



# MANUEL RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES ASN

Seconde édition imprimée le 15 juin 2014

Tout le contenu du présent manuel est protégé au titre du droit d'auteur  
et ne peut être reproduit sans l'autorisation écrite préalable de la FIA



## INTRODUCTION

Chers amis,

Nous avons le plaisir de vous présenter la seconde édition du nouveau "Manuel relatif au développement des ASN".

Ce guide pratique fournit des outils pour appuyer le développement des ASN ; il traite de la structure et la gestion des Clubs, de l'organisation des compétitions, de la délivrance des licences et de la formation des concurrents et des officiels, ainsi que des possibilités de développement offertes par les différentes branches de la famille de la FIA, notamment l'Institut FIA, la Fondation FIA et l'Université FIA.

Élaboré par l'ASN Development Task Force, ce manuel énonce les grands principes que nos Clubs doivent suivre pour asseoir leur force et leur efficacité en tant que Fédérations Nationales de Sport Automobile. Cette Task Force avait été établie par le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA en septembre 2012 pour favoriser le développement des Clubs Membres et, partant, l'essor du sport automobile pour tous.

Nous espérons que nos ASN trouveront dans ce manuel des informations utiles pour la gestion de leurs propres organisations et de celles de leurs Clubs Membres.

Bien cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Graham Stoker'.

**Graham Stoker**

Président-Délégué de la FIA pour le Sport

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andrew Papadopoulos'.

**Andrew Papadopoulos**

Président de l'ASN  
Development Task Force



# MANUEL RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES ASN

Le présent manuel n'est fourni qu'à titre indicatif et n'a aucune valeur réglementaire.

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

|               |                                           |
|---------------|-------------------------------------------|
| <b>ASN</b>    | Autorité Sportive Nationale               |
| <b>FIA</b>    | Fédération Internationale de l'Automobile |
| <b>«Code»</b> | Code Sportif International de la FIA      |
| <b>CIO</b>    | Comité International Olympique            |
| <b>RSN</b>    | Règlements Sportifs Nationaux des ASN     |
| <b>CMSA</b>   | Conseil Mondial du Sport Automobile       |

# MANUEL RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES ASN

## OBJET DU MANUEL

Pouvoir s'appuyer sur les conseils et l'encadrement de la FIA est essentiel pour assurer la réussite et la pérennité des ASN. C'est dans cet objectif qu'en 2012, le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a créé l'ASN Development Task Force.

Cette Task Force a été établie pour aider les ASN à développer et à promouvoir le sport automobile dans leurs régions respectives.

Elle a pour objet de proposer des programmes et des outils pratiques afin d'accompagner les ASN et de les aider à résoudre les problèmes de gestion courante, aussi bien en termes d'organisation que de gouvernance et de développement durable, des domaines qui occupent une place de plus en plus importante en sport automobile.

Si de nombreuses ASN ont atteint un stade de développement bien avancé, plusieurs ont encore quelques efforts à accomplir pour y parvenir tandis que d'autres entament à peine le processus. Face à ce constat, la Task Force a pensé qu'il était indispensable de proposer un manuel de référence traitant de la plupart des questions touchant aux activités quotidiennes des ASN.

Le présent Manuel de la FIA relatif au développement des ASN a donc pour objet de fournir aux ASN un modèle, ou un guide, sur la gouvernance.

Bien qu'il aborde un très large éventail de questions, cet ouvrage ne prétend pas être exhaustif car les pays présentent des caractéristiques différentes (en termes de culture, de comportement social, de politique, de législation, etc.), ce qui signifie que des approches distinctes seront adoptées s'agissant de l'application des principes de gouvernance. Le manuel vise essentiellement à donner accès aux principes de gouvernance et à améliorer les principes existants relatifs au sport automobile tel que géré sous les auspices de la FIA

Axé sur la création et la gestion d'ASN performantes, le manuel comporte cinq grands modules : il se concentre dans un premier temps sur la structure et l'organisation des compétitions (chapitres un et deux), puis met l'accent sur la nécessité d'un système rigoureux en ce qui concerne la délivrance des licences et la formation des concurrents et des officiels (chapitre trois), avant de traiter de la sécurité dans le sport automobile (chapitre quatre) et enfin du développement du sport automobile (chapitre cinq).

Tous les sujets ne sont pas traités en profondeur car chaque ASN aura sa propre approche en matière de gouvernance. En règle générale, il n'existe donc pas de voie unique pour atteindre les objectifs de gouvernance. En revanche, certains principes fondamentaux doivent être respectés sous l'égide de la FIA en tant qu'instance dirigeante du sport automobile et ce sont essentiellement ces principes que décrit le présent manuel.

Les principes énoncés dans les Statuts et le Code Sportif International de la FIA doivent être respectés en toutes circonstances ; ces documents peuvent être facilement consultés sur le site web de la FIA.



# MANUEL RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES ASN

## LISTE DES CHAPITRES ET SECTIONS

|                                                                                                                |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>CHAPITRE UN : STRUCTURE ET GESTION DES ASN</b>                                                              | <b>7</b>       |
| Section 1 : Relations entre les ASN et la FIA                                                                  | 7              |
| Section 2 : Reconnaissance des ASN par les gouvernements<br>et relations avec les Comités Nationaux Olympiques | 25             |
| Section 3 : Structure des ASN                                                                                  | 31             |
| Section 4 : Gestion du sport automobile par les ASN                                                            | 41             |
| Section 5 : Statut juridique et assurances                                                                     | 63             |
| Section 6 : Responsabilité sociale des ASN                                                                     | 75             |
| Section 7 : Relations publiques des ASN/Relations avec les médias/<br>Promotion et Communication               | 87             |
| Section 8 : Récompenses dans le domaine du sport automobile                                                    | 95             |
| <br><b>CHAPITRE DEUX : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS</b>                                                       | <br><b>103</b> |
| Section 1 : Règles et procédures                                                                               | 103            |
| Section 2 : Organisation des compétitions                                                                      | 111            |
| Section 3 : Gestion et reconnaissance du travail des volontaires                                               | 131            |
| <br><b>CHAPITRE TROIS : DÉLIVRANCE DE LICENCES/FORMATION</b>                                                   | <br><b>151</b> |
| Section 1 : Délivrance de licences et formation par les ASN – Concurrents                                      | 151            |
| Section 2 : Délivrance de licences par les ASN – Officiels                                                     | 159            |
| <br><b>CHAPITRE QUATRE : SECURITE DANS LE SPORT AUTOMOBILE*</b>                                                |                |
| * En cours. Ce chapitre sera disponible à partir de 2015.                                                      |                |
| <br><b>CHAPITRE CINQ : DEVELOPPEMENT DU SPORT AUTOMOBILE*</b>                                                  |                |
| * En cours. Ce chapitre sera disponible à partir de 2015.                                                      |                |



# CHAPITRE UN : STRUCTURE ET GESTION DES ASN

## SECTION 1 : RELATIONS ENTRE LES ASN ET LA FIA

### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                          |           |
|------------|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>LA FIA – AVANT-PROPOS</b>                             | <b>9</b>  |
| <b>2 :</b> | <b>STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE LA FIA</b>             | <b>10</b> |
| 2.1        | Assemblée Générale                                       | 11        |
| 2.2        | Sénat                                                    | 12        |
| 2.3        | Conseil Mondial de la Mobilité Automobile et du Tourisme | 12        |
| 2.4        | Conseil Mondial du Sport Automobile                      | 12        |
| 2.5        | Tribunal International/Cour d’Appel Internationale       | 12        |
| 2.6        | Comité d’Éthique                                         | 13        |
| 2.7        | Commission des Constructeurs                             | 13        |
| 2.8        | Administration                                           | 13        |
| 2.9        | Autres organes                                           | 13        |
| <b>3 :</b> | <b>STRUCTURE DU SPORT AUTOMOBILE</b>                     | <b>13</b> |
| 3.1        | Conseil Mondial du Sport Automobile                      | 13        |
| 3.2        | Commissions Sportives                                    | 14        |
| <b>4 :</b> | <b>STATUTS/CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA</b>      | <b>16</b> |
| <b>5 :</b> | <b>RÔLE, RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DES ASN</b>         | <b>17</b> |
| 5.1        | Rôle                                                     | 17        |
| 5.2        | Responsabilités                                          | 17        |
| 5.3        | Pouvoirs                                                 | 18        |
| <b>6 :</b> | <b>AVANTAGES POUR LES ASN D’ÊTRE AFFILIÉES À LA FIA</b>  | <b>19</b> |
| 6.1        | Avantages d’une affiliation à la FIA                     | 19        |
| 6.2        | Accès à un large éventail d’informations                 | 20        |
| 6.3        | Université FIA                                           | 22        |

|            |                                                                          |           |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>7 :</b> | <b>LA FAMILLE FIA</b>                                                    | <b>23</b> |
| 7.1        | La Fondation FIA                                                         | 23        |
| 7.2        | L'Institut FIA                                                           | 23        |
| 7.3        | Le Fonds de Développement pour la Sécurité en Sport Automobile de la FIA | 23        |
| 7.4        | Les Fonds de Développement Mobilité                                      | 24        |
| 7.5        | Le Fonds de Développement Sport                                          | 24        |

## 1 : LA FIA – AVANT-PROPOS

La FIA est une organisation internationale regroupant des Clubs Sport et Mobilité (tels que définis aux Articles 3.1, 3.2 et 3.3 des Statuts de la FIA) du monde entier qui se réunissent pour mieux mener à bien leurs activités et défendre leur cause commune : l'automobile et son utilisation.

La FIA est une association à but non lucratif qui a son siège à Paris et qui rassemble plus de 236 organisations membres provenant de quelque 139 pays. A ce titre, elle représente plusieurs millions d'automobilistes et leurs familles.

La liste des Clubs Sport et Mobilité peut être consultée sur le site web de la FIA ([www.fia.com](http://www.fia.com)) sous la rubrique «Clubs Membres».

Elle s'abstient de toute discrimination raciale, politique ou religieuse dans l'exercice de ses activités et de toute mesure en ce sens.

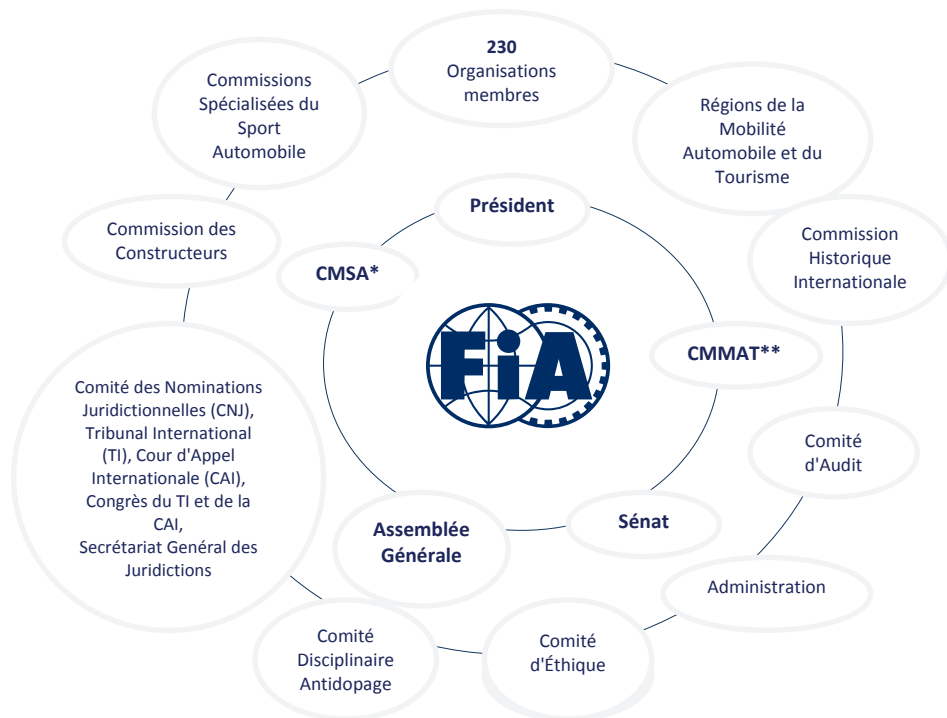
La FIA a pour mission de représenter les droits d'organisations automobiles, de sport automobile et d'automobilistes du monde entier au moyen de campagnes et d'activités au service de leurs intérêts. Dans les domaines de la sécurité, de la mobilité, de l'environnement et de la protection des consommateurs, elle s'emploie à défendre les intérêts des automobilistes auprès des Nations Unies, de l'Union européenne et d'autres grandes instances internationales.

La FIA a pour but d'établir une union entre ses membres, en vue principalement de :

- maintenir une organisation mondiale qui défend les intérêts de ses membres pour toutes les questions concernant la mobilité automobile, le tourisme et le sport automobile au niveau international ;
- favoriser la liberté de déplacement au moyen d'une automobile à un prix abordable, qui soit sûre et propre, et défendre les droits des consommateurs voyageant en automobile ;
- favoriser le développement du sport automobile, édicter, interpréter et faire respecter les règles communes applicables à l'organisation et au déroulement loyal et équitable des compétitions automobiles ;
- favoriser le développement des moyens et services des Clubs, Associations et Fédérations Membres de la FIA ainsi que la coordination de la réciprocité des services entre les Clubs Membres dans l'intérêt de leurs propres membres lorsqu'ils voyagent à l'étranger ;
- exercer le pouvoir juridictionnel pour le règlement de litiges d'ordre sportif ainsi que pour tout litige pouvant intervenir entre ses Membres ou à l'égard de Membres de la FIA qui auraient contrevenu aux obligations fixées par les Statuts, le Code Sportif International et les Règlements ; et
- conserver et préserver tout document concernant l'Automobilisme Mondial en vue d'en retracer l'Histoire.

## 2 : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE LA FIA

Toutes les informations relatives à la structure et aux responsabilités des assemblées, comités et commissions de la FIA sont présentées en détail dans les Statuts de la FIA, lesquels sont publiés et peuvent être librement consultés par le grand public sur le site web de la FIA. Ces Statuts sont complétés par le Règlement Intérieur de la FIA qui décrit l'essentiel des procédures de fonctionnement de la FIA et qui peut être consulté par l'ensemble des membres de la FIA.



\*CMSA: Conseil Mondial du Sport Automobile

\*\*CMMAT: Conseil Mondial de la Mobilité Automobile et du Tourisme

La structure de la FIA est la suivante :

- un Président ;
- une Assemblée Générale (réunissant les branches Sport Automobile et Mobilité Automobile et Tourisme) ;
- un Conseil Mondial de la Mobilité Automobile et du Tourisme de la FIA ;
- un Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA ;

- un Sénat ;
- un Comité d’Audit ;
- un Comité d’Éthique ;
- les structures appelées Régions de la Mobilité Automobile et du Tourisme ;
- la Commission des Constructeurs ;
- la Commission Historique Internationale de la FIA ;
- des Commissions Spécialisées du Sport Automobile (dont une Commission des Pilotes) ;
- toute autre Commission ou Sous-Commission permanente ou temporaire que le Conseil Mondial concerné déciderait de créer ;
- un Comité des Nominations Juridictionnelles ;
- un Tribunal International ;
- une Cour d’Appel Internationale ;
- un Congrès du Tribunal International et de la Cour d’Appel Internationale ;
- un Secrétariat Général des Juridictions ;
- un Comité Disciplinaire Antidopage ;
- une Administration.

## **2.1 L’ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

---

L’Assemblée Générale est l’instance dirigeante suprême de la FIA ; composée des représentants des Clubs Membres de la FIA et du Président de la Commission des Pilotes de la FIA, elle est seule habilitée à prendre des décisions relatives à l’organisation, la direction et la gestion du sport automobile international. Elle rassemble les Clubs Sport et Mobilité qui représentent les 230 organisations membres et se réunit une fois par an.

Le Président de la FIA est également Président de l’Assemblée Générale. Il est élu pour un mandat de quatre ans par l’Assemblée Générale et ne peut rester en fonction plus de trois mandats.

Exceptionnellement, l’Assemblée Générale peut être convoquée en Assemblée Générale extraordinaire pour débattre de questions touchant à l’ensemble des membres et ne pouvant être reportées à la réunion annuelle suivante.

L’ordre du jour de l’Assemblée Générale se compose en principe de questions soumises par les deux Conseils Mondiaux de la FIA (le Conseil Mondial du Sport Automobile et le Conseil Mondial de la Mobilité Automobile et du Tourisme) ainsi que de questions soumises par le Sénat.

L’Assemblée Générale jouit également de compétences particulières comme l’approbation du budget et l’élection de tous les grands officiels de la FIA.

L’Assemblée Générale décide de quelle organisation sera reconnue comme ASN dans chaque pays et sera seule détentrice du pouvoir sportif, pour toutes les branches de l’automobilisme.

Chaque ASN est chargée de faire appliquer le Code dans son pays et est habilitée à voter à l'Assemblée Générale, laquelle doit approuver toutes les propositions qui lui sont soumises avant qu'elles ne soient considérées comme définitivement adoptées.

## **2.2 LE SÉNAT**

---

Le Sénat peut comprendre jusqu'à 16 membres, dont son Président, le Président de la FIA, le Président-Délégué pour la Mobilité Automobile et le Tourisme et le Président-Délégué pour le Sport.

Le Sénat prend les décisions que requiert la direction de la FIA lorsque les circonstances ne permettent pas au Conseil Mondial compétent de se réunir, notamment en cas d'urgence ; les décisions ainsi prises doivent être confirmées lors de la réunion suivante du Conseil Mondial compétent.

Sur avis du Comité d'Audit, le Sénat prend également des décisions comptables ou budgétaires et prépare des projets de budgets à l'intention des Conseils Mondiaux.

## **2.3 LE CONSEIL MONDIAL DE LA MOBILITÉ AUTOMOBILE ET DU TOURISME**

---

Le Conseil Mondial de la Mobilité Automobile et du Tourisme régit toutes les activités non sportives de la FIA (comme l'assistance à la mobilité, le tourisme, etc.) et est placé sous la direction du Président-Délégué pour la Mobilité Automobile et le Tourisme.

## **2.4 LE CONSEIL MONDIAL DU SPORT AUTOMOBILE**

---

Voir ci-après sous la section «Sport Automobile».

## **2.5 LE TRIBUNAL INTERNATIONAL/LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE**

---

La Cour d'Appel Internationale de la FIA est l'instance d'appel de dernier ressort dans le domaine du sport automobile. Elle résout les litiges dont elle peut être saisie par les ASN du monde entier ou par le Président de la FIA. Elle peut également statuer sur des différends n'ayant pas trait au sport que lui soumettent des organisations automobiles nationales affiliées à la FIA.

**Le Tribunal International de la FIA (TI) :** sans préjudice des pouvoirs des Commissaires Sportifs, le TI constitue le premier degré de juridiction de la FIA, notamment pour les infractions et fautes visées à l'Article 8.2 du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA (RDJ) et commises par les personnes visées à l'Article 8.1 dudit RDJ.

**La Cour d'Appel Internationale de la FIA (CAI) :**

En application des Statuts de la FIA, la CAI est compétente pour juger trois types d'appel :

- (1) des appels de décisions sportives ;
- (2) des appels de décisions prises par le TI ; et
- (3) des appels relatifs à l'interprétation ou l'application des Statuts de la FIA.

## **2.6 LE COMITÉ D'ÉTHIQUE**

---

Le Comité d'Éthique est chargé de préserver l'intégrité et la réputation du sport automobile, de la mobilité automobile et du tourisme ainsi que des personnes telles que définies dans le Préambule du Code d'Éthique de la FIA et réalise toute mission qui lui est confiée par le Président de la FIA concernant le développement et le respect des principes éthiques.

## **2.7 LA COMMISSION DES CONSTRUCTEURS**

---

La Commission des Constructeurs est un organe consultatif de la FIA. Elle a pour mission d'aider les instances dirigeantes de la FIA dans les choix stratégiques qu'elles doivent opérer dans les domaines du sport automobile et de la mobilité.

## **2.8 ADMINISTRATION**

---

Situés au siège de la FIA, les services administratifs de la FIA sont placés sous la responsabilité conjointe du Secrétaire Général pour la Mobilité Automobile et le Tourisme, du Secrétaire Général pour le Sport Automobile et du Chief Administrative Officer.

## **2.9 AUTRES ORGANES**

---

Il s'agit des Commissions et des Régions de la Mobilité Automobile et du Tourisme, des Commissions Sportives, du Comité d'Audit et de l'Université FIA.

# **3 : STRUCTURE DU SPORT AUTOMOBILE**

Le développement du sport automobile dans le monde est l'une des principales missions de la FIA. Grâce à ses Clubs Membres au niveau national, la Fédération est présente à tous les échelons du sport automobile et sa mission s'étend aux millions d'amateurs et de professionnels qui apprécient le sport automobile sous toutes ses facettes. Elle gère les règlements de toutes les disciplines de sport automobile international à quatre roues, notamment, au plus haut niveau, ceux du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA, du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA et des Championnats du Monde CIK-FIA de KF, KF-Junior et KZ.

La FIA a pour but d'établir une union entre ses membres en vue de favoriser le développement du sport automobile, améliorer la sécurité dans le sport automobile, édicter, interpréter et faire respecter les règles communes applicables à l'organisation et au déroulement loyal et équitable des compétitions automobiles.

## **3.1 LE CONSEIL MONDIAL DU SPORT AUTOMOBILE**

---

Le CMSA se compose du Président de la FIA et de 26 membres, lesquels doivent provenir de pays ayant au moins une compétition inscrite au Calendrier Sportif International et être de nationalités différentes. Il a pour mission de promouvoir la sécurité en sport automobile dans le monde, de

favoriser l'adoption de règlements normalisés et d'encourager le sport automobile sur de nouveaux marchés.

Il décide des règlements et procédures applicables aux différentes disciplines régies par la FIA, du Karting à la Formule Un, et ses membres sont choisis par l'Assemblée Générale, composée de représentants d'ASN du monde entier. Il constitue l'un des deux Conseils Mondiaux de la FIA, le second traitant des questions liées à la mobilité et au tourisme.

Le CMSA se réunit trois à quatre fois par an pour examiner les propositions qui lui sont soumises par les Commissions spécialisées de la FIA.

Le CMSA jouit de vastes attributions dont les suivantes :

- veiller à l'application des Statuts et du Code ;
- régler toutes les questions sportives que l'Assemblée Générale aura transmises ;
- régler toutes les questions ne pouvant attendre la réunion de l'Assemblée Générale suivante ;
- distribuer aux Commissions Sportives les tâches qu'elles auront à accomplir, prendre des décisions au sujet des rapports remis par ces Commissions et communiquer ces décisions aux Membres de la FIA ;
- étudier le Code en vue d'éventuelles modifications à proposer à l'Assemblée Générale ; et
- approuver le Calendrier Sportif International.

### **3.2 LES COMMISSIONS SPORTIVES**

---

Le Conseil Mondial du Sport Automobile est assisté dans ses fonctions par des Commissions Sportives spécialisées et des Groupes de travail rattachés soit à ces Commissions, soit directement au Conseil.

*À l'exception du Président de la Commission Internationale de Karting élu pour quatre années,* les Présidents et les membres des Commissions Sportives sont élus chaque année par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil Mondial du Sport Automobile. Ils sont rééligibles.

Les candidats à l'élection au poste de Président et de membre d'une Commission Sportive devront être âgés de moins de 75 ans au jour de l'élection ou de la réélection.

Les Commissions Sportives peuvent comprendre :

- Commission Médicale
- Commission d'Homologation
- Commission des Rallyes
- Commission du Sport Automobile Historique
- Commission Off-Road
- Commission des Courses de Côte
- Commission de Formule 1
- Commission des Circuits

- Commission de la Sécurité
- Commission des Records de Vitesse
- Commission des Voitures de Tourisme
- Commission des Championnats à Énergie Nouvelle et Électrique
- Commission des Dragsters
- Commission des Rallyes Tout-Terrain
- Commission Endurance
- Commission des Courses de Camions
- Commission du Championnat du Monde des Rallyes
- Commission Internationale de Karting
- Commission des Voitures de Grand Tourisme
- Commission des Femmes dans le Sport Automobile
- Commission des Volontaires et des Officiels
- Commission Monoplace
- Commission des Pilotes
- Commission des Épreuves sur Route
- Funding Review Commission

Les Commissions Sportives sont créées ou supprimées par le Conseil Mondial du Sport Automobile et leurs fonctions sont énoncées dans le Règlement Intérieur de la FIA.

Les Commissions Sportives se réunissent suivant un plan établi en accord avec le Président de la FIA et aussi souvent que cela sera utile à l'exécution de leur mission sans que le nombre et la date de ces réunions coïncident nécessairement avec ceux du Conseil Mondial du Sport Automobile.

La Commission Internationale de Karting (CIK), dotée d'une administration et de groupes de travail spécialisés, a pour mission de développer, promouvoir, coordonner, superviser et réglementer les activités relatives au karting dans le monde, sous la supervision du Conseil Mondial du Sport Automobile. Outre les rapports régulièrement établis sur l'exécution de sa mission, la CIK adopte et soumet pour approbation au Conseil Mondial du Sport Automobile un rapport financier complet comprenant le budget relatif à l'ensemble des activités de la CIK.

Les règles définissant la composition et les attributions de la CIK ainsi que le déroulement de ses réunions sont énoncées dans son Règlement Intérieur.

La Commission des Pilotes a pour mission de représenter les pilotes et de veiller à ce que leur voix soit entendue au sein de la FIA.

À ce titre, elle peut présenter ses recommandations au Conseil Mondial du Sport Automobile, sous réserve qu'elles aient été approuvées au préalable par la majorité des membres de la Commission des Pilotes.

Les objectifs de la Commission des Pilotes sont les suivants :

- étudier les questions relatives aux pilotes et à la discipline sportive de conduite en sport automobile et donner des conseils à la FIA à leur sujet ;
- représenter les droits et les intérêts de pilotes et formuler des recommandations dans ce sens ;
- maintenir le contact avec la Commission des Athlètes du Comité International Olympique et les commissions d'autres fédérations internationales.

## **4 : STATUTS/CODE SPORTIF INTERNATIONAL DE LA FIA**

---

Les Statuts de la FIA se composent de «dispositions» officielles définies par l'Assemblée Générale. On ne peut y déroger et seule cette instance peut les amender. Les Statuts et le Règlement Intérieur de la FIA peuvent être consultés sur le site web de la Fédération.

L'un des principaux objectifs de la FIA est de promouvoir l'adoption et l'application de règlements communs pour toutes les formes et séries de sport automobile dans le monde.

Pour y parvenir, le Code Sportif International prévoit un ensemble de règles applicables à toutes les compétitions régies par la FIA. Il contient des définitions, des principes généraux, des procédures ainsi que des règles à l'intention des concurrents, des promoteurs/organiseurs et des officiels.

La FIA se réserve le droit d'apporter à tout moment des modifications au Code et d'en réviser périodiquement les Annexes. Le Code a été rédigé en français et en anglais et est susceptible d'être publié en d'autres langues. En cas de litige quant à son interprétation par la FIA ou la Cour d'Appel Internationale, seul le texte français fera foi.

Le Code appliqué conformément aux règlements nationaux des ASN membres de la FIA sert de fil directeur commun et garantit une homogénéité en termes de compétences, de capacités organisationnelles, d'équité et de voies juridictionnelles et, surtout, une uniformité des règles de compétition. Le fait que tous les pays participants adhèrent à un ensemble de règles communes, à savoir le Code et les Statuts de la FIA, à force obligatoire pour les ASN, rend cette démarche possible.

Les compétitions organisées au titre d'un Permis international délivré par une ASN doivent se conformer en tous points au Code.

Chaque ASN peut établir son Règlement Sportif National (RSN), lequel sera utilisé pour les compétitions organisées au titre d'un Permis National délivré par l'ASN en question.

Chaque ASN pourra statuer sur toute question soulevée sur son territoire et, en ce qui concerne l'interprétation du Code ou de son RSN, garantir que ces décisions prises dans ce cadre ne soient pas en contradiction avec une interprétation ou une clarification déjà donnée par la FIA.

### **Annonce de modifications apportées au Code**

La FIA pourra apporter des modifications au Code aussi souvent qu'elle le jugera utile. Ces modifications seront publiées et prendront effet conformément aux dispositions suivantes, et la publication des documents sera officielle et effective dès qu'ils apparaîtront sur le site Internet de la FIA à l'adresse [www.fia.com](http://www.fia.com) et/ou dans le Bulletin Officiel du Sport Automobile de la FIA :

- Sécurité – Les changements apportés aux règlements par la FIA pour des motifs de sécurité peuvent entrer en vigueur sans délai ni préavis ;

- Conception technique du véhicule – Tous les changements à l'Annexe J ou aux règles techniques adoptés par la FIA seront publiés au plus tard le 30 juin de chaque année et entreront en vigueur au plus tôt le 1er janvier de l'année suivant leur publication, sauf si la FIA considère que les changements en question sont susceptibles d'avoir un impact substantiel sur la conception technique du véhicule et/ou l'équilibre des performances entre les voitures, auquel cas ils entreront en vigueur au plus tôt le 1er janvier de la deuxième année suivant leur publication ;
- Règles sportives et autres règlements – Les changements apportés aux règles sportives et à tous autres règlements que ceux visés ci-dessus sont publiés au moins 20 jours avant la date d'ouverture des demandes d'engagement aux championnats concernés et au plus tard le 30 novembre de chaque année. Ces changements ne peuvent entrer en vigueur avant le 1er janvier de l'année suivant leur publication, sauf si la FIA considère que les changements en question sont susceptibles d'avoir un impact substantiel sur la conception technique du véhicule et/ou l'équilibre des performances entre les voitures, auquel cas ils entreront en vigueur au plus tôt le 1er janvier de la deuxième année suivant leur publication ; et
- Des délais inférieurs à ceux mentionnés ci-dessus pourront être appliqués à condition d'obtenir l'accord unanime de tous les concurrents dûment engagés dans le championnat ou la série concerné(e).

## 5 : RÔLE, RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DES ASN

### 5.1 RÔLE

Une organisation, appelée ASN, sera reconnue par la FIA comme seule détentrice du pouvoir sportif chargée de l'application du Code et du contrôle du sport automobile dans son pays. Chaque ASN pourra établir son propre RSN et devra le soumettre tous les ans à la FIA.

L'ASN jouit des fonctions réglementaires et des pouvoirs judiciaires qui lui sont conférés par le Code, sous réserve de dispositions à cet effet dans les Statuts et le Règlement de l'ASN, et est l'unique autorité agréée par la FIA pour réglementer le sport automobile dans son pays et pour promouvoir et garantir la sécurité, l'équité et la responsabilité sociale dans la pratique du sport.

Il lui incombe notamment d'appliquer le Code et de veiller au bon déroulement des activités sportives de façon à renforcer l'image du sport au niveau national et international. Dans une discipline comme le sport automobile, où la sécurité est essentielle aussi bien pour les participants que pour les spectateurs, il est impératif que les règlements et procédures soient soigneusement conçus, scrupuleusement respectés et rigoureusement appliqués.

Un descriptif détaillé du rôle des ASN figure au Chapitre Un, Section 3 (Structure des ASN).

### 5.2 RESPONSABILITÉS

Toute ASN membre de la FIA est tenue d'accepter et de se conformer sans réserve aux Statuts de la FIA et d'exercer le pouvoir sportif qui lui est conféré par l'intermédiaire de sa «Commission Sportive», de son «Conseil National» (ou d'une instance similaire), lequel constitue un organe exécutif particulier chargé de veiller au respect du Code. L'ASN est également tenue d'appliquer les règlements généraux établis par la FIA et d'accepter, de se conformer et de donner suite à toutes les décisions prises par la FIA.

La FIA a établi le Code afin que ces pouvoirs s'exercent d'une façon juste et équitable et chaque ASN est tenue de le respecter. Une ASN ne pourra accepter comme membres que les groupes adhérant aux Statuts et aux règlements généraux établis par la FIA.

Toute ASN a des responsabilités envers ses Clubs Membres, leurs concurrents et leurs officiels, ainsi qu'envers les instances dirigeantes et leurs intermédiaires, les spectateurs et l'ensemble de la communauté. Parallèlement à ses fonctions administratives, l'ASN se préoccupe de l'aptitude des concurrents, des normes relatives à la piste/au parcours, de la construction et de l'admissibilité des véhicules, de tous les éléments ayant trait à la sécurité, de l'administration d'un système disciplinaire et juridictionnel et de la promotion du sport automobile dans le pays qu'elle représente.

### **5.3 POUVOIRS**

---

En sa qualité d'unique autorité désignée par la FIA pour réglementer le sport automobile dans son pays, l'ASN est tenue de promouvoir et de garantir la sécurité, l'équité et la responsabilité sociale dans la pratique du sport au sein du pays qu'elle représente. Conformément à l'autorité dont elle est investie par la FIA, l'ASN est :

- responsable de la gouvernance et de l'administration de toutes les formes reconnues de sport automobile dans le pays, indépendamment des niveaux de pratique, grâce à son contrôle des règlements sportif et technique de toutes les disciplines ;
- la seule autorité du pays autorisée à délivrer des licences FIA pour tous les niveaux du sport automobile (à l'exception des Super Licences et des licences des officiels de la FIA) ; à ce titre, elle a pour mission de :
  - créer et conserver un environnement favorable qui permette aux individus de pratiquer le sport automobile sous forme de loisir ou d'activité sportive ;
  - promouvoir le sport automobile et renforcer son image en tant que discipline largement reconnue, acceptée et respectée ;
  - apprécier et participer à l'aventure et au défi que représente la conduite de voitures à grande vitesse, avec adresse et en sécurité ;
  - gérer son activité avec professionnalisme et modernité en créant un contexte favorable qui permette aux individus d'apporter et d'élargir leurs compétences et de participer à tous les aspects du sport ;
  - dans les domaines de la sécurité, de la technique, de la justice, de l'accréditation, de la formation, du contrôle de la conformité et de la propriété intellectuelle, élaborer et entretenir les systèmes nécessaires pour assurer une gestion et une promotion efficaces du sport et mettre ces systèmes et services à la disposition des membres, d'autres clients et de la collectivité pour atteindre les objectifs de l'ASN ; et
  - veiller à ce que toutes les compétitions organisées sous son égide respectent les normes nationales en matière de lutte contre le dopage et à ce que toutes les compétitions de niveau international organisées sur son territoire se conforment au Règlement antidopage de la FIA figurant en annexe au Code.

