

N° 417574

**Racing Kart Caudecoste**

2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> chambres réunies

Séance du 15 octobre 2018

Lecture du 25 octobre 2018

## CONCLUSIONS

**Mme Sophie ROUSSEL, rapporteur public**

Le karting fut inventé par des aviateurs américains dans les années 50 qui utilisèrent des roues de train d'atterrissage d'avion et des moteurs de tondeuses à gazon pour fabriquer leurs véhicules. Après s'être développé en Amérique du Nord, ce sport-loisir fait son apparition en France dans les années 60, où il connaît un engouement rapide et croissant. Plus de 5 millions de français seraient déjà monté dans un kart et l'on compte en France plus de 350 pistes, dont 280 homologuées par la Fédération française du sport automobile.

Celle-ci bénéficie en effet, en application de l'article L. 134-14 du code du sport, d'une délégation du ministre des sports pour réglementer, organiser, diriger et développer sur le territoire français le sport automobile et, depuis l'année 2000, le karting. A ce titre, elle est compétente, en vertu de l'article R. 331-19 du code du sport, pour édicter les règles techniques et de sécurité applicables à l'ensemble des circuits de karting.

La fédération a, le 27 novembre 2017, modifié ces règles afin de rehausser le niveau de sécurité dans lequel se déroule la pratique du karting, notamment amateur ou de loisir, et de tenir compte des évolutions du cadre réglementaire. Un décret n° 2017-1279 du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives et de son arrêté d'application du 24 novembre 2017 relatif aux manifestations sportives comportant des véhicules terrestres à moteur a en effet modifié le champ respectif de l'autorisation et de la déclaration préalable applicable aux événements sportifs motorisés.

Ces nouvelles règles ont suscité les critiques des exploitants de circuits de karting, au nombre desquels la société Racing Kart Caudecoste, qui exploite une base de loisir dans le Lot-et-Garonne, près d'Agen, comprenant deux pistes de karting homologuées. Cette société vous demande l'annulation pour excès de pouvoir de cette nouvelle réglementation, qu'elle juge excessivement contraignante et inadaptée à la pratique occasionnelle du karting de loisir, notamment dans le cadre de séminaires d'entreprise ou de réunions amicales entre particuliers, et qui mettrait en péril sa survie économique.

Le premier groupe de moyens, qui met en cause la procédure d'élaboration de ces règles techniques et de sécurité, ne vous retiendra pas. D'une part, aucune disposition du règlement intérieur de la Fédération française de sport automobile n'imposait la consultation des comités régionaux de karting. D'autre part, cette catégorie de règles ne peut en aucun cas être assimilée à des règles disciplinaires, qui doivent être votées en assemblée générale sur proposition du comité directeur, et ce même si leur méconnaissance pourrait conduire à un

défaut d'homologation et à des sanctions, lesquelles sont d'ailleurs prévues par le code lui-même et non par le corpus de règles contesté. L'invocation de l'article R. 131-3 du code du sport, en vertu duquel les fédérations agréées doivent avoir adopté des statuts garantissant leur fonctionnement démocratique et la transparence de leur gestion, est quant à elle inopérante pour contester les règles techniques et de sécurité édictées sur le fondement de l'article R. 331-19 du code du sport. De même qu'est inopérante la circonstance que la requérante soit régie par la convention collective des parcs de loisir et d'attraction.

Viennent ensuite une série de critiques générales, soulignant le caractère disproportionné de la nouvelle réglementation dans son ensemble et des dommages collatéraux qu'elle induit en termes de renchérissement de la pratique du karting de loisir. Nous vous proposons de les examiner en dernier, après vous être intéressés à chacune des dispositions critiquées.

Deux types de règles sont contestés : les premières s'appliquent aux seuls organisateurs d'événements motorisés et gestionnaires de circuits ; les secondes définissent les obligations de ces organisateurs vis-à-vis des pratiquants. Commençons par la première de ces deux catégories, contre laquelle cinq critiques sont formulées.

Les nouvelles règles techniques et de sécurité imposent tout d'abord à l'organisateur d'une « manifestation » sur circuit permanent homologué qui n'est pas inscrite au calendrier de la fédération de recueillir l'avis du service sécurité et homologation de la fédération. Le Racing Kart Caudecoste conteste cette disposition, qui constitue selon elle une sujétion anormale et une atteinte excessive et non justifiée à la liberté du commerce. Mais ce n'est là que la reprise de l'article R. 331-22-1 du code du sport, créé par le décret du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives. Sa remise en cause, par la voie de l'exception, n'est pas étayée. Vous avez au demeurant déjà jugé, à propos de la précédente réglementation issue d'un décret n° 2006-554 du 16 mai 2006, que les régimes d'autorisation et de déclaration préalables, deux mois avant la date de l'événement, applicables aux concentrations et manifestations organisées sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur constituaient des restrictions limitées à la liberté du commerce et de l'industrie justifiées par la nécessité d'assurer la sécurité des participants de ces événements (CE, 7 mai 2008, *Association collectif pour la défense des loisirs verts*, n° 298836, 301195, aux tables sur un autre point). Nous pensons qu'il en va de même pour la réglementation issue du décret du 9 août 2017.

