

# DEMANDE EN PAIEMENT

## avec requête de conciliation préalable

formée par-devant le Tribunal de première instance  
de la République et Canton de Genève

par

**Monsieur** , domicilié , chemin , mais  
faisant élection de domicile en l'Etude BRS Avocats, 9, boulevard des Philosophes,  
1205 Genève et comparant par Me Jacques ROULET, avocat

Preuve : Pièce n° 0 : Procuration

Demandeur

contre

**VOLKSWAGEN AG**, ayant son siège 2, Berliner Ring, 38440 Wolfsburg, Allemagne

Défenderesse

et

**AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG**, ayant son siège 49, Utoquai, 8008  
Zurich, prise par sa succursale, **AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA**, chemin  
du Bac 21, angle route de St-Georges, 1213 Petit-Lancy

Autre défenderesse



5. Ordonner à VOLKSWAGEN AG et à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire toutes les communications échangées avec la Commission européenne depuis l'année 2013 y comprise.
6. Ordonner à VOLKSWAGEN AG et à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire toutes les communications échangées avec le Californian Air Resource Board (Carb) et l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) relatives à l'enquête ouverte en 2014.
7. Ordonner à VOLKSWAGEN AG et à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire toutes les communications échangées avec le Kraftfahrt-Bundesamt allemand depuis octobre 2015 à ce jour.
8. Ordonner à VOLKSWAGEN AG et à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire toutes les communications relatives au logiciel truqueur échangées avec le groupe ROBERT BOSCH GMBH depuis octobre 2015 à ce jour.
9. Ordonner à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire toute documentation relative aux tests effectués par elle concernant les performances des véhicules diesel qu'elle vend.
10. Ordonner à VOLKSWAGEN AG et à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire tous les rapports d'expertise, tests, examens ou tous autres documents portant sur l'analyse de la performance des véhicules diesel après la mise en place des modifications approuvées par le Kraftfahrt-Bundesamt.
11. Ordonner aux seuls frais des défendeurs une expertise judiciaire destinée à analyser l'ensemble des performances et les émissions polluantes du véhicule VW Sharan 2.0D4M BMT, dont le châssis porte le numéro  
, après sa remise aux normes.

### *Principalement*

12. Condamner AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG et VOLKSWAGEN AG, prises conjointement et solidairement, à payer CHF 14'000.- avec intérêts à 5% l'an à compter du 21 septembre 2015 à Monsieur
13. Condamner AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG et VOLKSWAGEN AG, prises conjointement et solidairement, à payer CHF 686.40.- avec intérêts à 5% l'an à compter du 13 juillet 2015 à Monsieur
14. Réserver une révision ultérieure du jugement
15. Mettre les frais et dépens à charge d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG et de VOLKSWAGEN AG.
16. Débouter les défenderesses de toutes autres, plus amples ou contraires conclusions.

### *Subsidiairement*

17. Acheminer le demandeur à prouver, par toutes voies de droit utiles, les faits allégués dans la présente demande.

## **II. VALEUR LITIGIEUSE**

La valeur litigieuse est de CHF 14'686.40.-.

### III. EN FAIT

#### A. Introduction

##### a) Le « scandale Volkswagen »

1. Dès 2009, le groupe allemand VOLKSWAGEN AG propose des véhicules équipés du système « TDI », présenté publiquement comme « *une marque déposée par VOLKSWAGEN AG dans de nombreux pays* » se distinguant par « *une économie de carburant, de faibles émissions, une puissance motrice élevée et un très bon rendement* ».

Preuve : Pièce n° 1 : Impression de la publicité internet pour le système « TDI »

2. Dès 2013, quelques soupçons naissent, notamment au sein de la Commission européenne, et des premières révélations, selon lesquelles les véhicules diesel pollueraient en réalité bien plus en conditions de route que sur les bancs d'essai, sortent dans la presse.

Preuve : Pièce n° 2 : Articles de « Le Parisien », intitulé « Moteurs truqués : la commission européenne alertée dès 2013 »

Pièce n° 3 : Article de « Le Point », intitulé « Diesel : une nocivité bien en dessous de la réalité » du 27 juin 2014

3. En mai 2014, deux américains salariés de l'« International Council for Clean Transportation » (ICCT), soit Messieurs Peter MOCK et John GERMAN, remarquent que d'une manière générale, les contrôles sur route et en laboratoire ne donnent pas toujours les mêmes résultats.

Preuve : Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »

Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »

Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

4. Ils décident alors de refaire des tests sur route pour montrer qu'aux Etats-Unis d'Amérique, au bénéfice de règles plus strictes, les véhicules diesels sont réellement propres.

Preuve : Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »  
Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »  
Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

5. Ironiquement, ils prouveront le contraire : les résultats de ces tests sont, pour les véhicules fabriqués par le groupe VOLKSWAGEN AG, complètement effarant.

Preuve : Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »  
Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »  
Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

6. Alors que leurs résultats sur les bancs d'essai sont exemplaires, les véhicules en question dégagent des émissions de NO<sub>x</sub> près de 35 fois supérieures à la limite légale en condition de route !

Preuve : Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »  
Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »  
Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

7. Rappelons ici que la substance NO<sub>x</sub> est fortement contrôlée, puisque responsable de nombreuses maladies respiratoires et facteur d'importants risques cardiovasculaires.

Preuve : Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de VOLKSWAGEN qui a trompé le monde »

8. Messieurs Peter MOCK et John GERMAN avisent alors immédiatement le Californian Air Resource Board (Carb) et l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA).

Preuve : Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »  
Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »  
Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

9. Ainsi, **en mai 2014** déjà, une enquête est officiellement ouverte aux Etats-Unis.

Preuve : Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »  
Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »  
Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

10. Le groupe VOLKSWAGEN AG est bien sûr immédiatement informé de l'ouverture de cette enquête.

Preuve : Audition du représentant de Volkswagen AG  
Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »  
Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »  
Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

11. Apparemment peu surprise ces résultats, la direction du groupe VOLKSWAGEN explique que cela est certainement dû à un petit dérèglement dans le logiciel moteur et demande à refaire les tests elle-même.

Preuve : Audition du représentant de Volkswagen AG

- Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur VOLKSWAGEN »
- Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire VOLKSWAGEN : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »
- Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « VOLKSWAGEN : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »
- Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de VOLKSWAGEN qui a trompé le monde »

12. Toutefois, il est rapidement démontré que ce n'est pas un dérèglement, mais bien un réglage volontaire du système informatique du véhicule, qui permet au groupe VOLKSWAGEN AG de tromper les résultats que l'on obtient sur les bancs d'essai.

Preuve : Audition des parties défenderesses

- Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de VOLKSWAGEN qui a trompé le monde »

13. Plus précisément, il s'agit d'un logiciel constitué d'environ 20 millions de lignes de code, installé dans ce qu'on appelle le « calculateur moteur », soit l'ordinateur interne des véhicules qui gère l'afflux de carburant notamment, mais aussi et de façon plus générale, l'adaptation du comportement du moteur aux types de conduite et à l'environnement de la route, tel qu'une forte déclivité par exemple.

Preuve : Audition des parties défenderesses

- Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de VOLKSWAGEN qui a trompé le monde »



14. Cette programmation permet au calculateur moteur de reconnaître les conditions des tests - telles que la position des roues, du volant, du capot ou la pression atmosphérique - et d'adapter alors le fonctionnement du moteur pour qu'il ne fonctionne pas à sa réelle puissance.

Preuve : Audition des parties défenderesses

Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de VOLKSWAGEN qui a trompé le monde »

15. Grâce à cette technologie, le groupe VOLKSWAGEN AG a été en mesure de tromper les autorités du monde entier, en faisant croire que ses véhicules, puissants et peu gourmands en carburant, étaient en outre très peu polluants.