## 6 : AVANTAGES POUR LES ASN D'ÊTRE AFFILIÉES À LA FIA

### 6.1 AVANTAGES D'UNE AFFILIATION À LA FIA

Être affilié à la FIA comporte de nombreux avantages dont les suivants :

- le droit d'être la seule instance dirigeante du sport automobile dans le pays, ce qui se traduit par un accès à des services fondamentaux, à des progrès constants et à l'assistance dans le domaine du sport automobile que fournit la FIA, notamment un libre accès à des rapports, données, statistiques et activités de recherche ainsi qu'à des avis étayés par une somme de connaissances accumulées au fil d'années de pratique du sport automobile et ayant trait aussi bien à la médecine et au sport qu'à l'assistance et aux conseils juridiques ou aux programmes de leadership ;
- la faculté d'intervenir dans le cadre d'un système international intégré de réglementation du sport automobile, source de normes universelles et stables en termes de compétences, de capacités organisationnelles, d'équité et de procédures judiciaires pour tous les participants ;
- la possibilité de collaborer avec d'autres ASN membres de la FIA pour organiser des compétitions et favoriser un réseau de Clubs florissant ;
- la possibilité pour les membres des ASN (qu'ils soient concurrents ou officiels) de participer à des compétitions internationales aussi bien au niveau national qu'à l'étranger :
  - du fait qu'elles font partie d'un système international intégré de réglementation du sport automobile, les ASN sont en mesure de garantir que les acteurs du sport automobile bénéficieront d'un ensemble de normes stables et universelles, ce qui signifie non seulement que les compétitions autorisées par les ASN sont sûres, équitables et loyales mais aussi qu'elles s'intègrent dans une structure qui encourage la progression des pilotes des formes les plus élémentaires du sport automobile jusqu'aux multiples Championnats du Monde de la FIA ;
  - grâce à des règlements stables reposant sur des règles promulguées au titre des Statuts et du Code de la FIA, dès le plus jeune âge, les membres des ASN peuvent progresser au fil des compétitions autorisées par ces dernières en se conformant à des règles et procédures qui demeureront pour l'essentiel inchangées tout au long de leur carrière sportive ;
  - d'une compétition à l'autre, les pilotes, officiels, propriétaires de circuits, promoteurs et spectateurs bénéficient tous des possibilités de progression offertes par la structure placée sous l'égide de la FIA et de ses ASN, et ce au niveau national comme au niveau international. Un pilote peut ainsi débiter sa carrière en Karting, évoluer au fil de compétitions nationales (tout en ayant l'opportunité de se confronter à des concurrents étrangers dans leur propre pays) puis, sous réserve des règlements de la FIA/l'ASN compétente, se hisser au niveau de compétitions à l'étranger et, finalement, parvenir au niveau international. Toutes ces différentes étapes peuvent être franchies conformément à des règlements et procédures qui resteront sensiblement identiques, des normes minimales universelles s'appliquant aux lieux des épreuves, aux véhicules, aux pilotes et aux officiels ;
- si les concurrents d'un pays donné décident de participer à des épreuves de niveau international au sein du système FIA/ASN, ils peuvent le faire en ayant l'assurance que l'endroit où se disputeront les épreuves répondra aux mêmes normes que celui où ils ont l'habitude de courir du fait de l'application uniforme dans le monde entier des normes prescrites par la FIA. De même, que ce soit dans leur propre pays ou à l'étranger, ils

pourront se mesurer à des pilotes internationaux en ayant la garantie d'un niveau de compétence identique. De fait, les participants à des compétitions autorisées par des ASN savent que pour pouvoir être titulaires d'une licence agréée par la FIA, les concurrents doivent préalablement se soumettre à des tests similaires ; et

- dans leur propre pays ou à l'étranger, les concurrents peuvent également participer à des compétitions internationales en ayant l'assurance que les officiels présents sur ces compétitions appliqueront les niveaux minimums de sécurité et d'équité prévus au titre des Statuts et du Code de la FIA. Ainsi, par exemple, les drapeaux utilisés au cours d'une épreuve auront la même signification, les vérifications techniques des véhicules et des équipements répondront aux mêmes normes et les épreuves se dérouleront selon un schéma similaire à celui que connaît le pilote dans son propre pays ou dans tout autre pays ayant une ASN membre de la FIA.

## **6.2 ACCÈS À UN LARGE ÉVENTAIL D'INFORMATIONS**

---

Être membre de la FIA permet aux ASN d'accéder à un large éventail d'informations grâce auxquelles améliorer la réalisation des activités des ASN et promouvoir le sport automobile, notamment le Code et ses Annexes consultables sur le site web de la FIA.

### **Le Département Sécurité**

Ce département fournit des informations sur les résultats immédiatement applicables découlant de travaux de recherche approfondis et d'un examen constant des dispositifs de sécurité (casques, ceintures de sécurité, système HANS, etc.) ; il propose également des études sur les accidents, sur les progrès en médecine, sur la formation en matière de sécurité, sur les licences/homologations pour circuits, etc.

Le champ d'activité de ce département englobe tous les aspects du sport automobile (épreuves sur circuit, rallyes, épreuves de sprint, GT, courses de côte, autocross, rallycross, etc.) et notamment de :

- conception, ingénierie et sécurité des pistes ;
- sécurité des voitures ;
- sécurité des pilotes, officiels et spectateurs ;
- procédures et normes à respecter (au niveau des services médicaux, des services d'incendie, des commissaires de pistes, des postes de surveillance, de la communication, etc.) ;
- programmes de formation à l'intention des officiels ; et
- règlements.

### **Le Département Technique**

Le Département Technique de la FIA fournit toute une palette d'informations portant notamment sur :

- les homologations – la définition des voitures ;
- l'homologation de toutes sortes d'équipements/de pièces ;
- les dispositifs de sécurité à bord des voitures ;
- les règlements techniques, notamment la définition des normes de sécurité pour les voitures ; et

- l'ingénierie et les études sur la performance des voitures.

## **Le Département Médical**

La Commission Médicale de la FIA intervient sur deux fronts, à savoir la santé et l'aptitude des pilotes à participer aux épreuves et les services médicaux sur les compétitions de sport automobile. Les progrès en termes de sécurité reposant sur une approche pluridisciplinaire, la Commission travaille en étroite collaboration avec la Commission de la Sécurité de la FIA et avec l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile.

Les pilotes sont au cœur des travaux de la Commission Médicale de la FIA. Dans l'Annexe L au Code Sportif International, la Commission décrit en quoi doit consister la visite médicale annuelle d'aptitude et quelle attitude adopter en cas de problème médical.

En ce qui concerne les services médicaux, la Commission Médicale de la FIA a pour objectif de constamment améliorer leur qualité grâce à la publication et la mise à jour permanentes, au moyen de l'Annexe H au Code Sportif International, de recommandations pour toutes les disciplines du sport automobile ; parallèlement, des mesures particulières sont applicables à tous les Championnats du Monde de la FIA. Les Délégués Médicaux chargés de surveiller les épreuves de Championnats du Monde de la FIA partagent leurs connaissances et leurs données d'expérience avec les services médicaux locaux.

Optimiser la qualité des services médicaux dans toutes les disciplines et à tous les niveaux tout en tenant compte des restrictions – essentiellement financières – imposées aux ASN est l'un des plus grands défis de la Commission Médicale de la FIA. Le questionnaire médical universel est l'un des outils qu'elle utilise pour aider les ASN à surmonter cet obstacle : il indique aux Médecins-Chefs les éléments essentiels des services médicaux à mettre en place, lesquels peuvent être librement modifiés ou adaptés par les ASN pour répondre à leurs besoins spécifiques.

La Commission Médicale de la FIA s'emploie à nouer des relations étroites avec les Commissions Médicales nationales (et à encourager les ASN qui en sont dépourvues à en instaurer) afin de mieux cerner les problèmes rencontrés par les ASN et de définir conjointement des critères de sécurité minimums à respecter.

## **Le Département Juridique**

Le Département Juridique de la FIA a pour principale mission de traiter :

- des litiges et des Affaires Réglementaires (élaboration de propositions à soumettre aux organes de la FIA, préparation de dossiers concernant des affaires portées devant le Tribunal International de la FIA et la Cour d'Appel Internationale de la FIA, présentation d'interprétations et de réformes portant sur les Statuts ou les règlements, etc.) ;
- des membres (suivi des dossiers, échanges concernant les admissions, changements de statut, etc. et différends au niveau national/interne au sujet de l'exercice du pouvoir sportif) ;
- des procédures d'appels d'offres (élaboration d'appels d'offres et de contrats de prestation de services conformes au droit de la concurrence) ;
- des droits de propriété intellectuelle (protection/enregistrement des marques et noms de domaine de la FIA, poursuites pour infraction aux droits de propriété intellectuelle de la FIA, contrefaçon de produits appartenant à la FIA ou à des tiers, etc.) ;
- des affaires ayant trait aux technologies de l'information (droits des technologies de l'information/nouvelles technologies, diffamation sur Internet ou non, protection des données personnelles, etc.) ;

- des affaires commerciales (conduite de négociations contractuelles, élaboration et suivi de l'exécution de contrats commerciaux relatifs à une prestation de services ou à la promotion d'un championnat, etc.) ;
- du Mouvement Sportif International (Comité International Olympique, SportAccord, ARISF...).

## **Le Département Marketing et Événements**

Le Département Marketing et Événements est chargé de concevoir un large éventail d'activités portant notamment sur la gestion de l'identité de la marque de la FIA et les programmes d'octroi de licences y afférentes, la recherche de partenaires pour les campagnes de la FIA, les relations commerciales avec les promoteurs des principaux Championnats de la FIA et l'organisation de grandes manifestations de la FIA. Depuis sa création, les activités de ce Département ont permis de produire plus de trois millions d'euros en valeur nette, un chiffre qui devrait considérablement augmenter à partir de 2014. Parmi les projets à venir figurent notamment le lancement de la nouvelle version des Lignes directrices relatives à l'identité de la marque FIA, la création d'une boutique en ligne permettant aux membres de la FIA et au grand public de se procurer une nouvelle gamme des produits de marque FIA, ainsi que le développement d'une offre de services marketing à l'intention des Clubs de la FIA.

## **La Division Sport**

La Division Sport est placée sous l'autorité du Secrétaire Général pour le Sport. Elle a pour mission de coordonner les activités des différentes commissions spécialisées et des groupes de travail qui en relèvent et d'appliquer les décisions prises par les organes de la FIA, notamment le Conseil Mondial du Sport Automobile.

Il existe actuellement cinq départements :

- Formule Un
- Championnats sur circuit : Monoplaces (excepté la F1) – Voitures de Tourisme – GT – Endurance – Courses de camions – Courses de dragsters – Formule électrique
- Département des Rallyes
- Historique – Courses de côte – Off-Road
- Département Développement : Pilotes – Femmes dans le sport automobile – ASN Development Task Force – Conférence Sport de la FIA – Séries internationales – Responsabilités sociales

Ce nouveau Département de la FIA a été créé en 2014 pour faire suite à la volonté de Jean Todt de réaliser les ambitions et aspirations des clubs du monde entier, de développer un sport automobile sûr, durable et populaire de sa base jusqu'au niveau des championnats du monde et de renforcer l'engagement de la FIA en matière de responsabilité sociale et environnementale. Ce Département a lancé l'année dernière le Programme de développement des ASN et est chargé d'organiser la Conférence Sport.

## **6.3 L'UNIVERSITÉ FIA**

---

L'Université FIA a pour objectif de renforcer les capacités des Clubs Sport et Mobilité du monde entier grâce à un programme d'enseignement axé notamment sur le leadership.

## 7 : LA FAMILLE FIA

La FIA travaille en étroite collaboration avec plusieurs organisations et organismes caritatifs apparentés.

### 7.1 LA FONDATION FIA

---

La Fondation FIA est un organisme caritatif indépendant enregistré au Royaume-Uni qui soutient un programme d'activités international visant à promouvoir la sécurité et la durabilité dans le sport automobile, la sécurité routière et la mobilité durable. Elle a été créée en 2001 grâce à un don de la FIA de 360 millions d'USD (montant provenant de la cession des droits de F1 pour une durée de 100 ans) et est gérée par un Board of Trustees. Entre autres activités, elle offre un financement à l'Institut FIA, participe à plusieurs partenariats des Nations Unies sur la sécurité routière et l'environnement et est membre de l'Initiative des Nations Unies pour la sécurité routière dans le monde.

### 7.2 L'INSTITUT FIA

---

L'Institut FIA est un organisme international à but non lucratif spécialisé dans la recherche et l'amélioration de la sécurité et de la durabilité du sport automobile. Il dirige des projets visant à promouvoir la mise au point rapide de technologies de pointe en matière de sécurité, à encourager de plus hauts niveaux de formation et d'éducation et à sensibiliser aux questions de sécurité et de durabilité. Il favorise également l'excellence et la réussite dans tous les domaines du sport automobile. Créé en octobre 2004, il finance ses activités au moyen de subventions annuelles de la Fondation FIA.

### 7.3 LE FONDS DE DÉVELOPPEMENT POUR LA SÉCURITÉ EN SPORT AUTOMOBILE DE LA FIA

---

Le Fonds de Développement pour la Sécurité en Sport Automobile de la FIA a été créé en 2008 grâce à un don de 60 millions d'USD dans le but d'améliorer la sécurité et la formation en sport automobile à l'échelle mondiale. Le Fonds s'éteindra fin 2014. Gérées pour le compte de la FIA, ses ressources proviennent d'un don de la Fondation FIA suite au paiement de l'amende infligée dans l'affaire ayant opposé les équipes McLaren et Ferrari lors du Championnat du Monde de Formule un de 2007. La création de ce Fonds a été décidée par le Conseil Mondial du Sport Automobile en 2007, l'objectif premier étant d'appuyer les activités des ASN et de favoriser le développement d'un sport automobile plus sûr dans le monde, en particulier au niveau élémentaire.

L'Institut FIA est chargé de la gestion des programmes du Fonds et chaque année, les ASN de la FIA ont la possibilité de présenter une demande de financement en faveur d'activités ayant trait à la sécurité ou à la durabilité dans leur propre pays. Toutes les ASN peuvent obtenir des subventions sous réserve de satisfaire aux critères de financement nécessaires. Les dossiers de candidature sont gérés par l'Institut FIA et le processus est placé sous la surveillance d'un Comité de gestion du Fonds comprenant des représentants de haut niveau de la FIA, lequel décide en dernier lieu des projets qui seront retenus.

## **7.4 LES FONDS DE DÉVELOPPEMENT MOBILITÉ**

---

Il existe un certain nombre de fonds à disposition des Clubs FIA actifs dans le domaine de la Mobilité, tels que le FIA Road Safety Grant Programme, le FIA Capacity Building Programme ou le FIA Development Fund. Pour une description détaillée de ces fonds et les modalités de candidature, consulter le site [www.fia-grants.com](http://www.fia-grants.com).

## **7.5 LE FONDS DE DÉVELOPPEMENT SPORT**

---

A compter de 2014, la FIA dispose d'une nouvelle source de financement provenant de l'accord Concorde.

Ce fonds est dédié au développement du sport automobile et au renforcement des ASN et est supervisé par la Funding Review Commission (FRC). Cette Commission est composée de représentants de haut niveau de la FIA et du CMSA provenant du monde entier et décide des projets à financer avec l'approbation du Sénat.

La FRC a établi des «Indicateurs clés de performance (KPI)» afin de veiller à ce que l'argent soit bien affecté au développement du sport automobile.

Un processus de demande de subvention en ligne sera disponible en septembre 2014 à l'adresse [www.fia.com](http://www.fia.com).

Toutes les ASN pourront soumettre une demande de financement de projet à condition de respecter les critères et les lignes directrices définis par la Funding Review Commission.

## CHAPITRE UN : STRUCTURE ET GESTION DES ASN

### SECTION 2 : RECONNAISSANCE DES ASN PAR LES GOUVERNEMENTS ET RELATIONS AVEC LES COMITÉS NATIONAUX OLYMPIQUES

---

#### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                         |           |
|------------|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                                     | <b>27</b> |
| <b>2 :</b> | <b>UNIQUE AUTORITÉ DE RÉGLEMENTATION RECONNUE</b>       | <b>27</b> |
| <b>3 :</b> | <b>INCIDENCES DE LA LÉGISLATION</b>                     | <b>28</b> |
| <b>4 :</b> | <b>ORGANISATION DES LIAISONS AVEC LES GOUVERNEMENTS</b> | <b>28</b> |
| <b>5 :</b> | <b>FINANCEMENT PUBLIC</b>                               | <b>28</b> |
| <b>6 :</b> | <b>RELATIONS AVEC LES COMITÉS NATIONAUX OLYMPIQUES</b>  | <b>29</b> |



## 1 : AVANT-PROPOS

Bien que tous les pays, par le biais de leur gouvernement, ne reconnaissent pas la légitimité du sport automobile, il s'agit bel et bien d'un sport de grande envergure, qui s'adresse à toutes sortes d'individus, de tous horizons, sans oublier le fait qu'il s'agit de l'une des rares disciplines sportives permettant à des concurrents hommes et femmes de participer côte à côte à une même épreuve. Il ne fait guère de doute que le sport automobile occupe aujourd'hui une place de premier plan sur la scène sportive internationale.

Qui plus est, au niveau national, certaines disciplines accueillent des enfants dès l'âge de 12 ans (voire plus jeunes encore en Karting), ce qui crée une solide plateforme d'apprentissage et permet aux jeunes d'acquérir des compétences qui leur seront très utiles par la suite, à savoir discipline, responsabilité, gestion du risque et travail d'équipe, sans parler de connaissances essentielles en ingénierie.

S'il est vrai que, par nature, le sport automobile exige un certain niveau de matériel et d'équipement vestimentaire, il peut le plus souvent être pratiqué pour un coût modeste au niveau des Clubs.

Le sport automobile contribue de manière substantielle au développement de l'esprit communautaire d'une nation en favorisant tout à la fois un sentiment d'appartenance et de cohésion sociale, une identification et un esprit d'égalité ; parallèlement, il défend un modèle viable de volontariat et encourage la participation du plus grand nombre. À ce titre, il mérite l'appui des pouvoirs publics.

## 2 : UNIQUE AUTORITÉ DE RÉGLEMENTATION RECONNUE

Une fois établie en tant qu'organisation démocratique, équitable, cohérente et responsable, toute ASN devrait être reconnue par le gouvernement de son pays comme seule organisatrice nationale, dans la mesure du possible, de compétitions de sport automobile.

En sa qualité d'instance dirigeante du sport automobile dans sa région, l'ASN est responsable de la gouvernance et de l'administration de toutes les formes de sport automobile dans son pays et assure le contrôle les règlements techniques et sportifs des différents types et formes de sport automobile.

Pour encadrer la pratique du sport automobile dans son pays, l'ASN applique ces règles, connues dans certains pays sous le nom de «Règlement Sportif National», et veille au respect des règles de la FIA.

La reconnaissance par les autorités nationales est nécessaire pour éviter toute remise en cause de la légitimité de l'ASN et de son autorité dans le domaine du sport automobile ; dans certains domaines, cette reconnaissance peut aussi être nécessaire pour permettre à l'ASN de gérer et de veiller au bon déroulement d'épreuves de sport automobile sur son territoire.

Il est vivement recommandé d'obtenir la reconnaissance des autorités nationales car elle contribue à garantir la place et le statut de l'ASN dans son pays, sachant que dans certaines régions et certains pays, la collaboration du gouvernement peut se traduire par une aide sur le plan administratif ou financier en faveur de l'organisation d'épreuves de sport automobile.

Dans de nombreux pays, l'ASN est reliée au gouvernement national par le biais de son Conseil des Sports, de son Ministère des Sports ou de son Département des Sports.

### 3 : INCIDENCES DE LA LÉGISLATION

Il importe que les ASN travaillent en étroite collaboration avec les autorités nationales pour définir précisément dans quelle mesure des décisions politiques ou des mesures législatives peuvent avoir une incidence sur la pratique du sport automobile. Tout projet de loi doit faire l'objet d'un examen attentif par les ASN afin d'éviter que des effets imprévus ou involontaires ne compromettent indûment la bonne tenue de compétitions de sport automobile. Le maintien d'un dialogue constant et la gestion des relations avec le gouvernement jouent de ce fait un rôle crucial car seule cette interaction continue permettra aux ASN d'influer favorablement sur des décisions gouvernementales. De par sa propre nature, le sport automobile a plus de chances d'être exposé à de fâcheuses conséquences que la plupart des autres disciplines sportives, si bien que pour s'assurer que les intérêts du sport automobile seront bien pris en compte et préservés, il est essentiel d'entretenir des rapports étroits avec les autorités nationales.

Par conséquent, il convient que les ASN nouent des contacts étroits avec leur gouvernement dans plusieurs domaines clés, notamment en ce qui concerne les incidences du sport sur l'environnement (impact sonore, utilisation de carburants à indice d'octane élevé, pollution de l'air, déchets, etc.), les possibilités de financements en faveur du sport, le contrôle et la réglementation des voitures (p. ex. des dispositions particulières concernant l'immatriculation, la conception ou l'importation de véhicules de compétition), règles et critères pour l'organisation de grandes manifestations sportives, etc.

### 4 : ORGANISATION DES LIAISONS AVEC LES GOUVERNEMENTS

Il importe de collaborer et d'assurer la liaison avec les gouvernements de manière extrêmement structurée de façon à ce qu'une voie de communication précise soit établie et systématiquement employée. Idéalement, il s'agirait de ne faire appel qu'à un nombre limité de personnes compétentes chargées d'établir la plupart des liaisons. En fonction de la structure des ASN, il peut être judicieux de faire en sorte que seuls les cadres dirigeants et/ou le Président soient en contact avec les autorités nationales.

### 5 : FINANCEMENT PUBLIC

La plupart des gouvernements disposent d'organismes officiels chargés du développement et du financement en faveur du sport dans l'objectif de promouvoir l'excellence dans le sport et d'encourager la pratique sportive au niveau national. Pour pouvoir prétendre à une aide (notamment financière), toute ASN devra obligatoirement bénéficier de la reconnaissance du gouvernement de son pays.

Ces organismes officiels auront une position claire vis-à-vis de la gouvernance des organisations sportives et, selon leur niveau d'habilitation, pourront leur offrir un soutien. Pour pouvoir bénéficier d'un éventuel financement public, il est donc essentiel que les ASN définissent elles aussi clairement leur position s'agissant de leur association avec les autorités nationales.

## 6 : RELATIONS AVEC LES COMITÉS NATIONAUX OLYMPIQUES

Le Mouvement olympique a pour but de contribuer à bâtir un monde pacifique et meilleur grâce à l'éducation, en incitant plus particulièrement la jeunesse à pratiquer un sport dans le respect des valeurs olympiques. Il offre à tous les acteurs un cadre idéal pour discuter des derniers travaux de recherche, échanger des données d'expérience et des enseignements, mettre en avant des exemples de réussite et découvrir les dernières tendances, notamment en ce qui concerne les normes de gouvernance, la santé des athlètes et la lutte contre le dopage. Échanger avec d'autres membres du Mouvement olympique est éminemment constructif.

La FIA est désormais reconnue par le Comité International Olympique et souscrit sans réserve aux valeurs sportives de l'Olympisme telles que définies par le CIO et visant à favoriser un rapprochement entre les communautés du monde entier. Dans ce contexte, elle affirme sa détermination à respecter la Charte olympique et notamment à :

- établir et mettre en vigueur, conformément à l'esprit olympique, les règles relatives à la pratique de ses sports respectifs et veiller à leur application ;
- assurer le développement de son sport dans le monde entier ;
- contribuer à la réalisation des buts fixés dans la Charte olympique, notamment par la diffusion de l'Olympisme et de l'éducation olympique.

La FIA invite toutes les ASN à s'associer pleinement aux activités de leur Comité National Olympique et à respecter et diffuser les valeurs du Mouvement olympique, une démarche qui permettra au sport de bénéficier d'une plus grande légitimité aux yeux des gouvernements des différents pays.



### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                 |           |
|------------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>LES AUTORITÉS SPORTIVES NATIONALES (ASN)</b> | <b>33</b> |
| <b>2 :</b> | <b>RÔLE DES ASN</b>                             | <b>33</b> |
| <b>3 :</b> | <b>GOVERNANCE DES ASN</b>                       | <b>34</b> |
| <b>4 :</b> | <b>STATUTS</b>                                  | <b>36</b> |
| <b>5 :</b> | <b>STRUCTURE DES ASN</b>                        | <b>36</b> |
| 5.1        | Conseil d'administration                        | 37        |
| 5.2        | Direction                                       | 38        |
| 5.3        | Filiales en propriété exclusive                 | 38        |
| 5.4        | Gestion par catégorie                           | 39        |
| 5.5        | Commissions/comités                             | 39        |
| 5.6        | Clubs/associations affilié(e)s                  | 39        |
| <b>6 :</b> | <b>EXPERTISE ET CONSEILS</b>                    | <b>39</b> |
| 6.1        | Commissions nationales                          | 39        |
| <b>7 :</b> | <b>STRATÉGIE ET POLITIQUE COMMERCIALE</b>       | <b>40</b> |
| <b>8 :</b> | <b>AMBASSADEURS DU SPORT</b>                    | <b>40</b> |



## 1 : LES AUTORITÉS SPORTIVES NATIONALES (ASN)

La FIA ne reconnaît dans chaque pays et pour toutes les branches de l'automobilisme qu'un seul pouvoir sportif, qui reste en toutes circonstances responsable devant elle ; le détenteur de ce pouvoir représente directement le sport automobile de son pays à la FIA et est chargé de faire appliquer dans son pays la réglementation internationale établie par le Code.

Les ASN sont habilitées à exercer ce pouvoir sportif directement sur leur territoire national par l'intermédiaire de leur Conseil d'administration (voir sous la section «Structure des ASN» ci-dessous) et la FIA doit être tenue informée de la composition de cet organe.

Les ASN membres de la FIA, du fait même de leur admission, acceptent sans réserve de se conformer aux Statuts de la FIA. Elles en prennent l'engagement au moment du dépôt de leur demande d'affiliation. De même, elles s'engagent à faire appliquer dans leur pays respectif les règlements généraux établis par la FIA ainsi que leurs annexes.

Elles s'engagent également à accepter, respecter et faire appliquer toutes les décisions prises ou les sanctions infligées par le Tribunal International, la Cour d'Appel Internationale, le Conseil Mondial du Sport Automobile et l'Assemblée Générale.

Les membres de la FIA doivent adresser à l'Administration de la Fédération la liste de leurs groupements affiliés et lui signaler toute modification. Ils ne peuvent accepter comme groupements affiliés que les groupements adhérant aux Statuts, aux règlements généraux établis par la FIA et à leurs annexes.

### Délégation du pouvoir sportif

Sur demande du détenteur du pouvoir sportif et sur proposition du Conseil Mondial du Sport Automobile, l'Assemblée Générale de la FIA peut à titre exceptionnel autoriser le détenteur du pouvoir sportif à exercer ce pouvoir par l'intermédiaire d'une autre organisation à laquelle il sera alors délégué.

Cette délégation pourra être :

- totale (c.-à-d. comprendre l'ensemble des activités sportives) et effectuée en faveur d'une seule organisation fonctionnant sur l'ensemble du territoire national ;
- totale (c.-à-d. comprendre l'ensemble des activités sportives) et effectuée en faveur d'une ou plusieurs organisations fonctionnant sur une portion déterminée du territoire ; ou
- sélective (c.-à-d. relative à telle ou telle activité sportive) et en faveur d'une ou plusieurs organisations s'acquittant sur l'ensemble du territoire des fonctions qui lui/leur auront été assignées.

## 2 : RÔLE DES ASN

Conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés par la FIA, l'ASN :

- exerce le pouvoir sportif dans le respect du Code et des instructions et orientations qui lui sont données par la FIA ;
- est responsable de la gouvernance et de l'administration de toutes les formes de sport automobile dans son pays et assure le contrôle des règlements techniques et sportifs des différentes disciplines ;

- est la seule autorité du pays autorisée à délivrer des licences internationales de la FIA pour tous les niveaux du sport automobile (à l'exception des Super Licences et des licences des officiels de la FIA) ;
- crée et conserve un environnement favorable qui permette aux individus de pratiquer le sport automobile sous forme de loisir ou d'activité sportive ;
- soutient et collabore avec tout Club, association, organisation, groupe ou individu ayant des activités ou des objectifs semblables aux siens ou s'employant à faire progresser la cause du sport automobile ;
- encourage la pratique du sport automobile et renforce son image en tant que discipline largement reconnue, acceptée et respectée et défend les valeurs de loyauté et d'équité associées au sport de compétition ;
- gère son activité avec professionnalisme et modernité en créant un contexte favorable qui permette aux individus d'apporter et d'élargir leurs compétences et de participer à tous les aspects du sport ;
- dans les domaines de la sécurité, de la technique, de la justice, de l'accréditation, de la formation, du contrôle de la conformité et de la propriété intellectuelle, élabore et entretient les systèmes nécessaires pour assurer une gestion et une promotion efficaces du sport et met ces systèmes et services à la disposition des membres, d'autres clients et de la collectivité pour atteindre ses objectifs ;
- propose à ses membres et adhérents une gamme de produits d'assurance ;
- formule, publie, interprète, applique, fait respecter et amende selon que de besoin le RSN en vue du contrôle et de la pratique du sport automobile dans le pays ;
- délivre des licences de compétition, des licences d'officiels et des licences de pistes/parcours et des permis de compétition conformément au Code et au RSN ;
- établit et publie un calendrier annuel des compétitions de sport automobile et veille à inscrire toute compétition internationale au Calendrier Sportif International de la FIA ;
- établit et gère un système disciplinaire et juridictionnel pour le sport automobile au niveau national ;
- appuie des programmes visant à promouvoir la sécurité, la formation et l'éducation en automobilisme et en sport automobile ;
- encourage et s'engage en faveur de la sécurité routière ;
- se soucie de l'intérêt public, de la protection de l'environnement et d'autres causes nationales dans la réalisation de ses activités et de celles de ses membres ; et
- veille à ce que toutes les compétitions organisées sous son égide respectent les normes nationales en matière de lutte contre le dopage et à ce que toutes les compétitions de niveau international organisées sur son territoire se conforment au Règlement antidopage de la FIA figurant en annexe au Code.

### 3 : GOUVERNANCE DES ASN

Pour qu'un sport ait du succès, son organisation doit impérativement reposer sur de solides procédures, règles et codes de conduite. La bonne gouvernance est une condition nécessaire à la réussite à long terme et au développement du sport automobile.

C'est au **Conseil d'administration** qu'incombe la responsabilité de tenir à jour les procédures et règlements de l'ASN. Il s'agit de procéder de manière rétrospective mais aussi de se tourner vers le futur en envisageant de possibles changements à apporter aux règlements et statuts.

## **Le rôle essentiel de la gouvernance**

La taille, la complexité et les activités des différentes organisations variant de l'une à l'autre, il importe de faire preuve de souplesse dans les structures et les systèmes mis en place pour optimiser les résultats. Cette souplesse doit être contrebalancée par trois autres paramètres : responsabilisation, contestabilité et transparence.

On entend par «gouvernance» la façon dont les organisations sont dirigées et gérées, ce système nécessitant des capacités d'encadrement, de l'intégrité et du discernement. En outre, une gouvernance efficace se traduira par une prise de décision plus efficace, l'organisation faisant preuve de transparence, de redevabilité et de responsabilité dans les activités entreprises et les ressources utilisées. La gouvernance englobe les éléments suivants :

- définir, encadrer et assurer le suivi de l'orientation de l'organisation ;
- s'assurer que l'organisation mène ses activités sans s'écarter des cadres juridiques ou autres qui s'appliquent ;
- être un moteur d'efficacité organisationnelle (grâce à l'équipe de direction nommée par le Conseil d'administration) ; et
- établir les procédures de contrôle et les systèmes de reddition de comptes qui conviennent.

La bonne gouvernance influe sur la façon de fixer et de réaliser les objectifs de l'organisation, énonce les règles et procédures qui sous-tendent les décisions stratégiques et définit par quels moyens optimiser et suivre les résultats, y compris en termes d'évaluation et de maîtrise des risques.

Plusieurs raisons plaident en faveur d'une bonne gouvernance d'entreprise, celle-ci pouvant se traduire au sein de l'organisation par :

- de bonnes pratiques en matière de gestion du risque ;
- de la discipline, le plus souvent grâce à un Conseil d'administration efficace (en termes de planification stratégique, de contrôle du respect des procédures) ; et
- une bonne gestion des impondérables, en veillant à ce que l'organisation ne soit pas dépendante d'un seul individu – ce qui constituerait un facteur de risque important dans le cas où cet individu aurait soudainement à quitter l'organisation.

## **Que se passet-il en cas de gouvernance défaillante ?**

Plusieurs facteurs peuvent contribuer à une mauvaise gouvernance :

- le manque d'expérience des dirigeants ;
- des conflits d'intérêt ;
- une mauvaise gestion du risque ;
- des contrôles financiers inadaptés ou insuffisants ; et
- des systèmes administratifs ou de présentation de rapports en interne globalement médiocres.

Toute défaillance de la gouvernance fait naître un sentiment de défiance chez les membres. Elle se traduit également par un manque d'efficacité, des doubles emplois en matière de ressources et des conflits d'intérêt. Les organisations au modèle d'entreprise fragmenté sont généralement moins attrayantes aux yeux d'investisseurs externes, notamment s'ils appartiennent au milieu des affaires, ce qui peut au bout du compte avoir un impact financier sur l'organisation.

Une mauvaise gouvernance entravera l'expansion future du sport et l'empêchera de réussir, de se développer et d'attirer un plus grand nombre de participants, ce qui demande une orientation précise, un encadrement et de l'investissement, autant de paramètres incompatibles avec une mauvaise gouvernance. Celle-ci pourra au moins en partie expliquer pourquoi une ASN, malgré ses efforts, ne parvient pas à atteindre son potentiel.

## 4 : STATUTS

(ÉGALEMENT CONNUS SOUS LE NOM D' « ACTE CONSTITUTIF »)

Dans la plupart des pays, le droit s'applique également au sport et aux loisirs. Il s'ensuit que les ASN et leurs membres sont soumis aux mêmes obligations légales que d'autres entités du pays.

On entend par «statuts» un ensemble de principes fondamentaux ou, une jurisprudence établie, qui régissent le fonctionnement d'une organisation. Ces règles permettent de «constituer» l'organisation. Lorsque ces principes sont consignés par écrit pour former un document unique ou un jeu de documents légaux, ils forment un acte écrit constitutif, à savoir un ensemble de règles et de conditions se rapportant au fonctionnement d'une entité et précisant le nom, l'objet, les buts et objectifs, les méthodes de gestion de cette société et, globalement, sa raison d'être. Cet acte décrit également la marche à suivre pour convoquer et conduire des réunions, les modalités de participation des dirigeants et les règles pour la prise de décisions.

Les statuts peuvent comprendre toutes sortes d'éléments et se divisent généralement en deux sections :

- le règlement, qui comprend les principes fondamentaux régissant l'entité, lequel ne peut être modifié que suite à un vote en Assemblée Générale ; et
- le règlement intérieur, qui peut faire l'objet de modifications par un Comité. Le règlement intérieur porte le plus souvent sur l'administration de l'entité et la conduite de ses activités.

En règle générale, la création officielle d'une personne morale autonome dotée d'un acte constitutif signifie que cette entité est responsable de ses actes ; cependant, il existe des différences d'une région à l'autre, si bien qu'avant de constituer une ASN, il importe que ses dirigeants aient pleinement conscience des aspects juridiques liés aux activités qu'ils entendent mener dans leur région.

## 5 : STRUCTURE DES ASN

Les structures de gestion suivantes correspondent à des recommandations à l'adresse des ASN pour les aider à instaurer une bonne gouvernance. Cependant, il appartient en dernier ressort à chaque ASN de choisir la structure qu'elle jugera la plus adaptée à sa situation, dans le respect du Code.

