TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE **Du 3 novembre 2016**
Compte de greffe n° 14 AO 1591 **Case n° 48**

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 de , , 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

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

Défenderesse

Avocats de la Route

I. CONCLUSIONS

Monsieur conclut à ce qu'il

PLAISE AU TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE

A. A LA FORME

1. Déclarer la présente demande recevable.

B. AU FOND

Préalablement

1. Requérir de l'OFROU la production de tous documents relatifs à la réception par type du véhicule VW Touran Comfortline 1,6DBMT, dont le châssis porte le numéro .

2. Requérir de l'OFROU la production de tous documents relatifs aux modifications agréées par son homologue allemand, le Kraftfahrt-Bundesamt, pour les véhicules de marque et modèle VW Touran.

3. Ordonner à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire tous documents, notamment un extrait ou une impression d'écran de son serveur intranet contenant les données techniques relatives au véhicule VW Touran Comfortline 1,6DBMT, dont le châssis porte le numéro , de façon à permettre d'y lire la date d'inscription des différentes informations.

4. Ordonner AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire toutes les communications échangées avec VOLKSWAGEN AG, de 2011 à ce jour, en relation avec les tests d'homologation et le logiciel truqueur qui affecte les véhicules du groupe VOLKSWAGEN AG.

5. Ordonner à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire tous les documents ou échanges avec la Commission européenne depuis l'année 2013 inclue.

6. Ordonner à AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire tous les documents ou échanges avec le Californian Air Resource Board (Carb) et l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) relatifs à l'enquête ouverte en 2014.

7. Ordonner 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 AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de produire tous les documents ou échanges relatifs au logiciel truqueur échangées avec le groupe ROBERT BOSCH GMBH.

9. Ordonner 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 avant et après la mise en place des modifications approuvées par le Kraftfahrt-Bundesamt.

10. Ordonner aux seuls frais de la défenderesse une expertise judiciaire destinée à analyser l'ensemble des performances et les émissions polluantes du véhicule VW Touran Comfortline 1,6DBMT, dont le châssis porte le numéro , après sa remise aux normes.

Principalement

11. Condamner AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG à payer CHF 26'468.40 avec intérêts à 5% l'an à compter du 15 avril 2013 à Monsieur .

12. Donner acte à Monsieur qu'il tient le véhicule VW Touran Comfortline 1,6DBMT, dont le châssis porte le numéro à disposition d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG contre paiement du montant visé sous chiffre 11 ci-dessus.

13. Condamner AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG à payer à Monsieur le montant de CHF 413.25, avec intérêts à 5% à compter du 23 janvier 2015.

14. Mettre les frais et dépens à charge d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG.

15. Débouter AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG de toutes autres, plus amples ou contraires conclusions.

Subsidiairement

16. 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 26'881.65

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, complétement 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_x 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_x 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. La société VOLKSWAGEN AG est bien sûr immédiatement informée de l'ouverture de cette enquête.

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 »

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 : 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 à VOLKSWAGEN AG de tromper les résultats que l'on obtient sur les bancs d'essai.

Preuve : Audition du représentant d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG

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 du représentant d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG

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 du représentant d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG

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

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

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

Pièce n° 3 : 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, sans compter qu'il consomme bien plus que promis.

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 volontairement créé afin de tricher aux tests de pollution, qui affecte les véhicules de 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 VOLKSWAGEN AG, elle est le principal importateur automobile, toutes marques confondues, en Suisse.

Preuve : Audition du représentant d'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 fabriqués par 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 VOLKSWAGEN AG et vendus par AMAG. C'est dire l'importance d'AMAG et de VOLKSWAGEN AG sur le marché suisse, mais aussi l'importance, pour VOLKSWAGEN AG, du marché suisse et de sa 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 géantes de l'automobile en Suisse.

Preuve : Audition du représentant d'AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG

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 VOLKSWAGEN AG, dont AMAG est « la représentante » 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, la société 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. Elle a toutefois avoué qu'entre 2009 et 2015, elle avait vendu quelques 128'000 véhicules diesel affectés par le logiciel permettant de tricher aux tests d'émissions polluantes.

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. Il semble aujourd'hui qu'il s'agirait en fait d'un peu plus de 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 »

31. 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

32. 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

33. AMAG a très rapidement assuré que tous les véhicules concernés seraient réparés au frais de VOLKSWAGEN AG.

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

34. 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 1er février 2016

35. 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 1er février 2016

36. Etonnement, il est également précisé que pour la plupart des véhicules, seules 30 minutes suffiront aux modifications.