Preuve : Pièce n° 1 : Impression de la publicité internet pour le système « TDI »

Pièce n° 2 : Article de « Le Point », intitulé « Diesel : une nocivité bien en dessous de la réalité » du 27 juin 2014

Pièce n° 4 : Article du « Courrier International » intitulé « Dieselgate. Les deux hommes à l'origine des révélations sur Volkswagen »

Pièce n° 5 : Article de « Les Echos », intitulé « Affaire Volkswagen : comment une ONG a découvert le pot-aux-roses »

Pièce n° 6 : Article de « Europe 1 », intitulé « Volkswagen : cette ONG qui a découvert la tricherie par surprise »

Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de Volkswagen qui a trompé le monde »

16. Mais en conditions ordinaires de route, le véhicule fonctionnant normalement, soit à sa puissance ordinaire, il pollue jusqu'à 35 fois plus que déclaré.

Preuve : Pièce n° 7 : Article du « Nouvel Observateur », intitulé « Comment fonctionne l'algorithme de Volkswagen qui a trompé le monde »

17. Le 18 septembre 2015, accablé par les preuves, le directeur du groupe VOLKSWAGEN AG de l'époque, Monsieur Martin WINTERKORN, est finalement contraint à un premier aveu public : celui de l'existence d'un système de triche aux tests de pollution, qui affecte les véhicules du groupe VOLKSWAGEN AG dans le monde entier.

Preuve : Pièce n° 8 : Article de « Les Echos » du 3 mars 2016, intitulé « Moteurs truqués : l'ancien patron de Volkswagen avait reçu des mails d'avertissement »

18. Ce n'est ainsi que près d'un an et demi après l'ouverture officielle d'une enquête outre-Atlantique, soit le 21 septembre 2015, que le « scandale VOLKSWAGEN » éclate aux yeux du grand public européen.

Preuve : Pièce n° 9 : Article de « Bilan », intitulé « Le scandale Volkswagen prend une dimension mondiale »

Pièce n° 10 : Article d'« Euronews », intitulé « Volkswagen dans la tourmente »

b) Le rôle d'AMAG en Suisse et l'histoire de sa relation avec le groupe VOLKSWAGEN AG

19. AMAG est une entreprise suisse ayant notamment pour but le commerce et l'importation d'automobiles, de moteurs et de pièces de rechange automobiles, l'exploitation de garages et toutes opérations connexes.

Preuve : Pièce n° 11 : Extrait internet du Registre du commerce de Zurich.

20. Outre son siège principal, situé 49, Utoquai, 8008 Zurich, AMAG dispose encore de pas moins de 22 succursales, réparties dans l'ensemble de la Suisse romande et alémanique.

Preuve : Pièce n° 11 : Extrait internet du Registre du commerce de Zurich.

21. Et de fait, bien que cette entreprise vende exclusivement des véhicules fabriqués par le groupe VOLKSWAGEN AG, il s'agit de son principal importateur automobile, toutes marques confondues, en Suisse.

Preuve : Audition du représentant du groupe AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG  
Pièce n° 12 : Article de « AMAG Presse », intitulé « Part de marché record de 26,6% AMAG 2011 : records pour VW, SKODA et SEAT.

22. A titre d'exemple, en 2011, AMAG avait une part sur le marché de la vente de véhicules automobiles (toutes marques confondues) de 26,6% en Suisse, cela en ne vendant que des véhicules du groupe VOLKSWAGEN AG.

Preuve : Pièce n° 12 : Article de « AMAG Presse », intitulé « Part de marché record de 26,6% AMAG 2011 : records pour VW, SKODA et SEAT.

23. Autrement dit, au moins 26,6 % des véhicules vendus dans toute la Suisse en 2011 étaient des véhicules fabriqués par le groupe VOLKSWAGEN AG et vendus par AMAG. C'est dire l'importance d'AMAG et du groupe VOLKSWAGEN AG sur le marché suisse, mais aussi l'importance, pour le groupe VOLKSWAGEN, du marché suisse et de son partenaire, AMAG.

Preuve : Pièce n° 12 : Article de « AMAG Presse », intitulé « Part de marché record de 26,6% AMAG 2011 : records pour VW, SKODA et SEAT.

24. Et force est de constater que cette relation privilégiée est construite de longue date par ces deux géants de l'automobile en Suisse.

Preuve : Audition des parties défenderesses  
Pièce n° 13 : Extrait du site internet d'AMAG, dont le titre est « À propos d'AMAG »  
Pièce n° 14 : Article d'« AMAG Press », intitulé « Walter Hafner »

25. Le groupe AMAG relate en effet que son premier contrat d'importation avec le groupe VOLKSWAGEN AG a été conclu en avril 1948.

Preuve : Pièce n° 14 : Article d'« AMAG Press », intitulé « Walter Hafner »

26. Comme le groupe AMAG s'en flatte lui-même, ce « *coup de maître* » le conduit rapidement à devenir « *le plus grand entrepreneur automobile de notre pays avec les marques VOLKSWAGEN, Skoda, SEAT, VW Véhicules utilitaires et Porsche* », soit uniquement des véhicules fabriqués par le groupe VOLKSWAGEN AG.

Preuve : Audition du représentant d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG  
Pièce n° 14 : Article d'« AMAG Press », intitulé « Walter Hafner »

27. Cette exclusivité va évidemment de pair avec une étroite collaboration avec le groupe VOLKSWAGEN AG, dont AMAG est « le représentant » suisse : « *depuis le milieu du siècle dernier, nous sommes étroitement liés au groupe VOLKSWAGEN que nous représentons aujourd'hui encore en Suisse* ».

Preuve : Pièce n° 13 : Extrait du site internet d'AMAG, dont le titre est « À propos d'AMAG »  
Pièce n° 14 : Article d'« AMAG Press », intitulé « Walter Hafner »

28. Malgré de lourds soupçons, AMAG nie aujourd'hui encore qu'elle ait eu connaissance de cette fraude avant le grand public européen.

Preuve : Pièce n° 15 : Recours à la Cour des plaintes du Tribunal pénal fédéral du 6 juin 2016

29. Il est toutefois avéré qu'entre 2009 et 2015, AMAG a vendu quelques 128'000 véhicules diesel affectés par le logiciel permettant de tricher aux tests d'émissions polluantes. Il s'avère aujourd'hui qu'il s'agit en fait d'environ 175'000 véhicules.

Preuve : Pièce n° 16 : Article de « Bilan », intitulé « Amag identifie plus de 128'000 Volkswagen truquées en circulation en Suisse »  
Pièce n° 17 : Article de « Bilan », intitulé « Des centaines de Volkswagen sont sur la sellette en Suisse »

30. Cela, alors qu'en 2013 déjà, la presse relayait quelques soupçons quant à la véracité des promesses faites aux acquéreurs de véhicules diesel, notamment s'agissant de leur taux d'émissions polluantes.

Preuve : Pièce n° 2 : Articles de « Le Parisien », intitulé « Moteurs truqués : la commission européenne alertée dès 2013 »  
Pièce n° 3 : Article de « Le Point », intitulé « Diesel : une nocivité bien en dessous de la réalité » du 27 juin 2014

31. Il est également établi que, dès les premiers échos du scandale en Suisse en septembre 2015, AMAG est chargée de la prise en charge des suites de cette affaire pour l'ensemble de la Suisse, en qualité de représentant de VOLKSWAGEN AG .

Preuve : Pièce n° 16 : Article de « Bilan », intitulé « Amag identifie plus de 128'000 Volkswagen truquées en circulation en Suisse »  
Pièce n° 18 : Courriel de VOLKSWAGEN AG à Me Jacques Roulet du 20 novembre 2015

## B. Les rappels et leur efficacité

### a) Les promesses d'AMAG et de Volkswagen

32. AMAG a tout d'abord assuré que tous les véhicules concernés seraient réparés au frais de VOLKSWAGEN AG.

Preuve : Pièce n° 19 : Courrier d'AMAG à Me Jacques Roulet 1<sup>er</sup> février 2016

33. Elle a également indiqué que « *VOLKSWAGEN AG et AMAG renoncent en outre expressément jusqu'au 31.12.2017 à soulever l'exception relative à la prescription (...).* »

Preuve : Pièce n° 19 : Courrier d'AMAG à Me Jacques Roulet 1<sup>er</sup> février 2016

34. Enfin, AMAG assure qu'« *après ces opérations, les véhicules satisferont aux différentes normes antipollution en vigueur, l'objectif étant d'y parvenir sans restreindre ni la puissance du moteur, ni la consommation ni les performances sur la route* ».

