

**Tribunal fédéral – 4A\_17 et 18/2023**

I<sup>re</sup> Cour de droit civil  
Arrêts du 9 mai 2023

**Résumé et analyse**

**Proposition de citation :**

GREINIG SCOTT, Le dommage face au scandale du « dieselgate ». Analyse des arrêts du Tribunal fédéral 4A\_17 et 18/2023 du 9 mai 2023, Newsletter rcassurances.ch juillet 2023

**Newsletter juillet 2023**

Responsabilité  
aquilienne, dommage,  
théorie de la  
différence, dommage  
normatif

**Art. 41 al. 1 et 55 CO**

**unine**  
Université de Neuchâtel  
Faculté de droit



## LE DOMMAGE FACE AU SCANDALE DU « DIESELGATE »

Analyse des arrêts du Tribunal fédéral 4A\_17/2023 et 4A\_18/2023 du 9 mai 2023

SCOTT GREINIG<sup>1</sup>

### I. Objet des arrêts

L'année 2015 a vu éclater au grand jour le scandale désormais connu sous le nom de « dieselgate ». Révélée par une investigation de l'*Environmental Protection Agency* américaine<sup>2</sup>, cette polémique a mis en lumière l'installation par un constructeur automobile allemand, dans près de 11 millions de ses véhicules diesel, d'un logiciel manipulant les résultats des tests d'émissions polluantes. Cette manipulation visait à faire croire que les véhicules respectaient les normes environnementales alors qu'en réalité, ils émettaient jusqu'à 40 fois la quantité maximale de polluants atmosphériques autorisée.

Au cœur de ce scandale mondial, une question juridique se pose avec une acuité particulière pour les automobilistes actionnant directement le constructeur automobile alors qu'il n'existe aucune relation contractuelle avec ce dernier : ont-ils subi un préjudice indemnisable au sens des art. 41 ss CO du fait de l'installation du logiciel litigieux ? En d'autres termes, est-ce que les automobilistes touchés par le « dieselgate » peuvent obtenir réparation, sous la forme d'une restitution en nature ou un remboursement équivalant à la différence de prix entre une voiture équipée du logiciel litigieux et une voiture en étant dépourvu, sur la base de la responsabilité pour faute du constructeur ?

Les deux arrêts objet de la présente analyse ont confirmé les décisions prononcées par le Tribunal de commerce du canton de Zurich retenant l'absence d'un dommage.

---

<sup>1</sup> Avocat, MLaw, assistant-doctorant à la Faculté de droit de Neuchâtel.

<sup>2</sup> United States Environmental Protection Agency, *Carmaker allegedly used software that circumvents emissions testing for certain air pollutants*, 2015, <https://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fyosemite.epa.gov%2Fopa%2Fadmpress.nsf%2F7ebdf4d0b217978b852573590040443a%2Fdfc8e33b5ab162b985257ec40057813b!opendocument#federation=archive.wikiwix.com&tab=url> (03.07.2023).

Or, ces décisions s'inscrivent en porte-à-faux avec celles rendues par la Cour fédérale de justice allemande et la Cour de justice de l'Union européenne qui ont retenu un droit à réparation au titre de la responsabilité délictuelle du constructeur automobile.

## **II. Résumé des arrêts**

### **A. Les faits**

Le 13 avril 2011, la première recourante (ci-après : Recourante A) a conclu un contrat de leasing avec une société suisse, portant sur un véhicule fabriqué par le constructeur allemand. Le second recourant (ci-après : Recourant B) a, quant à lui, acheté un véhicule du même constructeur, le 3 février 2015.

Le 22 septembre 2015, le constructeur a publié un communiqué de presse informant que ses véhicules équipés d'un moteur diesel contenaient un logiciel qui entraînait d'importants écarts des valeurs d'émission entre les tests réalisés en laboratoire et en situation de conduite réelle. Le constructeur a fourni une mise à jour gratuite dudit logiciel. Le véhicule de la Recourante A sur lequel la mise à jour n'a pas été installée, a fait l'objet d'une interdiction de circuler le 5 octobre 2018.

Les 15 mai et 4 juin 2020, les deux recourants ont indépendamment actionné le constructeur automobile allemand auprès du Tribunal de commerce du canton de Zurich (ci-après : Tribunal de commerce).