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

37. AMAG, à l'instar de 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 trente minutes ou une heure de travail supplémentaire et sans réelles modifications techniques autre que le règlement 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 1er février 2016
Par appréciation

38. 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 CO2 et cela, à compter que le taux de NOx puisse réellement être corrigé.

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

39. 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 »

40. Cela d'autant que de nombreux experts, relayés par la presse, s'accordent également 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

41. A la fin du mois de janvier 2016, 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 »

42. 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 »

43. 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 »

44. 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 induits par les correctifs proposés.

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

45. L'approbation des mesures proposées pour les autres véhicules affectés 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 »

46. Après un long silence, soit aux alentours du mois d'avril 2016, les mesures de corrections proposées par VOLKSWAGEN AG pour de nombreux autres modèles de véhicules sont finalement approuvées par le KBA.

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

47. Les rappels s'accélèrent alors, en Suisse, comme en Europe.

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

48. 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

49. En ce qui concerne les émissions polluantes, le KBA se montre toutefois plus prudent et indique seulement, de façon très générale, que les véhicules sont désormais conformes aux normes applicables.

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

50. 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

51. 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

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

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

53. 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 Vokswagen 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 »

54. 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

55. 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

56. 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 »

57. Ils ne font toutefois apparaitre qu'une très faible diminution des émissions de NOx, à peine suffisante pour respecter les prescriptions légales, mais loin de permettre aux véhicules d'êtres « propres ».

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

58. 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 »

59. 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 qui avaient été utilisés lors de la découverte, aux Etats-Unis, de la fraude.

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

60. 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

61. La presse émet ainsi la crainte que ces rappels ne constituent pas plus qu'une deuxième escroquerie commise par 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" »

62. En tout état, cela démontre que les véhicules ne sont pas réparables.

Preuve : Par appréciation et par absence de preuve contraire

C. Le cas de Monsieur

63. 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° 45 : Extrait internet du Registre du commerce de Genève.

64. Le 15 avril 2013, Monsieur conclut un contrat de vente avec AMAG Genève, portant sur un véhicule VW Touran Comfortline BlueMotion Technology, 1,6 l TDI, pour un prix de CHF 36'800.-.

Preuve : Pièce n° 11 : Extrait internet du Registre du commerce de Zurich
Pièce n° 46 : Contrat de vente du 15 avril 2013

65. Ce véhicule lui est remis le 30 avril 2013.

Preuve : Pièce n° 46 : Contrat de vente du 15 avril 2013
Pièce n° 47 : Certificat d'immatriculation du véhicule

66. 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° 48 : Plainte pénale de Monsieur du 8 octobre 2015

67. 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 »

68. De même, le catalogue fait état d'une consommation de 4,5 litres en conditions mixtes (urbaine et extra-urbaine) pour 100 kilomètres parcourus.

Preuve : Pièce n° 49 : Impression du catalogue « Série spéciale Touran 'life' », édition janvier 2013

69. Le 5 octobre 2015, informé via la plateforme internet de VOLKSWAGEN AG que son véhicule était équipé du logiciel truqueur, Monsieur
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
Preuve : Pièce n° 48 : Plainte pénale de Monsieur du 8 octobre 2015

70. Dans la même foulée, soit le 6 octobre 2015, Monsieur
s'empresse d'adresser à son concessionnaire un avis des défauts.

Preuve : Pièce n° 50 : Avis des défauts du 6 octobre 2015

71. Quelques mois plus tard, soit le 29 janvier 2016, Monsieur
reçoit un courrier d'AMAG, qui lui indique que son véhicule fera l'objet d'un rappel.

Preuve : Pièce n° 51 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 29 janvier 2016

72. AMAG y détaille les mesures qui seront effectuées, alors même qu'elles n'ont pas, du moins officiellement, été approuvées par le KBA !

Preuve : Pièce n° 51 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 29 janvier 2016

73. Il est ainsi indiqué à Monsieur qu'*« outre la mise à jour du logiciel, un régulateur de flux sera monté directement devant le débitmètre d'air. La simple mise en œuvre des mesures techniques sur le véhicule prendra moins d'une heure ».*

Preuve : Pièce n° 51 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 29 janvier 2016

74. Comme tout à chacun, Monsieur 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 en œuvre des mesures techniques »* et en *« moins d'une heure »* un véhicule qui revêt toutes les qualités initialement promises, sans système de trucage.