Preuve : Pièce n° 19 : Courrier d'AMAG à Me Jacques Roulet 1<sup>er</sup> février 2016

35. Toutefois, il est également précisé que pour la plupart des véhicules, 30 minutes suffiront aux modifications (sic).

Preuve : Pièce n° 19 : Courrier d'AMAG à Me Jacques Roulet 1<sup>er</sup> février 2016

36. AMAG, à l'instar du groupe VOLKSWAGEN AG, passe évidemment sous silence les raisons pour lesquelles une telle tricherie a été organisée, alors qu'il serait, à les lire, techniquement possible d'avoir, avec 30 minutes de travail supplémentaire et sans autres modifications techniques que du codage informatique, un véhicule qui revêt toutes les qualités initialement promises, sans système de trucage.

Preuve : Pièce n° 16 : Article de « Bilan », intitulé « Amag identifie plus de 128'000  
Pièce n° 18 : Courriel de VOLKSWAGEN AG à Me Jacques Roulet du 20 novembre 2015  
Pièce n° 19 : Courrier d'AMAG à Me Jacques Roulet 1<sup>er</sup> février 2016  
Par appréciation

37. Nombreux sont ainsi ceux qui craignent que la réparation de ce défaut sur les véhicules incriminés induise en réalité de nombreux autres problèmes, tels qu'une plus forte consommation de carburants ou de CO<sub>2</sub>, si le taux de NOx peut réellement être corrigé.

Preuve : Pièce n° 20 : Article de « Cardisiac » intitulé « Scandale Volkswagen : ce que ça peut changer pour VOUS en 10 points ».

38. Les consommateurs n'ont effet plus aucune confiance dans le groupe ou dans ses promesses.

Preuve : Pièce n° 20 : Article de « Cardisiac », intitulé « Scandale Volkswagen : ce que ça peut changer pour VOUS en 10 points ».  
Pièce n° 21 : Article de « Le Matin », intitulé « Et maintenant, les conducteurs de VW, Audi et Skoda, ils font quoi ? »  
Pièce n° 22 : Article de « France TV info », intitulé « Affaire Volkswagen : les propriétaires s'inquiètent »

39. Cela d'autant que de nombreux experts, relayés par la presse, s'accordent à envisager d'autres défauts suite au rappel des véhicules, tels qu'une perte de puissance ou une consommation beaucoup plus importante de carburant, voire un taux de CO2 en augmentation.

Preuve : Pièce n° 23 : Article de « Usine nouvelle », intitulé « L'impossible équation qui a conduit Volkswagen à la fraude »  
Pièce n° 24 : Article de « RTS INFO », intitulé « Volkswagen est suspendu aux effets des correctifs sur ses véhicules »

b) Le début des rappels

40. A la fin du mois de janvier, malgré les craintes émises de toutes parts, les mesures de corrections proposées par VOLKSWAGEN AG pour le véhicule utilitaire VW Amarok 2.0l TDI sont approuvées par le KBA, homologue allemand de l'Office fédéral des Routes.

Preuve : Pièce n° 25 : Article de « Bilan », intitulé « Amag a commencé la remise en état des moteurs VW »

41. AMAG lance alors immédiatement la campagne de rappel en Suisse pour ces véhicules.

Preuve : Pièce n° 25 : Article de « Bilan », intitulé « Amag a commencé la remise en état des moteurs VW »

42. Mais les craintes des consommateurs sont rapidement vérifiées.

Preuve : Pièce n° 26 : Article de « Ingenieur.de », intitulé « Schummelsoftware: Nach Update steigt Verbrauch, Leistung bleibt konstant »  
Pièce n° 27 : Article de « Ingenieur.de », intitulé « Dieselskandal: Rückruf des Passat wird verschoben »  
Pièce n° 28 : Article de « Bilan », intitulé « Volkswagen tarde à rappeler ses véhicules en Europe »  
Pièce n° 29 : Article de « RTS », intitulé « Les modifications des moteurs truqués prennent du retard en Suisse »



43. Il apparait en effet que les corrections ne suffisent non seulement pas à faire baisser suffisamment le taux de NOx, mais qu'en outre, d'autres vices, tels qu'une perte de puissance et une augmentation de la consommation, sont induit par les correctifs proposés.

Preuve : Pièce n° 26 : Article de « Ingenieur.de », intitulé « Schummelsoftware: Nach Update steigt Verbrauch, Leistung bleibt konstant »

44. L'approbation des mesures proposées est alors suspendue par le KBA.

Preuve : Pièce n° 27 : Article de « Ingenieur.de », intitulé « Dieselskandal : Rückruf des Passat wird verschoben »  
Pièce n° 28 : Article de « Bilan », intitulé « Volkswagen tarde à rappeler ses véhicules en Europe »  
Pièce n° 29 : Article de « RTS », intitulé « Les modifications des moteurs truqués prennent du retard en Suisse »

45. Quelques mois plus tard, soit aux alentours du mois d'avril, les mesures de corrections de nombreux autres véhicules du groupe Volkswagen sont finalement approuvées par le KBA.

Preuve : Pièce n° 30 : Liste des véhicules soumis au rappel, délivrée par l'OFROU.

46. Les rappels s'accélèrent, en Suisse, comme en Europe.

Preuve : Pièce n° 31 : Article de « 24 heures », intitulé « Le rappel de voitures s'accélère pour VW »

47. Dans ses mesures d'approbation, le KBA affirme que les correctifs n'ont pas d'effet, ni sur la puissance, ni sur la consommation.

Preuve : Pièce n° 32 : Emails du KBA à l'OFROU

48. En ce qui concerne les émissions de NOx, le KBA se montre toutefois plus subtile et indique que les véhicules sont désormais conformes aux normes applicables en la matière, sans plus de précision.

Preuve : Pièce n° 32 : Emails du KBA à l'OFROU

49. Il n'indique donc pas que ces mesures rendent les véhicules particulièrement peu polluants, comme promis lors de la vente, ce qui n'est d'ailleurs pas sa tâche.

Preuve : Pièce n° 32 : Emails du KBA à l'OFROU

50. Quant à l'OFROU, il se contente de rappeler qu'il est lié par les décisions de son homologue allemand, le KBA.

Preuve : Pièce n° 33 : Courrier de l'OFROU à Me Jacques ROULET du 8 décembre 2015  
Pièce n° 34 : Courrier de l'OFROU à Me Jacques ROULET du 15 janvier 2016

51. Se fondant sur ces allégations et sur la prétendue possibilité de réparer les véhicules, VOLKSWAGEN AG et AMAG répètent qu'ils n'indemniseront pas les clients européens.

Preuve : Pièce n° 35 : Article de « Le Point », intitulé « Moteurs truqués : Volkswagen n'indemniser pas ses clients européens »

52. Alors qu'aux Etats-Unis notamment, VOLKSWAGEN AG a accepté de racheter les véhicules concernés ou d'indemniser les clients en leur versant un montant de USD 5'000.- à USD 10'000.-, selon les circonstances.

Preuve : Pièce n° 36 : « Settlement payments to owners »  
Pièce n° 37 : Article de Volkswagen AG, intitulé « Volkswagen Reaches Settlement Agreements with U.S. Federal Regulators, Private Plaintiffs and 44 U.S. States on TDI Diesel Engine Vehicles »  
Pièce n° 38 : « Exhibit 1 Settlement Benefits to Class Members »  
Pièce n° 39 : « Exhibit 3 Long Form Notice »  
Pièce n° 40 : « Exhibit 6 Estimated Settlement Payments to Owners and Lessees »

53. La confiance que les consommateurs portaient à VOLKSWAGEN AG, mais également aux organismes de contrôle, est toutefois fortement atteinte.