Chaque ASN a pour mission de gérer, développer et faire prospérer le sport automobile dans son pays. En tant qu'organisation nationale, elle est tenue d'aider toutes les parties prenantes au sport, notamment :

- les Clubs/associations de sport automobile, lesquels seront ou non tenus d'être affiliés à l'ASN ;
- le directeur du circuit/responsable du lieu de la compétition ;
- les promoteurs et organisateurs de la compétition ;
- les responsables de la catégorie/du programme ;
- les officiels ;
- les concurrents ;
- les organismes de l'industrie automobile ; et
- les commanditaires/bailleurs de fonds en faveur de la pratique de différentes disciplines du sport automobile.

Chaque ASN doit se doter d'une structure lui permettant de s'acquitter de ses obligations avec efficacité. Surtout, il importe que cette structure soit définie en tenant compte de plusieurs facteurs, dont les effectifs disponibles pour mener les activités de l'organisation.

Une ASN pourra par exemple opter pour une structure hiérarchique axée sur un Conseil d'administration, comprenant un pôle Stratégie et un pôle Gestion et assignant des responsabilités différentes en fonction des domaines d'activités.

## **5.1 CONSEIL D'ADMINISTRATION**

---

Le Conseil d'administration a la responsabilité générale de l'orientation stratégique des activités de l'organisation ainsi que la responsabilité générale du sport. Il jouit des pleins pouvoirs décisionnels et se réunit aussi souvent que nécessaire pour la conduite de ses affaires. La constitution du Conseil d'administration peut obéir à différentes approches, en fonction des préférences de l'ASN. Il peut se composer de personnes ayant des connaissances spécialisées en sport automobile, uniquement d'individus ayant une grande expérience des affaires, ou d'une combinaison des deux. Ces administrateurs pourront être élus au Conseil d'administration en tant que représentants du sport et cette information devra être indiquée dans les statuts de l'ASN.

En dernier ressort, les administrateurs de l'ASN pourront être reliés au sport automobile soit du fait de leurs activités dans ce domaine, soit du fait des responsabilités qui leur seront assignées, et ils devront avoir une solide connaissance de leur domaine d'activité. Ils pourront exercer leurs fonctions à titre bénévole mais pourront également bénéficier d'un dédommagement en échange du temps consacré à leur activité. La structure du Conseil d'administration pourra prévoir l'adjonction de nouveaux administrateurs, sur appréciation du Conseil, conformément une fois encore aux Statuts de l'ASN et en fonction des connaissances et des avantages que ces derniers pourront apporter. Le but ultime est d'instaurer un Conseil d'administration adapté à la situation du sport automobile dans le pays de l'ASN, chacun de ses membres apportant une combinaison unique de compétences et de savoir-faire dans le milieu des affaires et du sport.

Les fonctions et pouvoirs exécutifs et judiciaires conférés à l'ASN par la FIA seront exercés par le Conseil d'administration dans le respect des statuts de l'ASN, lesquels devront être communiqués à la FIA, et du Règlement Sportif National de l'ASN.

Le Conseil d'administration pourra formuler, publier, adopter et amender le RSN et les règlements en vue de la bonne gestion de l'ASN, de la promotion des objectifs de l'ASN et de l'organisation du sport automobile dans son pays aussi souvent qu'il le jugera nécessaire ou souhaitable.

## 5.2 DIRECTION

---

Mettre en place une équipe de direction à la tête de l'ASN est un bon moyen de répartir les responsabilités pour la gestion courante du sport automobile et permet de prévoir les dispositions et fonctions nécessaires pour satisfaire aux exigences du Conseil d'administration.

Au sein de cette structure, les affaires courantes de l'ASN sont gérées par un Directeur général, épaulé par des cadres et des responsables, en fonction du nombre de personnes que l'ASN peut employer. Les principaux domaines de responsabilité à prendre en considération sont les suivants :

- activités liées au sport automobile ;
- activités commerciales ;
- services généraux/administratifs ;
- audit et finances ; et
- questions juridiques.

Un bureau central doté d'effectifs permanents ou d'employés bénévoles sert de structure administrative et organisationnelle capable de traiter des questions de politique, des liaisons avec les autorités nationales et les organismes d'État, de la gestion des compétitions, de la délivrance des licences de concurrents ou d'officiels, de la communication et du marketing, des questions d'assurance et des requêtes courantes émanant des Clubs automobiles, des concurrents ou des officiels.

La Direction de l'ASN aura à exercer des responsabilités en ce qui concerne la qualification/certification des pilotes, la sécurité des circuits (y compris tous les parcours, routes et pistes), l'admissibilité et la construction des véhicules, tous les aspects liés à la sécurité, l'administration de la justice et la promotion du sport automobile au sein de l'ASN.

Les nominations aux postes de direction se fonderont sur les compétences en affaires de la personne retenue ainsi que sur son expérience dans le domaine du sport automobile, le cas échéant. Comme dans le cas du Conseil d'administration, l'objectif est d'allier un savoir-faire en affaires et en sport.

## 5.3 FILIALES EN PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE

---

Des filiales pourront être créées pour l'organisation de manifestations de grande envergure, comme un Grand Prix, un grand championnat ou d'autres compétitions prestigieuses, dont les excédents seront investis en faveur du développement du sport.

Ces filiales pourront concerner :

- des promoteurs de compétitions ayant pour unique objectif d'assurer la rentabilité des épreuves ;
- des directeurs de circuit responsables de la gestion courante des lieux où se déroulent les épreuves de sport automobile ; et
- des fournisseurs d'équipements et de services spécialisés dans la conception de biens de consommation, produits ou services ayant trait au sport automobile.

## **5.4 GESTION PAR CATÉGORIE**

---

Toute ASN pourra conclure des accords de gestion par catégorie avec les promoteurs de compétitions compétents pour gérer des séries de manière très autonome mais en se conformant à certains critères de conformité définis par l'ASN. Les promoteurs se verront accorder des droits commerciaux pour organiser et assurer le bon déroulement d'une compétition, une série ou un championnat.

## **5.5 COMMISSIONS/COMITÉS**

---

Lorsqu'une ASN manque d'informations techniques dans tel ou tel domaine du sport automobile, il peut être judicieux de créer des commissions ou des comités pour obtenir des avis d'experts et définir une stratégie ou une orientation dans un domaine précis du sport. Si une ASN ne possède pas toutes les connaissances voulues pour l'examen et la mise à jour des données techniques fondamentales d'un véhicule par exemple, un comité rassemblant des personnes expérimentées peut être créé pour se prononcer sur des questions importantes et recommander des changements/mises à jour au Conseil d'administration. Celui-ci peut alors prendre des décisions éclairées en se fondant sur les compétences et les avis de l'ensemble des membres du comité.

## **5.6 CLUBS/ASSOCIATIONS AFFILIÉ(E)S**

---

Tout Club de sport automobile et toute autre association, qu'il s'agisse d'organismes de compétitions, de promoteurs, de constructeurs/organismes de l'industrie automobile, de fournisseurs ou de commanditaires, tous impliqués dans le sport automobile, peut être invitée(e) à s'affilier/adhérer à l'ASN, dans le respect des conditions établies par le Conseil d'administration, ce qui permet de s'assurer que chacune de ces parties prenantes œuvre conjointement avec l'ASN à la promotion du sport.

# **6 : EXPERTISE ET CONSEILS**

## **6.1 COMMISSIONS NATIONALES**

---

Des commissions peuvent être créées pour permettre à leurs membres, forts de leurs compétences respectives, de traiter d'affaires ayant trait à des domaines particuliers du sport au nom du Conseil d'administration, ce qui peut être un moyen judicieux de confier une partie des responsabilités du Conseil à un ensemble de personnes de confiance et averties et, ce faisant, de permettre au Conseil de concentrer son attention sur le sport dans sa globalité. Des commissions peuvent être mises sur pied pour travailler de manière autonome sur les différentes disciplines du sport automobile mais devront systématiquement fonctionner de façon transparente et, idéalement, tenir toutes leurs réunions en présence d'un représentant du Conseil d'administration. Leurs membres seront nommés par le Conseil, si bien que leurs recommandations pourront être approuvées sans grande hésitation.

Les commissions mèneront des études sur toutes les questions relevant de leur domaine de compétence particulier. Elles pourront se composer de volontaires issus de différentes disciplines du sport automobile, ou de spécialistes dans tel ou tel domaine d'une discipline donnée.

Ces commissions pourront se composer de concurrents, organisateurs, officiels ou administrateurs de tous horizons et de tous les secteurs du sport automobile.

## 7 : STRATÉGIE ET POLITIQUE COMMERCIALE

Pour être efficace et prospère, toute ASN doit se doter d'une politique commerciale et d'un plan stratégique élaborés avec soin et minutie et, idéalement, faire en sorte qu'ils soient connus de son public cible. Ce plan devra énoncer les buts de l'ASN et décrire les méthodes prévues pour les atteindre selon un calendrier précis.

Un plan stratégique complet devra notamment englober les éléments suivants :

- gestion financière et pérennité ;
- développement et promotion du sport – participation de la jeunesse ;
- développement commercial ;
- relations avec les autorités nationales ;
- gouvernance – atténuation du risque et renforcement de la qualité ;
- respect du droit ;
- pérennité des (Clubs) affiliés ;
- sport communautaire et volontariat ;
- éducation et formation ;
- respect de l'environnement : création d'un avenir durable ;
- sécurité routière au niveau communautaire ;
- communication des ASN et promotion ; et
- difficultés socioéconomiques auxquelles se heurte le sport automobile.

## 8 : AMBASSADEURS DU SPORT

Mettre en place un programme d'Ambassadeurs du sport peut également se révéler une initiative judicieuse pour une ASN, l'objectif étant de tirer parti de la notoriété et du respect qu'inspire une personne ou un groupe de personnes pour susciter l'enthousiasme des jeunes et contribuer à l'image positive du sport et de l'ASN.

Les Ambassadeurs du sport sont généralement des sportifs de haut niveau ayant triomphé sur la scène nationale et internationale et ayant la capacité de mobiliser le plus grand nombre, notamment des jeunes, et de transmettre au public le message de l'ASN.

Les Ambassadeurs ont pour mission de diffuser les messages et les valeurs du sport (ou de l'une de ses disciplines), en mettant plus particulièrement l'accent sur la façon de réussir dans tous les domaines du sport, tout en insistant également sur le caractère essentiel de la sécurité.

### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                   |           |
|------------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                               | <b>43</b> |
| <b>2 :</b> | <b>LES PRINCIPAUX ACTEURS DU SPORT AUTOMOBILE</b> | <b>43</b> |
| <b>3 :</b> | <b>LA GESTION DU SPORT AUTOMOBILE PAR LES ASN</b> | <b>44</b> |
| 3.1        | Approbation des compétitions                      | 44        |
| 3.2        | Sécurité                                          | 45        |
| 3.3        | Équité                                            | 45        |
| <b>4 :</b> | <b>NIVEAU DES COMPÉTITIONS</b>                    | <b>46</b> |
| 4.1        | Compétitions internationales                      | 46        |
| 4.2        | Compétitions nationales                           | 46        |
| 4.3        | Compétitions fermées                              | 46        |
| <b>5 :</b> | <b>TYPES DE COMPÉTITIONS («DISCIPLINES»)</b>      | <b>47</b> |
| <b>6 :</b> | <b>PERMIS D'ORGANISATION</b>                      | <b>47</b> |
| <b>7 :</b> | <b>RÈGLEMENTS</b>                                 | <b>47</b> |
| <b>8 :</b> | <b>PARCOURS ET CIRCUITS</b>                       | <b>47</b> |
| 8.1        | Parcours internationaux                           | 47        |
| 8.2        | Approbation des parcours                          | 47        |
| 8.3        | Licence internationale pour circuit ou parcours   | 48        |
| 8.4        | Licence nationale pour circuit ou parcours        | 48        |
| 8.5        | Affichage des licences de circuit                 | 48        |
| <b>9 :</b> | <b>CRÉATION DE TITRES PAR LES ASN</b>             | <b>48</b> |

|             |                                                            |           |
|-------------|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>10 :</b> | <b>OBLIGATION DE PRUDENCE/SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL</b> | <b>48</b> |
| <b>11 :</b> | <b>GESTION DU RISQUE</b>                                   | <b>49</b> |
| <b>12 :</b> | <b>INCIDENTS GRAVES ET RECUEIL D'INFORMATIONS</b>          | <b>55</b> |
| <b>13 :</b> | <b>PROCÉDURES JURIDICTIONNELLES</b>                        | <b>57</b> |
| 13.1        | Auditions par les Commissaires Sportifs (réclamations)     | 58        |
| 13.2        | Auditions devant un Tribunal (appels)                      | 59        |
| 13.3        | Tribunal d'Appel National (appels)                         | 60        |
| 13.4        | Cour d'Appel Internationale de la FIA (appels)             | 61        |

## 1 : AVANT-PROPOS

Les ASN occupent une place importante dans le secteur du sport automobile et à ce titre, il importe qu'elles soient structurées de façon à pouvoir s'acquitter au mieux de leur mission. Elles doivent également assurer cohérence et stabilité dans le temps tout en se montrant réactives face à l'évolution du marché.

Les ASN ont pour rôle principal de gérer le sport sur leur territoire, une fonction qui va de la publication et de l'actualisation des règlements permettant la pratique du sport automobile du niveau le plus bas jusqu'au niveau professionnel et au plus haut sommet de la compétition.

Pour gérer le sport de manière juste et équitable, il conviendra de formuler, publier, interpréter, adopter, faire appliquer et amender le RSN aussi souvent que nécessaire, de façon à assurer le bon déroulement du sport automobile dans le pays.

La gestion des épreuves et des compétitions pourra quant à elle reposer sur un examen minutieux des règlements qui seront adoptés par les promoteurs/organisateurs, en n'autorisant la tenue de compétitions que si l'ASN a la garantie que tous les critères relatifs à l'organisation sont remplis, et en délivrant les licences de compétition, d'officiels et de piste/parcours, le tout dans le respect du Code et du RSN.

## 2 : LES PRINCIPAUX ACTEURS DU SPORT AUTOMOBILE

Les principaux acteurs du sport automobile sont les suivants :

- les membres des ASN – à savoir chacun des membres de l'ASN, en fonction du mode de structuration qu'elle aura retenu. Si la structure de l'ASN repose sur l'adhésion, il pourra s'agir des personnes membres des associations/Clubs automobiles affilié(e)s/agréé(e)s. Ces membres pourront participer aux compétitions de sport automobile, gérer des Clubs de sport automobile, siéger à des commissions, comités ou groupes spéciaux au sein de la structure administrative du sport, exercer des fonctions sur des compétitions de sport automobile et/ou organiser des compétitions de ce type ;
- les concurrents (à l'échelle nationale) – à savoir les individus qui s'affrontent dans un intérêt sportif et/ou financier. Il pourra s'agir de pilotes, copilotes ou de concurrents (propriétaires de leur propre véhicule) ;
- les Directeurs de circuit/responsables du lieu de l'épreuve – à savoir les organisations responsables des lieux où les épreuves de sport automobile se déroulent et qui tirent un revenu de leur location à des fins de compétition ainsi que de la promotion des compétitions en soi ;
- les promoteurs/organisateurs – à savoir les individus qui organisent et gèrent des épreuves de sport automobile à des fins commerciales dans leur propre intérêt. Il peut s'agir de sociétés, de particuliers, de Clubs ou d'organismes à but non lucratif. Ceux d'entre eux qui sont associés à des Clubs peuvent choisir de permettre à leurs membres et à d'autres membres du sport d'avoir accès à des activités de sport automobile ;
- les responsables de catégories ou de programmes – à savoir des personnes chargées de gérer des catégories précises de sport automobile au titre d'une licence délivrée par une ASN. Les responsables de catégories se voient confier la gestion d'une catégorie, ce qui

leur permet d'en exploiter les aspects commerciaux, notamment les droits de télévision et de parrainage. Les responsables de programmes sont quant à eux chargés de l'élaboration, de la promotion et de la gestion de programmes (généralement de courses automobiles) composés de plusieurs catégories au titre d'accords commerciaux conclus avec les responsables de chaque catégorie ;

- les commanditaires – ils apportent les ressources financières permettant l'organisation des compétitions de sport automobile. Pour réussir à financer leurs activités, il importe que les ASN, les organisateurs d'épreuves, les Clubs sportifs et les concurrents nouent de solides relations avec des commanditaires ou de possibles commanditaires. Il convient également que chaque partie bénéficiant d'un parrainage définisse ses conditions et s'emploie à ce que les commanditaires restent intéressés et maintiennent leur appui financier en faveur du sport automobile ;
- les constructeurs/l'industrie automobile – il peut s'agir de sociétés de grande envergure (p. ex. un grand constructeur) ou de moindre envergure (p. ex. une société spécialisée dans la fabrication d'une pièce automobile précise). Dans le cadre des compétitions automobiles, ils se livrent concurrence pour obtenir des parts de marché relatives à des équipements sportifs, des pièces automobiles ou des véhicules.

### 3 : LA GESTION DU SPORT AUTOMOBILE PAR LES ASN

Les ASN offrent une infrastructure administrative pour l'organisation du sport automobile. Elles fournissent les fonds nécessaires pour que les services administratifs liés à la pratique de toutes les disciplines du sport automobile soient assurés, sous leur égide, pour garantir équité, sécurité et régularité, du niveau amateur au niveau professionnel/élite. Elles traitent également de la formation des officiels, apportent leur soutien en ce qui concerne l'élaboration des règlements et, plus généralement, appuient les instances judiciaires pour faire en sorte que la gestion du sport automobile continue de répondre aux principes d'équité et de sécurité.

#### 3.1 APPROBATION DES COMPÉTITIONS

Aucune compétition ne peut avoir lieu dans un pays affilié à la FIA sans permis d'organisation, un document autorisant l'organisation de la compétition, délivré par l'ASN du pays concerné. En d'autres termes, toute compétition, indépendamment de son statut, doit obtenir l'aval de l'ASN compétente.

Toute compétition qui ne serait pas organisée conformément aux dispositions du Code ou des règles de l'ASN compétente sera interdite par cette dernière. Dans l'hypothèse où cette compétition ferait partie d'une épreuve autorisée au titre d'un permis, ce permis sera réputé nul et non avenu. En outre, les dispositions de l'Article 1.3 du Code s'appliquent à tout titulaire de licence participant à des compétitions de ce type.

Il est essentiel que les ASN s'assurent que les titulaires de licences ont parfaitement connaissance des obligations qui leur incombent au titre du Code.

À défaut de respecter ces dispositions, toute personne ou tout groupe de personnes organisant une compétition ou y prenant part se verra retirer la licence qui lui aura été attribuée.

Dans les domaines de la sécurité, de la technique, de la justice, de l'accréditation, de la formation, de la conformité et de la propriété intellectuelle, les ASN élaborent et entretiennent les systèmes nécessaires pour assurer une gestion et une promotion efficaces du sport et mettent ces systèmes et services à la disposition des membres, d'autres clients et de la collectivité.

## **3.2 SÉCURITÉ**

---

La pratique d'un sport automobile est réputée potentiellement dangereuse. Elle peut faire courir des risques aux participants, qu'ils soient pilotes, copilotes, mécaniciens ou officiels. De même, elle peut mettre en danger des membres du public qui pourraient se trouver à proximité des véhicules de course et être victimes d'incidents tragiques. C'est pourquoi la sécurité est un élément essentiel pris très au sérieux par la FIA.

Les ASN doivent constamment veiller à offrir leur expertise pour établir les procédures de sécurité nécessaires, approuver les formations destinées aux concurrents et aux officiels et, plus généralement, protéger l'intérêt public. Pour ce faire, elle peut à tout moment faire appel et s'appuyer sur la très vaste expérience de la FIA à l'échelle internationale.

## **3.3 ÉQUITÉ**

---

Les compétitions de sport automobile pouvant être très âprement disputées, il est impératif qu'elles se déroulent de manière équitable.

Les règles régissant les compétitions sont énoncées dans le Code, le RSN ainsi que dans le Règlement particulier (et règlements complémentaires) tels qu'approuvés par l'ASN compétente. Les règles et procédures prévues visent à garantir le déroulement loyal et équitable des compétitions. Les règlements de chaque compétition sont mis à la disposition du public et ne peuvent être modifiés de manière arbitraire, ce qui signifie que tous les concurrents savent dans quelles conditions ils vont courir.

Le déroulement loyal des compétitions doit être garanti pour tous les concurrents. Tout concurrent qui aurait le sentiment d'être lésé par une décision contraire aux règlements ou procédures a la possibilité d'attaquer cette décision en déposant une réclamation auprès du Directeur de Course ou des Commissaires Sportifs, dans un premier temps, puis auprès d'un niveau de juridiction supérieur dans le cadre d'un système prévu par l'ASN conformément au Code.

L'équité est également garantie par la disposition qui veut que l'inspection des véhicules en vue de leur admissibilité dans leur catégorie ou classe de compétition soit réalisée par des commissaires techniques indépendants, lesquels rendent compte non pas auprès des promoteurs ou des commanditaires mais du Directeur de Course nommé pour la compétition et dont les fonctions doivent être énoncées dans le RSN.

Il importe en effet que le RSN décrive les attributions des différents officiels de façon à ce que chacun d'entre eux ait pleinement connaissance des domaines de responsabilité de toutes les personnes impliquées dans l'organisation des compétitions. Les individus occupant des postes clés, comme les chronométreurs, les commissaires techniques ou les handicapeurs, doivent être indépendants, impartiaux et dûment qualifiés et ne présenter aucun lien avec une quelconque organisation ou personne susceptible de tirer directement ou indirectement un avantage du résultat d'une compétition.

## 4 : NIVEAU DES COMPÉTITIONS

Il existe plusieurs niveaux de compétition exigeant la délivrance par les ASN de différents niveaux de permis et de licences pour les concurrents. En général, ces compétitions sont classées dans l'une des catégories suivantes : internationales, nationales ou fermées (au niveau des Clubs). Les compétitions «internationales» et «nationales» peuvent en outre être qualifiées de «réservées» (p. ex. dans le cas d'une compétition accessible «sur invitation»).

### 4.1 COMPÉTITIONS INTERNATIONALES

---

On entend par compétition internationale une compétition qui procure un niveau standard de sécurité internationale conformément aux normes prévues par la FIA dans le Code. Pour pouvoir prétendre au statut international, une compétition doit au moins répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- pour les compétitions internationales se déroulant sur circuit, ce dernier doit disposer d'une licence d'homologation délivrée par la FIA d'un degré approprié pour les véhicules de compétition admis ;
- pour les rallyes internationaux, l'ensemble des dispositions du Code doivent être appliquées ;
- les concurrents et pilotes admis à participer doivent être titulaires d'une licence internationale de la FIA appropriée ;
- la compétition doit être inscrite au Calendrier Sportif International. Cette inscription devra faire l'objet d'une demande par l'ASN du pays dans lequel la compétition aura lieu et son acceptation sera laissée à la discrétion de la FIA.

Les ASN sont chargées de faire appliquer dans leurs pays la réglementation internationale visée par le Code. Aucun pilote, concurrent ou autre titulaire de licence ne pourra prendre part à une compétition internationale ou un championnat international non inscrit au Calendrier de la FIA ou non régi par la FIA ou ses membres.

### 4.2 COMPÉTITIONS NATIONALES

---

Au titre de ce niveau, la compétition est placée sous la seule supervision sportive de l'ASN compétente. Cette ASN exerce son pouvoir de réglementation et d'organisation dans le respect des conditions générales d'application du Code. Les compétitions de ce type doivent être inscrites au Calendrier national établi par l'ASN.

Seuls peuvent participer à une compétition nationale des concurrents et des pilotes titulaires d'une licence délivrée par l'ASN du pays dans lequel cette compétition aura lieu.

Sur décision de l'ASN qui l'autorise, des licenciés d'autres ASN pourront être admis à participer à une compétition nationale, dans le respect du Code et sous réserve des restrictions prévues par ce dernier.

### 4.3 COMPÉTITIONS FERMÉES

---

Les compétitions dites «fermées» ne sont accessibles qu'aux membres du Club automobile qui les organise, lesquels doivent être titulaires des licences appropriées. Exceptionnellement, une ASN

pourra accorder une autorisation à plusieurs Clubs participant à l'organisation d'une compétition de ce type.

## 5 : TYPES DE COMPÉTITIONS («DISCIPLINES»)

Il existe une grande variété de compétitions sur asphalte ou off-road allant de tests de premier niveau au sein des Clubs à des épreuves internationales de très haut niveau réservées à des professionnels. Ces différents types de compétitions sont présentés dans le Code.

## 6 : PERMIS D'ORGANISATION

Les ASN doivent veiller à approuver toutes les compétitions de sport automobile organisées dans leurs pays. Celles-ci doivent se dérouler conformément au Code et au RSN de l'ASN compétente et c'est au moyen d'un Permis d'organisation que les ASN donnent pouvoir à un organisateur de gérer une compétition. Ce Permis d'organisation est la garantie que l'organisateur de la compétition satisfait aux exigences de l'ASN et respectera les critères d'équité et de sécurité dans l'organisation de la compétition.

Le Code prévoit des dispositions précises concernant les demandes et la délivrance des Permis d'organisation et toute ASN doit avoir pleinement conscience des obligations qui lui incombent lorsqu'elle délivre ce type de document.

## 7 : RÈGLEMENT

Se reporter au Chapitre Deux : Organisation des compétitions — Section 1 : Règles et procédures

## 8 : PARCOURS ET CIRCUITS

### 8.1 PARCOURS INTERNATIONAUX

---

Si le parcours d'une compétition emprunte le territoire de plusieurs pays, les organisateurs de cette compétition devront préalablement obtenir, par l'intermédiaire de leur propre ASN, l'accord de l'ASN de chacun des pays traversés.

Les ASN des pays traversés conserveront le contrôle sportif sur toute la portion du parcours située sur leur territoire respectif, étant entendu toutefois qu'il appartiendra à l'ASN dont relèvent les organisateurs de donner son approbation définitive en ce qui concerne l'organisation de la compétition.

### 8.2 APPROBATION DES PARCOURS

---

Tout choix de parcours devra être approuvé par l'ASN compétente. Celle-ci évaluera le parcours à l'aune des critères établis pour garantir sa sécurité et son caractère approprié à l'activité envisagée.

Pour aider l'ASN dans cette évaluation, l'organisateur devra lui communiquer le maximum d'informations possible concernant le parcours.

### **8.3 LICENCE INTERNATIONALE POUR CIRCUIT OU PARCOURS**

---

Si une course internationale ou une tentative de record international est envisagée, les ASN sont tenues de déposer une demande de licence internationale auprès de la FIA pour un circuit ou parcours permanent ou temporaire. La FIA, après avoir consulté l'ASN compétente, pourra refuser de délivrer une licence ou décider de retirer une licence mais devra motiver ce refus ou ce retrait.

### **8.4 LICENCE NATIONALE POUR CIRCUIT OU PARCOURS**

---

De même, les ASN pourront délivrer une licence nationale pour un circuit ou un parcours et spécifier les règles propres à ce circuit ou parcours que les organisateurs et les concurrents seront censés connaître et seront tenus de respecter. La licence de parcours ou le permis d'organisation pourront indiquer les critères de sécurité à respecter par le promoteur/les organisateurs. Ils pourront également mentionner le nombre et le type d'officiels et de Commissaires Sportifs nécessaires ainsi que la manière dont il convient d'organiser une compétition.

### **8.5 AFFICHAGE DES LICENCES DE CIRCUIT**

---

Toute licence de circuit, pendant toute sa durée de validité, devra être affichée à un endroit bien visible du circuit de sorte que toutes les personnes participant à la compétition puissent constater qu'elle a bien été approuvée et aient connaissance des conditions qu'elle doit respecter.

## **9 : CRÉATION DE TITRES PAR LES ASN**

On entend par «Titres nationaux» (qui pourront porter le nom de Championnat, Série, Coupe, Trophée ou Challenge) des compétitions organisées tous les ans pour chacune des disciplines du sport automobile. Ces titres peuvent uniquement être organisés par les ASN ou par d'autres organismes avec l'accord écrit des ASN (p. ex. un Club ou une organisation affiliée à une ASN).

Ils seront régis par des règlements approuvés par l'ASN compétente et pourront comprendre plusieurs compétitions organisées selon un calendrier précis ou se composer d'une seule compétition. Ils se clôtureront par la remise d'un prix au vainqueur de chaque discipline et les informations relatives aux vainqueurs devront être conservées par les ASN à des fins de documentation.

Ces titres encouragent l'excellence en sport automobile et permettent aux meilleurs concurrents de se hisser au plus haut niveau national et international de la compétition.

## **10 : OBLIGATION DE PRUDENCE/SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL**

Le concept d'obligation de prudence suggère qu'il incombe à toute personne ou organisation en position de pouvoir ou exerçant des responsabilités de prendre des mesures pour garantir la sécurité

d'autrui. La plupart des pays accordent une place de plus en plus importante à cette notion et il convient que les ASN, avec l'appui de la FIA, se conforment à la législation relative à la santé et à la sécurité promulguée par les autorités nationales.

Lorsqu'une législation en la matière s'applique dans un pays, l'ASN est tenue de définir les protocoles qui régiront ses activités et de reconnaître dans la mesure du possible ses responsabilités morale et juridique en ce qui concerne la santé et la sécurité de toutes les personnes susceptibles d'être touchées par des activités organisées sous les auspices de l'ASN.

L'obligation de prudence (également connue sous le nom de «Santé et sécurité au travail») peut également présenter les lois et dispositifs prévus pour contribuer à protéger les employés et des tiers contre tout risque de décès, de maladie ou de blessure sur leur lieu de travail ou lorsqu'ils organisent des activités pour le compte de tiers.

Ce concept s'applique également au sport automobile et il est essentiel que les ASN tiennent systématiquement compte de la santé et de la sécurité des concurrents, des officiels, du personnel préposé aux stands/à l'assistance, des employés, des bénévoles, des spectateurs et de membres du public pouvant d'une manière ou d'une autre participer à une activité de sport automobile.

Si le sport automobile peut être dangereux, il serait inacceptable que les responsables de son organisation ne prennent pas toutes les mesures possibles pour réduire tout risque de blessure.

## 11 : GESTION DU RISQUE

Pour être en mesure de prendre les dispositions nécessaires pour réduire leur probabilité de survenue et leurs conséquences, les ASN doivent être pleinement informées des risques que comporte le sport automobile. La gestion du risque est en effet essentielle à la sécurité de toutes les personnes participant à des épreuves de sport automobile ainsi qu'à la viabilité à long terme du sport et il est capital que les ASN et leurs affiliés appliquent des procédures mûrement réfléchies en la matière. Le sport automobile présente des risques et c'est en grande partie la façon dont on anticipe et dont on se prépare à ces risques inhérents qui permet de maîtriser son degré d'exposition et celui des participants.

Gérer le risque consiste à recenser, évaluer et hiérarchiser les risques et à affecter les ressources nécessaires pour réduire, maîtriser et gérer la probabilité et/ou les effets d'incidents malencontreux au cours d'une compétition.

Différentes stratégies peuvent être utilisées pour gérer le risque. Le plus souvent, elles consistent à transférer le risque à un tiers ayant les compétences nécessaires pour l'atténuer, à écarter le risque, à réduire la possibilité d'effets négatifs liés à ce risque, à réduire la probabilité de survenue du risque, voire à accepter tout ou partie des conséquences réelles ou potentielles d'un risque donné.

La gestion du risque consiste en la mise en place d'une succession de mesures bien définies à l'appui d'une prise de décisions éclairée reposant sur une réflexion approfondie quant à d'éventuels dysfonctionnements et aux façons d'y remédier.

Toute stratégie de gestion du risque doit tenir compte des éléments suivants :

- Quels problèmes pourraient survenir ?

- Qui pourrait être touché ?
- Quelles sont les chances que ce problème survienne ?
- En cas de problème, une personne pourrait-elle être grièvement blessée ?
- Qui a évoqué ce problème ?
- Quelles mesures peuvent être prises pour y remédier ?

Pour gérer le risque de manière ciblée, il convient de prendre les dispositions suivantes, dans l'ordre plus ou moins chronologique :

1. recenser et décrire les risques ;
2. évaluer le degré de vulnérabilité d'éléments essentiels face à ces risques ;
3. définir précisément le risque (à savoir la probabilité d'apparition et les conséquences de types particuliers de mise en danger d'éléments précis) ;
4. trouver des solutions pour réduire ces risques ; et
5. hiérarchiser les mesures de réduction des risques en se fondant sur une stratégie.

Plusieurs pays ont adopté un formulaire type à utiliser pour réaliser des évaluations de risque ciblées (voir le «Formulaire d'évaluation pour une gestion ciblée des risques» ci-après).

### **Formulaire d'évaluation pour une gestion ciblée des risques**

Les mesures à prendre s'agissant de l'utilisation du formulaire sont les suivantes :

#### **Dans quel cas le formulaire doit-il être rempli ?**

- en cas d'événement inattendu ;
- quand un événement ne se déroule pas comme prévu ;
- en cas de prise de conscience d'une situation dangereuse.

#### **Par qui et à quel moment le formulaire doit-il être rempli ?**

- des employés de l'ASN ;
- des membres du personnel chargés de la compétition ;
- des officiels en poste lors de la compétition ;
- des responsables de la sécurité ;
- des membres de Club.

Le formulaire pourra être rempli à tout moment au cours des préparatifs, de l'installation, du déroulement et du démontage d'une épreuve.

## Comment utiliser le formulaire

| GRILLE DE RISQUE        | Conséquences en cas d'apparition du risque |              |                          |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|
|                         | 1                                          | 2            | 3                        | 4                        |
| Probabilité de survenue | Négligeables                               | Très faibles | Faibles                  | Très importantes         |
| A – Quasi-certaine      | Élevé                                      | Élevé        | <b>Extrêmement élevé</b> | <b>Extrêmement élevé</b> |
| B – Très probable       | Moyen                                      | Élevé        | Élevé                    | <b>Extrêmement élevé</b> |
| C – Possible            | Faible                                     | Moyen        | Élevé                    | <b>Extrêmement élevé</b> |
| D – Peu probable        | Faible                                     | Faible       | Moyen                    | Élevé                    |

- réfléchir à la probabilité de survenue du risque et lui attribuer un classement (de A à D) ;
- à l'aide de la grille de risque, évaluer les conséquences en cas d'apparition du risque (de 1 à 4) :
  - 1 – soins de base nécessaires
  - 2 – soins médicaux nécessaires
  - 3 – apparition d'une maladie chronique ou de graves lésions
  - 4 – risque de décès ou de grave handicap

### Évaluation du risque – mesure(s) à prendre suite à cette évaluation

Après avoir évalué les possibles conséquences en cas d'apparition du risque, en définir la gravité :

Risque extrêmement élevé : Mesures immédiates indispensables

Risque élevé : Intervention d'un membre de la haute direction (d'un officiel supérieur responsable de la compétition) requise

Risque moyen : Nécessité de préciser la responsabilité de la direction (l'organisateur)

Risque faible : Application des procédures courantes/poursuite du processus en cours

### Gestion du risque

Utiliser la grille relative aux mesures de maîtrise des risques pour décider de la suite à donner

| Niveaux de maîtrise des risques                                    | Exemples de décisions                      |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| – Éviter tout risque ← La meilleure option                         | Ne prenez aucun risque!                    |
| – Trouver une autre solution                                       | Faites autrement                           |
| – Isoler le risque                                                 | Trouvez un lieu différent                  |
| – Réduire le risque par des moyens matériels                       | Disposez des barrières autour              |
| – Réduire le risque au moyen d'avertissements et de règlements     | Mettez en place une signalisation en amont |
| – Utiliser un équipement de protection individuel ← La pire option | Utilisez des bouchons d'oreille            |

### Comment compléter le formulaire d'évaluation

Compléter la partie du formulaire intitulée RISQUES RECENSÉS en s'appuyant sur les résultats de l'analyse ci-dessus décrite.