La Recourante A a conclu à la restitution en nature (*Naturalrestitution*), à savoir le remboursement du prix d'achat brut (*Brutto-Kaufpreises*) de son véhicule de CHF 33'102, ainsi qu'au remboursement à hauteur de euros 3'357.39 des frais de réparation de la boîte de vitesses pour un défaut survenu le 27 mai 2016 en Allemagne, dans les deux cas en échange de la restitution du véhicule. A titre subsidiaire, la Recourante A a conclu au paiement de dommages-intérêts à hauteur de 25 % du prix du véhicule neuf, soit CHF 8'275.50.

Le Recourant B a également conclu à la restitution en nature, soit le remboursement du prix d'achat de son véhicule de CHF 56'920 en échange de la restitution du véhicule. Dans sa réplique, le Recourant B a indiqué qu'il avait entre-temps vendu l'automobile pour CHF 23'000 et qu'il réduisait, de ce fait, sa prétention principale à CHF 33'920 (56'920 – 23'000), la restitution du véhicule n'était par conséquent plus d'actualité. Subsidiairement, le Recourant B a conclu au paiement de dommages-intérêts à hauteur de 25 % du prix du véhicule neuf, soit CHF 14'230.

### **B. Le droit**

#### **1. Généralités**

La compétence des tribunaux suisses dans les deux procédures a fait l'objet de débats. L'incompétence du Tribunal de commerce a notamment été contestée jusqu'au Tribunal fédéral dans l'affaire 4A\_17/2023, s'agissant de la prétention portant sur les frais de réparation pour le dommage prétendument subi en Allemagne sur la boîte de vitesses.

Pour cette prétention, la Recourante A s'est fondée sur l'art. 5 par. 3 CL<sup>3</sup> pour justifier la compétence du Tribunal de commerce. En vertu de cette disposition, une personne domiciliée sur le territoire d'un Etat lié par la CL peut être atraite dans un autre Etat lié par la CL, en matière délictuelle et quasi délictuelle, devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire. L'art. 5 par. 3 CL offre au demandeur, en cas d'acte illicite à distance, le choix entre le lieu de l'acte et le lieu du résultat (arrêt 4A\_17/2023, consid. 2.2.2)<sup>4</sup>.

Pour établir leur compétence dans la première affaire, le Tribunal de commerce puis le Tribunal fédéral ont opéré une distinction parmi les prétentions. Les deux autorités ont abouti à la même conclusion en fondant la compétence des tribunaux suisses sur l'art. 24 CL pour les prétentions liées directement au scandale des gaz d'échappement diesel (*Diesel-Abgasskandal*). En revanche, la compétence des tribunaux suisses a été écartée pour la prétention fondée sur le dommage causé par le défaut affectant la boîte à vitesses à mesure que celui-ci s'était produit en Allemagne. Le raisonnement de la Recourante A, soutenant qu'elle n'aurait pas conclu de contrat en connaissance de la manipulation du logiciel et qu'elle n'aurait ainsi pas eu de frais de réparation suite au dommage à la boîte de vitesse n'a pas convaincu les autorités cantonale et fédérale (arrêt 4A\_17/2023, consid. 2.2.4). Le Tribunal fédéral a en outre souligné que la CL ne connaissait pas de for général de cumul objectif d'actions (arrêt 4A\_17/2023, consid. 2.2.5).

S'agissant du fond, les deux recourants ont dirigé leurs actions directement à l'encontre du constructeur avec lequel ils n'ont jamais eu de relation contractuelle. Ils ont ainsi fondé leurs prétentions sur les art. 41 ss CO, respectivement l'art. 55 CO, applicables en matière de responsabilité civile extracontractuelle (arrêts 4A\_17/2023, consid. 4 et 4A\_18/2023, consid. 3).

Au sens de l'art. 41 al. 1 CO et de l'art. 55 al. 1 CO, une demande de dommages-intérêts pour acte illicite présuppose un dommage. Le Tribunal de commerce, puis le Tribunal fédéral ont focalisé leur analyse sur cette condition en appliquant la théorie de la différence dans le cadre des véhicules présentant des valeurs de gaz d'échappement largement supérieures lors d'une utilisation normale sur la route par rapport à ceux initialement annoncés par le constructeur (arrêts 4A\_17/2023, consid. 6.1 et 4A\_18/2023, consid. 4.1).

Selon les recourants, le dommage réside dans le fait qu'ils se sont engagés involontairement et ont acheté un véhicule à un prix trop élevé. Ils n'auraient en effet pas accepté le prix d'achat s'ils avaient su que les émissions de gaz étaient si importantes (arrêts 4A\_17/2023, consid. 6.2 et 4A\_18/2023, consid. 4.2).