Preuve : Par absence de preuve contraire  
Audition de Monsieur

54. De nombreuses associations décident alors d'effectuer leurs propres tests.

Preuve : Pièce n° 41 : Article du « TCS », intitulé « Le TCS teste les mises à jour informatiques VW »  
Pièce n° 42 : Article du « BEUC », intitulé « VW scandal : fix for defeat device is a fudge »  
Pièce n° 43 : Impression d'écran n° 1 de l'émission « A bon entendeur » de la « RTS » du 6 septembre 2016

55. Les tests effectués par le groupe « TCS » ne montrent aucune diminution de la puissance ni augmentation de la consommation.

Preuve : Pièce n° 41 : Article du « TCS », intitulé « Le TCS teste les mises à jour informatiques VW »

56. Ils ne font toutefois apparaître qu'une très faible diminution des émissions de NOx, suffisante pour respecter les prescriptions légales, mais loin de permettre aux véhicules d'être « propres ».

Preuve : Pièce n° 41 : Article du « TCS », intitulé « Le TCS teste les mises à jour informatiques VW »

57. Ces tests ne sont toutefois effectués que sur les bancs d'essai et non en condition de route.

Preuve : Pièce n° 41 : Article du « TCS », intitulé « Le TCS teste les mises à jour informatiques VW »

58. Alors que l'association italienne Altro Consummo a, quant à elle, effectué des tests sur les bancs d'essai, mais aussi en conditions réelles de circulation, en embarquant les installations de test des émissions.

Preuve : Pièce n° 42 : Article du « BEUC », intitulé « VW scandal : fix for defeat device is a fudge »

59. Ceux-ci mettront en évidence que les émissions de NOx demeurent jusqu'à 5 fois supérieures aux limites autorisées en Europe, soit que les correctifs sont absolument inefficaces.

Preuve : Pièce n° 43 : Impression d'écran n° 1 de l'émission « A bon entendeur » de la « RTS » du 6 septembre 2016

60. La presse émet ainsi la crainte que ces rappels ne constituent pas plus qu'une deuxième escroquerie commise par le groupe VOLKSWAGEN AG, avec l'assistance en Suisse d'AMAG.

Preuve : Pièce n° 44 : Article de « rtbf.be », intitulé « Tricherie antipollution : Volkswagen accusé de "continuer de tromper ses clients" »

c) Les conséquences de ce « Dieselgate »

61. La crainte que le prix de revente des véhicules chute drastiquement est née très rapidement après la révélation de ce scandale.

Preuve : Pièce n° 45 : Article de « LCI », intitulé « La cote argus de votre voiture va-t-elle baisser ? »

62. Aucune baisse n'a certes été immédiatement constatée dans la revente des véhicules d'occasion.

Preuve : Pièce n° 45 : Article de « LCI », intitulé « La cote argus de votre voiture va-t-elle baisser ? »

63. Toutefois, certainement déjà convaincue que les rappels ne suffiraient pas à remédier aux défauts existants et que les prix seraient alors amenés à baisser, AMAG a immédiatement réduit le montant de reprise des véhicules concernés.

Preuve : Pièce n° 46 : Courriel d'un propriétaire lésé à Me Jacques ROULET

64. Ainsi, un propriétaire suisse lésé qui voulait revendre son véhicule VW Tiguan s'est vu proposer, en février 2016, une reprise près de deux fois inférieure à celle qu'il aurait dû avoir.

Preuve : Pièce n° 46 : Courriel d'un propriétaire lésé à Me Jacques ROULET

65. Et ces prévisions inavouées d'AMAG se sont révélées vraies, puisqu'il apparaît aujourd'hui qu'en Suisse, le prix de revente des véhicules affectés a diminué de 26 % en moyenne, mais même jusqu'à 53 % pour certains modèles !

Preuve : Pièce n° 47 : Article de « La Tribune de Genève », intitulé « Les prix des Volkswagen dégringolent »  
Pièce n° 48 : Communiqué de presse de « Comparis.ch », intitulé « Prix des occasions en ligne : les modèles touchés par l'affaire Volkswagen bien en-dessous du marché »

## **C. Le cas de Monsieur**

66. AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN SA dispose d'une succursale à Genève, laquelle porte sa raison sociale francisée, AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA (ci-après : « AMAG Genève »).

Preuve : Pièce n° 11 : Extrait internet du Registre du commerce de Zurich.  
Pièce n° 49 : Extrait internet du Registre du commerce de Genève.

67. Le 27 février 2014, Monsieur \_\_\_\_\_ conclut un contrat de vente avec AMAG Genève, portant sur un véhicule Volkswagen / Sharan Design Blue Motion Technology neuf, à CHF 54'000.-, dont le châssis porte le n \_\_\_\_\_ qui devra lui être livré trois mois plus tard.

Preuve : Pièce n° 11 : Extrait internet du Registre du commerce de Zurich.  
Pièce n° 50 : Contrat de vente pour véhicule neuf du 27 février 2014

68. Son choix se porte sur ce véhicule notamment en raison de ses qualités communément qualifiées de « vertes », à savoir de faibles émissions polluantes, une consommation particulièrement basse en carburant et une puissance de moteur intacte.

Preuve : Pièce n° 51 : Plainte pénale de Monsieur \_\_\_\_\_ du 14 octobre 2015

69. Rappelons en effet que le système TDI est présenté publiquement comme « *une marque déposée par Volkswagen AG dans de nombreux pays* » se distinguant par « *une économie de carburant, de faibles émissions polluantes, une puissance motrice élevée et un très bon rendement* ».

Preuve : Pièce n° 1 : Impression de la publicité internet pour le système « TDI »

70. De même, le catalogue remis à Monsieur \_\_\_\_\_ lors de la vente fait état d'une consommation de 7.3 litres pour 100 kilomètres en conditions urbaines, de 5.2 litres en conditions extra-urbaines, soit en moyenne 6.2 litres pour 100 kilomètres parcourus.

Preuve : Pièce n° 52 : Copie de la page 25 du catalogue remis à Monsieur \_\_\_\_\_ lors de la vente

71. Le 8 octobre 2015, informé via la plateforme internet de VOLKSWAGEN AG que son véhicule était équipé du logiciel truqueur, il charge le soussigné de la défense de ses intérêts ensuite des tromperies de VOLKSWAGEN AG et de déposer plainte pénale en son nom.

Preuve : Pièce n° 0 : Procuration  
Pièce n° 52 : Plainte pénale de Monsieur du 14 octobre 2015

72. Il est ici précisé que Monsieur bénéficie de ce fait de la garantie adressée au soussigné, selon laquelle « *VOLKSWAGEN AG et AMAG renoncent en outre expressément jusqu'au 31.12.2017 à soulever l'exception relative à la prescription (...).* »

Preuve : Pièce n° 19 : Courrier d'AMAG à Me Jacques Roulet 1<sup>er</sup> février 2016

73. Dans la même foulée, soit le 8 octobre 2015 également, Monsieur s'empresse d'adresser à son concessionnaire un avis des défauts.

Preuve : Pièce n° 53 : Avis des défauts du 8 octobre 2015

74. Par pli du 14 octobre 2015, AMAG lui confirme que son véhicule est concerné par le problème des émissions polluantes.

Preuve : Pièce n° 54 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 14 octobre 2015

75. AMAG lui indique alors que son véhicule fera l'objet d'un rappel mais qu'une simple mise à jour du logiciel devrait suffire à ce que son véhicule soit ensuite irréprochable.

Preuve : Pièce n° 54 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 14 octobre 2015

76. Comme tout à chacun, Monsieur [redacted] peine à croire à croire qu'une tricherie d'une telle ampleur ait été organisée, s'il est techniquement possible d'avoir, avec une simple mise à jour du logiciel, un véhicule qui revêt toutes les qualités initialement promises, sans système de trucage.

