



TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL

AUDIENCE DU 23 MAI 2011

Le Tribunal d'Appel National du RACB Sport rend le jugement suivant en cause de :

L'A.S.B.L. CAMPUS FRANCORCHAMPS,

dont le siège est établi à B-4970 Francorchamps, Route du Circuit, 60

Appelante

Ayant pour conseils Maîtres J.-D. FRANCHIMONT et H. GERMAIN, avocats
à B-4000 Liège, Rue Beeckman, 25

En présence de Maître **Gérard MARTIN** en sa qualité de **Rapporteur Judiciaire** du
RACB Sport.

Lors de l'audience publique du 23 mai 2011, le Tribunal d'Appel a entendu:

- Maître Gérard MARTIN en son avis;
- Monsieur Xavier SCHENE, responsable technique du RACB Sport;
- Monsieur Alain MARQUET, commissaire technique du RACB Sport;
- Monsieur Alain GRUSLET, représentant de Michelin BELUX S.A.;
- Monsieur Christian LAHAYE, représentant de Speedworld S.A.;
- Monsieur Thomas NERI, Team Manager Greenspeed N Technology;
- Monsieur Alain CORDA, Strategy Manager Greenspeed N Technology;
- Monsieur Fabien VALDENNAIRE, représentant de Solution F.

Après que les témoins ont été entendus et que l'appelante a pu s'exprimer et déposer ses pièces de procédure, les débats ont été clos et la cause mise en délibéré;

1. RECEVABILITÉ DE L'APPEL

L'appel est recevable pour avoir été introduit dans les formes et délais réglementaires.

2. OBJET DE L'APPEL

L'appel du concurrent CAMPUS FRANCORCHAMPS, ci-après « le concurrent », a pour objet l'annulation de la Décision N°1 du Collège des Commissaires Sportifs rendue le 30 avril 2011 lors du meeting «Trophée de Bourgogne» dans la série BTCS 2011.

3. DECISION A QUO

Par sa Décision N°1 du 30 avril 2011, le Collège des Commissaires Sportifs statuant en premier ressort a, en substance, autorisé le concurrent à utiliser pour les essais qualificatifs du 30 avril 2011 la configuration autorisée en 2010 en BTCS - S1, mais ont exigé le respect des dimensions prévues à l'Article 12.2 du Règlement Technique BTCS 2011 pour pouvoir prendre part à la course.

Il convient de rappeler que:

- par sa Décision N°2, le même Collège des Commissaires Sportifs a décidé de conférer un effet suspensif à l'appel de sa Décision N°1;
- dès lors que le concurrent a pu prendre part aux deux courses du meeting en question, le Collège des Commissaires Sportifs a décidé de suspendre les classements de ces deux courses dans l'attente de la décision du Tribunal de céans.

4. PRINCIPAUX FAITS DE LA CAUSE

Les faits de la cause tels qu'ils ont été exposés par le concurrent dans ses conclusions n'ont fait l'objet d'aucune contestation lors de l'audience du 23 mai 2011 et se présentent, en synthèse, comme suit:

Le Règlement Technique du BTCS 2010, établi avec une stabilité de 3 ans à dater du 01/01/2010 (Article 2.6 du Règlement Technique 2010), prévoit ceci en ce qui concerne les dimensions des roues et pneus:

"Diamètre maximum de la roue complète : 650 mm

Diamètre maximum de la roue : 18"

Largeur maximum de la jante entre les talons : avant = 10", arrière = 12" " (pièce H 1).

Le véhicule, Volvo S60, est construit conformément au Règlement Technique BTCS 2010 et est homologué par le RACB Sport en 2010. Ce véhicule possède des jantes de 10" à l'avant et de 12" à l'arrière. Les dimensions des pneus utilisés sont les suivantes: à l'avant: 27/65R18 et à l'arrière: 30/65R18.

Le 28/2/2011, le Règlement Technique du BTCS 2011 est approuvé par le RACB Sport.

Tout en maintenant à l'Article 2.6 que le règlement a une stabilité de 3 ans à dater du 01/01/2010, le Règlement Technique BTCS est modifié, notamment à l'Article 12.2 qui est libellé comme suit dans le Règlement Technique 2011:

"Dimensions et spécifications des pneus

Diamètre maximum de la roue complète: 650 mm

Diamètre maximum de la roue: 18"

Largeur maximum de la jante entre les talons: avant = 10"; arrière = 12".

En S1, les pneus utilisés devront avoir les dimensions suivantes: avant = 24/64R18; arrière = 27/65R18.

En S2, les pneus utilisés devront avoir les dimensions suivantes: avant = 21/65R18; arrière = 24/65R18".

