



TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL
AUDIENCE PUBLIQUE DU 17 JUIN 2014

Le Tribunal d'Appel National prononce le jugement suivant, en cause de :

BELGIAN VW CLUB – TEAM ALLURE,
titulaire de la licence n°184496

ENTENDU : - Me Gérard MARTIN, en sa qualité de rapporteur judiciaire;
 - M. Jean-François OLIVIER, en sa qualité de représentant du
 TEAM ALLURE, BELGIAN VW CLUB.

Vu les pièces soumises au Tribunal, les réquisitions orales prises par le rapporteur et les explications de M. OLIVIER, la procédure étant poursuivie en langue française.

Le Tribunal a aussi entendu les explications des commissaires techniques, MM. Alain MARQUET et Jean-Pierre DE BACKER, avec lesquels M. OLIVIER a pu argumenter.

Les débats ayant été clos après que plus aucune personne concernée n'ait sollicité la parole, et après délibéré, le Tribunal d'Appel National prononce contradictoirement le jugement suivant :

1. OBJET DE L'APPEL :

L'appel est dirigé contre la décision n°1 des commissaires sportifs, prise lors de l'épreuve du Trophée de Bourgogne de la série VW FUN CUP, courue sur le circuit de Dijon-Prenois le 11/05/2014.

Cette décision a prononcé l'exclusion de la voiture n°274 de la course 2, pour non-conformité technique, sur rapport écrit des commissaires techniques, en application de l'art. 17.B du règlement sportif de la VW FUN CUP 2014.

2. RECEVABILITE DE L'APPEL :

La décision des commissaires sportifs a été notifiée au représentant du concurrent le 11/05/2014 à 11h15.

L'intention d'appel du concurrent a été signée et remise aux commissaires sportifs dans la minute.

Le droit de recours de 2.000 € a été correctement payé.

Aucun appel *stricto sensu* n'a été introduit par le concurrent, qui aurait pu le faire dans les deux jours ouvrables suivant son intention d'appel (art. 19.g de la Procédure Judiciaire). Un appel motivé n'est cependant pas prévu à peine de nullité (l'appelant s'exposant néanmoins à ce que le Tribunal d'Appel National ne soit pas tenu de répondre à tous les arguments développés verbalement devant lui).

Aux termes des réglementations applicables, l'appel est donc recevable.

3. LES FAITS :

Selon le rapport de la Commission technique, il a été constaté lors du contrôle technique final après la course (ayant porté sur divers véhicules et divers points de contrôle systématique arrêtés par les commissaires sportifs) que la garde au sol minimale de la voiture n°274 était de 149 mm.

Il n'est pas contesté que l'art. 17.B du règlement sportif de la VW FUN CUP 2014 impose que « *pendant toute la durée de l'épreuve, la garde au sol minimale du châssis, mesurée à hauteur de l'axe des roues AV et AR, sera à tout moment de 155 mm* » (souligné dans le règlement).

Il n'est pas non plus contesté que ce contrôle technique a été effectué sur la dalle parfaitement plane habituellement utilisée pour ce genre de contrôle (NB : dalle utilisable avant les courses par les concurrents qui désireraient procéder à leurs propres mesures, pour s'assurer de la conformité technique de leurs véhicules).

4. DISCUSSION :

M. OLIVIER expose diverses causes pour lesquelles la voiture n°274 a pu avoir une garde au sol insuffisante, invoquant en substance que cette garde au sol évolue en fonction notamment de :

- la pression des pneus : la différence de pression à chaud ou à froid pouvant générer selon lui une différence de l'ordre de 2,4 à 2,8 millimètres dans la garde au sol ;
- l'enlèvement du capot : soulageant selon lui le poids et donc la garde au sol ;
- l'absence de conducteur à bord ;
- la plus ou moins grande quantité de carburant à divers moments de la course : la différence entre un réservoir plein et un réservoir ne contenant plus que 5 à 7 litres de carburant étant aussi de l'ordre de 2,5 millimètres dans la garde au sol.

M. OLIVIER ne conteste cependant pas que les mesures enregistrées par les commissaires techniques ont été prises correctement, ceux-ci précisant qu'ils ont procédé à plusieurs mesures après avoir constaté que leur jauge standard

(de 154 mm) ne passait manifestement pas sous le châssis à hauteur de l'axe des roues.

Selon M.OLIVIER, la mesure prise sur un des trains aurait donné 149 mm, pour 153 mm à l'autre (soit, dans les deux cas, moins de 155 mm...).

Il est de réglementation et de pratique constantes en compétition automobile que les règles de conformité techniques sont toujours de stricte interprétation (pour assurer l'égalité des chances entre les concurrents, mais aussi voire surtout parce que les normes techniques peuvent avoir une incidence directe sur la sécurité).

Pour mémoire, l'art. 14 de la Procédure Judiciaire (« conformité technique ») dispose :

La charge de la preuve de la conformité technique d'un véhicule, d'une pièce ou d'une matière repose sur le concurrent. En cas de doute, le véhicule, la pièce ou la matière sera réputé non conforme.

*Il est irrelevant que la non-conformité soit intentionnelle ou pas, que la pièce ou le véhicule non conforme fournisse ou non un avantage de performance, ou que la non-conformité n'ait pas été constatée lors d'un contrôle antérieur.
(...)*

La conformité technique peut être vérifiée (ou revérifiée), d'office ou suite à réclamation, à tout moment avant, pendant ou après une compétition, aussi longtemps que le véhicule n'a pas été autorisé à quitter le parc fermé.

Il est donc irrelevant de rechercher pourquoi la garde au sol du véhicule en question aurait été insuffisante, s'agissant d'un constat objectif dont les causes sont indifférentes.

Le Tribunal souligne de plus que, lorsqu'un règlement précise (pour autant que de besoin) qu'une norme technique doit être respectée « *pendant toute la durée de l'épreuve* », cela implique que cette norme doit être respectée dans toutes les configurations possibles aux divers stades d'une épreuve (pneus chauds ou froids, réservoir plein ou vide, capot enlevé ou non ⁽¹⁾, pilote à bord ou pas ⁽²⁾, etc.), jusqu'à la sortie du parc fermé.

L'appel n'est donc pas fondé.

(1) Le Tribunal relevant surabondamment que cette circonstance – de nature à augmenter la garde au sol - peut difficilement se concevoir en course, sous peine de soulever un autre débat sur la conformité technique du véhicule

(2) Même remarque que ci-dessus !

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal d'Appel National, statuant contradictoirement et en dernier ressort,

- Déclare l'appel recevable mais non fondé ;
- Dit que le droit de recours restera acquis au RACB SPORT ;
- Condamne la partie appelante aux dépens de l'instance, soit 600 €.

Ainsi jugé à l'audience publique du 17 juin 2014, où siégeaient

Jean-Pierre MIGEAL
Président

Philippe NORMAND
Juge

André VANSTEYVOORT
Juge