Preuve : Audition de Monsieur

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 »

75. Cela alors que parallèlement, VOLKSWAGEN AG déclare en outre qu'elle indemnisera les américains qui, eux, auront la possibilité de rendre leur véhicule ou de recevoir une compensation forfaitaire de USD 5'000.- à USD 10'000.-.

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

Pièce n° 36 : « Settlement payments to owners »

Pièce n° 37 : Article de Vokswagen 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 »

76. Par courrier du 17 février 2014, Monsieur s'étonne qu'AMAG puisse prendre précisément position sur les modalités des mesures techniques envisagées, avant que VOLKSWAGEN AG ne les ait soumis au KBA et que ce dernier les ait approuvées.

Preuve : Pièce n° 52 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

77. Il ajoute qu'il n'acceptera le rappel de son véhicule qu'après que les autorités aient confirmé que les mesures proposées n'auront pas pour effet de faire augmenter la consommation en carburant ou diminuer les performances du moteur de son véhicule.

Preuve : Pièce n° 52 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

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

Preuve : Audition de Monsieur
Pièce n° 1 : Impression de la publicité internet pour le système « TDI »
Pièce n° 49 : Impression du catalogue « Série spéciale Touran 'life' », édition janvier 2013

79. AMAG se limite à répondre que le KBA s'assurera que les véhicules correspondent aux exigences techniques et légales.

Preuve : Pièce n° 52 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

80. Autrement dit, AMAG se prévaut du fait que la seule exigence qui lui est posée est celle du respect des limites légales en matière d'émissions polluantes, oubliant manifestement qu'elle a promis un véhicule vert, soit un véhicule dont les émissions polluantes doivent se situer bien en-deçà des limites légales.

Preuve : Pièce n° 52 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

81. Le rappel a donc uniquement pour but, à compter que celui-ci puisse être atteint, de rendre les véhicules tout justes admissibles à la circulation quant à ses émissions polluantes.

Preuve : Pièce n° 52 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 2 mars 2016

82. 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° 53 : Courrier d'AMAG à Monsieur du 24 mars 2016

83. 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

84. Pire encore, il apprend qu'en outre, tant avant qu'après le rappel des véhicules, la consommation est en moyenne 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° 54 : Impression d'écran n° 2 de l'émission « A bon entendeur » de la « RTS » du 6 septembre 2016

85. Et rien qu'avec les pleins de diesels faits au moyen de sa carte « BP », qui ne constituent qu'une partie des pleins de carburants effectués par Monsieur , il apparait que la consommation de son véhicule est d'en moyenne 5,1 litres pour 100 kilomètres parcourus.

Preuve : Pièce n° 49 : Impression du catalogue « Série spéciale Touran 'life' », édition janvier 2013
Audition de Monsieur

86. Compte tenu des autres pleins qu'il a réglés avec d'autres moyens de paiement, la consommation moyenne de son véhicule doit avoisiner les 5,5 litres au 100 kilomètres au moins, au lieu des 4,5 litres promis.

Preuve : Par appréciation et par absence de preuve contraire

87. Or, depuis février 2014 jusqu'à ce jour, Monsieur a effectué 25'829 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° 55 : Statistiques de l'OFS : IPC, prix moyens de l'énergie et des carburants, valeurs mensuelles (depuis 1993) et annuelles (depuis 1966)

Audition de Monsieur

88. Compte tenu de tout ce qui précède, Monsieur constate qu'il est propriétaire d'un véhicule gourmand en carburant et, surtout, qui pollue bien au-delà des limites légales, défaut qui n'est apparemment pas réparable.

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

Pièce n° 54 : Impression d'écran n° 2 de l'émission « A bon entendeur » de la « RTS » du 6 septembre 2016

Ensemble du dossier

89. Alors qu'il pensait acquérir un véhicule propre.

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

Pièce n° 46 : Contrat de vente du 15 avril 2013

Pièce n° 48 : Plainte pénale de Monsieur du 8 octobre 2015

Pièce n° 49 : Impression du catalogue « Série spéciale Touran 'life' », édition janvier 2013

Audition de Monsieur

90. Il se retrouve donc avec un véhicule complètement différent de celui-ci qu'il pensait acquérir, qui est certainement invendable et qui risque, à terme, d'être interdit de circulation en Suisse, mais certainement également dans toute l'Europe.