Preuve : Pièce n° 23 : Article de « Usine nouvelle », intitulé « L'impossible équation qui a conduit Volkswagen à la fraude »  
Pièce n° 24 : Article de « RTS INFO », intitulé « Volkswagen est suspendu aux effets des correctifs sur ses véhicules »  
Audition de Monsieur [redacted]

77. Alors que parallèlement, VOLKSWAGEN AG déclare qu'il n'indemniserait pas les européens, contrairement aux américains qui, eux recevront une compensation forfaitaire de USD 5'000.- à 10'000.-.

Preuve : Pièce n° 35 : Article de « Le Point », intitulé « Moteurs truqués : Volkswagen n'indemniserait pas ses clients européens »

78. Par courrier du 17 février 2014, Monsieur [redacted] répond alors qu'il n'acceptera le rappel de son véhicule qu'après que les autorités aient confirmé que les mesures proposées n'ont pas pour effet de faire augmenter la consommation en carburant ou diminuer les performances du moteur.

Preuve : Pièce n° 55 : Courrier d'AMAG à Monsieur [redacted] du 2 mars 2016

79. Il s'agit en effet de qualités qui lui ont été promises lors de la vente.

Preuve : Pièce n° 1 : Impression de la publicité internet pour le système « TDI »  
Pièce n° 52 : Copie de la page 25 du catalogue remis à Monsieur [redacted] lors de la vente

80. AMAG se limite à répondre que le KBA, soit l'autorité responsable du contrôle de l'efficacité des mesures proposées dans le cadre du rappel, s'assurera que les véhicules correspondent aux exigences techniques et légales.



Preuve : Pièce n° 55 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

81. Autrement dit, AMAG se prévaut du fait que la seule exigence qui lui est posée est celle du respect des émissions limites, oubliant alors qu'elle a promis un très faible taux - inférieure aux limites légales - d'émissions polluantes lors de la vente de ses véhicules, entre autres qualités.

Preuve : Pièce n° 55 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

82. Le rappel a en effet pour but de rendre les véhicules admissibles à la circulation quant à ses émissions polluantes uniquement.

Preuve : Pièce n° 55 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

83. S'agissant justement de ces autres qualités promises, AMAG indique seulement qu'il n'y aura pas d'« *impact important* », sans plus de précision.

Preuve : Pièce n° 55 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

84. Par un second pli du 24 mars 2016, AMAG nie toute augmentation de la consommation, mais persiste à ne garantir que le respect des prescriptions techniques légales quant aux taux d'émissions polluantes, sans que la question des qualités promises lors de la vente ne soit réellement abordée.

Preuve : Pièce n° 56 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 24 mars 2016

85. Monsieur n'en croit rien, dès lors que les récents tests effectués par des organismes indépendants démontrent le contraire.

Preuve : Pièce n° 41 : Article du « TCS », intitulé « Le TCS teste les mises à jour informatiques VW »  
Pièce n° 42 : Article du « BEUC », intitulé « VW scandal : fix for defeat device is a fudge »  
Pièce n° 43 : Impression d'écran n° 1 de l'émission « A bon entendeur » de la « RTS » du 6 septembre 2016

86. Pire encore, il apprend qu'en outre, tant avant qu'après le rappel des véhicules, la consommation est jusqu'à 85 % supérieure à celle promise au moment de la vente.

Preuve : Pièce n° 42 : Article du « BEUC », intitulé « VW scandal : fix for defeat device is a fudge »  
Pièce n° 57 : Impression d'écran n° 2 de l'émission « A bon entendeur » de la « RTS » du 6 septembre 2016

87. Vérification faite, la consommation de son véhicule, en ville, oscille entre 8.5 litres et 10 litres (soit une moyenne de 9.25 litres) pour 100 km parcourus, alors que le catalogue de vente fait état d'une consommation de 7.3 litres pour 100 km parcourus en conditions urbaines.

Preuve : Pièce n° 52 : Copie de la page 25 du catalogue remis à Monsieur lors de la vente  
Audition de Monsieur

88. Or, depuis février 2014 jusqu'à ce jour, Monsieur a effectué 22'000 kilomètres avec son véhicule, en circulation urbaine, le prix moyen du diesel pour la période correspondante s'élevant à CHF 1,60.

Preuve : Pièce n° 58 : Statistiques de l'OFS : IPC, prix moyens de l'énergie et des carburants, valeurs mensuelles (depuis 1993) et annuelles (depuis 1966)  
Audition de Monsieur

89. Le refus d'AMAG de prendre clairement position sur les requêtes de M. , couplé avec son indication dans la presse, selon laquelle les correctifs sont dépourvus de réels effets, contraint celui-ci à agir par-devant le Tribunal de céans.

## IV. EN DROIT

### A. A LA FORME

#### a) De la recevabilité

#### aa) De la compétence

- Compétence ratione loci des tribunaux suisses

1. La question de la compétence de tribunaux suisses ne se pose qu'à l'égard de VOLKSWAGEN AG, sise en Allemagne, puisque AMAG a son siège en Suisse.
2. L'Allemagne et la Suisse sont toutes deux signataires de la Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Convention de Lugano, ci-après : « CL »).

Selon l'art. 5 ch. 3 CL, en matière délictuelle ou quasi délictuelle, une personne domiciliée sur le territoire d'un Etat lié par la convention peut être atraite dans un autre Etat lié par la convention « *devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire* ».

Comme le précise la doctrine, cette disposition « *n'entraîne pas seulement la désignation du tribunal d'un pays (compétence internationale) mais également du tribunal précis au sein du pays (compétence territoriale)* »<sup>1</sup>.

Le lieu de l'acte illicite est par ailleurs aussi bien celui de commission de l'acte que celui de son résultat<sup>2</sup>. En matière d'escroquerie, tant l'enrichissement de l'auteur que l'appauvrissement de la victime constituent des lieux de commission<sup>3</sup>, étant précisé que c'est bien entendu la victime et non le compte bancaire qui est appauvri, ce dernier n'ayant pas la personnalité juridique<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Carlo LOMBARDINI, *Droit bancaire suisse*, 2008, p. 405, n° 75.

<sup>2</sup> ATF 125 III 346, JdT 2001 I p. 67, consid. 4a

<sup>3</sup> ATF 124 IV 241, consid. 4d.

<sup>4</sup> JdT 2006 III p. 49, consid. 4.2c.

3. Par ailleurs, l'art. 6 ch. 1 CL prévoit également que « *cette même personne peut être attrait, s'il y a plusieurs défendeurs, devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, à conditions que les demandes soient liées entre elles par un rapport si étroit qu'il y a intérêt à les instruire et à les juger en même temps afin d'éviter des solutions qui pourraient être inconciliables si les causes étaient jugées séparément* ».
  
4. En l'occurrence, VOLKSWAGEN AG a son siège en Allemagne et est attrait par Monsieur [redacted] par-devant les tribunaux suisses, en vue d'obtenir l'indemnisation du dommage subi suite à l'escroquerie, soit l'acte illicite, commis et avoué par cette société.

La vente du véhicule affecté du logiciel truquer ayant eu lieu à Genève, lieu également de l'appauvrissement dont est victime Monsieur [redacted], le résultat de l'acte illicite s'est donc produit en cet endroit, de sorte que la compétence des tribunaux suisses, et même genevois, est acquise à ce titre.

5. Par surabondance, l'on relèvera qu'en application de l'art. 50 CO, Monsieur [redacted] attrait le groupe VOLKSWAGEN AG et AMAG conjointement, puisqu'il répondent tous deux solidairement du même dommage, consistant notamment en une diminution de la valeur de son véhicule.

Dès lors qu'il s'agit d'un seul dommage, dont les défenderesses répondent solidairement, et qui découle du même état de faits, une procédure unique est requise pour éviter des solutions inconciliables.

Aussi, compte tenu du fait qu'AMAG, sise en Suisse, revêt la qualité de défendeur aux côtés du groupe VOLKSWAGEN AG, les tribunaux suisses sont également compétent s'agissant VOLKSWAGEN AG en application de l'art. 6 § 1 CL.