## **2. Appréciation de l'instance précédente**

En ce qui concerne la restitution en nature, à savoir le remboursement du prix d'achat des véhicules, le Tribunal de commerce a expliqué dans les deux affaires qu'un dommage à hauteur du prix d'achat n'existait que si la partie prétendument lésée pouvait démontrer qu'elle n'aurait pas acheté le véhicule sans l'action prétendument illicite du constructeur. En l'absence d'un tel évènement dommageable, le patrimoine des recourants comprendrait alors le montant du prix d'achat des véhicules, conformément à la théorie de la différence. Le

---

<sup>3</sup> Convention de Lugano du 8 avril 2016 (RS : 0.275.12).

<sup>4</sup> ATF 145 III 303, consid. 4.

Tribunal de commerce a en outre retenu que selon l'expérience générale de la vie, on pouvait s'attendre à ce que la partie achète un véhicule de remplacement dans une telle situation. Un dommage correspondant au montant du prix d'achat n'a pas été démontré en l'espèce (arrêts 4A\_17/2023, consid. 6.4 et 4A\_18/2023, consid. 4.4).

Le Tribunal de commerce a également refusé d'admettre le remboursement du dommage correspondant au prix d'achat prétendument trop élevé, « *overcharges* », soit la différence entre le prix d'achat payé et le prix hypothétique si toutes les informations avaient été fournies au moment de la conclusion du contrat. Il a été retenu que les recourants n'ont pas démontré, ni chiffré dans quelle mesure ledit logiciel a impacté négativement la valeur de leurs véhicules respectifs. La différence entre le prix de revente effectif et le prix de revente hypothétique, sans la manipulation du logiciel, aurait alors représenté la moins-value. Enfin, le Tribunal de commerce a reproché aux recourants de ne pas avoir tenu compte de la dépréciation du véhicule au fil des années. Ce n'est en effet pas la valeur hypothétique du véhicule au moment de la conclusion du contrat qui est déterminant, mais bien la valeur de l'automobile au moment du jugement (arrêts 4A\_17/2023, consid. 6.4 et 4A\_18/2023, consid. 4.4).

Par conséquent, le Tribunal de commerce a rejeté les conclusions des recourants, ceux-ci n'ayant pas démontré un dommage selon la théorie de la différence.

### **3. Appréciation du Tribunal fédéral**

Dans les deux affaires, le Tribunal fédéral commence par préciser l'objet de la procédure, à savoir l'affirmation des recourants selon laquelle l'utilisation d'un logiciel pour manipuler les valeurs des gaz d'échappement leur aurait causé un dommage au sens de la responsabilité civile extracontractuelle. Il ne s'agit ainsi pas de savoir si le véhicule était – physiquement ou même juridiquement – défectueux en raison des valeurs prétendument élevées des gaz d'échappement (écart défavorable entre la qualité réelle et la qualité théorique<sup>5</sup>), ni de savoir si les tromperies par des indications erronées et des dissimulations reprochées dans le cadre du « *dieselgate* » pouvaient fonder des prétentions à l'encontre du constructeur (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.1 et 4A\_18/2023, consid. 5.1).

Le Tribunal fédéral relève que les deux recourants ont cité un arrêt de la Cour fédérale de justice d'Allemagne<sup>6</sup> et un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>7</sup> pour fonder l'existence d'un dommage dans le cadre spécifique du « *dieselgate* ». La décision allemande a considéré comme décisif le fait que l'acheteur ait conclu un contrat de vente qu'il n'aurait raisonnablement pas conclu, s'il avait eu connaissance de la manipulation du logiciel. Selon la Cour fédérale de justice allemande, cet engagement involontaire constitue un dommage relevant du droit de la responsabilité civile extracontractuelle. La Cour de justice de l'Union européenne aboutit à la même conclusion en retenant que l'achat d'une voiture concernée par le « *dieselgate* » donne droit à des dommages-intérêts contre le constructeur sur la base de ce même régime de responsabilité (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.2 et 4A\_18/2023, consid. 5.2).

---

<sup>5</sup> ATF 114 II 239, consid. 5a/aa.

<sup>6</sup> Urteil des deutschen Bundesgerichtshofs vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19).

<sup>7</sup> Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 21 mars 2023 (C-100/21).