Preuve : Pièce n° 1 : Impression de la publicité internet pour le système « TDI »
Pièce n° 46 : Contrat de vente du 15 avril 2013
Audition de Monsieur

91. En conséquence, par pli du 28 septembre 2016, il notifie à AMAG Genève sa décision de résoudre le contrat de vente conclu le 15 avril 2013 et lui indique qu'il tient à sa disposition le véhicule.

Preuve : Pièce n° 56 : Lettre de Monsieur à AMAG du 28 septembre 2016

92. AMAG refusant la restitution du prix de vente, par l'intermédiaire d'une lettre type, Monsieur est aujourd'hui contraint de déposer la présente demande.

Preuve : Pièce n° 57 : Lettre d'AMAG à Monsieur du 27 octobre 2016

IV. EN DROIT

A. A LA FORME

a) De la recevabilité

aa) De la compétence

- *Compétence ratione loci des tribunaux genevois*

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

2. Selon l'art. 32 al. 1 let. a CPC, applicable aux contrats conclus avec les consommateurs, le consommateur peut intenter l'action au tribunal de ce 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).

3. S'agissant de la notion de *« consommateur »,* il s'agit, selon l'art. 32 al. 2 CPC, de la personne qui conclut un contrat qui porte sur une prestation de consommation courante, destinée à ses besoins personnels ou familiaux 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 prestation correspondant aux besoins personnels ou familiaux[1]. *« Dans un contrat de vente, il convient (...) d'examiner l'objet du contrat et les circonstances du cas pour déterminer s'il y a prestation de consommation courante »*[2].

4. Dans le cadre de la LDIP, dont l'article 120 contient *« une définition similaire »* à celle de l'art. 32 CPC[3], 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 »*[4].

5. En l'occurrence, AMAG Genève a conclu avec Monsieur un contrat de vente d'un véhicule neuf, soit un contrat qui est évidemment lié à l'activité commerciale de cette première.

Ce contrat porte sur un véhicule VW Touran, soit un objet qui, de par sa fonction ordinaire, peut être considéré comme un bien de consommation courante. Monsieur l'emploi par ailleurs comme véhicule personnel.

Enfin, son prix de base, soit CHF 37'300.- alors qu'il s'agissait d'un véhicule neuf, ne le fait assurément pas apparaître comme un bien de luxe.

Il s'agit donc bien d'un contrat conclu avec un consommateur, de sorte que Monsieur est légitimé à agir contre AMAG Genève devant les tribunaux genevois.

Il est précisé que le for est ainsi semi-impératif, de sorte qu'aucune prorogation de for ne permettrait d'y déroger.

[1] Arrêt non publié du Tribunal fédéral, 4A_575/2013, consid. 2.2
[2] BOHNET, HALDY, JEANDIN, SCHWEIZER, TAPPY, Code de procédure civile commenté, Helbing Lichtenhahn, Bâle (2011), *ad* art. 32 N 8
[3] Arrêt non publié du Tribunal fédéral, 4A_575/2013, consid. 2.2
[4] MARCHAND Silvain, *Droit de la consommation - Le droit suisse à l'épreuve du droit européen,* 2012, p. 307

6. A titre subsidiaire, il est néanmoins relevé qu'en tout état, le contrat 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 prévoit toutefois explicitement que le terme de *« vendeur »* se réfère à AMAG Automobiles et Moteurs au Petit-Lancy, à Genève (p. 1 du contrat). Aussi, le for élu serait en tout état également à Genève.

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

- <u>*De la compétence ratione materiae*</u>

8. 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 ».*

9. 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.

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

bb) Des autres conditions de recevabilité

11. 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) De la résolution du contrat

aa) Principalement, sous l'angle de la garantie du vendeur

12. L'art. 197 al. 1 CO prévoit que *« 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 son utilité prévue, ou qui les diminuent dans une notable mesure ».*

L'art. 205 al. 1 CO précise qu'en cas de défaut, *« 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 ».*

« L'importance du défaut est une "circonstance" importante pour juger du caractère justifié ou non de la résolution »[5].

Dans le choix entre l'action rédhibitoire et l'action minutoire, *« sera décisive la question de savoir si la chose présente encore une utilité pour le créancier ; tel n'est pas le cas lorsque le défaut qui affecte la chose est d'une importance telle qu'on ne peut pas raisonnablement exiger du créancier qu'il la conserve »*[6].

