

CONCLUSIONS
SUR COMMISSION ROGATOIRE
AUDITION DU TEMOIN N



par

Monsieur S, ayant fait élection de domicile en l'Etude BRS Avocats, 9, boulevard des Philosophes, 1205 Genève et comparant par Me Jacques ROULET,

Demandeur

contre

AMAG AUTOMOBIL- UND MOTOREN AG, prise par sa succursale, **AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA**, ayant fait élection de domicile en l'Etude W, CP 1211 Genève 4 et représentée par Mes W et B,

Défenderesse

* * * * *

Attendu qu'AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA (ci-après : AMAG) a sollicité durant l'audience de débats d'instruction du 15 janvier 2018 l'audition du témoin N

Qu'AMAG s'est contentée d'indiquer lors de ladite audience que M. N est « *un spécialiste allemand, manager chez VOLKSWAGEN, spécialiste dans le développement des véhicules* ».

Que manifestement, AMAG tente de faire valider ses allégués par ce témoin qui apparaît être un cadre du groupe VOLKSWAGEN AG.

Qu'on ignore toutefois tout des qualités de ce témoin, aussi bien s'agissant de son implication personnelle dans le scandale des moteurs truqués VOLKSWAGEN, que de ses liens avec la direction de VOLKSWAGEN, ou encore de ses liens avec AMAG.

Que dès lors que le Tribunal doit pouvoir apprécier la valeur probante d'un témoignage en tenant compte de toutes les circonstances, dans le cadre de sa libre appréciation des preuves (art. 157 CPC), circonstances devant notamment comprendre l'indépendance du témoin entendu, il est nécessaire que des questions lui soient posées sur ses qualités professionnelles, son emploi et ses liens. Il est également nécessaire que le Tribunal sache s'il est personnellement impliqué ou pourrait l'être dans l'élaboration du logiciel tricheur, dans les mesures prises ultérieurement et s'il est ou risque d'être concerné personnellement par des procédures, notamment pénales, aussi bien en Allemagne quand dans d'autres pays, tels que les USA.

Attendu par ailleurs que les questions posées par la défenderesse constituent des questions « fermées », ne laissant aucune place au témoin pour apporter sa propre réponse, les questions étant construites sous la forme « *Est-il exact que...* » question qui sont ensuite suivies d'un énoncé précis, qui en réalité contient déjà la réponse. D'autres questions sont formulées de la même manière, mais avec les formules « *Pouvez-vous confirmer...* » ou « *Est-il correct...* ».

Qu'un témoin ne peut pas être interrogé par des questions qui lui donnent déjà la réponse !

Que ces pré-réponses données sont par ailleurs souvent des affirmations subjectives, la question 16 (... *a suivi un processus clair et incontournable*) ou encore la question 18 (... *proposer des solutions adéquates...*) constituant des exemples particulièrement parlant de ce qui précède.

Qu'ainsi, la plupart des questions de la défenderesse, à savoir les questions 1 à 5, 7 à 13, 16 à 19, 23 à 32, 34 et 35, doivent être rejetées par le Tribunal, dès lors qu'elles ne répondent pas aux exigences d'impartialité et de neutralité pour permettre au témoin de répondre en toute objectivité, selon sa propre connaissance des faits.

Qu'on constatera d'ailleurs que le procédé consistant à ne produire aucune pièce probante, sur des questions pourtant techniques, tels que des rapports d'étude, des rapports d'ingénieur, des rapports internes ou destinés à des tiers, des notes, est pour le moins étonnant et sujet à caution.

Que la conception, astucieuse, d'un trucage informatique permettant de fausser en banc d'essai les tests de pollution et de consommation, a nécessairement fait l'objet de multiples communications écrites, de rapports d'études, etc., ne serait-ce qu'entre les fabricants, tels que BOSCH et les ingénieurs de VOLKSWAGEN.

Que la survenance du scandale, dès 2013 aux Etat-Unis, puis en septembre 2015 en Europe, a visiblement aussi conduit les sociétés du groupe VOLKSWAGEN, à produire de nombreux documents, ne serait-ce que pour mettre en place le rappel des voitures et tenté d'obtenir une validation du KBA.

Qu'on peut donc s'étonner qu'AMAG, qui a nécessairement reçu du groupe VOLKSWAGEN quantité de communications et de rapports, notamment techniques, puisse penser soutenir la présente procédure sans produire le moindre rapport ou documents qu'elle a reçus à ce sujet, et obtenir la validation de ses allégués techniques par la seule audition d'un « spécialiste » de VOLKSWAGEN !

Qu'il est donc nécessaire, au regard de chaque question qui sera posée au témoin N. [redacted], de poser la question complémentaire de savoir s'il existe une note interne, un rapport d'étude, un rapport technique, ou une communication faite à la Direction et/ou aux filiales et importateurs extérieurs à l'Allemagne.