En cas de risque classé «Extrêmement élevé» ou «Élevé» sur la grille de risque, il conviendra de demander à un groupe de personnes expérimentées de réaliser une autre évaluation.

## Dernières étapes du processus

- Évaluer les mesures prises pour maîtriser le risque et vérifier :
  - Qui s’assure que les mesures sont bien prises ?
  - Qui vérifie que les mesures ont bien été appliquées ?
  - Qui en a été notifié ?
- Agir en consultation avec d’autres personnes – indiquer le nom des personnes ayant participé à l’évaluation.

FORMULAIRE D'ÉVALUATION POUR UNE GESTION CIBLÉE DES RISQUES

|                   |                                                                                                                                          |  |  |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| Compétition/ Lieu | Type d'opération en cours d'exécution<br>(p. ex. ravitaillement, signalisation par drapeaux, déplacement vers un poste de travail, etc.) |  |  |
| Zone/ Emplacement |                                                                                                                                          |  |  |
| Date              |                                                                                                                                          |  |  |

| GRILLE DE RISQUE                           |                   |                   |                          |                          | <b>MESURES À PRENDRE SUITE À L'ÉVALUATION DU RISQUE :</b><br><br>Risque extrêmement élevé : Mesures immédiates indispensables<br>Intervention d'un membre de la haute direction (d'un officiel supérieur responsable de la compétition) requise<br>Nécessité de préciser la responsabilité de la direction (l'organisateur)<br>Risque moyen : Application des procédures courantes/poursuite du processus en cours<br>Risque faible : Note : «Direction» et «Officiels» sont considérés comme synonymes<br>Voir à la page suivante pour un descriptif de la probabilité de survenue et des conséquences |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Conséquences en cas d'apparition du risque |                   |                   |                          |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                            | 1<br>Négligeables | 2<br>Très faibles | 3<br>Faibles             | 4<br>Très importantes    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| A - Quasi- certaine                        | Élevé             | Élevé             | <b>Extrêmement élevé</b> | <b>Extrêmement élevé</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| B - Très probable                          | Moyen             | Élevé             | Élevé                    | <b>Extrêmement élevé</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| C - Possible                               | Faible            | Moyen             | Élevé                    | <b>Extrêmement élevé</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| D - Peu probable                           | Faible            | Faible            | Moyen                    | Élevé                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

RISQUES RECENSÉS :

| Description des risques recensés                                               | Probabilité (de A à D) | Conséquences (de 1 à 4) | Risque | Moyens déployés / mesures prises<br>Comment a-t-on remédié au risque?                                                   | Personnel(s) chargé(s) de la mise en œuvre | Personnel(s) chargé(s) du contrôle | Personnel(s) chargée(s) de confirmer la bonne exécution des mesures (signature) |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Exemple: Possibilité qu'un spectateur soit blessé par les débris d'une voiture | C                      | 3                       | ÉLEVÉ  | Grillage anti-débris / déplacement vers l'arrière des spectateurs / renforcement des effectifs pour surveiller la foule | Organisateur<br>Commissaires de route      | Secrétaire de la course            |                                                                                 |
| 1.                                                                             |                        |                         |        |                                                                                                                         |                                            |                                    |                                                                                 |
| 2.                                                                             |                        |                         |        |                                                                                                                         |                                            |                                    |                                                                                 |
| 3.                                                                             |                        |                         |        |                                                                                                                         |                                            |                                    |                                                                                 |
| 4.                                                                             |                        |                         |        |                                                                                                                         |                                            |                                    |                                                                                 |

FORMULAIRE D'ÉVALUATION POUR UNE GESTION CIBLÉE DES RISQUES

DESCRIPTION DE LA PROBABILITÉ DE SURVENUE / DES CONSÉQUENCES :

| Probabilité de survenue | Conséquences                        | Sur le plan médical                                                                                               | Sur le plan administratif                                     |
|-------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| A - Quasi-certaine      | 4 - Conséquences extrêmement graves | Décès, lésion définitive ou très nombreuses blessures nécessitant l'hospitalisation d'une ou plusieurs personnes. | Graves difficultés pour l'Organisation                        |
| B - Très probable       | 3 - Conséquences faibles            | Blessure grave nécessitant une hospitalisation, fractures ou arrêt pendant toute la durée de la compétition.      | Importante refonte nécessaire en termes d'organisation        |
| C - Possible            | 2 - Conséquences très faibles       | Soins médicaux sur place ou surveillance de la victime éventuellement nécessaires.                                | Légers réajustements nécessaires pour remédier à la situation |
| D - Peu probable        | 1 - Conséquences négligeables       | Soins de base, voire aucun soin nécessaire. Pas de surveillance médicale.                                         | Envisager une évaluation du problème au niveau local          |

POINTS À RETENIR :

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Quelles sont les sources possibles de décès ou de blessure ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– chutes</li> <li>– effondrement de structures</li> <li>– matières dangereuses ou inflammables</li> <li>– câbles électriques</li> <li>– équipements lourds</li> <li>– accès / sortie / comportement du public</li> <li>– météo (p. ex. pluie / grêle / vent / orages)</li> <li>– Projectiles</li> </ul> | <p>Quatre solutions pour maîtriser le risque</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Éviter tout risque : ne pas réaliser l'activité</li> <li>– Maîtriser le risque : l'atténuer au moyen de mesures</li> <li>– Accepter le risque : en cas de risque faible ou de conséquences acceptables</li> <li>– Transférer le risque : (Attention – impossible de transférer l'obligation de prudence)</li> </ul> | <p>Niveaux de maîtrise du risque</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Éviter tout risque ← Essayer de commencer par là</li> <li>– Trouver une autre solution</li> <li>– Isoler le risque</li> <li>– Réduire le risque par des moyens matériels</li> <li>– Réduire le risque au moyen d'avertissements et de règlements</li> <li>– Utiliser un équipement de protection individuel ← En dernier recours</li> </ul> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

QUELS ONT ÉTÉ VOS INTERLOCUTEURS LORS DE L'ÉVALUATION ET DU RECENSEMENT DES RISQUES ?

| Date | Nom | Fonction | Signature |
|------|-----|----------|-----------|
|      |     |          |           |
|      |     |          |           |

|                |             |      |
|----------------|-------------|------|
| Complété par : | Signature : | Date |
|----------------|-------------|------|

## 12 : INCIDENTS GRAVES ET RECUEIL D'INFORMATIONS

On entend par «incident grave» tout incident causant :

- des blessures (graves) à un membre du public ; ou
- des lésions susceptibles d'entraîner la mort d'une personne.

Préalablement à toute grande compétition, les représentants de l'organisateur, du promoteur et des services d'intervention (services de police, d'incendie ou d'ambulance) devront se réunir pour convenir d'un plan qui définira le rôle et les attributions de tous les intervenants clés en cas d'incident grave et ces informations devront être réunies dans un document qui sera remis aux officiels concernés.

En cas d'incident grave, il sera de la responsabilité de l'organisateur de mettre en œuvre ce plan et de prendre en charge l'incident aux côtés des autres organisations responsables de sorte que la/les personne(s) blessée(s) soi(en)t transportée(s) à l'hôpital (si possible) et/ou que cette partie de la compétition soit annulée/que l'on passe à la partie suivante de la compétition pour permettre aux autorités compétentes de mener leur enquête. Si un incident grave se produit en un lieu bien déterminé (par exemple une piste), il importe en règle générale, de manière rapide mais professionnelle et conformément au plan prévu à cet effet, de délimiter les lieux de l'incident et de les débarrasser de sorte que la compétition puisse reprendre et n'ait pas à être annulée.

Les organisateurs et les Commissaires Sportifs seront chargés de réunir les informations et de transmettre leurs rapports sur l'incident grave aux différents organes de l'ASN dont ils relèvent. Dans le cadre d'une coopération fondée sur le bon sens, chaque partie sera généralement disposée à mettre en commun les ressources et les informations recueillies ainsi que les rapports établis.

Dès lors qu'un incident grave se produira, le Directeur de Course nommera une personne chargée de diriger l'intervention sur le lieu de l'incident et de prendre la tête des opérations. Il pourra notamment s'agir de demander aux officiels de cesser toute opération de nettoyage, à l'exception des interventions en cas de blessure et/ou d'incendie, de sorte que les lieux soient protégés aux fins de l'enquête sur les causes de l'incident.

Le préposé à l'incident sera chargé de réunir les informations suivantes pour le compte du Secrétaire de l'épreuve en vue d'une présentation ultérieure à l'ASN :

### ÉLÉMENTS À PRODUIRE

---

Nom et adresse de chaque blessé et d'un proche parent

---

Rapport de blessure de l'ASN complété et signé par le personnel médical

---

Rapport de sinistre de l'ASN établi pour chaque véhicule par le commissaire technique en chef

---

Informations quant à l'heure et au lieu où le(s) véhicule(s) a/ont été saisis

---

Date et lieu exact de l'incident

---

Numéro de la compétition/séance d'essais/de la spéciale au cours de laquelle l'incident s'est produit

---

Description précise du lieu de l'incident sous forme de texte et de schéma – indiquer les distances exactes par rapport à des points pertinents

---

Récit précis des événements ayant mené à l'incident (des 20 secondes au moins ayant précédé l'incident jusqu'au moment de sa survenue)

---

Bref descriptif des interventions suite à l'incident, notamment informations sur le transport d'un blessé à l'hôpital et, le cas échéant, sur l'heure et la confirmation du décès

---

Nom, fonction et coordonnées de la personne à l'origine du rapport

---

Nom, fonction et coordonnées du policier responsable de l'enquête

---

Nom, adresse et numéro de téléphone de toutes les parties directement impliquées dans l'incident (policiers, autres concurrents, officiels)

---

Nom, adresse et numéro de téléphone de tous les témoins de l'incident – idéalement, un minimum de trois témoins sera nécessaire

---

Nom, adresse et numéro de téléphone de tous les membres du personnel médical ayant participé à l'intervention suite à l'incident

---

Récit du Directeur de Course décrivant l'incident. Ce rapport devra mentionner l'heure exacte de l'incident et décrire précisément les moyens mis en œuvre

---

Rapport précis sur l'heure de l'intervention et le personnel médical présent sur le lieu de l'incident établi par le Médecin-Chef et mentionnant l'heure du début du transfert des blessés ou des victimes à l'hôpital et, le cas échéant, l'heure à laquelle le décès a été confirmé

---

Un rapport signé de la main du commissaire technique en chef se rapportant aux vérifications techniques préliminaires, à toute autre vérification technique précédant l'incident et, le cas échéant, à toute vérification technique après la compétition des véhicules impliqués dans l'incident

---

Heure et informations quant au moment où le décès a été rendu public et copie et informations sur toute autre déclaration officielle qui aura été faite

---

Copies des documents suivants (selon qu'il conviendra) :

---

- Permis et licence de parcours
  - Règlement particulier
  - Autres règlements
  - Tout additif ou toute instruction publiés pertinents
  - Liste des engagés
  - Formulaire d'engagement des concurrents impliqués
  - Registre de la compétition indiquant les rapports sur les véhicules/concurrents impliqués
  - Registre du Centre de coordination des incidents s'il est distinct du registre de l'épreuve
  - Temps réalisés pendant les essais et en course par les véhicules impliqués
  - Programme officiel
  - Licences de compétition du/des pilote(s) impliqué(s)
  - Passeport technique du/des véhicule(s) impliqué(s)
  - Photos si elles existent
-

## Photographies

Les photographies jouent un rôle très précieux dans l'établissement des faits suite à un incident.

La personne chargée du contrôle de l'incident devra vérifier auprès des photographes situés à proximité du lieu de l'incident s'ils disposent de clichés de l'incident ou de la zone en amont et en aval du lieu de l'incident.

Si un photographe professionnel est présent, il conviendra de l'inviter à prendre les clichés qui conviennent du lieu de l'incident et de s'assurer qu'ils seront remis dans les plus brefs délais.

Si aucun photographe professionnel n'est présent, demander à un officiel de prendre les photos nécessaires.

Les photos devront indiquer – dans toute la mesure du possible – ce qui s'est réellement produit, les conséquences de l'incident, et les éléments qui pourraient être utiles dans le cadre de l'enquête. Il s'agit donc de prendre les clichés suivants :

- vue d'ensemble du lieu de la scène de l'incident selon un plan éloigné, en gros plan et selon différents angles. D'autres photos devront être prises des infrastructures générales près du lieu de l'incident, à savoir panneaux, arbres, grillages, barrières, etc. ;
- toute trace de pneus laissée sur la piste/le parcours, les accotements ou les bacs à graviers indiquant la direction du véhicule et toute trace de dérapage ;
- les infrastructures endommagées, notamment avec le véhicule encore présent ;
- les débris présents sur la zone, en disposant un objet comme une boîte à allumettes ou une bouteille à proximité pour indiquer la taille de ces débris ;
- la trace laissée par les débris pour indiquer la direction du véhicule ou les débris provenant de l'impact. Tout débris situé dans une zone réservée aux spectateurs sera particulièrement important.

## 13 : PROCÉDURES JURIDICTIONNELLES

Il arrive que des différends surgissent concernant des concurrents, des officiels, des promoteurs/organisateurs et des ASN, lesquels doivent faire l'objet d'un règlement ou d'une décision de justice. Il importe par conséquent que les ASN prévoient un mécanisme juridictionnel chargé de maintenir un «système de droit» dans la discipline relevant de leur compétence.

En sport automobile, des différends peuvent apparaître du fait :

- de conflits d'intérêts entre parties ;
- de conflits ou de désaccords entre parties ;
- d'une infraction au règlement de la part de concurrents ou d'officiels ;
- d'une violation des conditions prévues au titre d'un permis délivré par une ASN ;
- d'une accusation portée par le Directeur de Course ou des Commissaires Sportifs, ou par l'ASN, pour des raisons disciplinaires ; et
- d'un ou plusieurs concurrents en désaccord avec les résultats d'une épreuve.

Tout système juridictionnel est réputé interpréter et appliquer les règles et procédures au nom de l'ASN concernée et sert de mécanisme pour le règlement des différends. Il n'adopte aucune règle ou procédure mais les interprète et les applique aux faits propres à chaque affaire sur laquelle il est amené à statuer. À l'issue d'une audience, il peut recommander des modifications à apporter à des règles ou procédures.

Le Code Sportif International de la FIA traite des questions juridiques aux Articles suivants :

- Article 12 : Pénalités
- Article 13 : Réclamations
- Article 14 : Appels

## STRUCTURE JURIDICTIONNELLE

L'appareil juridictionnel comprend quatre niveaux :

- (1) Auditions par les Commissaires Sportifs (réclamations)
- (2) Auditions devant un Tribunal (appels)
- (3) Tribunal d'Appel National (appels)
- (4) Cour d'Appel Internationale de la FIA (appels)

### 13.1 AUDITIONS PAR LES COMMISSAIRES SPORTIFS (RÉCLAMATIONS)

---

Les ASN ont pour mission non seulement de mettre en œuvre les procédures prévues pour le bon déroulement du sport automobile dans leur pays mais aussi de veiller à ce que ces procédures soient correctement appliquées et respectées. Pour y parvenir, elles n'ont pas d'autre solution que de mettre en place un système de vérifications et d'inspections dont les Commissaires Sportifs seront chargés. Une fois nommés par l'ASN dont ils relèvent, les Commissaires Sportifs ont ainsi pour fonction de surveiller l'organisation/le déroulement des compétitions, en veillant à ce qu'elles respectent les réglementations, et de protéger les intérêts propres à chacune des parties. Deux, voire trois Commissaires Sportifs doivent être présents sur chaque compétition.

Chaque ASN met sur pied un collège de Commissaires Sportifs dont les attributions sont les suivantes :

- faire respecter l'ensemble des règles et procédures de l'ASN ;
- exercer les pouvoirs dont les Commissaires Sportifs sont investis pour veiller à ce que les compétitions se déroulent dans le respect des principes de sécurité, d'équité et de responsabilité sociale ;
- veiller à ce que les Commissaires Sportifs soient considérés comme les représentants de l'ASN pour toutes les activités autorisées et à ce que chaque compétition de sport automobile se déroule en toute sécurité et dans le respect des règles et procédures prévues ;
- rendre compte à l'ASN, de manière rapide et précise, de l'application des règles et procédures ; et
- entendre les réclamations ou les appels pouvant être interjetés lors d'une compétition.

Toute partie qui s'estimerait lésée a le droit de déposer une réclamation. Cette réclamation doit être présentée par écrit, préciser ses motifs, être adressée aux Commissaires Sportifs et être accompagnée

du montant de la caution appropriée fixée par l'ASN. Elle peut être retirée avant d'être entendue, auquel cas le montant de la caution sera entièrement remboursé.

En règle générale, si la réclamation est acceptée, la caution est remboursée à son auteur. En revanche, si elle est rejetée, le montant de la caution peut être retenu par les Commissaires Sportifs et transmis à l'ASN. Si une réclamation est jugée futile, vexatoire ou sans fondement, les Commissaires Sportifs ont également la possibilité d'infliger une sanction à son auteur.

Des délais de réclamation pourront s'appliquer. Ces délais seront fixés par l'ASN et pourront varier en fonction des types et des niveaux de compétition. À titre d'exemple, il pourra être exigé que :

- toute réclamation concernant un engagement ou le déroulement d'une compétition soit déposée au plus tard deux heures avant le début de la compétition, afin de disposer de suffisamment de temps pour entendre la réclamation ;
- toute réclamation à l'encontre de la décision d'un commissaire technique soit déposée immédiatement après que cette décision eut été rendue, de façon à pouvoir rapidement clarifier la question en cas de conflit ;
- toute réclamation portant sur une erreur ou une irrégularité pendant le déroulement d'une compétition soit déposée au plus tard 30 minutes après la fin de la compétition de sorte que celle-ci ne soit pas entachée par des décisions tardives ; et
- les résultats soient fournis au plus tard dans les trois jours suivant leur publication officielle afin d'éviter qu'une affaire ne soit constamment réexaminée longtemps après la fin de la compétition.

Si, suite à une réclamation, il doit être procédé à l'examen d'un véhicule ou d'un équipement, ce véhicule/cet équipement devra être saisi de façon à être facilement accessible et à éviter qu'il fasse l'objet d'altérations ; il sera ensuite restitué par les Commissaires Sportifs. Si les Commissaires Sportifs ne parviennent pas à résoudre la question, l'ASN statuera. En cas de frais liés à l'examen, ils seront à la charge de l'auteur de la réclamation s'il est établi que le véhicule/l'équipement est conforme au règlement.

Normalement, le Directeur de Course ou les Commissaires Sportifs entendront la réclamation pendant ou juste après la compétition et les parties intéressées pourront être accompagnées de témoins. En l'absence d'une partie intéressée, la décision des Commissaires Sportifs pourra être rendue par défaut.

Dans le cas où une cérémonie de remise des prix aurait lieu alors qu'une question reste en suspens, le prix remporté par un concurrent sous le coup d'une réclamation devra être retenu tant qu'une décision n'aura pas été rendue. En outre, dans le cas où l'issue d'une réclamation serait susceptible d'entraîner une modification du classement d'une compétition, les organisateurs ne publieront qu'un classement provisoire et ne remettront aucun prix tant que la décision finale n'aura pas été rendue.

## **13.2 AUDITIONS DEVANT UN TRIBUNAL (APPELS)**

---

Dans le cadre du système juridictionnel, les ASN devront prévoir plusieurs tribunaux auquel il sera possible de recourir, notamment :

- un tribunal disciplinaire – chargé d'établir si l'accusation est fondée et d'infliger la sanction qui convient ;

- un tribunal d’appel – chargé d’examiner des décisions déjà rendues à l’issue d’une audition par des Commissaires Sportifs ou par un tribunal disciplinaire et d’en modifier ou non le contenu ;
- un tribunal d’enquête – chargé d’enquêter sur des affaires qui lui auront été soumises par l’ASN et, après examen des éléments de preuve et audition des témoins, de formuler des recommandations à l’intention de cette dernière.

Les membres de ces tribunaux devront avoir un large éventail de compétences et il conviendrait que l’un d’entre eux au moins soit diplômé de droit. Tous ces tribunaux devront être composés de membres impartiaux n’ayant eu aucun lien (sauf peut-être en tant que spectateur) avec une compétition faisant l’objet d’une réclamation et n’ayant eu aucun rôle dans une décision en lien avec l’affaire. Ils devront faire preuve d’impartialité et ne tenir compte que des éléments de preuve qui leur seront présentés.

Toute partie (y compris les ASN ou les organisateurs) aura droit de faire appel d’une décision des Commissaires Sportifs ou d’un autre tribunal de première instance à condition d’être l’objet de cette décision ou de s’estimer lésée par cette décision.

Il appartiendra aux ASN d’établir pour quels motifs un appel pourra être accepté ou refusé. Elles imposeront notamment qu’une demande d’appel soit déposée en bonne et due forme, éventuellement à l’aide d’un formulaire de l’ASN prévu à cet effet, accompagné du montant de la caution approprié et dans les délais prescrits par l’ASN.

### **13.3 TRIBUNAL D’APPEL NATIONAL (APPELS)**

---

Dans le cadre du système juridictionnel, les ASN devront établir un Tribunal d’Appel National, ou Haute Cour, comprenant plusieurs personnes membres ou non d’une ASN nommées pour siéger au Tribunal. Il est d’usage de nommer des professionnels du droit expérimentés (comme des juges ou des avocats), objectifs, capables d’évaluer les éléments de preuve en toute impartialité et ayant une solide connaissance des règles et procédures nécessaires à l’exercice de leurs fonctions judiciaires.

En sport automobile, les Tribunaux d’Appel Nationaux seront les instances de dernier recours habilitées à statuer définitivement sur des différends ayant trait à des compétitions ou des activités sous l’égide et sur le territoire des ASN, sous réserve des dispositions du Chapitre XIII du Code relatives à la Cour d’Appel Internationale de la FIA.

Toute partie lésée par la décision d’un tribunal d’appel devra avoir le droit de se pourvoir devant un Tribunal d’Appel National au sujet (entre autres) :

- d’une mesure disciplinaire prise par l’ASN ;
- d’un jugement, d’une directive ou d’une décision pris(e) par une ASN considéré(e) ultra vires ou inconstitutionnel(le) ; et
- de l’audition d’un pourvoi en appel par un Tribunal d’Appel National.

L’appel devra être introduit devant le tribunal et les parties devront être prévenues dans un délai déterminé (prescrit par l’ASN) suivant la décision d’acceptation ou de refus de l’appel. Lorsque l’appel sera interjeté, il devra être accompagné d’une caution dont le montant aura été fixé par l’ASN.

Le tribunal pourra décider de l'annulation de la sanction ou de la décision contre laquelle il a été fait appel, ou bien d'un allègement ou d'une aggravation de la sanction, mais ne pourra pas ordonner qu'une compétition soit recommencée.

Le tribunal pourra décider de l'attribution des dépens occasionnés par l'instruction de l'affaire et la réunion des membres du tribunal mais ne prendra pas en considération les coûts supportés par les parties.

### **13.4 COUR D'APPEL INTERNATIONALE DE LA FIA (APPELS)**

---

La Cour d'Appel Internationale de la FIA, tribunal de dernière instance en sport automobile, est instituée conformément aux Statuts et au Code Sportif International de la FIA. Il s'agit d'un organe indépendant doté de sa propre administration séparée de la structure principale de la FIA. Les juges qui y siègent sont nommés pour un mandat de trois ans par l'Assemblée Générale de la FIA et sont tous de nationalités différentes.

Les prérogatives, la composition et le mode de fonctionnement de la Cour d'Appel Internationale de la FIA sont définis dans le Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA approuvé par l'Assemblée Générale.



### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                  |           |
|------------|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                              | <b>65</b> |
| <b>2 :</b> | <b>ASSURANCES</b>                                | <b>65</b> |
| 2.1        | Avant-propos                                     | 65        |
| 2.2        | Assurances recommandées                          | 66        |
| 2.3        | Assurances facultatives                          | 68        |
| <b>3 :</b> | <b>STATUT JURIDIQUE</b>                          | <b>69</b> |
| <b>4 :</b> | <b>OBLIGATION DE PRUDENCE/NÉGLIGENCE</b>         | <b>69</b> |
| <b>5 :</b> | <b>PROTECTION DE L'ENFANCE</b>                   | <b>70</b> |
| <b>6 :</b> | <b>CONTRATS/ACCORDS</b>                          | <b>70</b> |
| 6.1        | Contrats                                         | 70        |
| 6.2        | Accords                                          | 71        |
| 6.3        | Licences et autorisations                        | 71        |
| 6.4        | Accords avec de grands partenaires               | 71        |
| 6.5        | Approbation                                      | 71        |
| <b>7 :</b> | <b>PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE</b> | <b>72</b> |
| 7.1        | Avant-propos                                     | 72        |



## 1: AVANT-PROPOS

Les organisations sportives et de loisirs ont des responsabilités envers les employés, volontaires, officiels, participants, spectateurs et parfois envers d'autres membres du public. Dans ce contexte, si elles ne s'acquittent pas correctement de ces responsabilités, ces organisations et/ou leurs associés peuvent être tenus légalement responsables d'un acte ou d'une omission.

Il est essentiel que les ASN examinent et mettent constamment à jour leurs normes de planification et d'exploitation ainsi que leurs règlements. Il importe en effet que les règles et procédures qui régissent le sport automobile intègrent les dernières avancées et les dernières évolutions et, dans ce cadre, les procédures adoptées par la FIA, voire par d'autres ASN, doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Participer à des sports d'aventure ou des sports extrêmes est un passe-temps dangereux ; il est donc capital que les ASN ouvrent la voie en termes de pratiques de sécurité et de principes moraux et soient conscientes des responsabilités qui leur incombent au titre de la loi.

Organiser une compétition nécessite de tenir compte de diverses questions d'ordre juridique. D'emblée, il importe de définir les responsabilités légales liées à l'établissement des règlements et procédures et au déroulement d'une compétition donnée.

Cette section du manuel ne vise pas à donner des conseils précis sur le plan juridique mais à servir de guide préliminaire, à nourrir la réflexion, à inciter à l'action et à faire prendre conscience d'éventuelles responsabilités. Le cas échéant, il conviendra de faire appel à des conseillers juridiques professionnels et de mettre plus particulièrement l'accent sur les exigences légales particulières prévues dans la région de l'ASN. Les domaines suivants devront notamment être étudiés sur le plan juridique :

- structure organisationnelle et statut juridique ;
- propriété de la compétition ;
- contrats et accords ;
- licences et autorisations ;
- problèmes liés au handicap ;
- égalité des chances ;
- protection des données ;
- assurances.

## 2 : ASSURANCES

### 2.1 AVANT-PROPOS

Nombreux sont ceux qui ignorent que leur contrat d'assurance, s'ils en ont souscrit un, comporte des exclusions vis-à-vis de certains sports et que, de ce fait, ils ne sont pas entièrement couverts. À l'inverse, les sportifs ayant la chance de bénéficier d'une couverture pour leur pratique sportive se voient généralement imposer des primes d'un montant excessif.

Il incombe aux ASN de veiller à ce que les personnes et les organisations participant à des compétitions de sport automobile organisées sous leurs auspices puissent contracter une assurance. Elles ne doivent pas nécessairement agir en tant que compagnie d'assurance; en revanche, elles peuvent servir d'intermédiaire entre les participants à des compétitions de sport automobile organisées dans leur pays et une société d'assurance agréée et bien établie.

En sport automobile, la police d'assurance doit notamment porter sur les éléments suivants :

- toutes les compétitions ayant lieu au titre d'un permis d'organisation délivré par une ASN bénéficient d'une assurance responsabilité civile ;
- tout titulaire d'une licence, copilote, personnel préposé aux stands ou à l'assistance, officiel ou autre personne désignée bénéficie d'une assurance contre les accidents corporels lorsqu'il/elle participe à une épreuve, une compétition ou des essais autorisés au titre d'un permis délivré par une ASN ;
- une assurance générale couvre la responsabilité civile, la responsabilité professionnelle, la responsabilité des administrateurs et des officiels.

L'assurance doit faire partie du service offert par l'ASN dans le cadre de ses fonctions générales de réglementation et de coordination ; elle témoigne ainsi de l'obligation de prudence de l'ASN et de sa volonté de garantir la viabilité et la pérennité du sport à long terme.

À titre d'exemple, un programme national d'assurance élaboré par les ASN pourrait être mis sur pied pour répondre aux besoins spécifiques du sport dans les domaines suivants :

#### **A : Assurances recommandées**

- responsabilité civile et responsabilité du fait des produits assortie d'une assurance professionnelle ;
- assurance individuelle contre les accidents – Programme de groupe au niveau national (et garantie complémentaire individuelle facultative) ;
- responsabilité professionnelle.

#### **B : Assurances facultatives**

- assurance-vie ;
- responsabilité des administrateurs et des dirigeants/de l'association ;
- voiture de course et remorque (à l'état statique et en transit) ;
- outils ;
- assurance voyage personnelle ;
- biens du Club.

## **2.2 ASSURANCES RECOMMANDÉES**

---

### **Responsabilité civile et responsabilité du fait des produits**

Toute personne qui en blesserait une autre ou qui endommagerait le bien d'autrui suite à une négligence pourra se voir intenter une action en réparation. C'est la raison pour laquelle il est important que les ASN prévoient une assurance responsabilité civile de manière à protéger les Clubs qui orga-

nissent les compétitions d'éventuelles poursuites de ce type. Il convient donc que les assureurs et les ASN travaillent en collaboration de sorte qu'une police d'assurance adaptée puisse être proposée en fonction des différents types de compétition que les organisateurs pourront mettre en place. Dans le cadre de leurs obligations, les ASN devront veiller à délivrer les permis d'organisation qui conviennent aux organisateurs de compétitions.

### **Étendue de la couverture**

La police d'assurance de l'ASN devra couvrir l'éventuelle responsabilité des organisateurs et des officiels envers des tiers susceptibles d'être blessés ou dont les biens pourraient être endommagés suite à un incident survenu pendant le déroulement d'une compétition. L'assurance devra couvrir toutes les activités liées à la compétition, de l'installation jusqu'au démontage des infrastructures, et toutes les activités prévues dans l'intervalle. Elle protégera les officiels et les tiers participant à la gestion de la compétition ainsi que les concurrents et les propriétaires du lieu.

### **Activités mondaines**

La police d'assurance devra également couvrir la responsabilité civile des Clubs membres à l'égard de tiers dans le cadre d'activités mondaines, lesquelles comprendront différents événements mondains, les cérémonies de remise des prix et d'autres réunions de ce type.

### **Dommages automobiles**

Il est important de noter qu'en règle générale, l'assurance responsabilité civile des ASN ne couvre pas les dommages liés à l'utilisation des véhicules automobiles sur la voie publique et qu'un contrat distinct doit être prévu à cet effet.

### **Terrains privés/propriétaires de terrains privés**

En fonction de la législation locale, les propriétaires de terrains privés pourront jouir de droits particuliers. Lorsque des compétitions seront organisées sur des terrains de ce type, il conviendra donc de définir l'étendue de la couverture d'assurance avant le déroulement des compétitions.

### **Franchises**

Le plus souvent, les contrats d'assurance garantissent une importante prise en charge financière ou autre en cas d'incident mais prévoient également le paiement d'une franchise. Au titre du contrat d'assurance conclu entre les parties, cette franchise est automatiquement à la charge de la partie à l'origine de la déclaration de sinistre et vise en général à couvrir les frais de dossier.

### **Contractants**

On désigne généralement par «contractant» tout individu engagé sous contrat par une organisation ou une personne physique afin de mener une activité particulière pour son compte. Dans le cas d'une compétition de sport automobile, il pourra s'agir de personnes chargées de l'aménagement du lieu, de la vente de produits alimentaires ou d'activités d'animation. En règle générale, les contrats d'assurance ne prévoient pas de garantie pour les contractants en cas de dommage découlant de leur propre négligence dans le cadre de leurs activités lors de compétitions autorisées par des ASN. Il appartiendra donc aux contractants de souscrire leur propre assurance pour couvrir leurs activités spécialisées. Comme dans le cas des propriétaires de terrains privés, il appartiendra aux parties d'étudier et de convenir de l'étendue de la couverture d'assurance du contractant préalablement à la réalisation des activités.

## **Assurance individuelle contre les accidents**

L'assurance individuelle contre les accidents prévoit le versement de prestations à l'assuré en cas de blessure invalidante résultant d'un accident survenu au cours de la pratique d'un sport automobile. Il conviendrait que les ASN offrent ce type de couverture dans le cadre de leur système d'octroi de permis et de licences.

## **Officiels**

Du fait même de leurs fonctions au plus près de la course, les officiels se trouvent dans des zones relativement plus exposées. Or, ils exercent leurs fonctions de manière bénévole. Il importe donc que tous les officiels agréés intervenant sur des compétitions organisées au titre d'un permis délivré par une ASN soient couverts par l'assurance de l'ASN ; il est par ailleurs indispensable que les officiels soient identifiés en tant que tels pour leur permettre de bénéficier des garanties prévues dans le cadre de l'assurance individuelle contre les accidents.

## **Concurrents/personnel préposé aux stands**

Compte tenu de la dangerosité du sport automobile, les concurrents ne sont jamais à l'abri du risque ; pour autant, les ASN ont la possibilité de maîtriser les risques encourus par les participants en veillant à ce que les concurrents soient titulaires d'une licence appropriée. En outre, lors de leur demande officielle d'engagement pour une compétition, il importe que les concurrents soient affiliés à un régime d'assurance individuelle contre les accidents.

## **Responsabilité professionnelle**

L'assurance responsabilité professionnelle protège les Clubs de sport automobile et leurs membres en cas de réclamation pour acte de négligence, conseil, instruction ou omission. L'assurance prévoit une garantie pour violation d'une obligation professionnelle à l'égard de tiers et cette garantie sera applicable sur toutes les compétitions autorisées au titre d'un permis délivré par une ASN et pour tout conseil donné par un membre, officiel ou bénévole agissant en sa qualité d'officiel du sport automobile. Il appartiendra aux ASN de prévoir ce type de couverture dans le cadre de leur système d'octroi de permis et de licences.

## **2.3 ASSURANCES FACULTATIVES**

---

Les ASN, par le biais de leurs agents d'assurance, pourront décider de proposer à leurs membres d'autres options d'assurance.

### **Assurance pour travailleurs bénévoles**

L'assurance pour travailleurs bénévoles protège les volontaires en cas de blessure invalidante résultant d'un accident, y compris lors de leurs déplacements vers ou en provenance du lieu où se déroulent les manifestations du Club et où ils exercent leurs fonctions. Cette assurance couvre tous les travailleurs bénévoles de tous les Clubs automobiles affiliés à une ASN.