L'Article 23 du Règlement Sportif BTCS 2011 prévoit ceci en ce qui concerne les pneus:

"Un manufacturier de pneus unique, choisi après une procédure d'appel d'offres, fournira les types de pneumatiques (pneus slicks et pneus pluie) devant être utilisés par chaque pilote. Le manufacturier de pneus fournira tous les pneus slicks avec un marquage à code barre (type 39 ou 128, composé de 8 digits) appliqué sur un flanc des pneus lors de la vulcanisation.

Le dépôt des pneus homologués (autorisés) au parc d'assistance sera effectué par le manufacturier de pneus. Le manufacturier de pneus présentera deux spécifications de pneus de type "slicks" et une seule spécification de pneus de type "pluie".

La marque retenue par l'appel d'offres pour 2011 est 'Michelin'. "

Le 3 mars 2011, suite à la publication du Règlement Technique BTCS 2011, le concurrent, titulaire de la licence concurrent 2011 pour le véhicule Volvo S60, tente de faire monter des pneus conformes en dimensions au règlement 2011, avec gomme 2010, sur ses jantes de 10" et 12". Cette opération s'avère extrêmement difficile, voire impossible. La pression nécessaire au montage avoisine les 9 bars. Renseignements pris

auprès de Michelin Compétition en France, il s'avère en réalité que cette opération sort des recommandations du fabricant Michelin en terme de pression de montage.

En date du 4 mars 2011, Monsieur Fernand Néri fait part de ce problème dans un mail adressé à Monsieur Xavier Schène du RACB Sport ainsi qu'à Monsieur Christian Lahaye, de Speedworld Promotion, organisateur-promoteur du BTCS. Monsieur Néri demande, dans ces conditions, de bien vouloir revoir le règlement sur ce point.

Par mail du 7 mars 2011, Monsieur Schène répond à Monsieur Fernand Néri:

"Avant d'intégrer cette modification de règlement, suite à la réunion préparatoire de la saison 2011 (17/12/2010), j'ai contacté le constructeur de la voiture (Solution F) et Michelin, pour avoir leur avis.

Les conclusions étaient que, même si nous étions hors recommandation de Michelin, le montage est possible sans augmentation de la pression de montage et que l'exploitation était un peu plus délicate. Il faut aussi savoir que certaines GT3, pesant 1,3 fois le poids d'une S1, utilisent la même combinaison.

Je suis disponible pour en discuter demain et je peux passer par vos ateliers."

En date du 24 mars 2011, Monsieur Schène transmet à Monsieur Fernand Néri *"le retour officiel de Michelin, confirmant la possibilité d'utiliser le pneu sur les jantes 12" en BTCS"*. Il s'agit d'un mail de Monsieur Alain Gruslet de la société Michelin Belux SA, qui indique en date du 23/3/2011:

"Notre réponse est positive: le 27/65-18 peut se monter sur une jante de 12".

Deux remarques cependant :

- *Comme déjà signalé précédemment, le 27/65-18 ne travaillera pas dans les conditions optimum sur une jante de 12". Le comportement de la voiture peut être modifié et on peut voir apparaître une usure anormale du pneu.*
- *Le gonflage du pneu peut être rendu plus difficile".*

Le 31 mars 2011 se déroule la journée de tests officiels pour la première compétition à Zolder. Le véhicule Volvo S60 est équipé des mêmes dimensions de pneumatiques qu'en 2010. Le concurrent réclame au RACB Sport et à Speedworld SA, lors de la réunion du 31 mars 2011 et suite à cette journée de tests officiels, un écrit du manufacturier Michelin, l'assurant de la sécurité totale de cette combinaison jante / pneu.

Le 5 avril 2011, soit 3 jours avant le premier meeting à Zolder, Monsieur Schène transfère à Monsieur Néri la réponse officielle du département compétition Michelin de Clermont-Ferrand.

Cette réponse est libellée comme suit:

"Même si les jantes qui permettent d'obtenir les meilleures performances en longévité pour le 27/65-18 sont des jantes allant de 10.5" à 11.5", nous confirmons par la présente que nous autorisons que les silhouettes Volvo en BTCS roulent à l'arrière avec des 27/65-18 montés sur jantes de 12".

Bien entendu, les pressions utilisées devront impérativement respecter les préconisations décrites dans le document ci-joint (pages 18 et 19) et le contre-carrossage devra limiter autant que possible".