Il est toutefois précisé, à ce dernier propos, que *« la chose peut (…) revêtir une utilité objective sans pour autant satisfaire son intérêt initial, à tout le moins pour l'acheteur (…) ; le contrat ayant pour but la satisfaction d'un intérêt pour le créancier, on ne peut pas exiger qu'il en change lorsque cet intérêt était connu du débiteur. C'est donc bien l'utilité subjective qui est décisive »*[7].

En tout état, *« une pesée des intérêts est alors nécessaire, notamment quant aux avantages et aux inconvénients résultant d'une résolution pour les deux parties »*[8].

---

[5] THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, ad art. 205 CO, p. 1434 N 12

[6] GILLIERON Philippe, *Les dommages-intérêts contractuels*, Centre du droit de l'entreprise de l'Université de Lausanne (2011), Nr. 88, p. 425 N 545

[7] *Idem.*

[8] GILLIERON Philippe, *Les dommages-intérêts contractuels*, CEDIDAC - Centre du droit de l'entreprise de l'Université de Lausanne, (2011), n° 88, p. 426 s.

Enfin, si la résolution est en principe *« injustifiée lorsque les désavantages qu'elle entraîne sont disproportionnés par rapport aux avantages qu'en retirerait l'acheteur ; encore faut-il pour cela que la marchandise conserve une certaine utilité pour l'acheteur, à défaut de quoi rien ne peut justifier le maintien du contrat »*[9].

13. En l'occurrence, Monsieur a acquis un véhicule VW Touran, en raison de qualités publiquement vantées par AMAG et VOLKSWAGEN AG, à savoir un véhicule diesel propre, économique en carburant, mais disposant néanmoins d'une puissance agréable.

Or, il s'avère que grâce à une escroquerie finement organisée, ces qualités, qui semblaient vérifiées, n'existaient en réalité pas.

Pire encore, il appert qu'en réalité, le véhicule vendu à Monsieur est à l'extrême opposé de celui qu'il voulait acquérir : loin d'être propre, le véhicule est l'un des plus polluants en Europe et Outre-Atlantique. De même, il consomme bien plus que ce qui était promis : environ un litre supplémentaire pour cent kilomètres. Autant dire que les défauts sont particulièrement grave, au point qu'on ne saurait exiger de Monsieur qu'il conserve ce véhicule, qui présente des caractéristiques que ce dernier souhaitait à tout prix éviter.

Les promesses de remise aux normes faites par le constructeur et le vendeur ne leur sont à ce sujet d'aucun secours. Le KBA prétend en effet qu'après la remise aux normes, le véhicule émettra des émissions polluantes aux limites des taux autorisés en Europe.

Or, il va de soi qu'un véhicule qui pollue au point d'être tout juste admissible à la circulation est un véhicule qui revêt des caractéristiques manifestement différente de celles que l'on doit trouver dans un véhicule qualifié de « propre » ou de « vert ».

[9] GILLIERON Philippe, *Les dommages-intérêts contractuels*, CEDIDAC - Centre du droit de l'entreprise de l'Université de Lausanne, (2011), n° 88, p. 426 s.

Le défaut apparait ainsi suffisamment grave pour justifier la résolution du contrat, étant en outre rappelé que l'attitude du vendeur, qui doit également être prise en considération dans le choix entre la réduction du prix et la résolution du contrat, a été inadmissible, puisqu'il a, par négligence coupable ou même intentionnellement, promis de nombreuses qualités essentielles qui n'existent pas, à plus de 150'000 personnes en Suisse.

Aussi, la résolution du contrat de vente apparait justifiée et proportionnée aux circonstances de l'espèce.

14. On relèvera en outre qu'il est très probable que le véhicule ait en réalité perdu toute utilité. En effet et comme indiqué à de multiples reprises, la remise aux normes des véhicules a pour but de les rendre admissibles à la circulation en Suisse et en Europe.

Mais les récents tests effectués par des associations indépendantes démontrent qu'en réalité, même après la remise aux normes des véhicules, les taux d'émissions polluantes restent supérieurs aux limites légales autorisées. Autrement dit, les véhicules seront très probablement interdits à la circulation à court ou moyen terme.

Son véhicule est ainsi destiné à être définitivement inutilisable et invendable, cela uniquement en raison d'un des défauts dont il est affecté.

Autant dire que cet élément plaide lui-aussi en faveur d'une résolution du contrat de vente, plutôt qu'une réduction du prix.

