du véhicule pendant les deux ou trois secondes visées. Nous sommes loin de la négligence et encore davantage, de la négligence grossière.

[170] D'autre part, les allégations de l'employeur reposent nécessairement sur la prémisse que le plaignant pouvait immobiliser son véhicule sans danger. Car on ne peut conclure à la négligence du chauffeur si les manœuvres identifiées pour éviter l'accident pouvaient en causer un autre.

PAGE : 35

[171] À mon avis, l'employeur n'en a pas fait la démonstration de manière prépondérante. En effet, la victime ne s'est pas présentée sur le trottoir, entre deux arrêts, mais dans la rue, en plein virage de l'autobus. Le plaignant ne pouvait s'arrêter tranquillement pour faire monter la victime, sans danger, comme le prévoit la procédure, qu'il ne pouvait raisonnablement l'appliquer. La preuve matérielle démontre que seule une manœuvre d'urgence était envisageable. Or, le plaignant ne pouvait tourner le volant à gauche ou arrêter brusquement l'autobus pendant les deux ou trois secondes où il était sur le point d'empiéter et qu'il a empiété sur la voie inverse sans risquer de frapper cette voiture la traversant dans la même voie et alors, le risque de heurter l'adolescent était tout aussi présent. Autrement dit, la preuve ne permet pas de conclure qu'à cette étape, le plaignant aurait pu s'arrêter sans danger ni causer d'accident, même s'il avait vu la victime. Cela me semble disposer de l'allégation de négligence et même d'inconduite, pour ne pas avoir regardé derrière les deux ou trois secondes du virage, précédant immédiatement l'instant où le plaignant a vu la main de la victime.

[172] À ce dernier sujet, la preuve est contradictoire sur le délai entre le moment où le plaignant a vu une main, entendu un « boum », des cris et que la victime est tombée sous le véhicule. Le plaignant soutient que tout s'est passé en même temps. L'enregistrement visuel montre qu'il s'est écoulé quelques secondes entre le cognement et l'accident. L'employeur s'appuie sur ce délai pour reprocher au plaignant d'avoir été négligent en n'arrêtant pas immédiatement le véhicule. En réalité, le plaignant a immobilisé le véhicule. Il ne demeure qu'une possibilité : celle qu'en réagissant plus vite, le plaignant ait pu éviter l'accident.

[173] De plus, considérant la très grande proximité de l'adolescent avec l'autobus et qu'il s'est rapidement détourné du véhicule après avoir mis la main sur la porte avant, il est tout aussi probable qu'il ait pu être frappé par la suite en cas d'arrêt brusque de l'autobus et encore davantage au moment qui nous occupe, car il s'était placé tout à côté et juste devant la roue avant, déjà sortie. Très vite, il a cessé de le suivre des yeux, augmentant considérablement le risque d'accident.

[174] Compte tenu de ces circonstances, on ne peut présumer que le plaignant pouvait s'arrêter d'urgence sans danger, l'employeur devait l'établir. Un véhicule lourd ne s'immobilise pas instantanément et le délai de réaction utile pour le faire complètement et de manière sécuritaire considérant l'espace disponible et la position de la victime n'a pas été établi, même pas discuté. J'estime qu'il n'y a pas eu de démonstration prépondérante qu'en réagissant plus vite après avoir vu la main du piéton sur le côté de l'autobus pendant ce virage, le plaignant pouvait immobiliser sans danger son véhicule pour éviter accident, sans en causer un autre. Le contraire est tout aussi probable selon la preuve dont je dispose.

[175] Le fardeau de preuve incombe à l'employeur et la preuve est insuffisante pour conclure à la négligence grossière, à la négligence ou à l'inconduite du plaignant pour avoir fait défaut d'éviter l'accident. Tout s'est produit en quelques secondes dans un virage, alors que le plaignant était exposé, à gauche, à l'imprudence d'un automobiliste

PAGE : 36

à une intersection fréquentée par des écoliers et, à droite, au comportement clairement téméraire et dangereux d'un piéton courant dans la rue, collé sur le véhicule pour le rattraper. En fait, l'ensemble de la preuve suggère que le concours des circonstances était, pour reprendre l'expression anglophone, "*an accident waiting to happen*" ou, selon celle de la partie syndicale, se prêtait à un malheureux accident.

[176] Notre affaire n'a rien en commun avec les décisions citées par l'employeur ni avec celles révisées plus haut où les arbitres ont conclu à la négligence grossière ou caractérisée de chauffeur; ni même avec celles où il a été décidé qu'il avait été négligent comme dans l'affaire *STM*, précitée, où le salarié n'a pas été congédié mais suspendu pour quelques semaines, car elles sont toutes marquées par l'imprudence, la témérité et l'insouciance du salarié ayant causé l'accident, ni encore avec celles où l'inattention du salarié était la cause de l'accident.

[177] En définitive, la preuve soumise ne me permet pas de retenir que le plaignant a été insouciant, téméraire ou imprudent et, à la lumière de ce qui a été démontré, j'estime que les reproches de grossière négligence et de négligence ne sont pas fondés. L'éventualité d'une autre faute disciplinaire n'a pas été débattue par les parties, mais je précise qu'à mon avis, il n'a pas été établi de manière prépondérante que le plaignant ait fait preuve d'inconduite méritant une sanction disciplinaire. Il n'est donc pas utile de se pencher sur la proportionnalité de la mesure imposée, ni sur sa possible mitigation. Au demeurant, le plaignant a déjà été pénalisé par les effets d'un congédiement dont l'arbitrage a perduré pour des raisons exceptionnelles dont n'est pas opportun de discuter, mais qui ne lui appartiennent pas, ni aux parties ou au tribunal d'ailleurs.

[178] Compte tenu de toutes les circonstances, je suis d'avis d'annuler le congédiement et de réintégrer le plaignant sans autre formalité, avec tous ses droits et privilèges, dont une compensation pour les pertes subies, s'il en est. Puisque les parties ont lié le sort du grief contestant la suspension à celui du grief visant le congédiement, j'en dispose de la même manière. À leur demande, je conserve compétence pour disposer de toute difficulté découlant de l'application de la présente décision.

[179] Pour tous ces motifs, le tribunal :

ACCUEILLE les griefs TR-10-0252-suspension et TR-10-0253 - Congédiement visant monsieur Ronald Raymond;

ANNULE la suspension pour enquête et le congédiement de monsieur Ronald Raymond;

ORDONNE à l'employeur de réintégrer monsieur Ronald Raymond dans les 15 jours de la présente décision, avec tous ses droits et privilèges et de lui verser une compensation pour le salaire et les autres avantages perdus, avec les intérêts prévus au *Code du travail* et du préjudice fiscal, s'il en est.

CONSERVE compétence pour régler les difficultés découlant de l'application de la présente décision.

(s) Francine Lamy

Me Francine Lamy, arbitre

Pour le syndicat : Me Yves Morin, Lamoureux Morin, avocats

Pour l'employeur : Me Richard Coutu, Bélanger, Sauvé, avocats

Dates d'audience : Les 21 mars 2011, 13 juin, 12 et 27 septembre 2012

Date de délibéré : Le 27 septembre 2012