### **Assurance voitures de course**

Toute ASN peut prévoir un régime d'assurance pour les concurrents participant à ses compétitions, notamment pour leurs voitures de course. Au titre de cette assurance, les concurrents bénéficieraient d'une prise en charge partielle des frais de réparation de leurs véhicules en cas d'incident ; il conviendrait cependant de prévoir des instructions précises quant aux conditions régissant la conclusion d'un contrat d'assurance de ce type.

### 3 : STATUT JURIDIQUE

Dans de nombreux pays, le statut et la structure juridiques de tout Club ou personne morale en cours de création est un élément déterminant. Il se peut en effet que la loi ne reconnaisse l'existence légale d'un Club en son nom propre que s'il est constitué en vertu de la législation de son pays et il est important que toutes les ASN et leurs Clubs affiliés se renseignent sur les obligations légales qui leur incombent et sur les options possibles au titre du droit des affaires de leur pays pour s'assurer qu'ils bénéficient d'une protection en cas d'action en justice ou de décision judiciaire.

### 4 : OBLIGATION DE PRUDENCE/NÉGLIGENCE

Toute action négative ou acte illégal commis(e) par un Club ou un organisme affilié à une ASN pouvant éventuellement exposer cette dernière à des poursuites, il importe que l'ASN en question prévoit un large éventail de programmes de formation sur l'obligation de prudence à l'intention de ses propres membres, de ses Clubs et de leurs membres, de ses officiels agréés et de tous autres responsables.

L'obligation de prudence s'entend de l'obligation légale pour une personne de prendre les mesures voulues pour éviter que des tiers soient blessés. Si un risque de préjudice est décelé, les précautions voulues doivent être prises pour y remédier, comme le prévoit le régime de sécurité et de santé au travail.

Dans le pays d'une ASN donnée, les autorités peuvent considérer comme un «lieu de travail» l'endroit où se pratique une activité sportive, ce qui se traduira par :

- une obligation générale de prudence de la part des employeurs responsables du lieu de travail afin de garantir la santé, la sécurité et le bien-être au travail de tous les employés et d'autres personnes rejoignant ce lieu de travail ;
- l'obligation pour l'employeur de s'assurer que toutes les mesures raisonnablement applicables ont été prises pour maîtriser les risques de blessure liés au lieu de travail ;
- l'obligation de prudence de l'employeur s'applique à toutes les personnes présentes sur le lieu de travail, y compris les visiteurs, les contractants, etc. ;
- une obligation générale pour les concepteurs, fabricants et fournisseurs d'équipements et de substances destinés à être utilisés par des individus dans le cadre de leur travail de s'assurer que leurs produits ne présentent aucun risque pour la santé et la sécurité s'ils sont utilisés correctement et de fournir des informations sur l'utilisation correcte et les dangers potentiels liés à l'utilisation de ces produits sur le lieu de travail ;
- une obligation générale pour les employés de prendre soin d'autrui et de coopérer avec les employeurs sur les questions de santé et de sécurité. Il incombe également aux employés de coopérer avec l'employeur ou toute autre personne dans la mesure nécessaire pour se conformer à la réglementation pertinente sur la santé et la sécurité au travail ; et
- les lieux de travail pouvant présenter des risques importants pour la santé et la sécurité, il incombe aux employeurs responsables de ces lieux de les agencer et d'organiser leur système de travail de façon à ce que les personnes au travail ne soient pas en danger.

Compte tenu des risques que comporte toute infraction à ce devoir de prudence, il est essentiel que les ASN aient conscience de leurs obligations en la matière.

## 5 : PROTECTION DE L'ENFANCE

De nombreux pays sont désormais dotés de législations sur la protection de l'enfance et, lorsque de telles lois ont été adoptées, elles ont des conséquences pour toutes les organisations sportives et associations de loisirs. En bref, elles prévoient généralement des clauses obligeant les employeurs à demander à tous leurs employés (rémunérés ou bénévoles) intervenant auprès d'enfants (p. ex. des chefs de groupe ou d'équipe) de remplir et signer une déclaration comme quoi ils ne sont pas sous le coup d'une interdiction de travail auprès d'enfants (par exemple dans le cas d'une personne reconnue coupable d'un grave délit sexuel).

Il conviendra donc que toute personne travaillant ou exerçant une activité bénévole auprès d'enfants fasse l'objet d'un contrôle de son casier judiciaire. Les employeurs et les organisations bénévoles (p. ex. les Clubs) devront veiller à ce que cette procédure s'applique à tous les membres de leur personnel et à tous les bénévoles.

Sachant qu'il est permis aux enfants de pratiquer le sport automobile, les ASN et les Clubs devront veiller à :

- recenser et classer les situations à risque susceptibles de mettre un enfant en danger ; et
- prendre des mesures pour gérer efficacement toute situation à risque susceptible de se produire.

## 6 : CONTRATS/ACCORDS

Les ASN et leurs Clubs membres peuvent conclure des contrats ou des accords portant sur la prestation de services ou la réalisation d'activités liées au sport automobile. Il est important d'en comprendre les différentes implications juridiques.

### 6.1 CONTRATS

On entend par «contrat» un accord ou un lien juridiquement contraignant au titre duquel au moins deux parties s'engagent à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir certains actes. Le terme peut également être défini comme un échange de promesses à force obligatoire entre plusieurs parties qui sera sanctionné par la loi. Les parties concernées devront avoir l'intention de nouer des relations d'ordre juridique au sujet d'un arrangement légal qui devra être librement conclu et réalisable.

Il convient de noter que de nombreux éléments de l'organisation de compétitions de sport automobile font l'objet de contrats. À titre d'exemple :

- déposer une demande et obtenir un permis pour l'organisation d'une compétition de sport automobile donne lieu à un contrat entre l'organisateur et l'ASN ;
- publier un Règlement particulier pour une compétition et accepter un engagement donne lieu à un contrat entre le Club/organisateur et le concurrent.

## **6.2 ACCORDS**

---

Un accord est une sorte d'entente, écrite ou verbale, entre plusieurs parties dont l'exécution reposera sur l'honneur des parties plutôt que sur un caractère obligatoire.

Organiser une compétition nécessite la conclusion de toute une série d'accords avec diverses personnes physiques et morales dont des bailleurs de fonds, des commanditaires, des propriétaires de sites, des fournisseurs, des concurrents, des employées et des officiels/volontaires. Il est essentiel que tous ces accords soient conclus par écrit de sorte que chaque partie sache précisément ce que l'on attend d'elle.

## **6.3 LICENCES ET AUTORISATIONS**

---

En règle générale, pour qu'une compétition puisse avoir lieu, les propriétaires de sites, concessionnaires et sous-traitants devront obtenir au préalable des licences et autorisations délivrées par les organismes de réglementation/instances gouvernementales de leur pays. Il pourra notamment s'agir des documents suivants :

- licence pour organisation d'activités de loisirs ;
- licence pour vente de produits ;
- licence pour vente d'alcool ;
- autorisation pour la construction de structures temporaires/de contrôle ;
- permis d'aménagement ;
- autorisation d'utilisation/fermeture de routes ; et
- permis d'utilisation écologique.

## **6.4 ACCORDS AVEC DE GRANDS PARTENAIRES**

---

Préalablement à toute activité ou compétition, il est essentiel que l'ASN ou l'organisateur détermine qui seront ses principaux partenaires et quel sera leur rôle pendant la compétition. Il importe de veiller à ce qu'un contrat écrit énonce le type de prestation qui sera fourni par chacune des deux parties (un constructeur automobile pourra par exemple accepter de fournir un certain nombre de «voitures officielles» qui seront utilisées lors de la compétition en échange d'une opération publicitaire ou de billets d'entrée). Les termes du contrat devront être parfaitement compris avant toute signature et le non respect des obligations prévues au titre d'un contrat pourra entraîner sa résiliation.

## **6.5 APPROBATION**

---

Les ASN doivent avoir conscience de leur rôle et des exigences liées à l'organisation ou à la gestion d'une compétition de sport automobile. D'une manière générale, les ASN donnent aux organisateurs l'autorisation de mettre en place une compétition, un processus qualifié d'«approbation», sachant que d'ordinaire, cette autorisation est nécessaire pour toute compétition sportive nationale ou internationale organisée conformément au règlement de l'ASN compétente. Cette approbation a pour objet de garantir que la compétition répondra à un niveau de qualité précis dont il aura été convenu avec l'ASN. En contrepartie de cette approbation, une participation financière pourra être demandée à l'organisateur sous forme de paiement forfaitaire et/ou de cotisation per capita.

L'approbation donne les pouvoirs nécessaires pour organiser/accueillir une compétition. Elle peut également procurer d'autres avantages à l'organisateur d'une compétition, notamment lui permettre :

- d'avoir accès à l'assurance responsabilité civile de l'ASN ;
- d'utiliser des logos, titres et prix reconnus au niveau national et international.

## 7 : PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

### 7.1 AVANT-PROPOS

La propriété intellectuelle désigne des créations de l'esprit : inventions, œuvres littéraires et artistiques, symboles, noms, images, dessins et modèles. Les types de droits de propriété intellectuelle les plus courants sont les droits d'auteur, et les droits attachés aux marques, brevets et dessins et modèles industriels. En règle générale, les actifs des ASN seront essentiellement protégés au titre du droit d'auteur et du droit des marques. En fonction des législations locales, les droits de propriété intellectuelle font l'objet d'une protection d'une durée limitée.

#### A) Quels types de droits de propriété intellectuelle peuvent s'appliquer ?

Il peut exister des droits de propriété intellectuelle directement rattachés à l'ASN en tant que personne morale ou afférents à des biens dont l'ASN est propriétaire. Les droits rattachés à l'ASN en tant que personne morale peuvent par exemple porter sur le nom ou le logo de l'ASN, tandis que les droits relatifs à des biens de l'ASN peuvent porter sur les différents aspects suivants : concurrents, droits des organisateurs/promoteurs de la compétition, octroi de licences d'exploitation/commercialisation, droits de diffusion, parrainage, relations publiques, communication ou hospitalité.

- **Le droit d'auteur protège** des expressions créatives substantielles et concrètes, ce qui signifie qu'elles doivent avoir été exprimées de manière tangible (une idée, par exemple, ne pourra pas bénéficier d'une protection au titre du droit d'auteur).

Les règles relatives à l'organisation de compétitions nationales, les règlements, les manuels de formation, les attestations de licences, les supports audiovisuels, le matériel promotionnel et le logo réalisé par ou pour le compte des ASN pourront être protégés par le droit d'auteur.

- **Une marque** peut désigner tout élément sous forme graphique y compris, mais pas uniquement, des mots, des logos, des lettres, des numéros ou des sons, voire des couleurs ; toutefois, les marques prennent le plus souvent la forme de noms ou de logos.

Les titres et les marques relatifs à l'ASN en soi ou aux biens dont elle est propriétaire (championnats, challenges, séries et compétitions de grande envergure) peuvent être protégés au titre du droit des marques.

Les accords conclus avec des organisateurs de compétitions ou des promoteurs locaux, l'octroi de licences d'exploitation/commercialisation, les droits de diffusion, le parrainage, les relations publiques, le marketing, la communication ou l'hospitalité sont autant de domaines qui peuvent bénéficier et être facilités par le régime de protection des marques.

## B) Pourquoi la propriété intellectuelle est-elle importante ?

- Le **droit d'auteur** a pour objet d'encourager la création de nouvelles œuvres en permettant à leurs auteurs d'en rester maîtres et d'en tirer un bénéfice. Soumettre au droit d'auteur des éléments produits par une ASN en assure la protection et peut permettre d'obtenir un retour sur investissement.
- Les **marques** vous aident à distinguer vos produits et services de ceux d'organisations concurrentes et permettent d'établir que votre ASN est à l'origine de ces produits et services, ce qui évite toute confusion. Les marques influent constamment sur les choix des consommateurs. Elles constituent un outil de communication extrêmement efficace sur le plan économique ; sous un simple nom ou un simple logo, elles peuvent contenir une dimension affective ou intellectuelle et transmettre un message sur votre organisation, vos valeurs, vos produits et services et le style de vie, les aspirations et les désirs de vos membres. De plus, elles peuvent interpeller par-delà les frontières, les cultures, et les langues.

Les championnats nationaux peuvent constituer un actif important et une source potentielle de revenus pour les ASN. Il est recommandé de conclure des accords précis avec toutes les parties prenantes, y compris les concurrents, les organisateurs locaux, les commanditaires et les prestataires de services pour éviter tout conflit de droits et s'assurer que les ASN compétentes gardent la maîtrise de tous les aspects de propriété intellectuelle liés à leurs championnats. La création et/ou l'exploitation de marques ainsi que l'exploitation de résultats et de contenus audiovisuels devront faire l'objet d'une attention particulière.

## C) Quelle est la portée de la protection sur les plans géographique et temporel ?

- Si les législations nationales sur le **droit d'auteur** ont été normalisées sous de nombreux aspects au moyen d'accords et de traités internationaux, elles n'en conservent pas moins des caractéristiques particulières dans la plupart des pays. En règle générale cependant, la protection par le droit d'auteur s'étend sur toute la vie de l'auteur, à laquelle vient s'ajouter une durée comprise entre 50 et 100 ans à partir de la date de son décès, ou sur une période limitée en cas d'œuvre anonyme ou créée par une société.
- Les **marques** peuvent être enregistrées au niveau national ou international. Si votre pays a adhéré au Système de Madrid concernant l'enregistrement international des marques, votre ASN peut bénéficier d'un système d'administration centralisée qui offre la possibilité d'obtenir plusieurs enregistrements de marques dans des pays différents à partir d'une simple demande d'enregistrement déposée au niveau national. Il est également possible de recourir au Système de la marque communautaire, auquel cas la marque, une fois enregistrée, sera protégée dans tous les États membres de l'Union européenne. Il conviendra de choisir avec précaution le pays dans lequel une demande d'enregistrement de marque sera déposée. Dans certains pays en effet, l'enregistrement d'une marque peut être contesté faute d'usage après cinq années consécutives dans le pays où elle a été enregistrée.

## D) Par quels moyens puis-je protéger les actifs de propriété intellectuelle de mon ASN ?

- Si certains pays prévoient des formalités pour l'établissement du droit d'auteur, la plupart reconnaissent le droit d'auteur attaché à une œuvre achevée sans autre enregistrement officiel.

En cas de création d'une nouvelle œuvre graphique (par exemple un logo) par un tiers, il conviendra de s'assurer que l'auteur du logo (le plus souvent une agence de design) a bien transféré à l'ASN tous les droits attachés à cette création. Ce transfert pourra se faire

au moyen d'un contrat de cession de droits d'auteur conforme à la législation locale en la matière. Une fois cette session réalisée, l'ASN, en tant que propriétaire légitime du logo, pourra alors le protéger au titre du droit d'auteur.

- Certains pays de common law comme la Grande-Bretagne ou les États-Unis n'exigent pas qu'une **marque** soit enregistrée pour que le propriétaire de cette marque bénéficie d'une protection au niveau national à condition que cette marque soit effectivement utilisée. Par mesure de précaution, quel que soit le pays, il est néanmoins recommandé de faire enregistrer les marques. Cet enregistrement peut se faire dans l'une quelconque des classes de la Classification internationale des produits et des services aux fins de l'enregistrement international des marques. En fonction de leurs activités, les ASN pourront notamment être concernées par les classes 16 (papier et carton), 25 (vêtements), 28 (jeux et jouets), 35 (publicité, gestion des affaires commerciales), 38 (services de radiodiffusion et de télévision), 41 (organisation d'activités sportives) ou 42 (recherche en mécanique dans le domaine du sport). Avant de déposer une demande d'enregistrement, il conviendra de s'assurer que la marque en question :
  - présente un caractère suffisamment distinctif pour être acceptée par l'administration compétente en matière de marques. L'enregistrement du terme «autos» à titre de marque sera par exemple refusé car il est dépourvu de tout caractère distinctif vis-à-vis des produits concernés. En revanche, il pourra tout à fait tenir lieu de marque distinctive pour un tout autre produit, par exemple un vêtement.
  - n'est pas identique à une marque existante ou semblable au point de prêter à confusion avec cette marque. Un agent en marques pourra vous aider à effectuer une recherche sur les marques au niveau international pour déterminer s'il existe des droits antérieurs.

Une fois la demande d'enregistrement déposée, un système d'alerte pourra être mis en place afin de vous prévenir en cas de dépôt de demande similaire par un tiers, ce qui vous permettra de décider s'il convient de former une opposition à l'encontre de cette demande d'enregistrement par un tiers dans les délais prescrits.

**Conclusion** : Il est recommandé aux ASN d'étudier avec soin cette question importante en termes de gestion, d'élaborer des stratégies concernant la protection de leurs actifs de propriété intellectuelle et de se renseigner sur le plan juridique sur la façon de procéder pour optimiser les retours sur investissement en matière de propriété intellectuelle. Compte tenu des caractéristiques propres aux différentes législations nationales relatives à la propriété intellectuelle, il conviendra de demander conseil à des experts locaux en propriété intellectuelle.

### TABLE DES MATIÈRES

|             |                                                            |           |
|-------------|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b>  | <b>LE SPORT AUTOMOBILE DANS LA SOCIÉTÉ</b>                 | <b>77</b> |
| <b>2 :</b>  | <b>INSULTES ET COMPORTEMENTS INAPPROPRIÉS</b>              | <b>78</b> |
| <b>3 :</b>  | <b>PARIS SPORTIFS</b>                                      | <b>78</b> |
| <b>4 :</b>  | <b>ENFANTS/JEUNES</b>                                      | <b>79</b> |
| <b>5 :</b>  | <b>MENTALITÉ/CODE DE CONDUITE</b>                          | <b>79</b> |
| <b>6 :</b>  | <b>MÉDICAMENTS/ALCOOL/LUTTE CONTRE LE DOPAGE</b>           | <b>80</b> |
| <b>7 :</b>  | <b>PROGRAMMES DE FORMATION (JEUNES/FEMMES/VOLONTAIRES)</b> | <b>81</b> |
| 7.1         | Volontaires/Officiels                                      | 81        |
| 7.2         | Jeunes pilotes                                             | 81        |
| 7.3         | Femmes                                                     | 82        |
| <b>8 :</b>  | <b>INITIATIVES EN MATIÈRE DE SANTÉ</b>                     | <b>82</b> |
| 8.1         | La déshydratation                                          | 82        |
| 8.2         | La fatigue                                                 | 82        |
| 8.3         | Le bruit (l'audition)                                      | 82        |
| 8.4         | L'alimentation                                             | 83        |
| <b>9 :</b>  | <b>PROTECTION DES DONNÉES ET DE LA VIE PRIVÉE</b>          | <b>83</b> |
| <b>10 :</b> | <b>SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b>                                   | <b>84</b> |

|             |                                                                 |           |
|-------------|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>11 :</b> | <b>DÉVELOPPEMENT DURABLE</b>                                    | <b>85</b> |
| 11.1        | Cadre de certification environnementale                         | 85        |
| 11.2        | Directives d'accréditation de la certification environnementale | 86        |
| 11.3        | Initiative de compensation carbone                              | 86        |
| 11.4        | Incidences sur l'environnement                                  | 86        |

# 1 : LE SPORT AUTOMOBILE DANS LA SOCIÉTÉ

L'ASN est l'unique autorité agréée par la FIA pour réglementer le sport automobile dans son pays dans le but de promouvoir et garantir la sécurité, l'équité et la responsabilité sociale dans la pratique d'activités sportives organisées sous son égide. Pour ce faire, elle s'emploiera notamment à appliquer le Code et à mettre en place dans son pays des activités de sport automobile exemplaires qui renforceront l'image du sport automobile dans le monde.

À de nombreux égards, le sport automobile est une vitrine du progrès technique et, en matière de sécurité routière, d'éducation, de gestion du risque et autre, il a un rôle positif considérable à jouer dans la société.

La FIA s'efforce de garantir que la pratique du sport automobile réponde aux normes de sécurité, d'équité et de responsabilité sociale les plus strictes et les ASN du monde entier sont tenues de s'acquiescer de cette mission.

Les activités de la FIA en matière de développement durable dans le sport automobile s'articulent autour des cinq piliers suivants : empreinte carbone, empreinte de l'homme, empreinte sur l'eau, qualité des écosystèmes et ressources naturelles et santé humaine. L'étude de ces cinq paramètres servira de fondement à la stratégie environnementale que la FIA appliquera dans tous les domaines du sport automobile.

Parallèlement à son Programme de sécurité, l'Institut FIA a mis en place un Programme de développement durable, lequel a pour pivot le Cadre de certification environnementale, une initiative ciblée visant à améliorer la durabilité du sport automobile dans le monde. Il prévoit un cadre de gestion environnementale que les parties prenantes peuvent mettre en œuvre et leur propose des mesures incitatives pour améliorer leurs résultats en matière de préservation de l'environnement.

Cette initiative s'appuie sur l'engagement de la FIA et de l'Institut FIA en faveur de l'innovation et de l'excellence écologiques, lequel se traduit d'ores et déjà par un projet de règles sportives/politiques automobiles «éco-sensibles». À l'avenir, la FIA et l'Institut FIA poursuivront leur collaboration dans ce domaine dans l'objectif de rendre le sport automobile plus écologique à l'échelle internationale.

Le développement du sport automobile fait partie des fonctions des ASN en tant qu'instances sportives.

L'intérêt de ce développement est de faire du sport un type de loisir adapté à des passionnés de mécanique souhaitant pratiquer un sport qui demande de véritables prouesses athlétiques mais qui ne dépend pas entièrement d'une bonne condition physique ou d'aptitudes physiques particulières.

En ce qui concerne les engagements, les participants à des activités de sport automobile vont du simple amateur cherchant à partager un centre d'intérêt au sportif de haut niveau déterminé à faire carrière dans le sport. De fait, les différentes disciplines du sport automobile sont adaptées à un très large public, mais tous ses membres ont en commun la passion de l'automobile et de son utilité.

Une partie de la mission des ASN consiste à mettre en place un environnement stable permettant de s'adonner à un passe-temps potentiellement dangereux. Cette stabilité tient à la structure même de l'ASN, et à son système intrinsèque de freins et contrepoids, et au processus de démocratie par délégation grâce auquel le sport est régi. Ainsi, le règlement ne peut faire l'objet de changements fantaisistes au gré d'un individu, et les règles et procédures qui régissent le sport doivent être appliquées à tous, de manière uniforme, par un organisme indépendant en grande partie désintéressé par les résultats, et en tout état de cause sans intérêt financier vis-à-vis de ces résultats.

La responsabilité sociale est un principe éthique que toute entité, qu'il s'agisse d'une personne morale ou physique, se doit de respecter dans l'intérêt de la société en général. C'est également un devoir dont chaque individu ou organisme est tenu de s'acquitter ; cette responsabilité peut être passive, lorsque l'on s'efforce de ne causer aucun préjudice social, ou active, lorsqu'on s'emploie à mener des activités visant directement à servir des objectifs sociaux.

L'application de ce principe de responsabilité sociale soulève différentes questions abordées ci-après.

## 2 : INSULTES ET COMPORTEMENTS INAPPROPRIÉS

Les ASN ne sauraient tolérer aucune forme d'insulte ou d'agression envers les officiels, commissaires de piste, spectateurs et concurrents et devront infliger les sanctions les plus sévères en cas de transgression.

Les ASN attendront de tous les participants à des activités de sport automobile, en toutes circonstances, qu'ils :

- respectent les règlements de la FIA et des ASN ;
- respectent les décisions des officiels intervenant lors des compétitions ;
- fassent preuve de respect envers tous les concurrents, commissaires de piste et officiels ;
- se comportent au volant de la manière la plus appropriée possible ;
- aient un comportement correct en toutes circonstances et agissent systématiquement dans l'intérêt du sport automobile ; et
- fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour réduire au maximum l'incidence de leurs activités sur l'environnement.

## 3 : PARIS SPORTIFS

Le sport, comme toute activité généralement accompagnée d'un « vainqueur », a tendance à susciter l'intérêt d'individus ou d'organismes visant à l'exploiter pour en tirer un profit sous forme de jeu d'argent ou de pari sportif. Il appartient aux ASN de bien définir leur position vis-à-vis des paris sportifs et d'établir si elles souhaitent maîtriser cette facette du sport de façon à ce qu'elle n'influe pas sur ses activités sportives.

La position de la FIA quant aux jeux d'argent et paris sportifs telle que définie dans le Code est présentée ci-après ; il est recommandé aux ASN d'établir leur propre politique en la matière.

« Il est interdit à toute personne titulaire d'une licence de la FIA et à tout membre du personnel de l'organisateur d'une compétition internationale inscrite au Calendrier Sportif International :

- d'engager, directement ou par personne interposée, des mises sur des jeux ou paris sur une compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA dès lors qu'ils sont intéressés par cette compétition, notamment du fait de leur participation ou d'un lien de quelque nature qu'il soit avec cette compétition ;

- de proposer ou de tenter de proposer de l'argent ou un avantage quelconque pour influencer de manière significative sur les résultats d'une compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA ou pour influencer sur les performances sportives des participants ;
- de proposer ou de tenter de proposer de l'argent ou un avantage quelconque pour obtenir des informations privilégiées sur une compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA en vue de réaliser ou de permettre de réaliser une opération de pari sur ladite compétition avant que le public ait connaissance de ces informations.»

## 4 : ENFANTS/JEUNES

Les ASN ont l'obligation morale et légale de veiller à ce que, lorsqu'ils se voient confier la responsabilité de jeunes, leurs membres leur offrent la plus grande qualité d'attention. Il incombe aux ASN d'établir et de mettre en œuvre une politique de protection de l'enfance accompagnée de directives à l'intention de ses membres, afin de préserver les garanties offertes aux jeunes pratiquant un sport automobile dans l'application de bonnes pratiques.

## 5 : MENTALITÉ/CODE DE CONDUITE

Les Codes de conduite prévus dans le domaine sportif présentent le comportement que se doit d'avoir toute personne pratiquant une activité de loisir ou un sport en collectivité et décrit les types de comportement qui ne seront pas tolérés ; il incombe aux ASN d'établir un Code de conduite pour leur région.

Ce Code de conduite, ou ces Règles de comportement, devra/devront consister en un ensemble cohérent de lignes directrices en matière de déontologie et servir de guide quant à ce qui est attendu des ASN et de leurs membres. Il devra traiter, de manière concise, de questions plus vastes de responsabilité éthique et encourager la transparence et la responsabilisation.

Pour parvenir à un changement de mentalité, il conviendra de mettre l'accent sur les priorités suivantes :

- responsabilité assumée par les cadres dirigeants en ce qui concerne l'établissement d'orientations et en matière de transparence ;
- définition d'objectifs précis afin de donner une orientation en ce qui concerne les principaux domaines d'action ;
- reconnaissance universelle du fait qu'un système officiel de gestion du risque fait partie intégrante d'une gestion solide ;
- reconnaissance du fait que chacun est responsable de sa propre sécurité et de celle d'autrui ;
- prise de conscience des exigences auxquelles sont soumis les officiels et d'autres parties prenantes sur les plans sportif et juridique ;
- communication/promotion de la sécurité de sorte qu'elle fasse partie des relations normales entre sociétés ; et
- mise en place d'une campagne structurée et ciblée axée sur les risques et/ou activités à risque recensé(e)s.

## 6 : MÉDICAMENTS/ALCOOL/LUTTE CONTRE LE DOPAGE

Le 1<sup>er</sup> décembre 2010, la FIA a adhéré au Code mondial antidopage (CMA) de l'Agence mondiale antidopage (AMA). Les principes et dispositions obligatoires du CMA ont été transposés dans le Règlement antidopage de la FIA figurant en Annexe A du Code Sportif International.

Ces règles ont pour objet de préserver le droit fondamental de tout participant à une activité sportive à pratiquer un sport «propre», sans dopage, et ainsi à promouvoir la santé, la justice, l'équité et la sécurité en sport automobile.

Ces règles antidopage s'appliquent à la FIA, à toutes les ASN, et à chaque participant à une activité menée par la FIA ou l'une quelconque de ses ASN au titre de son statut de membre, de son accréditation ou de sa participation aux activités ou compétitions organisées par la FIA ou ses ASN.

Au niveau national, les contrôles antidopage sont généralement effectués par les organisations nationales antidopage tandis qu'au niveau international, elles sont en règle générale réalisées par la FIA. Les organisations nationales antidopage peuvent également mener un contrôle antidopage au niveau international mais uniquement après avoir consulté la FIA, laquelle salue vivement ce genre d'initiative.

La FIA recommande par ailleurs fortement aux ASN de nouer des liens étroits avec l'organisation antidopage de leur pays car celle-ci constituera leur principal interlocuteur en la matière au niveau national. En outre, elle invite instamment les ASN à convaincre leur organisation nationale antidopage de réaliser le plus grand nombre possible de contrôles antidopage dans le milieu du sport automobile.

Les ASN ont également un rôle très important à jouer vis-à-vis de leurs titulaires de licences. En effet, il leur incombe de s'assurer qu'ils connaissent bien le Règlement antidopage. Il s'agira par exemple de les informer au sujet de l'autorisation d'usage à des fins thérapeutiques – laquelle devra faire l'objet d'une demande auprès de l'organisation compétente (à savoir, selon le cas, l'organisation nationale antidopage ou la FIA) – si, pour des raisons médicales, un pilote doit consommer un médicament contenant une substance interdite ou utiliser une méthode interdite (aucun autre médicament autorisé ne pouvant être utilisé à la place).

La FIA est consciente de la complexité du Règlement antidopage et de la difficulté pour les ASN d'obtenir toutes les informations nécessaires auprès de leurs titulaires de licences. C'est la raison pour laquelle, en mai 2012, la FIA a lancé le Programme antidopage «Race True», accessible à l'adresse <https://racetrue.fia.com>.

Composé d'un cours et d'une série de questions en ligne débouchant sur un diplôme, le programme est disponible en sept langues (anglais, français, espagnol, allemand, russe, portugais et arabe) qui seront bientôt complétées et permet à toute personne intéressée par la lutte contre le dopage d'apprendre en moins d'une heure tout ce qu'un pilote doit savoir dans ce domaine.

Toutes les ASN sont cordialement invitées à y participer (comme c'est actuellement le cas pour plus de 25 d'entre elles). Pour ce faire, il suffit de contacter le Département médical de la FIA à l'adresse [racetrue@fia.com](mailto:racetrue@fia.com). Dès que l'ASN se sera inscrite, son logo apparaîtra sur chacune des pages du programme, accompagné du logo «Race True» de la FIA, chaque fois qu'un titulaire de licence de cette ASN ou un citoyen de son pays (dans le cas de visiteurs qui ne seraient pas pilotes) se connectera au programme.

La FIA invite également les ASN à consulter les pages du site de la FIA consacrées à la lutte contre le dopage (<http://www.fia.com/sports/anti-doping>) ; elles y trouveront des informations utiles sur ce thème ainsi que sur les mesures prises en la matière par la Fédération.

## 7 : PROGRAMMES DE FORMATION

### (JEUNES/FEMMES/VOLONTAIRES)

Pour que le sport continue de croître et de prospérer dans leur région, il convient que les ASN réfléchissent à l'élaboration de programmes axés sur le renforcement de l'impact et du nombre de personnes pratiquant un sport automobile. De tels programmes de développement du sport automobile devraient notamment avoir pour objectifs la progression des pilotes, l'élargissement du réseau de Clubs automobiles avec l'arrivée de jeunes gens, la multiplication des possibilités de faire partager sa passion de l'automobile et la possibilité pour les individus de développer leurs aptitudes personnelles et leurs talents de pilote. À noter également que le sport automobile, peut-être plus que tout autre sport individuel, permet de développer des valeurs essentielles comme le travail d'équipe et le respect vis-à-vis des autres concurrents.

Il convient que les ASN, en association avec les Programmes de la FIA, définissent des politiques concernant les programmes de formation en se concentrant notamment sur les principaux éléments suivants :

#### **7.1 VOLONTAIRES/OFFICIELS**

---

Le Programme de formation à la sécurité, établi à l'intention des officiels et des volontaires, a pour objectif principal de rehausser les niveaux de compétence des officiels du monde entier. Pour y parvenir, l'Institut FIA a élaboré un Répertoire des meilleures pratiques et accrédite les ASN qui adoptent ce répertoire, conçoivent et mettent en place une infrastructure de formation et mènent une série d'activités de partage des connaissances. Parallèlement, grâce à sa nouvelle Commission des Volontaires et des Officiels, la FIA entend créer une plateforme pour tous les officiels, instaurer un système d'accréditation/octroi de licences et s'efforcer de trouver des solutions pour encourager un plus grand nombre de personnes à devenir officiels et pour les retenir.

#### **7.2 JEUNES PILOTES**

---

Le Programme de sécurité pour jeunes pilotes élaboré par l'Institut FIA vise à promouvoir la sécurité auprès des jeunes pilotes de sport automobile et à favoriser leur formation dans le monde entier. Pour atteindre ces objectifs, un Répertoire des meilleures pratiques a été créé et un programme international de formation et de développement a été établi dans le cadre d'une académie mobile en 2010. Ce programme dispensé par l'académie comprendra également des modules axés sur les domaines essentiels à la formation des pilotes tels que la construction d'une carrière internationale en sport automobile, le conditionnement physique et mental, les médias et le parrainage. Il sera demandé aux diplômés de jouer un rôle d'ambassadeur en transmettant les messages clés du programme de formation, notamment ceux ayant trait à la sécurité. La FIA, par le biais de sa nouvelle Commission des Pilotes établie suite à la reconnaissance de la Fédération par le CIO, a créé une plateforme de mise en réseau à l'intention des pilotes, ce qui leur donne la possibilité de se faire entendre à différents niveaux à l'intérieur même de l'institution (sécurité, chemin de carrière, etc.).

## **7.3 FEMMES**

---

La FIA compte aussi bien des hommes que des femmes parmi ses membres du monde entier et chacun a un rôle identique à jouer dans le sport. À l'instar de nombreuses autres fédérations internationales, la FIA, par l'intermédiaire de sa Commission des Femmes dans le Sport Automobile, soutiendra, encouragera et contribuera à faire progresser la participation des femmes dans le sport automobile afin d'assurer une égalité des chances à tous les niveaux.

De nombreuses femmes s'impliquent activement dans le sport automobile ; elles organisent des compétitions, gèrent des Clubs et des associations, occupent des postes de chronométreurs, de commissaires de piste et remplissent toutes sortes de fonctions d'appui. Le sport automobile fait en effet partie des rares activités sportives où hommes et femmes peuvent concourir côte à côte sur un pied d'égalité. Toutefois, on ne compte à l'heure actuelle qu'un petit nombre de titulaires de licences de sexe féminin, ce qui explique pourquoi les femmes sont encore largement sous-représentées parmi les concurrents.

## **8 : INITIATIVES EN MATIÈRE DE SANTÉ**

Il importe que les ASN élaborent des programmes de sensibilisation aux initiatives de santé liées au sport automobile de sorte que les organisateurs de compétitions, officiels, volontaires, concurrents et membres d'équipes aient conscience des causes et conséquences de différents phénomènes comme :

### **8.1 LA DÉSHYDRATATION**

---

Il arrive que les concurrents, le personnel préposé aux stands/à l'assistance et les officiels se trouvent dans des endroits chauds, humides ou mal aérés. La mise en place de programmes de sensibilisation à l'importance de l'hydratation, destinés à informer et à faire prendre conscience des maladies liées à la chaleur et à la déshydratation de sorte que les participants prennent des mesures simples pour réduire les risques par temps chaud ou humide, est essentielle.