- Compétence ratione loci des tribunaux genevois

6. Selon l'art. 32 al. 1 let. a CPC, applicable aux contrats conclus avec les consommateurs, le consommateur peut intenter son action au tribunal de son propre domicile ou à celui du siège de la société.

Il s'agit d'un for semi-impératif. Aussi, une renonciation du consommateur avant la naissance du litige, par exemple par élection de for, n'est pas admissible (art. 35 al. 1 let. a CPC).

7. S'agissant de la notion de « *consommateur* », il s'agit, selon l'art. 32 al. 2 CPC, d'un contrat qui porte sur une prestation de consommation courante, destinée aux besoins personnels ou familiaux du consommateur et qui a été offerte par l'autre partie dans le cadre de son activité professionnelle ou commerciale.

Le contrat doit ainsi porter sur une prestation de consommation courante, soit n'importe quel type de prestations correspondant aux besoins usuels courants, destinée aux besoins personnels ou familiaux<sup>5</sup>. « *Dans un contrat de vente, il convient (...) d'examiner l'objet du contrat et les circonstances du cas pour déterminer s'il y a prestations de consommation courante* »<sup>6</sup>.

8. Dans le cadre de la LDIP, dont l'article 120 contient « *une définition similaire* » à celle de l'art. 32 CPC<sup>7</sup>, la doctrine relève ainsi qu'un « *contrat de prêt de CHF 85 000.- a été considéré comme relevant d'une prestation de consommation courante* », de même qu'un « *contrat d'assurance destiné à faire fructifier une épargne de CHF 72 000.- environ* »<sup>8</sup>.

9. Sous réserve de fors impératifs ou semi-impératifs<sup>9</sup>, l'art. 17 CPC permet par ailleurs aux parties de convenir d'un for pour le règlement d'un différend présent ou à venir. La forme écrite est requise (al. 2).

---

<sup>5</sup> Arrêt du Tribunal fédéral 4A\_575/2013, consid. 2.2.

<sup>6</sup> BOHNET, HALDY, JEANDIN, SCHWEIZER, TAPPY, Code de procédure civile commenté, Helbing Lichtenhahn, Bâle (2011), ad art. 32 N 8

<sup>7</sup> Arrêt du Tribunal fédéral 4A\_575/2013, consid. 2.2.

<sup>8</sup> Sylvain MARCHAND, *Droit de la consommation – Le droit suisse à l'épreuve du droit européen*, 2012, p. 307.

<sup>9</sup> Jacques HALDY, *CPC commenté*, 2011, n°4 ad art. 17 CPC.

10. En matière d'actes illicites, le tribunal du domicile du lésé ou le tribunal du lieu du résultat de l'acte sont notamment compétents *ratione loci* (art. 36 CPC). En matière internationale, l'art. 129 al. 1 LDIP prévoit également la compétence des tribunaux suisses du lieu du résultat.

Par ailleurs, l'art. 133 al. 2 LDIP rend applicable le droit de l'Etat dans lequel le résultat de l'acte illicite s'est produit si auteur et lésé sont domiciliés dans des Etats différents et que l'auteur devait prévoir que le résultat se produirait dans l'autre Etat.

11. Enfin, l'art. 15 al. 1 CPC prévoit que « *lorsque l'action est intentée contre plusieurs consorts, le tribunal compétent à l'égard d'un défendeur l'est à l'égard de tous les autres, à moins que sa compétence ne repose que sur une élection de for* », que la consorité soit simple ou nécessaire. La même règle existe à l'art. 8a al. 1 LDIP, lequel ne connaît toutefois pas l'exception prévue par le CPC.

12. En l'occurrence, AMAG a conclu avec Monsieur \_\_\_\_\_ un contrat de vente d'un véhicule neuf, soit un contrat qui est évidemment lié à son activité commerciale.

Ce contrat porte sur un véhicule VW Sharan, soit un objet qui, de par sa fonction ordinaire, peut être considéré comme un bien de consommation courante. Monsieur \_\_\_\_\_ l'emploie par ailleurs comme véhicule personnel dans le cadre familial. Sa valeur, soit CHF 54'000.-, ne le fait au surplus pas apparaître comme un bien de luxe.

13. Il s'agit donc bien d'un contrat conclu avec un consommateur, de sorte que Monsieur \_\_\_\_\_ est légitimé à agir contre AMAG devant les tribunaux genevois. Le for étant semi-inpératif, aucune prorogation de for ne permettrait d'y déroger.

14. A cet égard et à titre subsidiaire, il peut être relevé que le contrat de vente conclu par Monsieur                    contient précisément une élection de for en faveur des tribunaux « *du siège ou du domicile du vendeur* » (point 13, Conditions générales).

Le même contrat prévoyant toutefois explicitement que le terme de « *vendeur* » contenu dans les conditions générales se réfère à AMAG Automobiles et Moteurs SA au Petit-Lancy/Genève (p. 1 contrat), il appert que le for élu est également celui de Genève.

15. En ce qui concerne VOLKSWAGEN AG, la compétence des tribunaux genevois à l'encontre d'AMAG emporte également celle à l'égard de VOLKSWAGEN AG, laquelle peut être atraite au même for que sa consort passive (art. 15 al. 1 CPC ; art. 8a LDIP).

La compétence *ratione loci* vis-à-vis d'AMAG ne repose en effet pas « que sur une élection de for » (art. 15 al. 1 *in fine* CPC), puisqu'elle découle avant tout du contrat de consommateur conclu.

16. Par surabondance, l'on relèvera que l'acte illicite commis et avoué par VOLKSWAGEN AG fonde également un for au domicile du lésé, soit à Genève, ce en vertu de l'art. 36 CPC.

17. Les tribunaux genevois sont donc compétents pour recevoir la présente requête.

- *De la compétence ratione materiae*

18. Selon l'art. 86 LOJ/GE, « *le Tribunal de première instance est compétent pour tous les actes de la juridiction civile contentieuse ou non contentieuse que la loi n'attribue pas à une autre autorité judiciaire ou administrative* ».

19. La présente demande en paiement, dès lors qu'elle est fondée sur les dispositions du Code des obligations régissant le contrat de vente ainsi que sur les dispositions générales du code des obligations n'est pas de la compétence d'une autorité spécialement désignée par la loi.

20. Le Tribunal de première instance est donc compétent pour recevoir la présente demande.

**ab) Des autres conditions de recevabilité**

21. Pour le surplus, la présente demande est déposée dans les formes prescrites par les articles 221 et 130 CPC et, partant, est recevable.

**B. AU FOND**

**a) Des chefs de responsabilité**

**aa) La garantie pour les défauts**

1. Selon l'art. 197 al. 1 CO, « *le vendeur est tenu de garantir l'acheteur tant en raison des qualités promises qu'en raison des défauts qui, matériellement ou juridiquement, enlèvent à la chose soit sa valeur, soit son utilité prévue, ou qui les diminuent dans une notablement mesure.*

2. Dans cette hypothèse, « *l'acheteur a le choix ou de faire résilier la vente en exerçant l'action rédhibitoire, ou de réclamer par l'action en réduction de prix une indemnité pour la moins-value* » (art. 205 al. 1CO).



3. En l'occurrence, Monsieur \_\_\_\_\_ a acquis un véhicule qui devait revêtir de nombreuses qualités. Il devait en effet être peu polluant, puissant et consommer peu de carburant.

Sur la base de ces promesses, le véhicule a été vendu à Monsieur \_\_\_\_\_ à un prix de plus de CHF 50'000.-

Monsieur \_\_\_\_\_ a toutefois appris, au début du mois d'octobre 2015, que son véhicule était en réalité extrêmement polluant, au point d'être illégal. Il a également constaté que le véhicule consommait plus que ce qui était annoncé.

Le fabricant venait en effet d'avouer qu'il avait volontairement induit un système informatique qui permettait de donner l'illusion, lors des tests, que ces qualités promises existaient.

4. Il s'agit manifestement d'une absence de qualité promise, qui permet à Monsieur \_\_\_\_\_ d'exiger d'AMAG notamment le paiement d'une indemnité de moins-value.