En Suisse, certains auteurs se sont expressément ralliés à l’avis de la Cour fédérale de justice allemande, estimant qu’il existe un dommage selon l’art. 41 CO à hauteur du prix d’achat<sup>8</sup> tandis que d’autres s’opposent à une telle appréciation juridique<sup>9</sup>. Le Tribunal fédéral affirme qu’il ne peut suivre un tel raisonnement pour le droit suisse avant d’en expliquer les raisons (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.3 et 4A\_18/2023, consid. 5.3).

Il est tout d’abord rappelé que de jurisprudence constante, le dommage en droit de la responsabilité civile extracontractuelle est basé sur la théorie de la différence. Selon cette théorie, le dommage est la diminution involontaire du patrimoine net, correspondant à la différence entre l’état actuel du patrimoine et l’état hypothétique qu’il aurait sans le fait dommageable. Le dommage peut consister en une augmentation du passif, une diminution de l’actif ou un manque à gagner<sup>10</sup>. Il s’agit donc d’une notion de dommage purement économique, axée sur la fortune nette. Les atteintes qui ne concernent pas le patrimoine ne sont pas des dommages relevant du droit de la responsabilité civile extracontractuelle<sup>11</sup>. Ainsi, une perte ou une restriction dans l’utilisation ne constitue pas en soi un dommage réparable<sup>12</sup>. La réparation d’un dommage normatif – non lié à une diminution du patrimoine – n’est accordée que dans deux cas de figure, à savoir le dommage ménager (*Haushaltschaden*) et le dommage de prise en charge (*Pflegeschieden*). Ce n’est que dans ces cas que des dommages-intérêts peuvent être versés, même s’il n’y a pas d’atteinte au patrimoine. Il est rappelé que le Tribunal fédéral a expressément refusé la réparation d’autres postes de dommages normatifs (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.3.1 et 4A\_18/2023, consid. 5.3.1)<sup>13</sup>.

En l’espèce, le Tribunal fédéral constate que les recourants n’ont pas démontré que le comportement du constructeur leur aurait causé un dommage. Ils n’ont pas fait valoir que la valeur vénale de leur véhicule respectif aurait été plus élevée sans la manipulation du logiciel, respectivement qu’ils auraient pu obtenir un prix de revente plus élevé sans celle-ci. Ils n’ont en outre pas invoqué une moins-value mercantile au sens de la jurisprudence<sup>14</sup>, des frais de réparation et d’équipement ultérieur ou d’autres frais consécutifs tels qu’une consommation accrue de carburant. En d’autres termes, le Tribunal fédéral constate que le logiciel litigieux n’a entraîné aucune augmentation des coûts pour les recourants et donc aucune diminution de leur patrimoine (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.3.2 et 4A\_18/2023, consid. 5.3.2).

Le Tribunal fédéral poursuit son analyse en opérant une distinction par rapport à la notion de dommage retenue par la Cour fédérale de justice allemande. Selon cette dernière, la conclusion involontaire d’un contrat constitue un préjudice indemnifiable en vertu du droit de la responsabilité civile extracontractuelle<sup>15</sup>. Or, une telle conception est étrangère au droit

---

<sup>8</sup> KOLLER ALFRED, *Grundzüge der Haftung für reinen Vermögensschaden*, PJA 2020, p. 1393 s. et RUSCH/SCHWIZER, *Entscheidbesprechung, Verurteilung von Volkswagen als Herstellerin zur Rücknahme eines abgasmanipulierten Fahrzeugs*, AJP 2020, p. 1205 ss.

<sup>9</sup> ATAMER/GERBER, *Ethische Produktionsprozesse als Merkmal der Mangelfreiheit der Kaufsache ?*, PJA 2022, p. 1174 ; HONSELL HEINRICH, *Schweizerisches Obligationenrecht, Besonderer Teil*, 10<sup>e</sup> éd., Zurich 2017, p. 94.

<sup>10</sup> ATF 148 III 11, consid. 3.2.3 ; 145 III 225, consid. 4.1.1 ; 133 III 462, consid. 4.4.2 ; 132 III 359, consid. 4 ; 129 III 18, consid. 2.4 ; 127 III 403, consid. 4a ; 90 II 417, consid. 3 ; 87 II 290, consid. 4a ; 64 II 137, consid. 3c.

<sup>11</sup> ATF 115 II 474, consid. 3a.

<sup>12</sup> ATF 132 III 379, consid. 3.3.2 ; 126 III 388, consid. 11a ; arrêts du TF 4A\_91/2014 du 11 juillet 2014, consid. 6.3.2 ; 4A\_282/2009 du 15 décembre 2009, consid. 3.