### **8.2 LA FATIGUE**

---

La fatigue physique ou musculaire, ainsi que la fatigue mentale, peuvent être considérées comme des facteurs influant fortement sur la performance en sport automobile. La capacité à se concentrer et à rester maître d'un véhicule sur de longues durées peut en effet jouer un rôle déterminant sur l'issue d'une compétition de sport automobile. Pour prévenir ces types de fatigue, il importe que les participants réduisent au minimum les effets de la déshydratation, veillent à être en bonne condition physique pour la compétition dans laquelle ils seront engagés et s'entraînent et se préparent en vue des efforts qu'ils fourniront en compétition. Cela vaut également pour les officiels et les volontaires, en particulier s'ils interviennent sur de longues périodes et/ou sur des périodes exigeant une grande concentration.

### **8.3 LE BRUIT (L'AUDITION)**

---

Chacun s'accorde à reconnaître que plusieurs disciplines du sport automobile génèrent des niveaux

sonores extrêmement élevés ; or, ce danger qui ne se voit pas est parfois négligé. Ainsi, il est fréquent que des personnes qui passent beaucoup de temps dans un environnement bruyant s’y habituent, au point d’en oublier qu’elles mettent leur santé en danger. Une exposition prolongée à des niveaux de décibels élevés peut entraîner une perte d’audition ou des acouphènes (tintements d’oreille) qui, sous forme aiguë, peuvent avoir des effets désastreux sur la santé.

## 8.4 L’ALIMENTATION

La forme physique est un paramètre souvent négligé en sport automobile. Or, il est très important d’être en bonne condition physique de façon à être suffisamment endurant pour piloter et maintenir une concentration maximale pendant toute la durée d’une compétition, même si elle est relativement courte. Pour disposer de toute l’énergie nécessaire, il convient donc que tous les participants à des compétitions de sport automobile aient un régime alimentaire équilibré. Si les besoins de chacun varient en fonction du type d’effort demandé et de sa durée, on constate que l’alimentation est un aspect très souvent négligé en sport automobile (aussi bien chez les concurrents que chez les officiels). **IMPORTANT** : il est important de rappeler aux pilotes que les substances contenues dans les compléments alimentaires ne sont pas toujours mentionnées sur l’emballage (ce qui signifie qu’ils peuvent contenir des substances interdites).

## 9 : PROTECTION DES DONNÉES ET DE LA VIE PRIVÉE

On entend par «données à caractère personnel» toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable (la «personne concernée»), par exemple le nom d’un individu, son adresse (y compris électronique) ou son numéro de téléphone. En tant que personnes morales ayant des membres et délivrant des licences, les ASN sont d’une manière ou d’une autre amenées à traiter des données à caractère personnel. À ce titre, elles agissent en tant que «responsables du traitement des données» et sont tenues de respecter la législation de leur pays relative à la protection des données. S’il existe des lois régissant la protection des données dans pratiquement tous les pays, celles-ci varient d’un pays à l’autre.

En Europe, les législations relatives à la protection des données ont été harmonisées. Les États membres de l’Union européenne ont ainsi convenu que le traitement de données à caractère personnel ne peut être effectué que si :

- a. la personne concernée a explicitement donné son consentement ; ou
- b. le traitement des données à caractère personnel est nécessaire pour exécuter un contrat auquel la personne concernée est partie ou prendre des mesures à la demande de celle-ci avant la passation d’un contrat ; ou
- c. le traitement des données à caractère personnel est nécessaire au respect d’une obligation légale à laquelle le responsable du traitement est soumis ; ou
- d. le traitement est nécessaire à la sauvegarde des intérêts vitaux de la personne concernée ; ou
- e. le traitement est nécessaire à l’exécution d’une mission d’intérêt public ou relevant de l’exercice de l’autorité publique dont est investi le responsable du traitement ou le tiers auquel les données sont communiquées ; ou
- f. le traitement est nécessaire pour la réalisation de l’intérêt légitime poursuivi par le responsable du traitement des données ou le(s) tiers au(x)quel(s) les données sont communiquées,

sauf lorsque les droits fondamentaux et les libertés de la personne concernée nécessitant une protection prévalent sur ledit intérêt.

Des questions se posent quant à la protection de la vie privée dès que des données permettant une identification unique d'une ou plusieurs personnes sont collectées et conservées, sous forme numérique ou autre. Dans certains cas, ces questions ont trait à la façon dont les données sont recueillies, conservées et utilisées. Dans d'autres cas, la question se pose de savoir qui a accès à ces informations. Enfin, il est légitime de se demander si une personne peut avoir un droit de propriété vis-à-vis des données la concernant et/ou le droit de consulter, vérifier et contester ces informations. Les États membres de l'Union européenne garantissent que la personne concernée a le droit d'obtenir du responsable du traitement :

- a) sans contrainte, à des intervalles raisonnables et sans délais ou frais excessifs :
  - la confirmation que des données la concernant sont ou ne sont pas traitées, ainsi que des informations portant au moins sur les finalités du traitement, les catégories de données sur lesquelles il porte et les destinataires ou les catégories de destinataires auxquels les données sont communiquées,
  - la communication, sous une forme intelligible, des données faisant l'objet des traitements, ainsi que de toute information disponible sur l'origine des données,
  - la connaissance de la logique qui sous-tend tout traitement automatisé des données la concernant, au moins dans le cas des décisions automatisées ;
- b) selon le cas, la rectification, l'effacement ou le verrouillage des données dont le traitement n'est pas conforme à la législation européenne sur la protection des données personnelles, notamment en raison du caractère incomplet ou inexact des données ;
- c) la notification aux tiers auxquels les données ont été communiquées de toute rectification, tout effacement ou tout verrouillage effectué conformément au point b), si cela ne s'avère pas impossible ou ne suppose pas un effort disproportionné.

Il est recommandé aux ASN de vérifier les dispositions prévues par leur législation nationale en matière de protection des données personnelles et de prendre contact avec un conseiller juridique local et/ou l'autorité en charge de la protection des données dans leur pays afin d'établir des politiques en la matière et de traiter les données à caractère personnel qui leur sont transmises dans le respect de leur législation nationale.

## 10 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le sport automobile consiste avant tout à prendre du plaisir au volant mais il est fondamental d'avoir conscience que la conduite sportive ne peut pas se pratiquer n'importe où, et surtout pas sur la voie publique. Il est essentiel que les compétitions de sport automobile soient bien organisées, réglementées et se déroulent dans des conditions de sécurité optimales ; surtout, il importe de mettre en place des restrictions de façon à ce qu'aucun autre usager de la route ou personne non autorisée ne se trouve à proximité du lieu où se déroule une compétition.

Même les meilleurs pilotes savent qu'aussi extraordinaire soit-il, on n'exerce pas son talent sur route normale, et c'est précisément ce message que le sport doit transmettre au public. Grâce à l'organisation de compétitions de sport automobile captivantes et au rôle d'ambassadeur de la sécurité routière joué par les pilotes d'aujourd'hui, le sport peut réussir à atteindre ce groupe si difficile à

toucher de personnes qui, de par leur comportement sur la route, représentent un grave danger pour elles-mêmes et pour d'autres.

Ceux qui choisissent le sport automobile peuvent, dans le cadre de cette discipline, développer leur talent de pilote et améliorer leur comportement ; surtout, ils se voient offrir la possibilité de canaliser leurs poussées d'adrénaline dans un environnement sûr et sous contrôle. En outre, plusieurs disciplines permettent à des jeunes de prendre le volant bien avant d'avoir l'âge légal pour conduire sur la voie publique au titre la législation de leur pays.

Dans le cadre de sa campagne mondiale baptisée «Action for Road Safety», la FIA consacre une partie de ses ressources à aider ses organisations membres à éduquer et à œuvrer en faveur de routes, de véhicules et de comportements plus sûrs et, surtout, à réduire le nombre de blessés et de tués liés aux accidents de la route dans le monde entier.

En 2011, Michelin et la FIA ont signé un accord de partenariat visant à promouvoir la campagne internationale sur les Règles d'or pour la sécurité routière dans le cadre du programme FIA Action for Road Safety. Cette campagne illustre le lien spécial qui unit le conducteur à son véhicule : un mariage entre plaisir et comportement responsable. Elle présente des règles de sécurité à connaître de tous.

Cette campagne est axée sur les «10 règles d'or d'une conduite sans danger», un ensemble de recommandations simples destinées à aider les automobilistes à améliorer leur comportement au volant. Ces règles ont pour objet d'aider les conducteurs à se comporter de manière exemplaire tout en leur rappelant leurs responsabilités vis-à-vis d'eux-mêmes, de leurs passagers et des autres usagers de la route.

Les ASN sont encouragées à participer à la campagne relative aux 10 règles d'or présentée sur le site web de la FIA.

## 11 : DÉVELOPPEMENT DURABLE\*

(\*pratiquer le sport automobile et d'autres activités connexes de façon à ne pas hypothéquer les générations futures)

La FIA et l'Institut FIA élaborent un Programme de développement durable destiné à aider les parties prenantes au sport automobile du monde entier à adopter des pratiques optimales vis-à-vis de l'environnement ainsi qu'à mesurer et à améliorer leurs résultats en la matière. L'objectif est de mettre en place une gestion environnementale claire et cohérente dans le domaine du sport automobile et de proposer aux parties intéressées un cadre pour évaluer leurs activités. Pour atteindre cet objectif, la FIA met en œuvre une stratégie de développement durable qui se reflètera dans son mode de gouvernance du sport automobile au niveau mondial et l'Institut FIA lance un ensemble de directives et de documents en ligne composé des éléments suivants :

### 11.1 LE CADRE DE CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE

Un outil de gestion visant à aider les ASN, les équipes, les circuits, les constructeurs et les promoteurs à améliorer leurs résultats en ce qui concerne la préservation de l'environnement.

## **11.2 LES DIRECTIVES D'ACCREDITATION DE LA CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE**

---

Un document destiné à aider les parties prenantes à mieux comprendre les critères à remplir pour atteindre les différents niveaux d'accréditation prévus au titre du Cadre de certification environnementale.

## **11.3 INITIATIVE DE COMPENSATION CARBONE**

---

Un module permettant aux parties prenantes de calculer, gérer et compenser leurs émissions et d'atteindre la neutralité carbone dans le cadre d'un ensemble plus vaste de mesures de préservation de l'environnement élaborées à partir de normes et de directives environnementales reconnues au niveau international.

## **11.4 LES INCIDENCES DU SPORT AUTOMOBILE SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

Le sport automobile peut avoir plusieurs sortes d'incidences sur l'environnement qui doivent toutes être constamment prises en compte par les ASN. Il importe à cet effet d'imposer des mesures réglementaires et d'élaborer des programmes de formation et d'orientation afin de gérer :

- les niveaux sonores générés par les compétitions – bruit des échappements, des haut-parleurs, de la circulation pour rejoindre et quitter les compétitions ;
- pollution atmosphérique produite par les compétitions de sport automobile ;
- déversements et protection des sols – fuites de carburant et d'huile, liquides de nettoyage, liquides de freins ;
- préservation de zones sensibles dans le cadre de compétitions de rallye, d'off-road, d'auto-cross, etc. ;
- déchets dans les zones réservées aux spectateurs, les zones de contrôle, sur la grille ou la pré-grille – emballages de boissons, pneus, pièces, éclats de verre, etc. ;
- utilisation de carburant à indice d'octane élevé, d'où une teneur en plomb plus élevée ; œuvrer en faveur d'un sport automobile écologique à émissions de carbone nulles.

# CHAPITRE UN : STRUCTURE ET GESTION DES ASN

## SECTION 7 : RELATIONS PUBLIQUES DES ASN/RELATIONS AVEC LES MÉDIAS/ PROMOTION ET COMMUNICATION

---

### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                  |           |
|------------|----------------------------------|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>RELATIONS AVEC LES MÉDIAS</b> | <b>89</b> |
| <b>2 :</b> | <b>RELATIONS PUBLIQUES</b>       | <b>89</b> |
| <b>3 :</b> | <b>MÉDIAS SOCIAUX</b>            | <b>90</b> |
| <b>4 :</b> | <b>COMMUNICATION</b>             | <b>92</b> |



## 1 : RELATIONS AVEC LES MÉDIAS

Les relations avec les médias s'entendent de la collaboration avec les médias dans l'objectif d'informer le public quant à la mission des ASN, leurs politiques et leurs pratiques de manière positive, cohérente et fiable. En règle générale, il s'agira de se coordonner avec les personnes responsables de la production d'informations et de reportages dans les médias (p. ex. les journalistes ou les rédacteurs). L'objectif des relations avec les médias est d'obtenir une couverture médiatique optimale sans avoir à la financer directement en recourant à la publicité.

Nouer et entretenir des rapports avec des personnes capables d'exercer une influence sur l'opinion est essentiel dans le domaine des relations publiques. Les relations à long terme établies avec les médias sont les plus précieuses. Au fil du temps, il importe de bâtir de solides relations avec les journalistes et les rédacteurs ; ils seront ainsi plus à même d'être à l'écoute vis-à-vis de ce qui leur sera présenté. C'est précisément la qualité de ces relations qui augmentera les chances d'obtenir une couverture médiatique positive.

Traiter avec les médias présente d'énormes défis dans le sens où il est impossible de maîtriser les médias d'information – ce sont eux qui, en définitive, gardent le contrôle et décident si tel ou tel sujet qui leur est proposé est susceptible d'intéresser le public. Du fait de cette impossibilité de maîtriser la situation, il est essentiel pour les ASN d'entretenir des liens étroits et constants avec les médias. Bien connaître leurs centres d'intérêt peut être un moyen de garantir une relation de travail positive avec les journalistes.

Collaborer avec les médias au nom d'une ASN permet d'accroître la visibilité de cette dernière mais aussi d'être en mesure de produire un impact auprès d'un public cible, d'avoir accès à un public plus ou moins large, d'obtenir l'adhésion du public et de mobiliser l'opinion en faveur des activités d'une ASN. La démarche peut être entreprise auprès d'un large éventail de médias et utilisée pour favoriser une communication à double sens.

Entretenir des rapports positifs avec les médias peut présenter de nombreux avantages pour une ASN ; de fait, les médias peuvent contribuer à :

- faire mieux connaître une ASN auprès du public ;
- contribuer de manière indirecte à recruter de nouveaux membres ;
- informer sur les activités présentes et passées d'une ASN ;
- sensibiliser l'opinion à différentes questions ; et
- présenter une ASN et les valeurs qu'elle défend sous un jour positif.

## 2 : RELATIONS PUBLIQUES

Les relations publiques consistent à attirer l'attention et à façonner l'opinion publique. Pour ce faire, toute une panoplie d'outils peut être utilisée dont la publicité, la promotion, les forums d'affaires publiques, les activités de lobbying auprès de responsables nationaux, et tout autre moyen permettant de transmettre un message précis au public. Il s'agit surtout, et principalement, de faire diffuser des reportages en faisant en sorte que des journaux, chaînes de radio ou de télévision acceptent de transmettre tel ou tel sujet ou message.

Il existe plusieurs types de relations publiques dont :

- les relations publiques commerciales, ou le fait de communiquer au sujet de sa stratégie d'entreprise ;
- les relations publiques axées sur le consommateur/mode de vie, ou les efforts déployés pour faire connaître des activités de sport automobile ;
- la communication de crise, ou le fait de réagir à une crise ;
- la communication en interne, ou le fait de communiquer à l'intérieur même de l'ASN ;
- les relations avec les autorités nationales, ou le fait de collaborer avec des ministères ou organismes publics.

L'organisation de campagnes publicitaires et les recours aux allocutions, communiqués de presse, bulletins, blogs, médias sociaux, dossiers de presse, documents audio et vidéo et messages à l'intention des membres de la presse figurent parmi les activités les plus courantes.

À noter que les médias sociaux sont une méthode de plus en plus prisée en matière de relations publiques car ils permettent la diffusion directe d'une information auprès d'un public particulier sans avoir à recourir aux seuls grands médias.

### 3 : MÉDIAS SOCIAUX

Les médias sociaux désignent les moyens d'interaction sociale grâce auxquels des individus créent, partagent et échangent des informations et des idées au sein de communautés et de réseaux en ligne. Ils se distinguent des médias traditionnels en de nombreux points, notamment en termes de qualité, de portée, de fréquence de parution, d'utilité, d'immédiateté et de permanence.

Alors que la consultation des médias traditionnels se fait par le truchement d'un support tiers (qu'il s'agisse de regarder la télévision, de lire un journal ou d'écouter une émission de radio), les médias sociaux ont la particularité de permettre à une organisation de créer son propre mode de diffusion pour transmettre des messages directement à un public prêt à les recevoir.

Autre différence de taille, alors que les médias traditionnels sont le plus souvent utilisés de manière passive (ce qui signifie que les gens lisent/écoutent quelque chose que quelqu'un d'autre a jugé intéressant), les utilisateurs de médias sociaux décident expressément de participer à la publication de contenus. Il s'ensuit que les médias sociaux aident à créer des communautés d'individus de même sensibilité et toute la difficulté consiste à proposer un contenu qui mobilisera tel ou tel public cible.

Qui plus est, les médias sociaux donnent la possibilité d'utiliser toute la puissance du réseau de tierces personnes. On en constate tout l'intérêt, par exemple, lorsqu'une information se propage à la vitesse d'un virus (une personne faisant suivre un message à ses propres amis et contacts qui le font suivre à leur tour, et ainsi de suite). C'est ainsi qu'une information peut faire le tour du monde en une poignée de secondes et toucher de manière exponentielle un maximum de personnes.

La plupart des internautes passent du temps à réagir sur des sites de médias sociaux, plus que sur tout autre site. Les médias sociaux constituent de ce fait un outil efficace que les ASN peuvent mettre à profit pour promouvoir à la fois le sport automobile et leur organisation.

Le recours aux médias sociaux augmente fortement la capacité des ASN à maîtriser leur propre flux d'information au sein de la communauté au sens large, notamment du fait du caractère immédiat de ce mode de communication et des mises à jour/interactions «en direct». Il existe un large éventail de «plateformes» ou de programmes de médias sociaux dont :

- Facebook ;
- Twitter ;
- YouTube ;
- Bebo ;
- MySpace ;
- Google + ;
- LinkedIn ; et
- d'autres plateformes propres à telle ou telle région du monde.

Chacune de ces plateformes permet à des personnes et à des organisations de créer et de partager des informations dans le cadre de «communautés virtuelles» et de réseaux. Judicieusement utilisés, les médias sociaux peuvent servir à accroître la notoriété d'une marque, à augmenter le nombre de consultations d'un site web et à mettre en avant certaines activités d'une entreprise qui, autrement, auraient pu passer inaperçues.

Partout dans le monde, les médias sociaux ont été adoptés avec enthousiasme par la communauté du sport automobile. Nombreux sont les pilotes, les équipes et les instances dirigeantes à posséder des comptes sur différentes plateformes, ce qui leur permet de communiquer avec leurs fans et leurs homologues comme jamais cela n'avait été fait auparavant.

S'agissant de l'utilisation des médias sociaux, la première étape consiste à déterminer quelle(s) plateforme(s) privilégier.

Il convient d'étudier Twitter, Facebook et d'autres sites de réseautage social pour découvrir leur mode de fonctionnement et déterminer ensuite le(s)quel(s) d'entre eux sera/seront le plus adapté(s) aux besoins de l'organisation. Chaque plateforme ayant son propre mode de fonctionnement, il est crucial de choisir la/les bonne(s) plateforme(s). Si plusieurs plateformes sont retenues, il importera de trouver le meilleur moyen de les relier entre elles de façon à transmettre un message cohérent de l'une à l'autre.

Une fois le réseau social choisi, il est important de configurer son compte de façon à projeter un message bien conçu et clairement défini. L'un des avantages des médias sociaux est qu'ils permettent d'avoir la maîtrise totale des informations publiées dans le monde numérique. C'est un formidable outil de promotion pour une organisation ; il est néanmoins essentiel de concevoir un message solide et cohérent.

Au moment de définir sa stratégie vis-à-vis des médias sociaux, il importe également de réfléchir au degré d'interaction que l'on recherche. Il s'agira par exemple de se demander si l'on souhaite un flux d'information unidirectionnel (ce qui signifie que seule l'organisation pourra diffuser des informations à l'intention du public) ou si le public aura la possibilité d'interagir et de commenter/télécharger des informations vers cette plateforme de média social. Contrôler le flux d'information est fondamental pour maintenir une présence forte et efficace sur les réseaux sociaux.

Une fois la stratégie établie, il est essentiel de veiller à ce qu'elle garde toute sa pertinence. Lorsqu'on choisit de communiquer avec le public par le biais des médias sociaux, il importe de garder à l'esprit le concept de «communauté», qui s'apparente à une liste d'abonnés. Une fois le compte configuré, il est possible d'entrer instantanément en contact avec tout nouveau membre, ou toute nouvelle personne qui rejoint la communauté, ce qui en fait un instrument prodigieux pour la diffusion d'informations. Le sport automobile offrant une très grande quantité d'informations à partager, il ne devrait pas y avoir pénurie de contenus à publier sur les plateformes de médias sociaux.

Il est également important de panacher les informations publiées. L'idéal est de combiner texte, images et vidéos de façon à rendre le site vivant et intéressant. Maintenir le dialogue et la dynamique avec la communauté ainsi créée est crucial car c'est ce qui permettra de l'étoffer mais aussi de fidéliser et de mobiliser ses membres. Si les sites ne sont pas mis à jour, même pendant quelques jours, le public peut se lasser et son intérêt faiblir. Pour établir une présence en ligne efficace, il convient donc de publier constamment de nouvelles informations.

Il est également possible d'utiliser les médias sociaux pour inciter un plus grand nombre d'internautes à consulter le site web de l'organisation. Relier le site web à un média social peut en effet accroître de manière considérable le nombre de visiteurs, ce qui permettra une mobilisation communautaire à plus grande échelle et contribuera à renforcer la capacité à promouvoir le sport automobile et à transmettre des informations aux personnes intéressées par ce sport.

Si les médias sociaux présentent un potentiel extraordinaire, il convient néanmoins d'agir avec prudence.

Avant toute première utilisation des médias sociaux, il est fondamental de définir son public cible, ses objectifs et les moyens qui seront mis en œuvre pour les atteindre. Les médias sociaux pourront alors constituer un outil extrêmement précieux qui, sous réserve d'être utilisé de manière judicieuse, pourra assurer une promotion rapide et efficace de l'organisation.

Il existe de nombreuses lignes directrices sur l'utilisation (et les pièges) des médias sociaux et il importe de les étudier et de transposer certains principes dans les propres règlements et stratégies des ASN vis-à-vis des médias sociaux en tenant compte de toutes les réglementations édictées par les autorités nationales.

## 4 : COMMUNICATION

La communication devrait être considérée comme un processus continu et systématique grâce auquel les parties intéressées au sein de l'ASN apprennent ce qu'elles doivent, ou souhaitent, savoir. S'il n'est pas nécessaire que toutes les informations soient connues de tous, en règle générale, il convient de privilégier une communication libre et ouverte à l'intérieur et à tous les niveaux de l'ASN.

On entend généralement par «communication» le processus qui consiste à transmettre des idées, des réflexions, des informations etc. à un public et d'un public à l'autre. Le public d'une ASN est principalement composé :

- des Clubs automobiles affiliés ou associés ;
- des concurrents ;
- des médias;

- des officiels ;
- des organisateurs de compétition ;
- des promoteurs ; et
- des autorités nationales.

Pour être efficace, la communication doit tenir tout le monde informé de ce qui se passe au sein de l'ASN et donner à chacun les moyens de faire face à des changements. Elle permet à l'ASN de réagir rapidement et concrètement à des problèmes, elle favorise un climat d'ouverture au sein de l'ASN et parmi ses membres, permet également de partager une vision commune et d'éprouver un sentiment d'appartenance à l'organisation et peut éviter la propagation de rumeurs en veillant à ce que chacun ait accès à des informations exactes. En outre, la communication soutient et facilite une prise de décision éclairée (p. ex. en ce qui concerne l'admissibilité des véhicules, l'organisation des compétitions, etc.).

Surtout, la communication joue un rôle crucial en termes d'évolution des mentalités. Un individu, (ou un groupe) bien informé aura en effet un comportement plus adapté qu'un individu moins bien informé. Le sport automobile s'adressant à des publics très variés, compte tenu des multiples disciplines et des différents niveaux qu'il comporte, il est extrêmement compliqué de satisfaire tout le monde à tout moment et, souvent, faute d'une communication adéquate, de fausses idées s'installent qui pourront ensuite se révéler difficiles à combattre.

À plusieurs égards, la communication aide également à garantir un comportement adapté. Au sein d'une ASN, il existe différents niveaux hiérarchiques et certains principes et paramètres qu'il convient de respecter, notamment en ce qui concerne les règlements sportifs et les normes de sécurité. Une bonne communication aide à garantir adhésion et respect en la matière.

Il est important de se rappeler que la communication n'est pas un processus unilatéral. Bien qu'il puisse être pratique de se réfugier derrière l'adage «on ne peut pas plaire tout le temps à tout le monde», cette attitude n'incite guère à l'évolution et à la coopération. S'efforcer de recueillir des réactions auprès du public, et surtout répondre aux observations, aide à faire jaillir de nouvelles idées, à améliorer les pratiques et à déceler les problèmes avant qu'ils ne s'aggravent. Parallèlement, donner au public la possibilité de réagir/soumettre des idées l'aide à se sentir partie prenante au processus décisionnel et à éprouver un sentiment d'appartenance à l'ASN. Tout système de communication doit donner la possibilité de s'exprimer et inciter à réfléchir et à soumettre des idées et des propositions.

Lors de la mise en place de son système de communication, l'ASN doit non seulement établir ce qu'elle cherche à promouvoir à l'aide de différents moyens de communication mais aussi offrir la possibilité de donner son avis à tous les niveaux de direction de l'organisation et prévoir les procédures nécessaires en la matière.

Au cœur du paysage médiatique actuel, compte tenu du rôle de premier plan joué par les médias sociaux et d'autres technologies de pointe, il est capital d'adopter une approche pluridimensionnelle en termes de communication.

## **Faire passer son message**

La première difficulté consiste à définir le contenu du message à transmettre. Une fois cette étape franchie, il est d'une importance primordiale de définir le public auquel ce message s'adresse ; cette décision est cruciale car elle déterminera la façon dont le message sera communiqué. Après avoir

clairement défini le contenu du message et le public cible, il convient de réfléchir au mode de transmission de ce message.

L'essentiel est de faire preuve de cohésion et d'équilibre de façon à transmettre un message clair et cohérent sur tous les supports de diffusion. Intégrer sites web, médias sociaux, communiqués de presse et autres contenus est un moyen d'assurer cette cohérence.

L'information peut être transmise de multiples façons, et la méthode choisie par telle ou telle ASN doit correspondre aux supports disponibles dans son pays. Les principaux canaux de communication sont les suivants :

- bulletins – papier ou électronique ;
- magazines de club – papier ou électronique ;
- expositions ;
- manuels – papier ou sur le site web ;
- communiqués de presse à l'intention des médias (à destination du grand public) ;
- bulletins d'information – papier ou électronique ;
- médias sociaux ;
- sites web ; et
- ateliers/séminaires consacrés à différents thèmes.

### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                  |            |
|------------|--------------------------------------------------|------------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                              | <b>97</b>  |
| <b>2 :</b> | <b>PRIX DÉCERNÉS PAR LA FIA</b>                  | <b>97</b>  |
| 2.1        | Prix de l'officiel exceptionnel de l'année       | 97         |
| 2.2        | Prix du meilleur (...) de la saison              | 98         |
| <b>3 :</b> | <b>PRIX DÉCERNÉS PAR LES ASN</b>                 | <b>98</b>  |
| 3.1        | Prix destinés aux concurrents et aux officiels   | 98         |
| 3.2        | Prix destinés aux concurrents                    | 99         |
| 3.3        | Officiels                                        | 100        |
| <b>4 :</b> | <b>NOMINATIONS/CRITÈRES D'ÉVALUATION</b>         | <b>100</b> |
| 4.1        | Nominations                                      | 100        |
| 4.2        | Évaluation                                       | 101        |
| <b>5 :</b> | <b>PROCÉDURES DE REMISE DES PRIX PAR LES ASN</b> | <b>101</b> |



## 1 : AVANT-PROPOS

Les récompenses, ou les distinctions honorifiques, font partie intégrante des compétitions sportives. Elles témoignent d'une reconnaissance envers leur récipiendaire, ce qui renforce l'estime de soi et incite à se dépasser. Elles confèrent également un statut et une crédibilité à l'organisation qui les décerne.

Les récompenses prennent généralement la forme de trophées, titres, diplômes, plaques commémoratives, médailles, badges, insignes ou rubans. Elles peuvent également s'accompagner de la remise d'une somme d'argent au récipiendaire.

Les récompenses sont remises à une personne (ou à un groupe de personnes) en reconnaissance de son excellence dans un domaine particulier. En sport automobile, il peut s'agir de récompenser une personne pour sa participation à toute une série d'activités, y compris en matière de bénévolat lors de compétitions, ou d'honorer un individu pour services rendus à la cause du sport.

Participer à des activités de sport automobile permet de cultiver l'esprit d'équipe, d'acquérir une éthique de travail et de faire preuve de responsabilité, d'esprit sportif et de respect. S'il est important de récompenser le talent des participants aux compétitions, il importe également de reconnaître la valeur d'autres qualités manifestées par les concurrents, les officiels, les équipes, etc.

Tout système de récompenses ou de distinctions honorifiques doit également reconnaître les initiatives et réalisations de personnes qui sont allées bien au-delà de ce que l'on attendait d'elles et, ce faisant, encourager des valeurs, des idéaux et des aspirations les plus élevés qui soient en sport automobile.

Les ASN devraient établir une procédure claire concernant les critères d'attribution des récompenses, notamment en matière de nomination et d'évaluation des candidatures. En règle générale, plutôt qu'un «concours de popularité», voir la qualité de son travail reconnue par un ensemble de pairs est considéré comme la plus belle des récompenses.

## 2 : PRIX DÉCERNÉS PAR LA FIA

La FIA a créé une série de récompenses prestigieuses en reconnaissance de réalisations exceptionnelles de la part de volontaires et d'officiels dans le domaine du sport automobile international. Ces récompenses sont divisées en sept catégories et sont remises aux officiels les plus remarquables au monde. Toute ASN membre de la FIA peut déposer des candidatures.

Les critères d'attribution et d'admissibilité pour les sept prix mentionnés sont les suivants :

### 2.1 PRIX DE L'OFFICIEL EXCEPTIONNEL DE L'ANNÉE

Cette récompense sera décernée à un officiel qui, au cours de la saison, aura agi de manière exceptionnelle ou courageuse ou sera intervenu de manière remarquable dans tout type de compétition de sport automobile, qu'elle ait été de niveau national ou international.

## 2.2 PRIX DU MEILLEUR (...) DE LA SAISON

---

Six récompenses seront décernées au titre de cette catégorie :

- une récompense décernée à un officiel de haut rang (Commissaire Sportif, Directeur de Course, etc.) ;
- une récompense décernée à un commissaire technique ;
- deux récompenses décernées à des commissaires de piste/route ;
- deux récompenses décernées à d'autres officiels (Secrétaires d'Épreuve, commissaires de lutte anti-incendie, chronométreurs, etc.).

Ces prix récompenseront des officiels qui auront accompli de manière remarquable les missions qui leur incombent dans le cadre de compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA, qu'elles comptent ou non pour un Championnat ou une série internationale de la FIA.

Le Comité des Prix, composé de membres de la Commission des Volontaires et des Officiels de la FIA, décide des lauréats de chacune des récompenses. Tous les candidats se voient remettre un Certificat de Nomination de la FIA en reconnaissance de leur nomination.

Chaque ASN a le droit de déposer un dossier de candidature pour le prix de l'«officiel exceptionnel de l'année» et un dossier de candidature pour chacun des six autres prix dans la catégorie «Meilleur (...) de la saison».

## 3 : PRIX DÉCERNÉS PAR LES ASN

Les ASN ont la possibilité de créer un large éventail de prix dans l'objectif de récompenser aussi bien des concurrents que des officiels, au niveau national comme régional. Une liste indicative de prix, qu'il conviendrait de remettre à l'occasion d'une soirée de gala organisée par l'ASN compétente, figure ci-après ; toute ASN conserve néanmoins la prérogative de créer d'autres prix.

### 3.1 PRIX DESTINÉS AUX CONCURRENTS ET AUX OFFICIELS

---

#### Prix pour service rendu

Un prix pourra être remis pour service dévoué rendu au sport automobile; le lauréat devra avoir participé à des activités de sport automobile de manière continue et avoir fait preuve d'un très grand dévouement au sport sur une longue période.

#### Prix pour service éminent

Un individu pourra se voir remettre un prix pour service éminent en reconnaissance d'un service exemplaire rendu au sport automobile, généralement sur plusieurs années et dans l'exercice de plusieurs fonctions et activités. Plus prestigieux que le Prix pour service rendu, ce prix pourra venir récompenser une personne déjà lauréate de ce prix.

#### Titre honorifique de membre à vie

Le titre honorifique de membre à vie d'une ASN pourra être remis en reconnaissance d'un service

émérite rendu de longue date au sport automobile grâce à un savoir-faire et à un dévouement extraordinaires et à une influence positive.

### **Prix du courage**

Un prix du courage pourra être décerné à une personne qui aura fait honneur au sport en ayant accompli de manière spontanée un acte désintéressé et altruiste, ou en ayant fait preuve de courage et d'abnégation dans une situation particulière, le tout en allant bien au-delà de ce que l'on attendait d'elle.

### **Prix d'ingénierie**

Un prix d'ingénierie pourra être remis à des individus, des groupes ou des sociétés en reconnaissance d'une compétence et d'une réalisation exceptionnelles ayant fait progresser le sport automobile sur le plan technique. Le sport automobile étant amené à poursuivre son évolution et à se montrer plus écologiquement responsable, ce type de prix pourrait venir récompenser une avancée en matière de préservation de l'environnement.

### **Mentions d'honneur**

Une mention d'honneur vient récompenser ou reconnaître une action certes modeste mais digne d'être louée.

## **3.2 PRIX DESTINÉS AUX CONCURRENTS**

---

### **Titre de champion par discipline**

Chaque année, il convient de récompenser les vainqueurs de chaque Championnat organisé par les ASN (en décernant p. ex. le titre de Champion des voitures de tourisme, Champion des rallyes, Champion de Karting, etc.). Ces récompenses sont normalement attribuées en fonction du nombre de points marqués par les concurrents à l'issue des compétitions comptant pour un Championnat ou une Série organisé(e) par une ASN.