#### **ab) L'inexécution du contrat de vente**

5. Selon la doctrine, « *le vendeur peut évidemment toujours agir en dommages-intérêts s'il a subi un dommage consécutif au défaut. L'action en dommages-intérêts s'exercera alors en sus de l'action en garantie (cumul d'action)* »<sup>10</sup>, pour autant que les conditions spécifiques de l'action en garantie soient respectées<sup>11</sup>

Selon l'art. 97 al. 1 CO « *lorsque le créancier ne peut obtenir l'exécution de l'obligation ou ne peut l'obtenir qu'imparfaitement, le débiteur est tenu de réparer le dommage en résultant, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ne lui est imputable* ».

---

<sup>10</sup> THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, p 1059 N 17

<sup>11</sup> THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, p 1059 N 16

6. En l'occurrence, AMAG a vendu à Monsieur un véhicule qui ne revêtait pas les qualités convenues lors de la conclusion du contrat, ce qui constitue une exécution défectueuse du contrat.

Cette violation est assurément fautive, comme cela sera largement démontré au chapitre ac) ci-dessous.

7. En conséquence, en sus de l'indemnité pour moins-value, AMAG est également tenue d'indemniser Monsieur des dommages résultant de ces défauts, en application de l'art. 97 al. 1 CO.

#### **ac) L'acte illicite**

8. Selon l'art. 41 CO, celui qui cause, d'une manière illicite, un dommage à autrui, soit intentionnellement, soit par négligence, est tenu de le réparer.

Selon la doctrine, on entend, par acte illicite, un « *comportement objectivement contraire à des ordres ou à des interdictions du droit écrit ou non écrit, fédéral ou cantonal, qui tendent à protéger le bien juridique lésé (...)* », étant bien sûr précisé que « *tout acte réprimé pénalement est interdit et l'infraction constitue un délit civil lorsque la peine prévue tend à la protection des sujets de droit et non exclusivement de l'état* »<sup>12</sup>.

En l'occurrence, VOLKSWAGEN AG a avoué avoir, par astuce, vendu plusieurs millions de véhicules qui ne revêtaient pas d'importantes qualités promises, telles que de faibles émissions polluantes et une faible consommation de carburant.

---

<sup>12</sup> BRACONI, CARRON, SCYBOZ, Code civil et code des obligations annotés, Helbing Lichtenhahn, Bâle (2013), 9<sup>ème</sup> éd., ad art. 41 CO, p. 36

Par ce comportement, VOLKSWAGEN AG a intentionnellement commis une escroquerie par métier, mais aussi violé de nombreuses autres prescriptions légales, telles que l'art. 99 ch. 1 LCR, l'art. 16 al. 2 LSPro et les art 11 ss LPE qui protègent également les personnes individuellement.

9. La société AMAG a, quant à elle, vendu des milliers de véhicules affectés par ce logiciel truqueur, qui polluent ainsi gravement au-delà des limites autorisées, cela jusqu'en octobre 2015.

Elle a ainsi participé à l'escroquerie de grande ampleur commise par VOLKSWAGEN AG et permis la violation de nombreuses règles écrites dont les principales sont l'art. 99 ch. 1 LCR, l'art. 16 al. 2 LSPro, les art 11 ss LPE qui protègent également les personnes individuellement<sup>13</sup>.

Reste encore à déterminer si AMAG a ainsi agi intentionnellement ou, à tout le moins, par négligence.

A ce sujet, relevons qu'AMAG est l'unique importateur en Suisse de VOLKSWAGEN AG depuis plus de 50 ans et se prévaut de ses excellentes relations presque quotidiennes avec le fabricant allemand.

En cette qualité, il est improbable qu'elle n'ait pas été informée des différences entre les émissions constatées en laboratoire et celles émises en conditions de route. Depuis 2013, à tout le moins 2014, AMAG ne pouvait en effet pas ignorer le scandale des moteurs truqués, ce scandale ayant déjà éclaté aux USA, ce qui était relaté dans la presse spécialisée. Par ailleurs, au vu de ses liens extrêmement étroits avec VOLKSWAGEN AG, AMAG était nécessairement informée que les véhicules qu'elle vendait, ne correspondaient en rien aux qualités promises et faisant l'objet de sa publicité.

Il est donc fort probable qu'elle ait agi intentionnellement, dès lors qu'elle a continué à vendre des véhicules – en l'occurrence celui de M. – sur des promesses trompeuses.

---

<sup>13</sup> DUPONT Anne-Sylvie, Le dommage écologique, Le rôle de la responsabilité civile en cas d'atteinte au milieu naturel, Schulthess, Genève-Zurich-Bâle (2005), p. 55 N 178 ss.

En tous les cas, elle aura été gravement négligente. Rappelons en effet que des premiers articles, relatant les différences entre les émissions polluantes et la consommation en laboratoire et sur route, sont sortis dans la presse européenne en 2013 déjà.

A cet instant, AMAG, qui est spécialiste du domaine, ne pouvait qu'avoir de forts doutes quant au fait que les véhicules qu'elle vendait ne revêtaient pas les qualités qu'elle promettait. Dès cet instant, elle aura à tout le moins dû prendre les renseignements nécessaires auprès du fabricant, ce qu'elle allègue ne pas avoir fait.

Elle a ainsi agi de façon illicite, intentionnellement, ou à tout le moins par grave négligence.

10. Aussi, AMAG et VOLKSWAGEN ont, de façon illicite, vendu un véhicule défectueux à Monsieur [redacted] et sont ainsi tenues de le réparer le dommage qui en découle.

**b) Du dommage**

**ba) Du dommage couvert par la garantie des défauts**

11. Comme cela ressort manifestement du chapitre ci-dessus, les chefs de responsabilité imputés au groupe VOLKSWAGEN AG et à AMAG pour le défaut dont le véhicule du demandeur est affecté sont nombreux.

AMAG est en effet tenue de réparer le dommage subi par Monsieur [redacted] sur la base de son obligation de garantie au sens des articles 197 ss CO, cumulée à son obligation de réparer le dommage plus étendu résultant de l'inexécution du contrat au sens des articles 97 ss CO, respectivement réparer le dommage qu'elle a causé au demandeur en agissant de façon illicite au sens de l'art. 41 CO.

VOLKSWAGEN AG est, quant à elle, tenue d'indemniser Monsieur  
pour le dommage qu'il subit en raison d'un acte illicite au sens de l'art.  
41 CO.

Sur cette base, il convient de s'intéresser à l'étendue de ce dommage et de démontrer que celui-ci est en lien de cause à effet avec les comportements reprochés à AMAG et VOLKSWAGEN AG, étant ici rappelé qu'elles sont solidairement responsables au sens de l'art. 50 CO.

12. Les articles 197 ss, 97 ss et 41 CO permettent tous trois d'obtenir une indemnisation, pour autant que le dommage présente un lien de cause à effet avec l'acte illicite, respectivement l'exécution imparfaite du contrat.

Tel est le cas lorsque l'acte considéré est, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, propre à produire un effet du genre de celui qui s'est réalisé, de sorte que la survenance de ce résultat paraît, d'une manière générale, provoquée ou favorisée par cette évènement<sup>14</sup>.

13. Quant à l'étendue du dommage, les articles 205, 99 et 42 CO prévoient tous trois la réparation de la moins-value.

Les articles 42 et 99 CO permettent en outre d'obtenir la réparation des autres dommages causés aux biens du créancier du fait du défaut, étant rappelé que l'étendue de la réparation est identique dans le cadre de l'art. 41 CO que dans le cadre de l'art. 99 al. 1 CO, par le renvoi l'art. 99 al. 3 CO.

Pour ne pas alourdir inutilement les présentes écritures, l'étendue du droit à la réparation de Monsieur sera examiné exclusivement sous l'angle des articles 42 et 99 CO, ces dispositions offrant des droits plus étendus à l'acheteur et étant applicable tant aux comportements reprochés à VOLKSWAGEN AG qu'à ceux reprochés à AMAG.