<sup>13</sup> ATF 132 III 379, consid. 3.3.2.

<sup>14</sup> cf. ATF 145 III 225, consid. 4.2.2.

<sup>15</sup> Urteil des deutschen Bundesgerichtshofs vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19), n°56 à 64.

suisse, selon le Tribunal fédéral. En effet, la conclusion involontaire d'un contrat de vente de véhicule ne constitue pas en tant que telle un dommage indemnisable au sens du droit de la responsabilité civile extracontractuelle puisqu'elle n'est pas liée à des pertes économiques concrètes. Le Tribunal fédéral arrive au constat que les recourants demandent une « réparation du tort moral déguisée pour défaut matériel »<sup>16</sup> qui ne peut être accordée en vertu des art. 41 et 55 CO<sup>17</sup> (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.3.3 et 4A\_18/2023, consid. 5.3.3).

Les Juges fédéraux concluent que les recourants n'ont pas fait valoir de dommage au sens de la responsabilité civile extracontractuelle. Il en découle que ni la restitution en nature, ni le remboursement des « *overcharges* » (différence entre le prix effectif et le prix hypothétique) réclamés ne trouvent de fondement dans les art. 41 ou 55 CO, conduisant au rejet des deux recours (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.4 et 4A\_18/2023, consid. 5.4).

### III. Analyse

Les deux arrêts résumés ci-dessus mettent en évidence l'importance en Suisse de la théorie de la différence dans l'analyse de la condition du dommage en responsabilité civile extracontractuelle.

Cette théorie est toutefois critiquée en doctrine puisqu'elle n'est en définitive pas une notion strictement arithmétique, mais le reflet d'un jugement de valeur normatif<sup>18</sup>. En d'autres termes, c'est la loi, ou plutôt les tribunaux, qui déterminent, sur la base d'une analyse des réalités contemporaines, quels types de dommages notre système juridique souhaite indemniser et lesquels il opte de ne pas réparer<sup>19</sup>.

Cette critique est pertinente lorsqu'on compare la conclusion du Tribunal fédéral dans les deux affaires analysées avec celle des décisions de la Cour fédérale de justice allemande et de la Cour de justice de l'Union européenne.

Le Tribunal fédéral aurait pu aboutir à un résultat identique en reconnaissant un nouveau dommage normatif. Une telle issue aurait été la suite d'une réflexion entamée en 1995, lorsque les Juges fédéraux ont consacré pour la première fois la théorie du dommage normatif. Cette année-là, l'ATF 127 III 403 reconnaissait le dommage ménager comme un dommage indemnisable, même en l'absence d'une diminution patrimoniale. Faute de pouvoir appliquer la théorie de la différence dans l'évaluation du dommage, le juge procède alors à une évaluation abstraite de celui-ci<sup>20</sup>.

Ainsi, s'il convient de s'accorder avec l'appréciation du Tribunal fédéral selon laquelle la réparation du tort moral déguisée pour défaut matériel ne peut être accordée en vertu de la

---

<sup>16</sup> Traduction libre de l'auteur de « *verkappte Genugtuung für Sachmangel* ».

<sup>17</sup> BREHM ROLAND, *Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen : Art. 41-61 OR*, 5<sup>e</sup> éd., Berne 2021, n. 83 ad art. 41 CO.

<sup>18</sup> FELLMANN/KOTTMANN, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, vol. 1, Berne 2012, N 115 ss ; MÜLLER/SINGER, *Le préjudice réparable : une notion sans contours ?*, in : Dupont/Müller (édit.), *L'évaluation du préjudice corporel*, Bâle/Neuchâtel 2021, p. 1 ss, N 30 ; WERRO FRANZ, *La responsabilité civile*, 3<sup>e</sup> éd., Berne 2017, N 56.

<sup>19</sup> MÜLLER CHRISTOPH, *La responsabilité civile extracontractuelle*, Bâle 2013, N 83 ; Müller/SINGER, *Le préjudice réparable : une notion sans contours ?*, in : Dupont/Müller (édit.), *L'évaluation du préjudice corporel*, Bâle/Neuchâtel 2021, p. 1 ss, N 30.

<sup>20</sup> ATF 127 III 403, consid. 4a ; voir également ATF 131 III 360, consid. 8.2.1 et ATF 134 III 534, consid. 3.2.3.1.



théorie de la différence (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.3.3 et 4A\_18/2023, consid. 5.3.3)<sup>21</sup>, il aurait été cohérent que les Juges fédéraux se questionnent sur la reconnaissance d'un nouveau dommage normatif dans la situation où un acheteur se voit confronter, des années après l'acquisition d'une voiture, au fait d'être co-responsable d'une pollution qu'il n'a pas souhaitée (et qu'il a peut-être justement voulu éviter lors du choix du véhicule en question).