15. Autrement dit, que ce soit en raison de la gravité non négligeable des défauts qui affectent son véhicule ou du risque très vraisemblable d'inutilité de celui-ci, le Tribunal de céans est respectueusement invité à constater que la résolution du contrat de vente est justifiée et proportionnée aux circonstances.

bb) Subsidiairement, sous l'angle de l'erreur

- <u>*De l'erreur essentielle*</u>

16. Selon l'art. 23 al. 1 CO, *« le contrat n'oblige pas celle des parties qui, au moment de le conclure, était dans une erreur essentielle »*, pour autant qu'il l'invoque dans un délai d'un an à compter de la découverte du défaut (art. 31 al. 1 et 2 CO)

17. Or, *« l'erreur est essentielle, notamment lorsque l'erreur porte sur des faits que la loyauté commerciale permettait à celui qui se prévaut de son erreur de considérer comme des éléments nécessaires du contrat »* (art. 24 al. 1 ch. 4 CO).

18. La doctrine précise à cet égard que l'erreur doit, subjectivement, être une condition *sine qua non* de la conclusion du contrat et, objectivement, pouvoir être considérée comme essentielle selon la loyauté commerciale[10].

    Au niveau subjectif, *« le Tribunal fédéral se contente de se référer aux attentes subjectives évidentes et plausibles »*[11].

    En ce qui concerne la loyauté commerciale, la doctrine considère que *« l'erreur doit (...) porter sur des éléments considérés comme indispensables dans le commerce (...) »*[12].

    L'erreur doit encore *« porter sur des faits dont le cocontractant connaissait ou aurait dû connaître le rôle déterminant qu'ils jouaient pour la partie dans l'erreur (...). Ce devoir trouve ses limites là où le fait est évident et visible de sorte qu'un avertissement semble superflu (...) »*[13].

[10] ANDREA BRACONI, BLAISE CARRON, Code civil suisse et code des obligations annotés, Helbing Lichtenhahn, 10ème édition, Bâle (2016), *ad* art. 24 CO, p. 26
[11] THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, *ad* art. 24 CO, p. 230 N 42
[12] *Idem*, p. 231 N 44
[13] THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, *ad* art. 24 CO, p. 233 N 55

19. En l'occurrence, comme déjà allégué ci-dessus, Monsieur a acquis le véhicule présentement litigieux puisque, bien que puissant, il devait également être écologique et consommer peu de carburant.

Or, il est aisé d'admettre que Monsieur , qui a acquis ce véhicule en raison de son caractère écologique, ne l'aurait pas acheté s'il avait su qu'il était extrêmement polluant, au point d'excéder gravement les limites légales autorisées, cela sans compter qu'il consommait bien plus que promis.

Ces critères, soit notamment celui du caractère écologique, doivent donc être considérés comme ayant été, du point de vue subjectif de Monsieur , une condition *sine qua non* de la conclusion du contrat de vente incriminé.

Par ailleurs, ces critères sont, dans le commerce de voiture, des notions importantes qui permettent à l'acheteur d'opérer son choix entre plusieurs modèles de véhicules.

En raison de leur caractère fondamental, ces informations sont précisées dans tous les catalogues de vente, toutes marques confondues.

Le taux d'émission de substances polluantes a par ailleurs d'importantes conséquences sur la réception par type et le taux d'imposition, de même que la consommation influe énormément sur les coûts subséquents au contrat de vente.

Il s'agit donc assurément d'éléments essentiels dans le commerce de voitures, soit d'éléments que la loyauté commerciale permettait de considérer comme nécessaires au contrat.

AMAG, soit pour elle son vendeur, AMAG Genève, ne pouvait ignorer qu'il s'agissait, pour Monsieur , de qualités essentielles au contrat de vente.

En effet, ces trois éléments, à savoir la puissance, le critère écologique et la faible consommation, sont les trois principaux arguments de vente mis en avant par AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG.

La publicité intitulée « TDI » produite en pièce 1 des présentes écritures, de même que le catalogue de vente, en attestent. La publicité faite par le vendeur visait ainsi une clientèle soucieuse d'acquérir un véhicule de qualité, mais propre et économique.

Elle ne pouvait donc ignorer que Monsieur , qui a acquis ce véhicule, entendait avoir un véhicule « propre » et que les critères d'émissions polluantes et de consommation étaient pour lui des éléments nécessaires et essentiels à la conclusion d'un contrat de vente portant sur le véhicule incriminé.

On précisera enfin, à toutes fins utiles, que les réserves usuelles des vendeurs, dont AMAG, qui précisent généralement dans leurs publicités que ces chiffres sont indicatifs et susceptibles de varier selon le type de conduite et les conditions de route, ne sauraient avoir d'influence en l'espèce.