---

<sup>14</sup> BRACONI, CARRON, SCYBOZ, Code civil et code des obligations annotés, Helbing Lichtenhahn, Bâle (2013), 9<sup>ème</sup> éd., *ad* art. 41 CO, p. 39.

14. A teneur de ces dispositions, la réparation consiste à verser au lésé des dommages-intérêts positifs, soit ceux correspondant à la diminution involontaire du patrimoine net, même seulement prévisible ou à la différence entre le patrimoine actuel du lésé et celui qu'il aurait été sans l'événement préjudiciable<sup>15</sup>.

Lorsque le montant exact du dommage ne peut être établi, le juge le détermine équitablement en considération du cours ordinaire des choses et des mesures prises par la partie lésée (art. 42 al. 2 CO).

Selon le Tribunal fédéral, le juge ne peut rejeter une demande ou différer sa décision au motif que le dommage ou l'un de ses éléments, dont l'étendue dépend d'évènement futurs, serait difficile à évaluer. Par contre, dans cette hypothèse, le juge peut exceptionnellement réserver une révision ultérieure du jugement<sup>16</sup>.

15. En l'occurrence, il est avéré que VOLKSWAGEN AG a gravement escroqué plusieurs millions de personnes dans le monde, en créant un système complexe de fraude impossible à déceler, même pour des experts qui ont été trompés pendant plusieurs années.

AMAG a, quant à elle, vendu ces véhicules à près de 175'000 personnes en Suisse, alors qu'elle était certainement informée de cette fraude à tout le moins depuis 2013 ou 2014.

16. Ces comportements ont nécessairement détruit la confiance d'une grande majorité de la population mondiale dans les véhicules fabriqués et vendus par ces dernières.

---

<sup>15</sup> BRACONI, CARRON, SCYBOZ, Code civil et code des obligations annotés, Helbing Lichtenhahn, Bâle (2013), 9<sup>ème</sup> éd., *ad* art. 41 CO, p. 38.

<sup>16</sup> ATF 95 II 255 *in* JdT 1970 I 554

Il faut en effet rappeler qu'avant les rappels, VOLKSWAGEN AG s'est contentée, pendant de nombreux mois, de promettre de réparer les véhicules, en se limitant toutefois à garantir que ceux-ci respecteraient alors les limites légales, sans plus de précision.

De même qu'AMAG, qui durant cette période, laissait sous-entendre dans ses correspondances aux propriétaires lésés que les mesures proposées n'ont que pour seul but de rendre les véhicules tout juste admissibles à la circulation.

Pire encore, elles affirmaient toutes deux que ces modifications seraient mises en place en 30 minutes seulement.

Mais les consommateurs, qui ne sont pas aussi dupes que ces deux géantes semblent le croire, considèrent majoritairement qu'il est inenvisageable qu'une escroquerie d'une telle ampleur ait été organisée, si 30 minutes d'intervention suffisent à avoir un véhicule écologique, puissant et peu gourmand en carburant.

Au contraire, ce n'est évidemment que parce que VOLKSWAGEN AG est dans l'incapacité de satisfaire à ses promesses qu'elle a été contrainte de mettre en œuvre une telle fraude.

De donner de telles informations, peu crédibles et lacunaires, a assurément eu pour effet d'abîmer plus encore la confiance des consommateurs en VOLKSWAGEN AG et AMAG ainsi que dans les véhicules concernés.

Mais la confiance a été définitivement mise à mal lorsque les rappels ont commencé.

Alors que VOLKSWAGEN AG, AMAG et le KBA ont tous affirmé que les mesures proposées pour le véhicule VW Amarok 2.0 l permettaient de solutionner le problème sans induire d'autres défauts, il est rapidement apparu que tel n'était pas le cas, le véhicule polluant toujours autant et étant en outre affecté d'autres vices.

Et les mesures subséquentes, portant sur d'autres véhicules de la marque, n'ont que péjoré encore la situation.

En effet, il ressort du rapport d'approbation du KBA que les mesures proposées permettent tout juste aux véhicules de respecter les limites légales.

Or, il est évident qu'un véhicule dont les émissions polluantes se trouvent à la limite légalement admise est bien moins attrayant qu'un véhicule qui pollue si peu qu'il est qualifié d'écologique.

Mais pire encore, les expertises menées par des associations indépendantes de ont même démontré qu'en réalité, les véhicules polluent toujours en-deçà des limites légales, à tout le moins en condition ordinaire de circulation.

Les mesures de corrections, dont VOLKSWAGEN AG argue de l'efficacité pour justifier son refus d'indemniser les européens, semble ainsi être une nouvelle escroquerie de grande ampleur, commise auprès des mêmes consommateurs déjà gravement lésés.

Cette perte de confiance, sans précédent, se ressent aujourd'hui sur les prix des véhicules, surtout en Suisse selon COMPARIS, qui obtient des résultats plus choquants que partout ailleurs en Europe.

Il apparait en effet que sur le marché suisse des véhicules d'occasion, le prix de revente des véhicules concernés a déjà dégringolé, en moyenne de 26%, mais parfois même jusqu'à 53 % pour certains modèles, cela alors que nouvelles baisses ne sont pas exclues.

17. Aucune étude de prix n'a encore étudié la perte de valeur pour le modèle VW Sharan spécifiquement.

Le Tribunal de céans sera ainsi respectueusement invité à la fixer équitablement, en tenant compte de toutes les circonstances.

Dans ce cadre, la perte moyenne de valeur pour les véhicules VW affectés par ce système de triche est assurément une référence fiable dont on peut se servir.



Aussi, pour un véhicule tel que celui de Monsieur \_\_\_\_\_, acheté neuf au prix de CHF 54'000.-, on peut équitablement fixer la perte nette à la revente à CHF 14'000.- (env. 26% de CHF 54'000.-), montant qui constitue le dommage subi par le demandeur.

Par ailleurs, le Tribunal de céans sera également invité à réserver la révision du jugement, dans l'hypothèse très probable d'une aggravation du dommage, notamment après la remise aux normes du véhicule du demandeur.

**ba) Du dommage de surconsommation**

18. Selon l'art. 97 al. 1 CO « *lorsque le créancier ne peut obtenir l'exécution de l'obligation ou ne peut l'obtenir qu'imparfaitement, le débiteur est tenu de réparer le dommage en résultant, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ne lui est imputable* ».
19. Comme relevé ci-avant, il est admis que l'acheteur peut, en sus de l'action en garantie, également agir en dommages-intérêts pour le préjudice qu'il a subi en raison du défaut<sup>17</sup>.
20. En l'espèce, le véhicule vendu à Monsieur \_\_\_\_\_ ne satisfait pas aux qualités qui lui avaient été promises lors de la vente, notamment en ce qui concerne la réelle consommation de diesel.

Le véhicule consomme en effet une moyenne de 1.95 (9.25 - 7.3) litres de plus que promis pour chaque tronçon de 100 kilomètres effectués. Cette surconsommation, qui découle directement de l'un des défauts de l'objet vendu, constitue ainsi à l'évidence un dommage supplémentaire qu'il convient d'indemniser.

---

<sup>17</sup> THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, p 1059 N 17

21. Monsieur                    ayant parcouru à ce jour 22'000 kilomètres avec son véhicule, c'est donc 429 litres de diesel qu'il a dû acquérir en trop, directement en raison de l'objet défectueux qui lui a été vendu.

Le prix moyen du carburant durant cette période s'élevant à CHF 1.60 par litre, c'est donc un dommage de CHF 686,40 que Monsieur                    a subi, somme à laquelle s'ajoutent les intérêts compensatoires à 5% l'an, calculés depuis la date moyenne du 13 juillet 2015.

\* \* \* \*

Sur le fondement des motifs développés ci-avant, le demandeur persiste dans les conclusions qu'il a prises en tête des présentes.

Ainsi fait à Genève, le 9 septembre 2016,

Pour le demandeur,

Jacques ROULET, avocat