En deuxième lieu, la société requérante met en cause les définitions des notions de « manifestation », « compétition » et « animation » qui figurent en introduction de la subdivision des règles techniques et de sécurité applicables aux manifestations soumises à déclaration. Ces définitions, plus larges que celles figurant à l'article R. 331-18 du code du sport dans sa rédaction issue du décret du 9 août 2017, auraient pour effet d'étendre le champ d'application des manifestations soumises à déclaration en vertu de l'article R. 331-22 du code du sport.

Sans doute eût-il été plus simple pour les usagers que la fédération se borne, dans les règles techniques et de sécurité qu'elle avait pour mission d'édicter, à reproduire les définitions formalisées à l'article R. 331-18 du code, qui ne comprennent pas explicitement la notion « d'animation », définie dans les règles techniques et de sécurité attaquées comme des « *courses destinées exclusivement aux séminaires (à destination des collaborateurs, clients, d'une entreprise) avec session chronométrée, avec ou sans classement* ». Mais en réalité, cette

notion d'« animation » nous paraît incluse dans la définition des « manifestations » donnée par l'article R. 331-18, qui ne s'applique pas seulement à un événement devant des spectateurs mais également à « *tout événement motorisé qui comporte au moins un classement, un temps imposé ou un chronométrage* ». Contrairement à ce qui est soutenu, la fédération n'a donc nullement étendu le champ d'application des manifestations soumises à déclaration. Elle n'a pas davantage méconnu la définition de la notion de « compétition » donnée à l'article R. 331-18 du code du sport en indiquant qu'une compétition correspond à des « *courses destinées à des particuliers inscrits individuellement, en équipe ou par groupe, comportant un ou des essais libres ou chronométrés, et au moins une course chronométrée avec ou sans classement* », puisque cette définition nous paraît rejoindre le critère de l'épreuve « *dont l'objectif est l'obtention des meilleurs résultats possibles* » qui figure dans le code. La critique sera écartée

Le Racing Kart Caudecoste conteste en troisième lieu l'article I-A3.1, qui prévoit que dans le cadre d'une manifestation avec des karts de type B1 ou B2, le rôle du directeur de course peut être assuré par une personne titulaire du brevet professionnel d'éducation de la jeunesse et des sports mention karting ou du brevet fédéral de karting. La société se plaint de l'incertitude juridique dans laquelle l'ouverture de cette simple faculté la place. Mais il ne s'agit pas là d'un motif de censure, d'autant que cette prescription est parfaitement conforme à l'article L. 212-1 du code du sport, qui impose au personnel animant, encadrant ou enseignant l'activité de karting d'être titulaire d'un diplôme garantissant la compétence de son titulaire en matière de sécurité des pratiquants et des tiers. Le moyen devra donc être écarté. L'obligation de prévoir la présence de commissaires de pistes, exigée par l'article I-A3.2.3 n'est pas non plus excessive, d'autant que le règlement prévoit la possibilité de réduire leur nombre pour les manifestations comportant des karts B1 tels que ceux exploités par la requérante ou B2, voire de les remplacer totalement par des feux de signalisation.

La quatrième critique concerne le paragraphe I-A4, consacré à l'aménagement des circuits. Les prescriptions ne concernent plus seulement les compétitions, comme cela était prévu dans les règles techniques et de sécurité applicables depuis 2007 ; sont désormais également visées les démonstrations. Ces aménagements consistent en un parc de stationnement réservé aux spectateurs, des emplacements et une évacuation réservée aux véhicules de secours et de protection contre l'incendie, une liaison téléphonique avec l'extérieur et des moyens de liaison entre le directeur de course, responsable de l'événement, les postes de commissaires de piste et le responsable médical. Eu égard à la nature d'un événement tel qu'une démonstration, qui a pour but de présenter les capacités de vitesse et de maniabilité d'un véhicule, et aux risques inévitablement encourus par les conducteurs comme pour les spectateurs, cette prescription, qui n'implique pas d'aménagements lourds, n'apparaît pas disproportionnée.