Il ne s'agit en effet pas, dans le cas d'espèce, d'une légère différence entre les chiffres indicatifs fournis par le vendeur et les chiffres réels, dus à des causes telles que le style de conduite, mais bien d'une différence substantielle et volontairement cachée aux acheteurs entre les informations fournies sur le véhicule et les capacités réelles de celui-ci.

20. Il y a en conséquence lieu de considérer que Monsieur était manifestement dans une erreur portant sur des faits qui, subjectivement, étaient une condition *sine qua non* de la conclusion du contrat et que la loyauté commerciale permettait, objectivement, de considérer comme nécessaires au moment de de la conclusion du contrat, soit dans une erreur essentielle.

21. Aussi, l'invalidation du contrat de vente est également justifiée à ce titre.

- <u>*Du dol*</u>

22. Parallèlement, il convient de relever que le dol d'AMAG conduit également, indépendamment du caractère essentiel de l'erreur, à considérer que Monsieur n'est pas lié par le contrat de vente.

23. L'art. 28 al. 1 CO prévoit en effet que *« la partie induite à contracter par le dol de l'autre n'est pas obligée, même si son erreur est essentielle »*.

Cela *« nécessite d'une part que le cocontractant ait été trompé intentionnellement (...) et, d'autre part, que la tromperie ait abouti, le dol doit être la cause de la conclusion du contrat, le cocontractant doit avoir influencé sa victime »*[14].

« Le dol éventuel (...) est commis par celui qui présente des faits comme réels et certains en acceptant consciemment l'éventualité qu'ils n'existent pas »[15].

24. En l'occurrence, AMAG a vendu des milliers de véhicules affectés par le 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[16].

Reste encore à déterminer si AMAG savait ou, à tout le moins, avait consciemment envisagé que les véhicules polluaient manifestement plus que ce qu'elle indiquait à ses clients, dont Monsieur .

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 fabriquant allemand.

[14] BRACONI, CARRON, Code civil et code des obligations annotés, Helbing Lichtenhahn, 10ème édition, Bâle (2016), *ad* art. 28 CO, p. 28s.
[15] *Idem.*
[16] 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 cette qualité, il est impensable 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 Monsieur – sur des promesses trompeuses.

25. En tous les cas, elle aura envisagé l'hypothèse que les véhicules polluaient et consommaient bien plus que ce qu'elle indiquait lors de la vente et dans ses catalogues d'information sur les véhicules. 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 fabriquant, ce qu'elle prétend ne pas avoir fait en affirmant qu'elle ignorait absolument tout de cette affaire.

26. Autrement dit, AMAG a présenté le véhicule incriminé à Monsieur comme un véhicule peu polluant, assurément en acceptant consciemment l'éventualité, voire en sachant pertinemment bien, que cette qualité n'existait en réalité pas, le véhicule étant notamment extrêmement polluant.

27. Ainsi, que son erreur soit ou non essentielle, Monsieur ayant été induit à contracter en raison du dol d'AMAG, il n'est en tous les cas pas obligé par le contrat de vente.

cc) De la répétition des prestations

28. Selon l'art. 208 CO, *« en cas de résiliation de la vente, l'acheteur est tenu de rendre au vendeur la chose avec les profits qu'il en a retirés »* (al. 1), *« le vendeur doit restituer à l'acheteur le prix payé, avec intérêts, et, comme en matière d'éviction totale, les frais de procès et les impenses (…) »* (al. 2).

Comme le rappelle la doctrine, le Tribunal fédéral prévoit que *« l'équité veut qu'on accorde au vendeur un intérêt calculé sur les profits retirés de la chose, du moment que le décompte consécutif à la résiliation n'intervient qu'après que l'acheteur a usé de la chose et en a retiré des profits »*[17].

29. Pour déterminer l'indemnité kilométrique due par l'acheteur, il est possible de se référer à une récente jurisprudence rendue par le Tribunal cantonal fribourgeois[18], reprise par la doctrine[19].

Le Tribunal cantonal procède en effet, dans cet arrêt[20], à une casuistique des différents montants admis à titre d'indemnité kilométrique et relève que pour un véhicule Fiat acquis d'occasion, l'indemnité kilométrique avait été admise à hauteur de 30 ct, alors que pour un véhicule de luxe, acheté neuf, l'indemnité kilométrique devait être de 60 ct.