Que M. S. [redacted] conclut dès lors, à ce qu'il

PLAISE AU TRIBUNAL
Statuant sur délivrance d'une commission rogatoire
aux fins d'audition du témoin N

Sur questions de la défenderesse :

1. Rejeter les questions 1 à 5, 7 à 13, 16 à 19, 23 à 32, 34 et 35 et dire que ces questions ne seront pas posées sous la forme sollicitée par AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA au témoin N.
2. Ajouter à chacune des questions posées par la défenderesse au témoin N, la question complémentaire suivante :
 - Existe-t-il à ce sujet des notes internes, des rapports d'étude, des rapports techniques, des communications faites à votre Direction ou à d'autres sociétés partenaires, tels que BOSCH, ainsi qu'aux filiales et importateurs extérieurs à l'Allemagne ? Si oui, pouvez-vous les produire ?
3. Débouter AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA de toutes autres conclusions.

Sur questions du demandeur :

4. Poser au témoin N les questions suivantes :

Q.1. : Quelle est votre formation ?

Q.2. : Depuis quand et jusqu'à quand êtes-vous ou avez-vous été employé de VOLKSWAGEN AG ou d'une société appartenant au même groupe ?

Q.3. : Quelle a été votre fonction et quelle est-elle aujourd'hui ?

Q.4. : Avez-vous été ou êtes-vous en relation avec la Direction de VOLKSWAGEN AG, notamment avec MM. W, M ?

- Q.5. :** Avez-vous été en relation de travail avec MM. D , N , H , G , P tous mis en prévention par la justice américaine et S , condamné par la même justice ?
- Q.6. :** Avez-vous participé à l'élaboration du dispositif électronique invalidant la valeur des tests de pollution ?
- Q.7. :** Avez-vous participé à l'élaboration des solutions permettant de modifier le dispositif tricheur après l'éclatement du scandale ?
- Q.8. :** Avez-vous été personnellement inquiété ou impliqué par des autorités judiciaires, civiles ou pénales d'Allemagne ou d'autres pays, notamment les USA ?
- Q.9. :** Depuis quand avez-vous appris, notamment après l'éclatement du scandale aux USA en 2013, que le dispositif tricheur avait été découvert ?
- Q.10. :** Dès le mois de mai 2014, date à laquelle M. W a admis que la Direction était au courant, avez-vous reçu des instructions particulières ?
- Q.11. :** Des communications relatives au dispositif permettant de fausser les tests de pollution sur banc d'essai ont-elles été transmises aux filiales ou aux importateurs des pays extérieurs à l'Allemagne, notamment à AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA en Suisse ? Si oui, depuis quand ?
- Q.12. :** En votre qualité d'employé ou d'ancien employé du groupe VOLKSWAGEN AG, êtes-vous libre de parler et de témoigner, sans aucune restriction ?
- Q.13. :** Avez-vous reçu des instructions de votre hiérarchie quant à ce que vous devez déclarer en justice ?
- Q.14. :** Avez-vous eu des contacts avec des représentants d'AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA, ou avec ses avocats ?
- Q.15. :** Les qualités promises dans les documents de vente du véhicule, relatives à la production et le rejet dans l'air de NOx et de CO2, ainsi que relative à la consommation d'essence, pour le véhicule VW TOURAN 1,6 TDI,

moteur EA189, 2013, portent-elles sur des valeurs inférieures aux valeurs maximales autorisées par la norme EU5 ?

- Q.16.** : AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA et ses ingénieurs ou mécaniciens ont-ils reçu de VOLKSWAGEN AG des données techniques ou des accès, notamment par informatique, à des données techniques permettant de savoir ou comprendre l'existence du logiciel comprenant deux modes ?
- Q.17.** : AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA et ses ingénieurs ou mécaniciens pouvaient-ils avoir accès audit logiciel, en se connectant aux véhicules concernés ? Si oui, pouvaient-ils voir l'existence des deux modes ?
- Q.18.** : Avez-vous connaissance de publications qui aboutissent au constat que les véhicules du groupe VW ayant fait l'objet de rappel et de correctifs subissent des hausses de consommation, de CO₂, de baisses de performance, de pannes, les valeurs de NO_x n'étant par ailleurs pas toujours respectées au regard de la norme EU5 ?
- Q.19.** : Connaissez-vous en particulier le rapport d'août 2017 d'ABMARC rédigé pour le compte de l'ASSOCIATION AUTOMOBILE AUSTRALIENNE, qui vient d'être rendu public (Pièce 66 demandeur) ?
- Q.20.** : Confirmez-vous les conclusions de ce rapport d'ABMARC ? Si non, expliquez pourquoi ABMARC arrive à la conclusion, qu'après le correctif des véhicules :
- La consommation d'essence a augmenté entre 2 et 14 % suivant le type de segment de route ?
 - Les émissions de NO_x restent 4,11 fois supérieures à la valeur EURO5 ?
 - Les émissions de CO₂ ont augmenté et sont entre 1,14 et 1,21 fois supérieures au chiffre officiel ?
- Q.21.** : Reconnaissez-vous, ainsi que l'a fait la direction de VOLKSWAGEN AG en octobre 2015, l'existence d'une fraude, à tout le moins que le logiciel installé était caché et avait pour but de fausser les valeurs des tests de pollution ?

5. Mettre l'avance des coûts de la commission rogatoire et de traduction des questions et le cas échéant des pièces à charge de la défenderesse.
6. Débouter AMAG AUTOMOBILES ET MOTEURS SA de toutes autres ou contraires conclusions.

Genève, le 11 mai 2018.

Pour le demandeur :

Jacques ROULET, avt