### **Titre de personnalité de l'année en sport automobile**

Le titre de personnalité de l'année en sport automobile pourrait être créé en vue de récompenser des concurrents qui, grâce à leur comportement au cours et en dehors des compétitions, donnent une image positive du sport automobile. Pour se voir attribuer ce titre, le récipiendaire devrait par exemple remplir les critères suivants :

- servir de modèle d'inspiration pour tous ceux qui envisagent de participer à des activités de sport automobile ;
- être avenant ;
- être un concurrent loyal ; et
- être une «personnalité» dans le milieu automobile et jouer un rôle d'ambassadeur du sport.

### **Titre de meilleur concurrent de l'année**

Le titre de meilleur concurrent de l'année pourrait récompenser la faculté et la détermination d'un concurrent à promouvoir le sport automobile auprès de l'ensemble de la communauté en faisant preuve d'un talent exceptionnel en compétition mais aussi de fair-play et d'esprit sportif. Le respect de l'autorité, l'appui, l'encouragement et la motivation de ses pairs et envers eux ainsi que la volonté de défendre le sport automobile auprès de l'ensemble de la société pourraient figurer parmi les autres critères d'attribution de ce titre.

### **Titre de meilleur concurrent international de l'année**

Le titre de meilleur concurrent international de l'année pourrait récompenser la performance et la réussite exceptionnelles d'un concurrent de sport automobile au niveau international, lequel aura fait preuve de talent et de détermination tout en se distinguant particulièrement en compétition internationale.

## **3.3 OFFICIELS**

---

### **Titre de meilleur (...) de la saison**

Il s'agirait de récompenses proches de celles de la FIA (voir ci-dessus).

### **Titre de meilleur officiel de sport automobile de l'année**

Ce titre pourrait être décerné en reconnaissance d'un travail exemplaire en tant qu'officiel de sport automobile exerçant ses fonctions sur des compétitions agréées par une ASN ou au sein d'un Club affilié à une ASN. Il viendrait récompenser le dévouement de l'officiel lauréat, ses compétences et son savoir-faire dans un domaine déterminé, son attitude positive et la reconnaissance de ses pairs.

### **Prix du mérite**

Le prix du mérite pourrait récompenser la contribution exceptionnelle d'un individu au développement et à l'administration du sport automobile au niveau national, sur une longue durée, le lauréat ayant fait preuve d'un engagement de longue date au service du sport automobile, d'une réussite exceptionnelle au plus haut niveau et d'un dévouement remarquable.

## **4 : NOMINATIONS/CRITÈRES D'ÉVALUATION**

La décision d'attribuer une récompense à telle ou telle personne étant par nature subjective (bien que collégiale), il importe de respecter un certain nombre de principes au moment d'établir les critères de sélection et d'évaluation des candidatures, à savoir :

### **4.1 NOMINATIONS**

---

- une liste de critères devra être établie pour déterminer qui peut être nommé ;
- il conviendra de définir clairement qui est habilité à soumettre des candidatures ;
- les candidatures ne pourront se faire qu'à l'aide d'un formulaire officiel agréé par les ASN contenant toutes les informations nécessaires pour que la candidature soit recevable ;
- les candidatures devront être strictement confidentielles et les informations fournies devront uniquement servir à évaluer la valeur des candidatures. La personne candidate ne devra pas être invitée à fournir des informations ni être informée à aucun moment de sa nomination ;
- les candidatures devront s'accompagner des coordonnées de personnes de référence (en général un nombre précis), lesquelles devront être en mesure de donner un avis sur la pertinence de la candidature en regard des critères retenus pour l'attribution des récompenses ;
- bien que des candidatures puissent être déposées à tout moment de l'année, une date limite devra être fixée. Toutes les candidatures déposées après cette date limite seront conservées et étudiées l'année suivante.

Après la date limite de dépôt des candidatures, les personnes chargées de sélectionner les récipiendaires examineront tous les dossiers et formuleront des recommandations à l'intention de l'ASN compétente. Lors de l'examen des candidatures, les membres du jury s'efforceront de vérifier que les candidats satisfont bien aux critères d'attribution des récompenses et ont été proposés en bonne et due forme, conformément aux critères établis par l'ASN.

Les membres du jury pourront se réserver le droit de :

- conserver un dossier de candidature pour un examen l'année ou les années suivante(s) ;
- remettre à un candidat une distinction/récompense différente de celle qui était briguée ; et
- se renseigner et obtenir des avis auprès de personnes de référence, d'individus et/ou de groupes avant d'approuver et/ou de recommander l'attribution d'une récompense.

## 5 : PROCÉDURES DE REMISE DES PRIX PAR LES ASN

Pour souligner le caractère prestigieux des récompenses prévues par les ASN, il importe de les remettre selon une procédure bien établie, de façon à faire honneur au récipiendaire et aux distinctions.

Pour ce faire, les ASN devront définir une politique concernant la présentation des titres et distinctions, qu'ils soient remis à l'issue d'une compétition ou à l'occasion d'une cérémonie de gala.

### Remise des prix lors de compétitions

En cas de remise des prix d'une ASN à l'issue d'une compétition, il importe de veiller à ce que l'événement suscite la plus grande attention possible. Les médias devront être prévenus et des procédures devront avoir été prévues pour que les prix soient remis avec respect et honneur.

Il importe également que les prix soient remis en un lieu précis et clairement délimité par un dignitaire/représentant de l'ASN approprié de façon à préserver la symbolique et le prestige de la distinction.

### Remise des prix lors de cérémonies

En cas de cérémonie de remise des prix, il est essentiel de structurer et de planifier son déroulement de façon à ce que les candidats proposés et les lauréats des récompenses puissent être présents, de même que les hauts dignitaires et les parties prenantes du sport automobile. Dans ce cas également, il est important que les médias soient prévenus et assistent à la cérémonie de remise des prix de sorte que les informations sur les lauréats et les distinctions remises soient diffusées auprès du grand public, ce qui permettra ici encore d'asseoir le prestige des distinctions.



# CHAPITRE DEUX : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

## SECTION 1 : RÈGLES ET PROCÉDURES

---

### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                        |            |
|------------|--------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                                    | <b>105</b> |
| <b>2 :</b> | <b>RÈGLEMENTS SPORTIFS</b>                             | <b>105</b> |
| <b>3 :</b> | <b>RÈGLEMENTS TECHNIQUES</b>                           | <b>106</b> |
| <b>4 :</b> | <b>RÈGLES ET PROCÉDURES RÉGISSANT LES COMPÉTITIONS</b> | <b>106</b> |
| <b>5 :</b> | <b>FORMULAIRE D'ENGAGEMENT</b>                         | <b>108</b> |
| 5.1        | Tout engagement est un contrat                         | 108        |
| 5.2        | Clôture des engagements                                | 108        |
| 5.3        | Refus d'engagement                                     | 108        |
| 5.4        | Engagement d'une automobile                            | 108        |
| 5.5        | Liste officielle des concurrents                       | 109        |



## 1 : AVANT-PROPOS

Toute compétition doit être régie par un ensemble de règles et de procédures. Les règles sont des normes qui doivent être respectées et qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification sans l'accord des ASN ; les procédures expliquent comment organiser une compétition.

Toutes les compétitions organisées dans un pays représenté à la FIA sont régies par le Code.

Toute personne, ou tout groupe de personnes, organisant une compétition ou y participant :

- sera réputé(e) connaître les Statuts et Règlements de la FIA ainsi que les RSN, les Règlements particuliers et tout autre règlement susceptible d'être publié ;
- prendra l'engagement de se soumettre sans réserve aux règlements ci-dessus mentionnés, ainsi qu'aux décisions de l'autorité sportive et aux conséquences qui pourraient en résulter ;
- à défaut de respecter ces dispositions, toute personne ou tout groupe de personnes organisant une Compétition ou y prenant part perdra le bénéfice de la licence qui lui aura été attribuée.

Aucune compétition ne pourra être organisée dans un pays qui ne serait pas représenté à la FIA, sauf octroi d'un permis spécial par la FIA pour cette compétition. Toute proposition de compétition qui ne serait pas organisée conformément au Code ou au RSN de l'ASN concernée sera interdite par cette ASN. Si cette compétition fait partie d'une épreuve bénéficiant d'un permis, ledit permis sera considéré comme nul et non avenue et tout titulaire de licence y participant se verra retirer sa licence.

Une épreuve ou une compétition faisant partie d'une épreuve ne pourra être ajournée ou annulée, sauf disposition contraire prévue dans le Règlement particulier ou à moins que les Commissaires Sportifs ne décident de la reporter pour des raisons de force majeure ou de sécurité. En cas d'annulation ou de report de plus de 24 heures, les droits d'engagement seront remboursés.

## 2 : RÈGLEMENTS SPORTIFS

L'un des principaux objectifs de la FIA est d'encourager l'adoption et la mise en œuvre de règles communes à toutes les formes de sport automobile et de séries dans le monde. De très nombreux Règlements Sportifs de la FIA peuvent être facilement téléchargés à partir du site web de la Fédération.

Au niveau international, les Règlements Sportifs sont établis par les différentes Commissions Sportives, approuvés par le Conseil Mondial du Sport Automobile et publiés ; ils entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année et remplacent tous les Règlements Sportifs du même type précédemment publiés.

Ces Règlements Sportifs doivent être appliqués dans leur intégralité lors de chaque compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Toute ASN peut établir son propre Règlement Sportif pour des compétitions de différentes disciplines organisées sous ses auspices. Ce Règlement Sportif devra comprendre toutes les informations réglementaires importantes relatives à la discipline concernée et porter une mention dont le libellé se rapprochera de ce qui suit :

«(nom de la compétition/de l'épreuve) sera organisée conformément au Code Sportif International de la FIA, au Règlement Sportif National de (nom de l'ASN), à ses Règlements Sportif et Technique et au Règlement particulier publiés par les organisateurs de chaque compétition, ainsi qu'à toutes autres règles ou directives qui pourraient être publiées.»

### 3 : RÈGLEMENT TECHNIQUE

Pour qu'un véhicule puisse participer à une compétition approuvée par la FIA au titre du Règlement Technique de la FIA, il doit être «homologué». Tous les véhicules agréés par la FIA s'accompagnent d'un descriptif appelé «fiche d'homologation» sur laquelle sont indiqués tous les renseignements nécessaires à l'identification du véhicule. Grâce à cette procédure claire et transparente, la compétition est équitable et nul ne peut bénéficier d'un avantage déloyal vis-à-vis d'un autre concurrent. Les questions d'homologation font l'objet de l'Annexe J au Code, disponible sur le site web de la FIA. La fiche d'homologation contient toutes sortes d'informations indispensables pour le véhicule et toutes les voitures présentées en compétition doivent impérativement se conformer en tous points à ces indications. Cette conformité est la preuve que le véhicule de compétition est identique à celui qui été homologué, de même que ses pièces.

La fiche d'homologation doit être présentée lors des vérifications pré- et post-compétition, faute de quoi l'organisateur peut refuser qu'une voiture participe à une compétition.

Si un véhicule est jugé non conforme au Règlement Technique, prétendre qu'aucun avantage de performance n'est obtenu ne saurait être invoqué comme un argument de défense.

Ces Règlements Techniques doivent être appliqués dans leur intégralité lors de chaque compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Toute ASN peut établir son propre Règlement Technique pour différentes disciplines organisées sous ses auspices conformément aux mêmes principes généraux que ceux énoncés dans les Règlements Techniques de la FIA.

### 4 : RÈGLES ET PROCÉDURES RÉGISSANT LES COMPÉTITIONS

Les règles et procédures à adopter pour toute compétition sont, dans l'ordre hiérarchique :

- le Code Sportif International de la FIA (le «Code») ;
- le Règlement Sportif National (le «RSN») ;
- les Règlements Sportif et Technique ;
- le Règlement particulier de la compétition ;
- tout autre règlement.

Le **Code Sportif International de la FIA** (le «Code») est un ensemble de règles valables pour toutes les compétitions de sport automobile organisées sous l'égide de la FIA. Le Code est mis à jour chaque année par le Conseil Mondial du Sport Automobile (sous réserve de l'approbation de l'Assemblée Générale de la FIA) et peut être consulté sur le site web de la Fédération.

Le **Règlement Sportif National** (le «RSN») rassemble les règles établies par une ASN, lesquelles sont valables pour toutes les compétitions de sport automobile organisées sous l'égide de cette ASN.

Le **Règlement particulier** présente les détails de la compétition ; il est établi par le Comité d'organisation de la compétition et soumis pour approbation à l'ASN avant d'être remis aux concurrents.

Tout Règlement particulier, programme et formulaire d'engagement se rapportant à une compétition doit porter la mention suivante : «Organisé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses Annexes ainsi qu'au Règlement Sportif National de (nom de l'ASN concernée ou de son fondé de pouvoir)».

Les principales informations à indiquer dans le Règlement particulier sont les suivantes :

- a) l'identité de l'/des organisateur(s) ;
- b) le nom, la nature, et la définition de la/des compétition(s) proposée(s) ;
- c) une mention comme quoi la compétition se déroulera conformément au Code et au RSN ;
- d) la composition du Comité d'organisation et son adresse ;
- e) le lieu et la date de l'épreuve ;
- f) une description détaillée des compétitions proposées (longueur et sens du parcours, classes et catégories des véhicules admis, carburant, limitation du nombre de concurrents s'il y a lieu, etc.) ;
- g) toute information utile concernant les engagements (adresse à laquelle les envoyer, dates et heures d'ouverture et de clôture, montant des droits) ;
- h) toute information utile concernant les assurances ;
- i) la date, l'heure et la nature des départs accompagnés des handicaps, le cas échéant ;
- j) un rappel des dispositions du Code, notamment en ce qui concerne les licences obligatoires ;
- k) de quelle façon les documents des concurrents seront vérifiés et le classement établi ;
- l) une liste détaillée des récompenses prévues pour chaque compétition sportive ;
- m) un rappel des dispositions du Code concernant les réclamations ;
- n) le nom des Commissaires Sportifs et du Directeur de Course ;
- o) une clause relative à l'ajournement ou à l'annulation d'une compétition, le cas échéant.

Aucune modification ne pourra être apportée au Règlement particulier après l'ouverture des engagements, sauf avec l'accord unanime de tous les concurrents déjà engagés ou sauf décision des Commissaires Sportifs pour des raisons de force majeure ou de sécurité.

**D'autres règlements** peuvent être établis par le Comité d'organisation et soumis pour approbation à l'ASN concernée avant d'être publiés. Ils peuvent contenir des informations non mentionnées dans le Règlement particulier (p. ex. les horaires et lieux de différentes activités, etc.) ainsi que toute modification apportée au Règlement particulier qui aura été approuvée.

Si un **Programme** est publié à l'intention du public, il devra comprendre les principaux éléments suivants :

- a) une mention indiquant que l'épreuve se déroulera conformément au Code et au RSN ;
- b) le lieu et la date de l'épreuve;
- c) un bref descriptif accompagné des horaires des compétitions proposées ;
- d) les noms des concurrents et des pilotes accompagnés des numéros attribués à leurs voitures (tout pseudonyme devra apparaître entre guillemets) ;
- e) le handicap, le cas échéant ;
- f) une liste détaillée des récompenses prévues pour chaque compétition ;
- g) le nom des Commissaires Sportifs et du Directeur de Course.

## 5 : FORMULAIRE D'ENGAGEMENT

### 5.1 TOUT ENGAGEMENT EST UN CONTRAT

---

Le terme «engagement» s'entend d'un contrat conclu entre un concurrent et l'organisateur d'une compétition. Au titre de ce contrat, le concurrent est tenu de participer à la compétition dans laquelle il a accepté de s'engager, sauf en cas de force majeure dûment constaté ; de même, l'organisateur est tenu à l'égard du concurrent de remplir toutes les conditions particulières relatives à l'engagement, sous la seule réserve que le concurrent mette tout en œuvre pour participer de manière loyale à la compétition concernée.

Ce contrat est conclu lors du dépôt d'un formulaire d'engagement dont le contenu doit être approuvé par l'ASN compétente. Ce formulaire est transmis à l'ASN accompagné du Règlement particulier.

### 5.2 CLÔTURE DES ENGAGEMENTS

---

Dans le cadre de compétitions nationales, les dates et heures de clôture des engagements peuvent être modifiées avec l'approbation de l'ASN et doivent obligatoirement être indiquées dans le Règlement particulier. S'agissant de compétitions internationales, la clôture des engagements doit avoir lieu au moins sept jours avant la date fixée pour la compétition.

### 5.3 REFUS D'ENGAGEMENT

---

Dans le cas où le Comité d'organisation refuserait un engagement pour une compétition internationale, il devra le signifier à l'intéressé au plus tard dans les deux jours qui suivront la date de clôture des engagements et au plus tard cinq jours avant le début de la compétition, en précisant les motifs de ce refus. Pour les autres compétitions, d'autres délais pourront être prévus dans le RSN en ce qui concerne la signification d'un refus d'engagement.

### 5.4 ENGAGEMENT D'UNE AUTOMOBILE

---

Une seule et même automobile ne peut être engagée qu'une seule fois dans une compétition donnée. Exceptionnellement, une ASN pourra autoriser qu'une seule et même automobile soit engagée

plusieurs fois dans une compétition donnée, à condition qu'elle ne soit pilotée qu'une seule fois par le même pilote.

## **5.5 LISTE OFFICIELLE DES CONCURRENTS**

---

Le Comité d'organisation est tenu d'envoyer à l'ASN la liste officielle des concurrents participant à une compétition internationale, et de la mettre à disposition des concurrents, au moins 48 heures avant le début de l'épreuve.



## CHAPITRE DEUX : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

### SECTION 2 : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

---

#### TABLES DES MATIÈRES

|            |                                                                |            |
|------------|----------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                                            | <b>113</b> |
| <b>2 :</b> | <b>PROMOTEURS ET ORGANISATEURS</b>                             | <b>113</b> |
| <b>3 :</b> | <b>ÉPREUVE ET COMPÉTITION : DÉFINITIONS</b>                    | <b>114</b> |
| <b>4 :</b> | <b>RÈGLES ET PROCÉDURES</b>                                    | <b>114</b> |
| <b>5 :</b> | <b>PROCÉDURE DE BASE POUR L'ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION</b> | <b>115</b> |
| <b>6 :</b> | <b>ÉLÉMENTS DE GESTION ESSENTIELS</b>                          | <b>116</b> |
| <b>7 :</b> | <b>ORGANISATION D'UNE COURSE SUR CIRCUIT</b>                   | <b>117</b> |
| <b>8 :</b> | <b>ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION SUR ROUTE</b>                | <b>127</b> |



## 1 : AVANT-PROPOS

Les compétitions de sport automobile exigent des promoteurs/organisateurs qu'ils gardent une vue d'ensemble claire de toutes les activités nécessaires pour mettre en place une compétition. De sa conception à sa conclusion, ce sont eux qui dirigent toutes les étapes de son organisation. Ils jouent un rôle actif et doivent être en mesure de mener à bien un large éventail d'activités nécessitant des talents de communication, d'excellentes capacités d'organisation et un souci du détail ; ils doivent également être capables de travailler sous pression de sorte que les compétitions se déroulent sans heurt. Leurs responsabilités varient en fonction de l'organisation et du type de compétition concerné mais d'une compétition à l'autre, on retrouve un certain nombre d'éléments fondamentaux.

Il est important que les ASN aient conscience de tous les paramètres entrant dans l'organisation de compétitions de sport automobile de façon à pouvoir apporter leur soutien en cas de besoin et à donner leur aval à la mise en place de compétitions dans leur région. Ce soutien pourra par exemple prendre la forme d'avis donnés aux promoteurs/organisateurs quant à la façon de structurer la compétition sur le plan juridique ; des programmes de formation et d'habilitation d'officiels pourront également être proposés pour que des officiels bien formés puissent intervenir dans toutes les disciplines. De même, des Comités disciplinaires pourront être instaurés par les ASN pour fixer des règles de sécurité et de procédure, lesquelles pourront faire l'objet de manuels à l'intention des organisateurs.

## 2 : PROMOTEURS ET ORGANISATEURS

### Promoteurs

Sauf lorsque le promoteur agit également en qualité d'organisateur, le terme «promoteur» désigne une personne physique ou morale chargée de la dimension commerciale d'une compétition, ce qui fait appel à des compétences dans différents domaines comme la publicité, les relations publiques, la finance ou les loisirs, et à des qualités telles que le sens des affaires, l'esprit d'innovation ou l'intuition.

En règle générale, le promoteur a pour fonction de concevoir la compétition, d'en assumer le risque financier, de recruter le personnel nécessaire pour réaliser sa mise en place, de choisir le lieu où elle se déroulera, de fixer une date, d'assurer la promotion de la compétition, de planifier la logistique (chaque compétition nécessitant une chronologie précise des événements censés se produire) et, enfin, de veiller au bon déroulement de la compétition.

Tout promoteur qui n'agirait pas également en tant qu'organisateur ne pourra intervenir au cours d'une épreuve sur des questions relevant des règlements de l'ASN compétente.

Le promoteur a le droit de désigner un groupe de personnes pour l'aider à organiser une compétition ; ces personnes pourront faire partie du Comité d'organisation, aux côtés de représentants de l'organisateur. Il s'ensuit qu'au moment de désigner les membres de ce Comité d'organisation, le promoteur devra prendre soin de ne nommer que des personnes responsables et compétentes, le sport automobile demeurant potentiellement dangereux en dépit de toutes les mesures de sécurité mises en place.

## Organisateurs

Les organisateurs sont représentés par un Comité d'organisation ; celui-ci consiste en une instance composée d'au minimum trois personnes agréées par l'ASN et investies de tous les pouvoirs nécessaires s'agissant de l'organisation de la compétition et de l'application du Code, du RSN et du Règlement particulier.

Les fonctions de promoteur et d'organisateur peuvent se recouper en de nombreux points et il est fréquent que sur une compétition, une seule et même personne remplisse ces deux rôles. Le plus souvent, c'est uniquement lors de compétitions professionnelles de grande envergure que les fonctions de promoteur et d'organisateur sont séparées. Malgré de possibles imperfections, le déroulement d'une compétition n'en demeure pas moins placé sous l'entière responsabilité de l'organisateur.

L'organisateur est ainsi chargé de répondre à tous les besoins opérationnels liés à l'organisation de la compétition, ce qui inclut le recrutement d'officiels ayant l'expérience voulue pour contrôler et mettre en œuvre les dispositifs prévus en la matière.

## 3 : ÉPREUVE ET COMPÉTITION : DÉFINITIONS

### Épreuve

Une «Épreuve» est composée d'une ou plusieurs compétition(s), parade(s), démonstration(s), concentration(s) touristique(s) ou autre(s).

### Compétition

On entend par «compétition» une activité unique de sport automobile assortie de ses propres résultats. Elle peut comprendre une/des manche(s) et une finale, des essais libres, des essais qualificatifs et les résultats de plusieurs catégories ou être divisée de manière similaire mais doit être terminée à la fin de l'épreuve. Constituent une «compétition» : une course en circuit, un rallye, un rallye tout-terrain, une course d'accélération (dragsters), une course de côte, une course off-road, une tentative de record, une tentative, un test, le drifting et toute autre forme de compétition dont pourra décider la FIA.

Une compétition est réputée commencer à partir de l'horaire prévu pour le début des vérifications administratives et/ou techniques. Elle se terminera à l'expiration du plus tardif des deux délais suivants :

- délai de réclamation, d'appel ou de fin d'audition ;
- fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après-épreuve réalisées conformément au Code.

## 4 : RÈGLES ET PROCÉDURES

Voir Chapitre Deux – Section 1.

## 5 : PROCÉDURE DE BASE POUR L'ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION

Qu'il s'agisse d'une petite sortie de Club comptant un faible nombre de participants et d'officiels ou d'une compétition nationale impliquant de très nombreux concurrents et officiels, la mise en place d'une compétition de sport automobile demande des compétences similaires en termes d'organisation et de structuration.

La structure de direction, la filière hiérarchique et la délégation de responsabilités sont trois paramètres essentiels pour garantir une organisation réussie. L'importance de la structure de direction dépend principalement de la taille, du statut et de la nature de la compétition. En cas de compétition de moindre envergure, il est en effet possible de combiner certains rôles et domaines de responsabilité.

Cette section présente les grandes lignes d'une procédure type pour l'organisation d'une compétition. Veiller à mettre en place un processus de planification détaillé est crucial, chaque discipline s'accompagnant de besoins et d'exigences spécifiques. Toutes les étapes suivantes feront partie de ce processus :

1. Le type et la date de la compétition sont définis.
2. La confirmation de la disponibilité du lieu retenu pour la compétition a été obtenue et une réservation temporaire a été faite. En général, le choix du lieu de la compétition est fait suffisamment à l'avance pour pouvoir être soumis à l'instance chargée d'établir le calendrier des compétitions nommée par la Commission/le Comité disciplinaire afin qu'elle/il réfléchisse à son inscription au calendrier de l'année suivante.
3. Le Directeur de Course est désigné, de même que les principaux membres du Comité d'organisation de la compétition. Une fois formé, le Comité d'organisation entame le processus de planification de la compétition et, en règle générale, inspecte le lieu retenu pour s'assurer qu'il convient.
4. Tous les officiels de haut rang sont nommés et participent aux différentes étapes du processus de planification selon leur domaine de responsabilité.
5. Une première ébauche du Règlement particulier est rédigée ; il comprend des sections pertinentes du Code et du RSN.
6. Une fois finalisé, le Règlement particulier est soumis à l'ASN ; il s'accompagne généralement d'une demande de permis en vue de l'organisation de la compétition.
7. Une fois approuvé, le Règlement particulier ainsi que le Formulaire d'engagement officiel sont remis aux concurrents potentiels, publiés sur le site web et annoncés dans les revues pertinentes.
8. Le Secrétaire en charge de la compétition ou des engagements commence à recevoir des engagements et, à l'approche de la date de la compétition, les documents nécessaires (auxquels se rapporteront les concurrents pour toutes les démarches administratives) sont établis.
9. Dans la perspective de la compétition, le Directeur de Course et d'autres officiels finalisent les préparatifs et mettent en place les différents éléments nécessaires au bon déroulement de la compétition (p. ex. les horaires ou les itinéraires, les attributions des officiels, les instructions à donner, les déplacements, les listes de matériel, les plans de communication, etc.).

10. Généralement, une semaine avant la date de la compétition, tous les documents sont transmis aux concurrents (comme les règlements complémentaires approuvés par l'ASN, le guide de la compétition, la liste des engagés, etc.).
11. L'ASN envoie le Permis d'organisation et tous les autres documents officiels pertinents que les organisateurs de la compétition doivent compléter et lui retourner.
12. La compétition démarre et le Comité d'organisation met en œuvre ses plans opérationnels.
13. Au lendemain de la compétition, les résultats (s'ils n'ont pas été finalisés lors de la compétition) sont établis et envoyés aux concurrents, lesquels disposent généralement d'un délai pour se renseigner et déposer une réclamation s'ils en contestent la légitimité.
14. Une fois les résultats finalisés (ou sur instruction de l'ASN), tous les rapports requis par l'ASN sont rédigés et sont envoyés pour examen à ladite ASN ou à la Commission/au Comité disciplinaire.
15. Peu après la compétition, une séance de débriefing est organisée pour veiller à ce que tous les éléments importants laissés en suspens soient traités et tous les problèmes relatifs à l'organisation de la compétition soient consignés et étudiés en vue de la compétition suivante.

## 6 : ÉLÉMENTS DE GESTION ESSENTIELS

Dès que la compétition commence, la coordination et la communication entre officiels jouent un rôle de premier plan. Il est donc capital de mettre en place un solide système de communication et de veiller à ce que toutes les personnes concernées aient une maîtrise parfaite des procédures à suivre, en particulier en cas de problème. Les officiels doivent être pleinement informés de façon à prendre les mesures appropriées au titre des responsabilités qui leur incombent ou à savoir à qui s'adresser le cas échéant.

Pour être efficace, la séance d'information des officiels comprendra notamment un descriptif et/ou une présentation :

- des responsabilités des différents officiels ;
- du système de communication entre les différents officiels et commissaires de piste et les services d'urgence (p. ex. communications par radio ou téléphone, signalisation par drapeaux et feux, etc. Sur les sites permanents d'une grande superficie, un système de télévision en circuit fermé pourra être utile pour réunir des informations) ;
- des procédures relatives à la gestion de la compétition, notamment en ce qui concerne le départ ou l'arrêt d'une course, les interventions en cas d'accident ou d'incident grave ou les plans d'évacuation ;
- du dispositif prévu pour retirer les véhicules des concurrents qui entraveraient ou bloqueraient le parcours ;
- de la signalisation par drapeaux et par feux et des autres types de signalisation susceptibles d'être utilisés pour donner des instructions, en veillant à ce que les concurrents les connaissent tous ;
- du programme et du type de compétition. Les mesures de sécurité peuvent en effet varier en fonction des catégories de concurrents, des types de véhicules ou du niveau des compétitions (p. ex. junior ou senior) ; et

- du dispositif prévu pour assurer la sécurité des spectateurs.

Avant le début de la compétition, des officiels compétents devront inspecter la piste ou le parcours ainsi que toutes les barrières pour vérifier qu'elles sont en bon état. Ils s'assureront également qu'aucun spectateur ne se trouve dans une zone dangereuse, que tous les officiels, commissaires de piste, services de premier secours et de lutte contre les incendies sont bien en place et que les systèmes de communication fonctionnent bien.

En cas de compétition de grande envergure, un dispositif de surveillance et de contrôle des spectateurs devra être prévu (des officiels responsables de la gestion des spectateurs pourront par exemple être chargés de contrôler que les barrières sont bien en place et que les zones réservées aux spectateurs ne sont pas surchargées). Ces officiels devront également être en mesure de communiquer avec les spectateurs, en particulier en cas d'urgence ou d'incident grave. Si un système de haut-parleurs est utilisé pour s'adresser au public, il conviendra de s'assurer que les messages sont audibles et compréhensibles.

La structure du Comité d'organisation constitue l'un des piliers de l'organisation d'une compétition. La taille de ce comité dépendra de la l'envergure, du statut et de la nature de la compétition.

Il est important de noter que compte tenu du rôle fondamental qu'ils jouent en veillant à l'organisation sûre et équitable de la compétition, les officiels sont rarement autorisés à participer en tant que concurrents aux compétitions d'une épreuve sur laquelle ils sont en poste.

Pour organiser une épreuve, il importe de faire appel aux officiels suivants, dont les fonctions et attributions sont brièvement décrites, sachant qu'en fonction du type de compétition, tous n'auront pas à être présents et qu'un officiel pourra combiner plusieurs fonctions :

- Commissaires Sportifs (nommés/agrérés par l'ASN et/ou la FIA)
- Directeur de Course/Directeur d'Épreuve/ Directeur de Rallye/Directeur de Route
- Secrétaire de l'épreuve/Secrétaire des engagements
- Chronomètres/Officiels responsables des résultats
- Commissaires techniques
- Commissaires au ravitaillement
- Commissaires de piste/Commissaires de route/Officiels préposés aux contrôles
- Signaleurs
- Juges de fait (p. ex. sur la ligne de départ/d'arrivée)
- Handicapeurs
- Officiels préposés à la surveillance des spectateurs

## 7 : ORGANISATION D'UNE COURSE SUR CIRCUIT

Mettre en place une course sur circuit est une entreprise de taille et demande énormément d'effectifs, de matériel et de ressources financières.

## PLANIFICATION

Le Comité d'organisation se compose généralement du Directeur de Course, du Secrétaire de l'épreuve et de représentants du promoteur ; il est chargé de l'intégralité de l'organisation de l'épreuve, à savoir de la planification, de la mise en place de la compétition sportive et de l'application du Règlement particulier. Au titre des dispositions du Code, le Comité d'organisation doit comprendre au minimum trois membres et, pour garantir le bon déroulement d'une compétition il est essentiel que ces personnes travaillent efficacement en étroite collaboration.

Lors de la phase de planification, le comité d'organisation pourra décider de former d'autres comités/ groupes de façon à répartir les tâches entre plusieurs individus. Les comités suivants pourront par exemple être instaurés :

- Un Comité Ingénierie composé des organisateurs, du promoteur et d'ingénieurs circuit/piste. Il sera principalement chargé :
  - de tous les éléments liés à la sécurité du circuit/parcours ;
  - des systèmes de communication ;
  - des véhicules et équipages présents sur le circuit (logistique liée à la compétition) ; et
  - des procédures et de l'organisation de la compétition.
- Un Comité Police et Services d'Urgence pourra être utile sur des compétitions de grande envergure impliquant un grand nombre de participants et de spectateurs. Ce comité se composera en règle générale des organisateurs, du promoteur et de représentants des différents services d'urgence (police, ambulances, sécurité civile, lutte anti-incendie, etc.). La mise sur pied des plans d'intervention d'urgence devra prendre en compte les éléments suivants :
  - les interventions d'urgence sur piste (dont la coordination sera assurée par la Direction de course) ;
  - les interventions d'urgence hors piste ;
  - le respect des dispositions de base des règlements sportifs (p. ex. l'Annexe H au Code de la FIA, les règles prescrites par l'ASN et les exigences locales en matière de sécurité civile) ;
  - le Plan en cas d'incident grave ;
  - une définition claire des rôles et responsabilités des différentes parties chargées d'intervenir en cas d'incident ; et
  - les différents types d'incident possibles et leurs conséquences sur le déroulement de la compétition.
- La création d'un Groupe en charge de la planification peut également se révéler très utile. Il pourra se composer du Secrétaire de l'épreuve et des responsables/chefs de différentes divisions comme les officiels, le matériel ou la logistique. Il s'occupera plus spécialement des questions suivantes :
  - officiels – effectifs, enregistrement, formation, inscription, déjeuner, transport sur le circuit, etc. ;
  - établissement du programme – y compris d'un programme «minute par minute» pour chacune des compétitions ;
  - matériel – notamment les normes à respecter, la fourniture du matériel et sa distribution ;

- logistique – tous les éléments nécessaires à la mise en place de l'épreuve ;
- l'administration générale de la compétition ; et
- le podium de remise des prix.

## **Le lieu de la compétition**

Il incombe à l'ASN compétente d'accorder une licence nationale pour circuit et d'énoncer toutes les règles propres à ce circuit que les organisateurs et les concurrents devront connaître et respecter. Elle pourra également indiquer en détail sur la licence de piste ou le permis de compétition les critères de sécurité à remplir par le promoteur/l'organisateur de la compétition.

## **La compétition**

Dans la perspective de l'organisation d'une course, l'organisateur (ou le Club) pourra envisager de s'associer avec un autre organisateur (ou un autre Club) pour attirer le plus grand nombre de concurrents possible et, ainsi, assurer la viabilité de la compétition.

## **Le programme – Minute par minute**

L'élaboration d'un document complet baptisé «Minute par minute» est essentielle dans le cadre de l'organisation d'une compétition complexe ; véritable inventaire de tout ce qui se passe à la fois sur le circuit et en dehors, ce document servira de guide «minute par minute» à tous les officiels participant au bon déroulement de la compétition. Pour bien faire, il sera réalisé dans un format pratique, facile à transporter, et sera destiné à tous les officiels. Il présentera les horaires, les lieux, les intervenants et les caractéristiques de toutes les activités liées à la compétition et sera très utile pour faire en sorte que la compétition se déroule conformément aux horaires prévus.