Le 7 avril 2011, le concurrent arrive à Zolder pour le premier meeting et dépose l'ensemble de ses jantes chez Michelin Compétition afin qu'il les équipe des pneus aux nouvelles dimensions. Après de nombreuses tentatives, Michelin ne parvient pas à monter les pneus arrière sur les jantes du véhicule Volvo S60. C'est ainsi que Monsieur Alain Gruslet confirmera dans son mail du 7/4/2011:

"Je vous confirme que, ce jeudi 7 avril, nous avons monté un pneu 27/65-18 sur une roue 12x18" de la Volvo N°6 du BTCS. Malgré plusieurs tentatives et en utilisant un anneau de gonflage et / ou un canon à air, nous ne sommes malheureusement pas arrivés à gonfler le pneu. Pour rappel, la Volvo utilisait en 2010 les pneus suivants:

- *à l'avant: 27/65-18 sur jantes de 10x18"*
- *à l'arrière: 30/65-18 sur jantes de 12x18"*

Pour 2011, le Règlement Technique du BTCS prévoit que toutes les silhouettes S1 doivent utiliser les dimensions suivantes:

- *à l'avant: 24/64-18*
- *à l'arrière: 27/65-18*

Malheureusement, comme vous avez pu vous-même le constater, le pneu est trop étroit pour la jante et il n'a pas été possible de le gonfler."

Le 7 avril 2011, le concurrent sollicite de pouvoir rouler avec des pneumatiques aux mêmes dimensions qu'en 2010, soit à l'avant: 27/65R18 et à l'arrière: 30/65R18.

Le 8 avril 2011, les Commissaires Sportifs autorisent l'utilisation pour le meeting de Zolder de la configuration autorisée en 2010 en BTCS - S1.

Le 10 avril 2011, soit le dernier jour du meeting de Zolder, le concurrent sollicite une réunion avec le promoteur et le RACB Sport afin de régler le problème avant le prochain meeting à Dijon le 28 avril 2011. Le promoteur lui fait la promesse qu'il sera contacté le mardi 12 avril 2011 par le RACB Sport afin de trouver une solution technique.

Le 15 avril 2011, le concurrent prend contact téléphoniquement avec Monsieur Schène, responsable technique du RACB Sport, pour savoir ce qu'il en est. Celui-ci répond qu'il cherche des jantes dans d'autres teams, qui pourront être montées sur la Volvo S60.

Le 21 avril 2011, le concurrent apprend qu'un type de jantes aurait été trouvé mais que ces jantes devraient subir des modifications afin d'être montées sur le véhicule Volvo S60. Les plans des jantes doivent être envoyés à Solution F, constructeur du véhicule, afin que leur bureau d'études valide ou invalide la possibilité de modification.

Le samedi 23 avril 2011, seule une partie des plans a été envoyée et ne permet donc pas la validation. D'autre part, le concurrent ne sait toujours pas qui possède ce type de jantes, combien il en possède, si elles sont disponibles et dans quel état elles sont.

Par mail du 24 avril 2011, Monsieur Thomas Néri s'inquiète de cette situation.

Le 27 avril 2011, la veille du départ pour le meeting de Dijon, le concurrent a encore fait des essais pour monter une jante Mégane sur la Volvo (voir mail de Monsieur Fernand Néri du 27 avril 2011 à Messieurs Schêne et Lahaye). Des échanges de mails s'en sont suivis entre les intéressés.

Finalement, aucune jante n'était disponible pour monter sur le véhicule Volvo S60 et le concurrent fait le choix de participer au meeting de Dijon avec les jantes de son véhicule de 2010.

Le 29 avril 2011, le concurrent a sollicité de pouvoir rouler avec les mêmes dimensions qu'en 2010, après avoir une nouvelle fois demandé à Michelin de monter les pneus sur ses jantes et avoir encore essayé de monter une jante Mégane sur son véhicule, les deux sans succès.

Le concurrent précise que, sans reconnaissance préjudiciable, il a passé commande de nouvelles jantes plus petites mais que le délai minimum de livraison est de 6 à 8 semaines. En principe, elles devraient donc être à sa disposition pour le prochain meeting du BTCS, soit les 12 heures de Spa les 17, 18 et 19 juin. Le concurrent estime qu'elles seront en nombre insuffisant pour ce type d'épreuve.

5. DECISION

5.1 Quant au fond

Attendu que la question qui doit être tranchée par le Tribunal d'Appel est celle de la conformité technique du véhicule Volvo S60 du concurrent lors de l'épreuve BTCS du meeting «Trophée de Bourgogne 2011»;

Attendu qu'il n'est pas contesté que le véhicule en cause était équipé durant l'épreuve de pneus arrière ne correspondant pas au prescrit de l'Article 12.2 du Règlement Technique 2011 qui énonce: « *En S1, les pneus utilisés devront avoir les dimensions suivantes: avant = 24/64R18 ; arrière = 27/65R18* ».