En cinquième lieu, le Racing Kart Caudecoste juge également excessive l'obligation qui lui est faite par les dispositions du paragraphe I. A5.1 de prévoir la présence d'une ambulance, d'un médecin et d'une équipe de secourisme dans le cadre des compétitions de karts de type B1 de plus de 15 chevaux et pour les animations de plus de six heures avec des karts B1 ou B2. Précisons, ainsi que le souligne la défense, que seule l'obligation relative aux compétitions de karts de type B1 est nouvelle, car les anciennes règles techniques et de sécurité de 2007 prévoyaient déjà, pour les animations de plus de six heures avec des karts B1 ou B2, un tel dispositif de médicalisation. Les conclusions, dirigées contre des dispositions confirmatives, sont donc pour partie irrecevables. Pour le reste, en dépit du coût que représente un tel équipement – la société produit le devis d'une société d'ambulance agenaise

évaluant à 600 euros le coût de la mise à disposition d'une ambulance et de son équipage pour une manifestation sportive de six heures et à 100 euros le coût de l'heure supplémentaire – nous estimons que cette obligation n'est pas excessive au regard des enjeux de sécurité particuliers liés soit à l'état d'esprit de compétition, qui pousse les participants à prendre des risques y compris dans le cadre d'une activité de loisir, soit à une pratique sur une période aussi longue que six heures, qui induit nécessairement une baisse de vigilance, *a fortiori* lorsque les participants pratiquent le karting de façon occasionnelle dans un cadre ludique.

Nous pouvons à présent en venir à la seconde catégorie de règles critiquées, qui concerne plus directement les relations entre les gestionnaires de circuits et leurs clients. Nous avons identifié dans la foisonnante requête du Racing Kart Caudecoste quatre critiques.

La première d'entre elles est relative aux équipements de protection des participants. Les nouvelles règles imposent une combinaison homologuée pour les karts de catégorie B1 de plus de 15 chevaux<sup>1</sup> et une combinaison pour les compétitions avec des karts de catégorie B2<sup>2</sup>. La société fait valoir que cette nouvelle exigence est disproportionnée et qu'elle a pour effet de diminuer le rendement de l'activité, en imposant entre chaque session d'une vingtaine de minutes par client, une longue étape d'habillage et de déshabillage. Là encore, seule l'obligation en tant qu'elle concerne les compétitions avec des karts B2 est nouvelle. Nous avons en tout état de cause du mal à suivre l'argumentation de la requérante, tant il apparaît évident qu'une combinaison protège le conducteur des risques de chocs et d'abrasion, risques qui sont réels, même dans le cadre d'une pratique ludique. Vous écarterez donc ce moyen.

La deuxième critique concerne la formation que doivent recevoir les participants. Les nouvelles règles prévoient un « *briefing* », qui peut être collectif, ainsi qu'un « *entretien personnel obligatoire* » avant toute session de location, afin d'évaluer le niveau du participant dans la pratique du karting et de s'assurer que l'équipement et sa tenue sont adaptée à celle-ci. Cet entretien personnel, dont le règlement prévoit qu'il peut se faire pendant le briefing, ne serait pas justifié et serait impossible à réaliser sans perturber gravement la rotation des sessions de karting. Il nous semble en réalité que cette nouvelle contrainte, commandée par le bon sens, peut être satisfaite très facilement, tant l'objet de cet entretien individuel est limité. Les informations recueillies pourront en outre permettre à l'organisateur de calibrer le niveau de détail du briefing, en fonction de l'expérience des participants.

Le même argumentaire est présenté pour contester l'obligation faite par le même article d'enseigner « *des rudiments du pilotage en karting* » pour chaque participant non titulaire du permis de conduire ainsi que pour tout novice dans cette discipline sportive. Contrairement à ce qui est soutenu, cette exigence n'impose nullement à la société de dispenser des cours théoriques sur la pratique du karting en tant que discipline sportive. Il ne fait aucun doute que cet enseignement est nécessaire pour assurer la sécurité des participants comme du public et qu'il n'implique nullement la dispense d'un cours théorique mais seulement, ainsi que le souligne la fédération en défense, l'enseignement des règles essentielles relatives au fonctionnement du système de direction, de freinage, d'accélération et les difficultés particulières propres au type de kart utilisé. Que cette formation doive être dispensée par une personne titulaire du brevet professionnel d'éducation de la jeunesse et des sports mention karting, du brevet professionnel d'éducation de la jeunesse et des sports ou du brevet fédéral de karting ne nous paraît pas non plus excessif. Il appartiendra au Racing Kart Caudecoste de

---

<sup>1</sup> La puissance des karts de catégorie B1 est limitée à 28 chevaux.