Le Tribunal fédéral n'explique pas clairement la raison l'empêchant de reconnaître un nouveau dommage normatif dans le cas d'espèce. Au contraire, il fait laconiquement le renvoi à l'ATF 132 III 379 pour exclure d'emblée la possibilité d'étendre la liste des dommages normatifs, sans toutefois préciser les motifs de l'exclusion (arrêts 4A\_17/2023, consid. 7.3.1 et 4A\_18/2023, consid. 5.3.1). Or, à la lecture de cet ATF, portant sur une question de droit de la propriété intellectuelle, le Tribunal fédéral n'indique nulle part qu'il ne pourra pas reconnaître un nouveau dommage normatif à l'avenir<sup>22</sup>.

Cela étant dit, de nombreux auteurs de doctrine s'accordent à dire que le dommage normatif est une coquille vide<sup>23</sup>. Il n'y aurait ainsi pas lieu de distinguer le dommage fondé sur la théorie de la différence du dommage normatif puisque la définition même du dommage, absente dans la loi, relève d'une activité de nature normative par essence.

En l'absence d'une définition légale, il revient donc au tribunal de délimiter la notion du dommage selon les règles du droit et de l'équité (art. 4 CC et art. 1 al. 2 CC)<sup>24</sup>. Le dommage normatif désigne en définitive un concept aux contours flous servant à regrouper toutes les exceptions à la théorie de la différence<sup>25</sup>. Que l'on choisisse d'appliquer la théorie de la différence ou non, cette activité est inévitablement de nature normative<sup>26</sup>.

Ces considérations nous amènent au constat que la notion du dommage, et plus spécifiquement la notion du patrimoine, est en constante évolution<sup>27</sup>. Par conséquent, un changement dans la perception que la société a d'un problème donné devrait amener le tribunal à adapter la notion du dommage.

Confronté au scandale du « dieseltgate », dont la problématique écologique soulevée est indéniable, il apparaît que la Cour fédérale de justice allemande et la Cour de justice de l'Union

---

<sup>21</sup> BREHM ROLAND, *Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen : Art. 41-61 OR*, 5<sup>e</sup> éd., Berne 2021, N 83 ad art. 41 CO.

<sup>22</sup> ATF 132 III 379, consid. 3.3.2.

<sup>23</sup> FELLMANN/KOTTMANN, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, vol. 1, Berne 2012, N 115 ; GAUSCH/SCHLUEP/SCHMID, *Schweizerisches Obligationenrecht – Allgemeiner Teil*, 11<sup>e</sup> éd., Zurich/Bâle/Genève 2020, N 2851a ss ; MÜLLER CHRISTOPH, *La responsabilité civile extracontractuelle*, Bâle 2013, N 88 ; MÜLLER/SINGER, *Le préjudice réparable : une notion sans contours ?*, in : Dupont/Müller (édit.), *L'évaluation du préjudice corporel*, Bâle/Neuchâtel 2021, p. 1 ss, N 29.

<sup>24</sup> MÜLLER/SINGER, *Le préjudice réparable : une notion sans contours ?*, in : Dupont/Müller (édit.), *L'évaluation du préjudice corporel*, Bâle/Neuchâtel 2021, p. 1 ss, N 32.

<sup>25</sup> CHAPPUIS BENOÎT, *Le moment du dommage : analyse du rôle du temps dans la détermination et la réparation du dommage*, thèse, Zurich/Bâle/Genève 2007, N 107.

<sup>26</sup> MÜLLER/SINGER, *Le préjudice réparable : une notion sans contours ?*, in : Dupont/Müller (édit.), *L'évaluation du préjudice corporel*, Bâle/Neuchâtel 2021, p. 1 ss, N 32.

<sup>27</sup> CHAPPUIS BENOÎT, *Le moment du dommage : analyse du rôle du temps dans la détermination et la réparation du dommage*, thèse, Zurich/Bâle/Genève 2007, N 83.

européenne ont fait preuve d'une activité normative afin d'adapter leur définition du dommage à une réalité sociale.

En Suisse, il semblerait que le Tribunal fédéral n'est pas enclin à en faire autant, par peur peut-être de remplir une coquille vide ou de consacrer la théorie inconsistante du dommage normatif.