---

[17] ANDREA BRACONI, BLAISE CARRON, Code civil suisse et code des obligations annotés, Helbing Lichtenhahn, 10ème édition, Bâle (2016), *ad* art. 208 CO, p. 164

[18] Arrêt du Tribunal cantonal du canton de Fribourg du 2 juin 2014, in Revue fribourgeoise de jurisprudence (RFJ) 2015 p. 216

[19] WERRO Franz, Autres contrats et responsabilité civile, *in* DC 2'15, p. 352

[20] Arrêt du Tribunal cantonal du canton de Fribourg du 2 juin 2014, in Revue fribourgeoise de jurisprudence (RFJ) 2015 p. 216

30. En l'occurrence, Monsieur a déclaré la résolution du contrat de vente au vendeur, qui doit ainsi lui restituer le prix de vente, en CHF 36'800.-, avec intérêts à 5% l'an à compter du 15 avril 2013.

Monsieur doit quant à lui restituer à AMAG Genève le véhicule concerné, ainsi qu'un montant à titre d'indemnité kilométrique en raison de l'utilisation du véhicule.

A cet égard, le montant par kilomètre peut raisonnablement être estimé à 40 ct, dès lors que le contrat de vente portait sur un véhicule neuf, mais qui n'est pas un véhicule de luxe.

Monsieur ayant parcouru, depuis l'acquisition de son véhicule, 25'829 kilomètres, le montant qu'il doit à AMAG à titre de profit tirés de l'usage du véhicule s'élève à CHF 10'331.60 (CHF 0.40 x 25'829), montant que Monsieur déclare compenser avec la restitution du prix du véhicule qui lui est due.

31. AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG doit en conséquence être condamnée à lui payer CHF 24'468.40 (CHF 36'800.00 – CHF 10'331.60), avec intérêts moratoires à 5% l'an à compter du 15 avril 2013.

b) Du dommage supplémentaire

aa) Des chefs de responsabilité

32. L'art. 208 al. 3 CO prévoit que le vendeur est tenu d'indemniser l'acheteur de tout autre dommage, s'il ne prouve qu'aucune faute ne lui est imputable.

« Le vendeur commet une faute s'il conclut le contrat alors qu'il savait ou aurait dû savoir qu'un défaut existait au moment de la conclusion (…) »[21].

[21] THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, *ad* art. 208 CO, p. 1451 N 17

33. Cette responsabilité, fondée sur la faute, est identique à celle prévue à l'art. 97 CO[22]

Aussi, que la résolution du contrat intervienne sur la base de l'erreur au sens des articles 24 ss CO ou dans le cadre des garanties du vendeur au sens des articles 197 ss CO, les conditions et l'étendue de la réparation de ce dommage supplémentaire est régie par les mêmes principes.

34. En l'occurrence, comme cela a été démontré ci-dessus, au moment de la vente, AMAG ne pouvait ignorer – à tout le moins sans faire preuve de grave négligence – que le véhicule vendu à Monsieur , hormis qu'il est extrêmement polluant, consomme également bien plus de carburant que promis lors de la vente.

35. La surconsommation de carburant constitue ainsi un autre dommage, supplémentaire, qu'AMAG a fautivement causé au demandeur. Elle est ainsi tenue de le réparer.

cc) Du calcul du dommage supplémentaire

36. Comme indiqué ci-dessus, AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG est tenue de réparer le dommage supplémentaire découlant des défauts de surconsommation dont est affecté le véhicule du demandeur.

37. En l'espèce, le véhicule de Monsieur consomme en moyenne 1.0 (5.5 - 4.5) litre de plus que promis pour chaque tronçon de 100 kilomètres effectué. 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.

[22] THENENOZ/WERRO (édit.), Code des obligations I, Commentaire romand, Genève, Bâle, Munich 2003, *ad* art. 208 CO, p. 1451, N 15

38. Monsieur ayant parcouru à ce jour 25’829 kilomètres avec son véhicule, c’est donc 258.30 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 413.25 que Monsieur a subi, somme à laquelle s’ajoutent les intérêts compensatoires à 5% l’an à compter de la date moyenne ou, par simplification, de 2.5% l’an dès la date du contrat de vente, compte tenu d’une progression moyenne du montant sur la période considérée.

* * * *

Au bénéfice de ce qui précède, Monsieur persiste intégralement dans les conclusions prises en tête des présentes écritures.

Ainsi fait à Genève, le 3 novembre 2016,

Pour le demandeur,

Jacques Roulet, avocat