<sup>2</sup> Dont la puissance est inférieure ou égale à 9 chevaux.

proposer à ses employés, ou au moins à l'un d'entre d'eux, de se former. Cette troisième critique nous paraît devoir être écartée.

Reste une dernière critique, qui cette fois-ci nous a arrêtée. L'article I-4 des nouvelles règles techniques et de sécurité impose à toute personne participant à une manifestation qui n'est pas licenciée de présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport automobile. Il est certain que la sécurité de la pratique du karting, qui est un sport de vitesse, dépend pour partie des aptitudes physiques des pratiquants. L'article L. 231-2-3 du code du sport subordonne d'ailleurs, pour les disciplines énumérées par l'article D. 231-1-5, la délivrance ou le renouvellement de la licence ainsi que la participation à des compétitions à la production d'un certificat médical de moins d'un an établissant l'absence de toute contre-indication à la pratique de la discipline concernée. Afin de minimiser les risques, et sans doute se couvrir en cas d'incident, la fédération a délibérément choisi d'étendre l'obligation fixée par les dispositions législatives du code du sport à toutes les manifestations, c'est-à-dire à tout événement motorisé qui comporte au moins un classement, un temps imposé ou un chronométrage, même sur une distance réduite.

Outre le fait que cette exigence nous paraît excessive et inadaptée à la pratique occasionnelle et ludique du karting et que la fédération n'apporte aucune précision sur l'importance du risque qu'elle invoque pour justifier cette disposition, nous avons les plus grands doutes sur la compétence de la fédération pour édicter, au titre des règles de techniques et de sécurité, une telle prescription. En vertu de l'article R. 331-19 du code du sport, les fédérations délégataires édictent « *les règles techniques et de sécurité applicables aux événements et aux sites de pratique* » sportive. A la différence des autres règles que nous avons examinées, le destinataire de l'article I-4 n'est pas le gestionnaire du circuit ou l'organisateur d'événements mais directement le pratiquant. La règle édictée excède donc le champ de l'habilitation donnée à la fédération française du sport automobile par l'article R. 331-19 et vous ne pourrez faire autrement qu'annuler pour ce motif l'article I. 4, en tant qu'il s'applique aux manifestations qui ne sont pas des compétitions.

Avant d'en terminer avec l'examen de cette requête, vous devrez répondre aux moyens de portée plus générale que nous évoquions tout à l'heure. En raison de leur caractère excessif et du surcoût qu'elles induisent, les nouvelles règles techniques et de sécurité méconnaîtraient :

- l'article L. 100-2 du code du sport, selon lequel « *les fédérations sportives contribuent à la promotion et au développement des activités physiques et sportives* »
- l'article L. 131-7 du même code, qui dispose qu'« *afin de favoriser l'accès aux activités sportives sous toutes leurs formes, les fédérations (...) agréées (...) peuvent mettre en place des règles de pratique adaptées* »
- l'article L. 131-9 qui prévoit que les fédérations « *participent à la mise en œuvre des missions de service public relatives au développement et à la démocratisation des activités physiques et sportives* »
- l'article 1 des statuts de la fédération, qui stipulent que « *la fédération a pour objectif l'accès de tous à la pratique des activités physiques et sportives* ».

La sécurité de la pratique du karting est cependant une condition de son développement, notamment auprès des plus jeunes et, nous l'avons dit, aucune des règles contestées – à part le certificat médical systématique – ne nous paraît excessive au regard de cet impératif de sécurité, auquel la fédération a pour mission de veiller. Ces différents moyens pourront être écartés.

Précisons pour finir que la circonstance que le règlement critiqué impose des contraintes pour les circuits homologués de loisirs non prévues par les recommandations de la fédération internationale de l'automobile, à laquelle la fédération française du sport automobile est affiliée, est sans incidence sur sa légalité. Ces recommandations internationales, faute d'avoir été introduites dans l'ordre juridique interne, ne sont pas applicables, ainsi que vous l'avez déjà jugé à propos d'une circulaire de la fédération internationale de football association (FIFA) (CE, 3 avril 2006, *Chamois Niortais FC*, n°s 282093, 286848, T. p. 1081).

Et par ces motifs, nous concluons :

- à l'annulation de l'article I. 4 des règles techniques et de sécurité des circuits de karting édictées le 27 novembre 2017, en tant que cet article s'applique à des manifestations qui ne sont pas des compétitions ;
- au rejet du surplus des conclusions présentées par la société Racing Kart Caudecoste, y compris celles présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;
- au rejet des conclusions présentées à ce titre par la fédération française de sport automobile ; nous pensons en effet qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit à ces conclusions.