Attendu que le concurrent fait valoir, à titre principal, que l'Article 12.2 en question est contraire au prescrit de l'Article 2.6 alinéa 3 des Règlements Techniques BTCS 2010 et 2011, cet article étant libellé comme suit dans ces deux règlements:

« *Ce règlement a une stabilité de 3 ans à dater du 01/01/2010, sauf pour des raisons de sécurité ou des raisons de bon fonctionnement de la Série, après approbation de l'autorité sportive nationale (ASN), en accord avec l'organisateur-promoteur.* »

Attendu que cette clause de stabilité a pour objectifs de garantir les investissements financiers des concurrents et de réduire les coûts liés à la participation à la série BTCS;

Que pour atteindre ces objectifs, cette clause de stabilité empêche toute modification de la réglementation technique durant 3 ans, en ce donc compris pour l'année 2011;

Attendu qu'il importe de relever que cette clause de stabilité a été confirmée dans le Règlement Technique 2011, de sorte que la modification du Règlement Technique relative à la dimension des pneumatiques ne pouvait pas intervenir;

Qu'en effet, en imposant une dimension précise pour les pneus, le Règlement Technique 2011 a modifié sensiblement la réglementation technique en vigueur, dès lors qu'en 2010 ces dimensions n'étaient pas spécifiées et étaient donc libres;

Que le concurrent a démontré à suffisance toutes les difficultés techniques auxquelles il devrait faire face s'il devait utiliser la dimension de pneu arrière imposée en 2011, de sorte que l'on doit considérer que la modification de l'Article 12.2 du Règlement Technique est une modification importante;

Qu'il faut ajouter que ni le promoteur ni le RACB Sport ne pouvaient se douter, au moment de l'entrée en vigueur de la modification réglementaire en question, qu'il serait matériellement impossible, avec les moyens mis à la disposition des concurrents par le fournisseur unique de pneumatiques, de monter des pneus de la dimension autorisée sur les jantes utilisées par le concurrent, jantes dont la dimension est également autorisée;

Qu'enfin, les auditions réalisées lors de l'audience du 23 mai 2011 ont mis en évidence qu'aucune *raison de sécurité ou de bon fonctionnement de la série* n'a justifié la modification de l'Article 12.2 du Règlement Technique;

Que l'existence d'une raison de ce type aurait permis de ne pas appliquer la clause de stabilité, quod non en l'espèce;

Attendu qu'en résumé, la clause de stabilité de la réglementation technique doit avoir pour conséquence, selon l'intention certaine des autorités ayant édicté celle-ci, d'aboutir à ce qu'un véhicule présentant une configuration conforme à la réglementation 2010 soit toujours considéré comme conforme à la réglementation 2011, en cas de configuration identique;

Attendu qu'en l'espèce, la configuration du véhicule Volvo S60 du concurrent lors des divers contrôles techniques réalisés lors du meeting «Trophée de Bourgogne 2011» était identique à sa configuration 2010 de sorte que, la modification apportée à l'Article 12.2 du Règlement Technique 2011 ne pouvant avoir juridiquement aucun effet, ce véhicule était parfaitement conforme à la réglementation technique en vigueur;

Attendu que la Décision N°1 du 30 avril 2011 du Collège des Commissaires Sportifs relative à la Série BTCS du meeting «Trophée de Bourgogne» doit dès lors être annulée en toutes ses dispositions, en ce compris son point 1 dans la mesure où le concurrent devait en tout état de cause être autorisé à participer à l'épreuve dans la configuration technique autorisée en 2010;

Attendu qu'il convient également de renvoyer la cause au Collège des Commissaires Sportifs de ce meeting afin qu'il confère un caractère définitif aux classements qu'il a suspendus;

5.2. Quant aux frais et dépens de la procédure

Attendu que conformément à l'Article 21 de la Procédure Judiciaire du RACB Sport, le droit d'appel versé par le concurrent doit lui être restitué dès lors que ce dernier ne succombe sur aucun chef de demande, son appel étant déclaré totalement fondé;

Que, surabondamment, il n'est pas démontré que le concurrent aurait commis une faute qui justifierait qu'une partie des dépens de l'instance lui soit délaissée;

Qu'au contraire, confronté, tout comme le promoteur, le RACB Sport, et Michelin Belgique, à une situation imprévisible (impossibilité de monter un pneu 27/65-18 sur une roue 12x18"), le concurrent a pris des mesures raisonnables pour tenter de régler cette situation, dans un délai réduit et a, dans ce cadre, fait preuve de toute la sportivité requise d'un concurrent normalement honnête, prudent et diligent;

Par ces motifs,

Reçoit l'appel et le déclare fondé.

Annule la Décision N°1 du 30 avril 2011 du Collège des Commissaires Sportifs relative à la Série BTCS du meeting «Trophée de Bourgogne 2011».

Ce fait,

Renvoie la cause au Collège des Commissaires Sportifs de ce meeting afin qu'il confère un caractère définitif aux classements qu'il a suspendus.

Dit que le Droit d'Appel de 2.000 € versé par l'A.S.B.L. CAMPUS FRANCORCHAMPS doit lui être restitué par le RACB Sport.

Ainsi jugé le 30 mai 2011, par

Frédéric FRENAY, Président

André LIEVENS, Juge

Christine MOINY, Juge