## **Le règlement**

Après avoir déterminé quelle compétition aura lieu, il conviendra d'en établir le Règlement particulier et d'en présenter tous les détails, notamment les types de véhicules admissibles. Ce Règlement particulier s'accompagnera du Formulaire d'engagement qui, une fois signé par le concurrent, correspondra à un accord officiel conclu avec l'organisateur au titre duquel le concurrent accepte les conditions régissant la compétition.

## **Les officiels**

S'agissant des officiels, il conviendra d'établir les besoins en termes d'effectifs. Dans le cadre d'une compétition de grande envergure, de nombreux officiels devront être chargés de plusieurs zones différentes et tous seront placés sous l'autorité du Directeur de Course. En revanche, sur de plus petites compétitions, les besoins (et les effectifs disponibles) seront peut-être moins importants et le plus souvent, les fonctions sont réparties au sein d'un plus petit groupe d'officiels s'acquittant de plusieurs responsabilités. Globalement, les officiels peuvent être regroupés de la façon suivante :

- Direction et contrôle de l'épreuve
  - Commissaires Sportifs
  - Directeur d'épreuve
  - Directeur de Course
  - Chef de sécurité
  - Médecin-Chef

- Chef des communications radio
- Secrétaire de l'épreuve
- Commissaire de secteur/Responsable de spéciale
- Gestion de l'épreuve
  - Commissaire en chef
  - Commissaires (de piste ou de route, signaleurs ou préposés au paddock, à la grille ou à la voie des stands)
  - Pilotes (voiture de sécurité/médicalisée/ouvreuse/de direction de course)
  - Commissaires Techniques
  - Chronométrateur
- Gestion des services d'urgence
  - Coordinateur des services d'urgence
  - Médecin
  - Membres des services paramédicaux
  - Commissaires de lutte anti-incendie
  - Commissaires préposés aux services de secours
  - Commissaires préposés aux services de dépannage
- Délégués de la FIA/l'ASN
  - Délégué à la Sécurité
  - Délégué Médical
  - Délégué Technique
  - Délégué Médias
- Autres
  - Juge de fait
  - Observateur
  - Chargé des relations avec les concurrents
  - Responsable environnement
  - Inspecteur circuit/route

## Le Directeur de Course

La Direction de course se compose principalement des officiels de haut rang en charge de la compétition et constitue un véritable centre névralgique pour tout ce qui a trait à la communication, à la direction et au contrôle du bon déroulement de toutes les activités prévues dans le cadre de la compétition. C'est à partir de cet endroit qu'intervient le Directeur de Course et c'est le lieu où il se trouvera à tout moment de la compétition, accompagné de son adjoint ou de ses assistants. Le Responsable des communications, le Responsable de la surveillance, le Médecin-Chef, le Contrôleur des services d'urgence et leurs adjoints pourront également faire partie de la Direction de course.

Le Directeur de Course est l'officiel sportif le plus haut placé et le principal objet de ce poste est de veiller à la sécurité et au bon déroulement de toutes les activités liées à la compétition et autres, conformément aux règlements et au programme établis pour l'épreuve. Tous les autres officiels sont placés sous son autorité pour tout ce qui a trait à la conduite des activités prévues dans le cadre de la compétition.

Le Directeur de Course est secondé par un Directeur de Course adjoint et par des assistants qui l'épaulent dans sa mission, notamment dans la conduite de courses annexes s'il y a lieu. Tous travaillent à partir de la Direction de Course.

### **Le Secrétaire de l'épreuve**

L'équipe administrative de l'épreuve comprend les assistants du Secrétaire de l'épreuve et d'autres personnes spécifiquement chargées de l'administration de la compétition et de son organisation.

Le Secrétaire de l'épreuve est l'officiel administratif le plus haut placé ; il est responsable de l'organisation de l'épreuve sur le plan sportif et de toutes les annonces nécessaires en la matière. En d'autres termes, le Secrétaire de l'épreuve est responsable de la planification et de l'organisation de l'épreuve tandis que le Directeur de Course est responsable de la conduite de toutes les activités liées à la compétition.

Le Secrétaire de l'épreuve est secondé par un Secrétaire de l'épreuve adjoint et par plusieurs Secrétaires adjoints qui s'acquittent chacun de fonctions qui leur ont été spécifiquement confiées, notamment des questions administratives liées à la compétition, des questions d'organisation liées aux officiels, au matériel et aux installations, et des catégories secondaires.

### **Les commissaires de piste**

Les officiels chargés des différentes opérations en bord de piste se divisent en plusieurs équipes ; chacune d'entre elles a un rôle important à jouer et est dotée de sa propre hiérarchie de l'autorité.

Le Commissaire en chef est responsable de tous les commissaires de piste/route et peut être chargé de la répartition de tous les officiels sur un circuit/parcours ou de la mise en place d'équipes le long du circuit/parcours. Plusieurs personnes occupant différentes fonctions sont placées sous sa responsabilité directe ; il s'occupe également de la distribution des équipements et des relations entre les équipes. En outre, le Commissaire en chef apporte assistance et conseils à d'autres officiels de haut rang dans l'exécution de leurs fonctions. Chacune des équipes sous son autorité aura également son propre chef qui s'emploiera à répondre à ses besoins spécifiques et à s'acquitter de sa mission particulière. Il pourra notamment s'agir du Signaleur en chef (pour une course sur circuit), lequel rendra compte au Directeur de Course pour tout ce qui a trait à la signalisation par drapeaux et par feux à l'intention des pilotes et au Commissaire en chef pour tout ce qui se rapporte au comportement général et aux résultats de l'équipe. Le Chef des commissaires pourra également être épaulé par un Commissaire de piste/route en chef afin de veiller à ce que tous les commissaires de piste/route œuvrent ensemble à la réalisation d'un objectif commun.

### **Autres officiels de haut rang**

D'autres officiels de haut rang pourront être nommés dont :

- un Chronométrateur en chef – responsable de l'établissement des résultats à l'issue de toutes les manches sur piste ;
- un Responsable des relations avec les concurrents – chargé d'assurer la liaison entre les concurrents et d'autres officiels ;

- un Commissaire en chef responsable de la voie des stands – chargé de la voie des stands, de l'accès aux stands et de la sortie des stands ;
- un Commissaire en chef responsable de la grille/du départ – chargé de la préparation de la grille de départ des compétitions ou du départ à temps des véhicules ;
- un Commissaire en chef responsable des services anti-incendie – chargé de l'ensemble de l'équipe de lutte anti-incendie ;
- un Commissaire en chef responsable du Support Paddock – chargé de la gestion du Support Paddock/de la zone du Support Paddock ;
- un Commissaire technique en chef – responsable des vérifications techniques des véhicules de compétition ;
- un Responsable des services de dépannage – chargé de tous les véhicules de dépannage (camions et grues) ;
- des officiels rattachés à la Direction de Course – chargés des fréquences radio de la Direction de Course et de la transmission des messages et rapports à l'intention et en provenance du Directeur du Course.

## Les commissaires de piste/route

Les compétitions de sport automobile se jouent des conditions météo du moment. Il est rare qu'une compétition soit interrompue du fait de phénomènes météorologiques défavorables ou extrêmes, si bien que les commissaires de piste/route doivent être prêts à s'acquitter de leurs fonctions par tous les temps. Les officiels doivent donc veiller à se préparer aux pires conditions météorologiques.

Si les organisateurs ont une obligation de prudence vis-à-vis de tous les participants à une compétition de sport automobile, force est d'admettre que les commissaires de piste/route participent de leur plein gré aux compétitions et sont en grande partie responsables de leur propre sécurité et de celle des personnes qui les entourent. Ils doivent avant tout veiller à protéger leur propre personne de tout risque ou danger, puis à protéger les autres commissaires, les pilotes et d'autres personnes en difficulté. Ils doivent également veiller à leur confort car ils restent de longues heures en bord de piste, par tous temps, tout en demeurant extrêmement concentrés sur leur travail. Globalement, il convient de constamment faire preuve de bon sens, ce qui constitue la meilleure des protections.

## L'équipement personnel

Une partie de l'équipement (combinaisons, chemises ou casquettes de l'équipe) sera fourni par l'organisateur et les commissaires de piste/route seront tenus de le compléter pour assurer leur sécurité et leur confort. En règle générale, il est recommandé de s'équiper de la manière suivante :

### Vêtements

- Si possible, porter des vêtements en fibres naturelles (coton ou laine), surtout à même la peau. Les fibres synthétiques peuvent fondre en cas d'incendie, même portés en dessous d'une combinaison de protection, et causer de graves brûlures. Il conviendra de ne pas porter de couleurs semblables à celles des drapeaux ou d'autres types de signalisation ; éviter notamment le jaune vif, le rouge ou le vert au profit de l'orange ou du blanc.
- Prévoir une casquette ou un chapeau léger pour se protéger des coups de soleil et des insolations par temps chaud. Une casquette à visière pourra être fournie aux officiels par l'organisateur.

- À défaut d'une combinaison, porter des chemises à manches longues et des pantalons pour se protéger du soleil à l'extérieur. Des chemises pourront être fournies aux officiels de haut rang et à d'autres officiels susceptibles de se trouver dans des zones clés de la compétition.

## **Affronter la chaleur**

Les officiels, notamment en bord de piste, sont souvent exposés à des risques de maladies liées à la chaleur non seulement du fait de la température mais aussi d'autres facteurs comme :

- la durée de l'exposition à la chaleur ;
- l'intensité du soleil (indice UV) ;
- l'intensité que requiert leur fonction sur le plan physique.

Par temps chaud, il convient que les officiels se surveillent les uns les autres pour guetter tout signe d'épuisement lié à la chaleur. Les commissaires de piste/route peuvent rapidement être en danger sur le plan sanitaire et, de ce fait, présenter un danger pour d'autres commissaires, pour des concurrents et pour eux-mêmes.

Les suggestions ci-après peuvent aider à réduire les risques d'apparition et les effets des maladies liées à la chaleur :

- prévoir des pauses, à l'ombre (quelle qu'elle soit) ;
- mettre à disposition une quantité suffisante d'eau fraîche avant, pendant et après la compétition ;
- prévoir des espaces à l'ombre – installer des abris sur plusieurs postes ;
- s'équiper correctement contre le soleil, p. ex. en portant constamment une casquette ou un chapeau, des lunettes de soleil et de la crème solaire ;
- prévoir un système de rotation de sorte que les officiels échangent leurs postes là où c'est possible et réalisable sans perturber la compétition ;
- retirer son équipement de protection personnel (cagoules, vêtements de protection lourds, etc.) à un moment opportun de la compétition, par exemple entre deux manches ;
- porter des vêtements amples peut être utile ;
- dès l'apparition des premiers symptômes d'une insolation ou d'un épuisement dû à la chaleur, inciter l'officiel concerné à se faire soigner.

## **Affronter l'humidité ou le froid**

En cas de temps pluvieux prévu lors d'une compétition, les mesures suivantes pourront être prises :

- en cas de pluie prévue, prévenir directement les commissaires de piste/route de sorte qu'ils puissent se préparer à enfiler des vêtements étanches et à protéger le matériel et leurs affaires à même le sol ;
- surveiller ses coéquipiers, signaler tout problème constaté ou demander l'avis d'un membre de l'équipe médicale locale ;
- prendre les dispositions nécessaires pour que le centre médical et la zone de rassemblement sous tente des officiels (le cas échéant) soient prêts à accueillir un grand nombre de commissaires trempés, organiser leur transport et prévoir une équipe de remplacement sur la zone de rassemblement en cas de phénomène météorologique extrême ;

- prévoir des vêtements secs de secours, par exemple une combinaison ;
- surveiller le nombre de commissaires de piste/route contraints de quitter leur poste et veiller à ce qu'ils soient remplacés comme il se doit.

## Code de conduite

Lors des compétitions de sport automobile, les commissaires de piste/route sont investis d'une grande responsabilité à titre individuel et sont censés faire preuve d'un comportement exemplaire et d'un très haut niveau de professionnalisme. Ce niveau d'exigence très élevé permet de garantir des relations de confiance et pleines de bonne volonté. Pour ce faire, il est important que les commissaires de piste/route acceptent de se conformer à un Code de conduite élaboré à leur intention et respectent rigoureusement les règles fondamentales valables pour tous les officiels. Ce Code de conduite pourrait par exemple être libellé dans les termes suivants :

- *J'entends aider et œuvrer en faveur d'une compétition sûre, agréable et équitable pour tous les participants (y compris les concurrents, les officiels et les spectateurs). Je m'engage à ne rien entreprendre qui pourrait compromettre cet objectif et à ne mener aucune activité qui pourrait jeter le discrédit sur la compétition ou le sport.*
- *Je suis suffisamment en bonne santé pour m'acquitter des fonctions qui me sont attribuées et en cas de modification de mon état de santé, je m'engage à en informer immédiatement mon supérieur.*
- *Je m'engage à veiller avec le plus grand soin à ma sécurité et à mon bien-être et à faire tout ce qui est en mon pouvoir pour protéger autrui de tout danger ou désagrément auquel il pourrait être exposé.*
- *Je m'engage à signaler toute pratique ou situation dangereuse que je pourrais observer aux personnes compétentes, y compris à mes supérieurs, de façon à ce que les risques recensés puissent être éliminés ou atténués. Je resterai à tout moment à l'arrière des barrières à moins que je ne sois contraint du fait de mes fonctions d'agir autrement, auquel cas je m'acquitterai de ma tâche le plus rapidement possible.*
- *Je communiquerai et traiterai toutes les personnes participant à la compétition de manière juste et équitable et ne prendrai part ni ne tolérerai aucune forme de harcèlement à l'égard d'une personne pour des raisons liées au sexe, à l'âge, aux attributions, à l'expérience, au lieu d'origine ni pour tout autre motif.*
- *Je m'engage à respecter la filière hiérarchique mise en place pour la compétition et à me conformer à toutes les instructions de mes supérieurs. Je m'engage également à respecter et à faire appliquer tous les règlements et instructions applicables à la compétition conformément à mes attributions.*
- *Je ferai preuve de discipline personnelle en assistant aux séances d'information, exercices et activités liées à la compétition dans le respect des horaires prévus.*
- *Je m'engage, chaque fois que l'occasion se présentera, à m'efforcer de renforcer et d'approfondir mes connaissances en ce qui concerne les différentes fonctions que j'exerce en sport automobile.*

## **VÉHICULES UTILISÉS PENDANT LA COMPÉTITION**

### **Véhicules d'intervention**

#### *Voiture de sécurité*

Pendant toutes les épreuves, une voiture de sécurité conduite par un pilote de circuit expérimenté et ayant à son bord un observateur, devra rester postée à la sortie de la voie des stands en cas de besoin. Ce véhicule pourra être appelé à intervenir sur la piste ou le parcours à tout moment de la compétition afin de neutraliser un incident ou toute autre situation exigeant que les véhicules de compétition et les concurrents soient contenus.

#### *Véhicule de remorquage pour la grille*

Un véhicule de remorquage sera utilisé pour aider à retirer tout véhicule immobilisé sur la zone de la compétition.

#### *Véhicules de direction de course*

Les commissaires de piste de haut rang et/ou le Directeur de Course et/ou les Commissaires Sportifs devront avoir des véhicules à leur disposition. Normalement, ils ne devront pas avoir à emprunter la piste en cours de compétition.

#### *Véhicules de transport d'équipements*

Il s'agit des véhicules destinés au transport d'équipements en vue de leur distribution et de leur récupération préalablement et à l'issue des activités de la journée. Ils seront disponibles tout au long de la journée pour transporter en urgence des équipements, en cas de besoin.

#### *Véhicules de secours*

Chaque véhicule de secours devra être en contact radio avec la Direction de Course et, en cas d'urgence, il n'interviendra que sur instruction. À tout moment, le réseau radio prévu pour les véhicules de lutte anti-incendie et les véhicules d'intervention médicale reliera chaque unité à la Direction de course et chaque véhicule à l'autre ainsi qu'à d'autres services et intervenants d'urgence.

### **Véhicules de première intervention**

#### *Véhicule d'intervention médicale*

Le véhicule d'intervention médicale aura à son bord un pilote de course expérimenté formé à la manipulation de l'extincteur embarqué, un médecin (tous deux vêtus de combinaisons ignifuges), ainsi qu'un membre du personnel paramédical qui s'occupera des liaisons radio et, le cas échéant, servira d'assistant au(x) médecin(s).

#### *Équipe d'extraction*

L'équipe d'extraction sera constituée d'un pilote expérimenté et d'un ou plusieurs membres du personnel paramédical spécifiquement formés à intervenir en équipe pour extraire de leur véhicule des pilotes susceptibles de souffrir de lésions à la colonne vertébrale.

#### *Véhicules de secours et de lutte anti-incendie en sport automobile*

Des véhicules de secours et de lutte anti-incendie de la taille d'une berline devront être postés le long du circuit ou du parcours. Chacun devra avoir à son bord plusieurs commissaires de lutte anti-incendie, être en contact radio avec la Direction de Course et transporter plusieurs extincteurs adaptés à une utilisation sur piste.

### *Véhicules d'intervention d'urgence de réserve*

Véhicules de lutte anti-incendie de grande taille – Autopompe – Camions-citernes

Des véhicules de lutte anti-incendie avec à leur bord des membres de la brigade locale de sapeurs-pompiers devront être prévus pour protéger les installations sur le circuit et en tant que véhicules de renfort, en sus des autres véhicules spécifiquement prévus pour les compétitions de sport automobile. Certains pourront être placés de façon à pouvoir accéder à la piste en cas de besoin.

### *Véhicules de dépannage*

Les véhicules de dépannage devront avoir à leur bord des commissaires de piste/route prêts à intervenir en cas de besoin pour retirer de la piste/du parcours tout véhicule en panne. Ces véhicules devront être de différents types : dépanneuses à plateau de charge basculant de faible inclinaison, camions-grues et véhicules quatre roues motrices à plateau. D'autres véhicules de secours pourront également être utiles pour remorquer des véhicules de course incapables de regagner les stands/le parc d'assistance par leurs propres moyens.

### *Ambulances*

Des ambulances devront être postées le long du circuit/parcours. En cas de blessés graves, elles pourront servir à transporter les victimes jusqu'au centre médical ou jusqu'à l'hôpital. Elles devront être équipées de matériel de secours et avoir à bord plusieurs ambulanciers. Ces véhicules seront principalement utilisés pour le transport de blessés et, normalement, ils n'auront pas à intervenir sur le lieu d'un incident à moins que leur présence spécifique soit nécessaire.

### *Hélicoptère d'évacuation médicalisé*

Bien que non posté à proximité de la piste et non réservé à la compétition, un hélicoptère d'évacuation médicalisé devra être prévu pour les compétitions de grande envergure/difficiles à atteindre et être disponible pour le transport de blessés vers l'hôpital le plus adapté en cas de besoin.

## **LIAISON AVEC LES AUTORITÉS CIVILES**

Les ASN et les promoteurs/organisateurs de compétition devront avoir conscience du rôle des autorités civiles lors de la conduite d'une compétition, notamment dans le cadre de compétitions de haut niveau attirant un grand nombre de spectateurs. Les autorités civiles s'entendent notamment des services de police, médicaux, d'incendie et d'urgence.

## **DOCUMENTS NÉCESSAIRES AUX COMPÉTITIONS**

### **Manuel des commissaires de piste/route**

Le Manuel des commissaires de piste/route est l'un des documents clés qu'il conviendra d'élaborer et de remettre à tous les commissaires de piste/route. Il réunira globalement toutes les informations importantes relatives à la compétition, notamment des indications essentielles, les protocoles relatifs aux commissaires de piste/route, la filière hiérarchique mise en place pour la compétition, etc.

### **Guide des opérations**

Il conviendra également d'élaborer et de remettre à tous les officiels de haut rang un manuel contenant tous les documents relatifs à la planification de la compétition, notamment :

- le plan relatif aux interventions médicales ;
- le plan relatif aux opérations de dépannage ;
- le plan relatif au déploiement des équipements ;

- la procédure en cas d'incident critique ; et
- les règlements de la compétition.

### **Manuel relatif à l'organisation de la compétition**

Il importera d'établir un document contenant les informations clés relatives à l'organisation de la compétition à l'intention des principaux responsables. Il comprendra notamment :

- la liste des équipements ;
- les détails relatifs à la distribution des équipements ;
- les coordonnées des officiels de haut rang ; et
- d'autres documents essentiels concernant la conduite de la compétition.

## **8 : ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION SUR ROUTE**

Organiser une compétition sur route peut se révéler une entreprise ardue, notamment du fait que chaque compétition est différente, en fonction non seulement de la nature de la compétition mais aussi du terrain emprunté. Les grandes lignes des principes fondamentaux devant étayer l'organisation d'un rallye sont présentées ci-après.

Il convient que les ASN créent une instance (un «Comité des rallyes») chargée de réglementer et d'établir des politiques et des pratiques pour différents types de compétitions sur route de sorte qu'ils soient conformes aux règlements en vigueur en veillant à ce que les organisateurs ne ternissent pas l'image du sport du fait d'une mauvaise planification (p. ex. en cas de dépassement de la vitesse réglementaire, de traversée d'agglomérations, d'emplacement inapproprié des points de contrôle, etc.).

### **Types de rallyes**

Il existe différents types de compétitions sur route allant du rallye/trial sur route organisé sur des routes ouvertes à la circulation au rallye composé d'épreuves spéciales empruntant des propriétés privées (p. ex. des forêts) et/ou des routes fermées.

Les compétitions sur route reposent sur la structure suivante :

- secteur compétitif – secteur sur lequel les équipages sont tenus de suivre un parcours préétabli et où ils peuvent faire l'objet de pénalités en temps ; ce secteur comprend à son tour d'autres types de secteurs :
  - secteur de liaison : secteur compétitif dont l'itinéraire est indiqué sur une carte et sur lequel tout dépassement du temps imparti, par tranches d'une seconde au minimum, fera l'objet d'une pénalité en temps d'une durée identique ;
  - secteur de navigation : secteur compétitif dont l'itinéraire ne sera pas entièrement présenté sous forme de carte et sur lequel tout dépassement du temps imparti, par tranches d'une seconde au minimum, fera l'objet d'une pénalité en temps d'une durée identique ;
  - secteur de vitesse moyenne : secteur compétitif sur lequel les équipages sont tenus de respecter une ou plusieurs vitesses moyennes le long d'un itinéraire précis ;

- épreuve spéciale : secteur compétitif dont l’itinéraire est indiqué sur une carte dont le temps de parcours, à la seconde près, fera l’objet d’une pénalité ;
- trial : type de compétition visant principalement à tester les talents de navigation des équipages et composé de secteurs de transport, de navigation, de vitesse moyenne et/ou de secteurs de liaison.
- Secteur de transport/liaison/tourisme – secteur n’exigeant qu’un minimum de talents de pilotage ou de navigation pour conduire les véhicules au départ du secteur compétitif suivant sans rivaliser avec d’autres concurrents (p. ex. temps important alloué pour traverser le parcours, navigation simple et explicite).

## Planification de la compétition

Les préparatifs en vue d’une compétition sur route doivent commencer bien en amont de la date prévue pour la course. De fait, demander et obtenir les différentes autorisations nécessaires de la part des autorités locales peut demander énormément de temps (parfois jusqu’à six mois).

Avant d’aller plus avant dans le processus de planification, il est essentiel d’établir quelles autorisations seront nécessaires et de les obtenir, tout au moins «sur le principe», le plus rapidement possible. Dans plusieurs pays, l’administration en charge de la voirie doit donner son accord. D’autres autorisations pourront également être nécessaires de la part des autorités en charge des forêts, de propriétaires fonciers, de groupes environnementaux et, le plus souvent, de la police.

Dans le cadre de rallyes composés d’épreuves spéciales nécessitant la fermeture de voies publiques à la circulation, il conviendra de mener une opération de relations publiques le long de l’itinéraire envisagé pour prévenir les résidents et d’autres usagers de la route de cette fermeture. Cette opération devra être réalisée suffisamment longtemps à l’avance pour éviter des préparatifs inutiles en cas d’objections suffisamment importantes pour entraver la poursuite du projet.

Pour définir le parcours, il conviendra de tenir compte du type de compétition, de sa longueur (en termes de durée et de distance) et de l’époque de l’année où elle aura lieu (journées plus ou moins longues en fonction de la lumière du jour, possibilité de circulation accrue sur les routes en périodes de vacances, etc.). Dans le cadre du processus de planification, les éléments suivants devront donc être pris en considération :

- obtention des autorisations nécessaires pour utiliser les routes, en particulier si elles doivent être fermées ; possibilités d’accès du public aux routes qui seront fermées ;
- dégradation possible des routes au passage des voitures, notamment par temps pluvieux ;
- capacité du parcours à résister en cas de météo défavorable de façon à éviter l’annulation ou le report d’une spéciale (à moins de violentes intempéries) ;
- caractéristiques des routes/pistes (accidentées ou non) en adéquation avec l’esprit de la compétition ;
- emplacement des postes de contrôle au départ/à l’arrivée (accès pour les officiels, situation à l’écart de toute circulation «civile» dense et rapide, possibilité pour les équipages de s’arrêter en toute sécurité sur la zone de contrôle à l’arrivée, bonne couverture en termes de communication) ;
- interruptions pour ravitaillement (en tenant compte de l’autonomie des voitures, de la sécurité des opérations de ravitaillement, des possibilités d’accès des personnes chargées du ravitaillement) ;

- pauses (distribution à un grand nombre de personnes et en un temps restreint de boissons rafraîchissantes en quantité suffisante) ;
- efficacité des systèmes de communication pour assurer le bon déroulement de la compétition et en cas d'urgence médicale ; et
- nombre d'officiels/commissaires de route nécessaire pour assurer le bon déroulement de la compétition et, surtout, effectifs disponibles.

## **Officiels responsables de la compétition (valable pour toutes les compétitions)**

L'organisation d'un rallye fait appel à un large éventail de compétences et la taille de l'équipe chargée de prendre toutes les mesures nécessaires dépend principalement de l'envergure et de la nature de la compétition à organiser. Les principaux officiels suivants devront être présents sur un rallye de grande envergure :

### **Directeur de Course/Directeur**

Le Directeur de Course gère l'ensemble de la compétition et est chargé de veiller au respect de tous les règlements pertinents et au bon déroulement de la compétition.

### **Secrétaire de l'épreuve**

Le Secrétaire de l'épreuve est chargé de toute la partie administrative de la compétition et établira l'essentiel des documents nécessaires pour la compétition.

### **Secrétaire en charge des engagements**

À moins que ces fonctions ne soient exercées par le Secrétaire de l'épreuve, la mission du Secrétaire en charge des engagements consistera à accuser réception des engagements, à les traiter et à mettre en place toute la documentation nécessaire préalablement à la compétition pour que tout soit en ordre s'agissant de la participation des concurrents (p. ex. en ce qui concerne les licences d'ASN, permis de conduire, contrats d'assurance, etc.).

### **Commissaire Technique en chef**

Les Commissaires Techniques sont chargés d'inspecter les véhicules pour s'assurer qu'ils respectent les normes de sécurité et le Règlement Technique de la compétition.

### **Chef des résultats/Responsable du classement**

Comptabiliser les temps réalisés lors d'une compétition sur route et établir un classement peut se révéler extrêmement complexe compte tenu des pénalités qui peuvent s'appliquer et du très grand nombre de catégories et de classes de concurrents et de véhicules autorisés à participer. Le Chef des résultats/Responsable du classement devra être parfaitement au courant des règlements et du mode de calcul fondamental des résultats.

### **Commissaires de route**

Dans le cadre d'une compétition sur route, il conviendra de faire appel à un grand nombre de commissaires de route pour s'acquitter, entre autres, des missions suivantes :

- s'occuper du départ et de l'arrivée des secteurs compétitifs/spéciales, enregistrer les heures de départ et d'arrivée des concurrents et leur sens d'entrée. En règle générale, trois personnes au moins devront être présentes aux points de contrôle au départ et à l'arrivée ;

- fermeture des routes ; et
- zones réservées aux spectateurs.

### **Commissaires Sportifs**

Les Commissaires Sportifs sont nommés par l'ASN compétente et/ou la FIA et interviennent en tant qu'observateurs impartiaux afin que la compétition se déroule dans le respect des règlements prévus à cet effet ; ils permettent également de disposer d'un système judiciaire dans le cas où une décision devrait être rendue ou en cas de dépôt de réclamation par un concurrent.

### **Officiels responsables de la compétition (valable pour les rallyes composés d'épreuves spéciales)**

Lors de rallyes composés d'épreuves spéciales, l'accent porte davantage sur le talent de pilotage des concurrents et sur leur capacité à maîtriser leur véhicule lancé à grande vitesse plutôt que sur leur talent de navigation, les épreuves se déroulent sur routes fermées et les temps sont chronométrés à la seconde. Il s'ensuit que la présence d'autres officiels de haut rang est nécessaire, à savoir :

#### **Un Chef de sécurité**

Le Chef de sécurité est chargé de tous les aspects liés à la sécurité sur les épreuves spéciales ; il établit un Manuel de sécurité et veille à son respect pendant toute la durée de la compétition.

#### **Un Responsable de spéciale**

Situé au départ des spéciales, le Responsable de spéciale est chargé de la configuration et de la gestion générales des épreuves spéciales ; il est en contact radio avec les points de contrôle à l'arrivée des spéciales et avec la Direction de Course.

#### **Responsable de la Communication**

Sur les épreuves spéciales, pour être en mesure de suivre les concurrents et d'intervenir en cas d'incident, il importe de mettre en place un système de communication radio à double sens. Tous les postes de contrôle au départ et à l'arrivée des spéciales (et tous les points relais pour la transmission de messages de sécurité sur les spéciales et les zones réservées aux spectateurs) doivent être reliés à la Direction de Course.

## CHAPITRE DEUX : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

### SECTION 3 : GESTION ET RECONNAISSANCE DES VOLONTAIRES

---

#### TABLE DES MATIÈRES

|             |                                                                          |            |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 :</b>  | <b>AVANT-PROPOS</b>                                                      | <b>133</b> |
| <b>2 :</b>  | <b>VOLONTAIRES</b>                                                       | <b>134</b> |
| <b>3 :</b>  | <b>DROITS ET OBLIGATIONS DES VOLONTAIRES</b>                             | <b>135</b> |
| <b>4 :</b>  | <b>GESTION DES VOLONTAIRES</b>                                           | <b>137</b> |
| <b>5 :</b>  | <b>RECRUTEMENT DES VOLONTAIRES</b>                                       | <b>138</b> |
| <b>6 :</b>  | <b>PROGRAMME D'INSERTION</b>                                             | <b>141</b> |
| <b>7 :</b>  | <b>FIDÉLISATION DES VOLONTAIRES</b>                                      | <b>142</b> |
| <b>8 :</b>  | <b>GRATIFICATION DES VOLONTAIRES ET RÉCOMPENSES</b>                      | <b>143</b> |
| <b>9 :</b>  | <b>ENCOURAGEMENT À PARTICIPER À DES ACTIVITÉS</b>                        | <b>145</b> |
| <b>10 :</b> | <b>GESTION DES CONFLITS/DU STRESS</b>                                    | <b>146</b> |
| <b>11 :</b> | <b>COMMENT AGIR EN CAS DE COMPORTEMENT INADAPTÉ<br/>DE VOLONTAIRES ?</b> | <b>148</b> |



Les volontaires dans le sport automobile sont l'une des pièces maîtresses de la pérennité du sport. À cet égard, de nombreux facteurs entrent en ligne de compte et différentes stratégies doivent être élaborées pour attirer, gérer, former, fidéliser, valoriser et récompenser les volontaires. Plutôt que de donner un rapide aperçu de la façon de gérer et de gratifier ces officiels, la présente section aborde tous ces aspects en détail.

Les volontaires jouent un rôle crucial en sport automobile, à telle enseigne que sans eux, le sport ne pourrait fonctionner. Ces officiels veillent à la sécurité et à l'équité des compétitions et au respect des règles et procédures. Toute compétition de sport automobile fait appel à un large éventail de compétences, les officiels exerçant des fonctions très diverses. Ainsi, l'organisation d'un Grand Prix peut exiger la présence de plus d'un millier d'officiels, alors que seuls quelques uns seront nécessaires sur une course de côte organisée au niveau d'un Club.

Toute personne intéressée par le sport automobile peut devenir volontaire. Il convient juste d'avoir l'âge minimum requis pour exercer certaines fonctions et activités et différentes dispositions sont prévues en matière de supervision en fonction du niveau des officiels.

Compte tenu du danger inhérent à toute compétition de sport automobile, il est essentiel que les nouveaux volontaires se forment directement en présence d'un autre officiel plus expérimenté. Au fur et à mesure de leur progression, il conviendra de leur confier de plus grandes responsabilités et de leur donner la possibilité d'exercer leurs compétences dans le cadre d'autres compétitions plus complexes, voire dans d'autres domaines s'ils en manifestent la volonté.

Les ASN devront réfléchir à la mise en place d'un système d'enregistrement et de classement des officiels (voir Chapitre Trois – Section 2) afin de clairement structurer l'ensemble et, pour celles qui le souhaitent, établir une échelle de progression en fonction de l'expérience acquise. Cette démarche permettra de reconnaître l'engagement des volontaires envers le sport automobile et des avantages pourront éventuellement leur être octroyés de la part des ASN.

Pour aider les ASN dans cette mission, la Commission des Volontaires et des Officiels de la FIA travaille à l'élaboration de plusieurs projets prévus pour 2015, à savoir :

- La création d'une nouvelle annexe au Code Sportif International (l'Annexe V) contenant toutes les informations relatives aux volontaires et aux officiels, notamment des définitions et une présentation des licences et des droits et obligations des volontaires et des officiels.
- La création d'une Licence internationale de la FIA pour tous les officiels nommés sur une compétition par la FIA – le principal objectif étant de créer une continuité entre les systèmes de licences des ASN (dans l'idéal identiques d'un pays à l'autre) et celui de la FIA (voir Chapitre Trois – Section 2).
- La création d'un site web sur lequel tous les officiels auront la possibilité de créer leur profil et de dialoguer avec leurs homologues. L'objectif plus général est de créer un site web à l'intention des ASN pour leur permettre de gérer leurs officiels. Chaque ASN serait responsable de la gestion de ce microsite, lequel serait accessible à tous. Ce site web comprendrait également une section réservée à la gestion des officiels de la FIA. L'accès aux informations relatives aux officiels (coordonnées personnelles et activités de sport automobile) et la mise en réseau seront clairement réglementés.

### Les volontaires : une nécessité

Quel que soit le type de compétition, assurer le recrutement constant de volontaires est une mission que partagent tous les Clubs de sport automobile. De fait, excepté dans une poignée de domaines, une pénurie de volontaires compromet sous tous ses aspects la bonne marche d'un Club et de ses activités sportives ou sociales. Dans certains cas, comme en rallye où la présence d'un grand nombre d'officiels est indispensable lorsque des routes sont fermées au public, manquer de bénévoles peut aller jusqu'à empêcher la mise en place d'une compétition.

Sans la participation de volontaires, la plupart des activités d'un Club (à caractère sportif ou social) ne pourraient tout simplement pas avoir lieu. En réalité, à défaut de pouvoir s'appuyer sur un solide réseau de volontaires, certains Clubs ne parviendraient même pas à voir le jour, les différents comités responsables de la gestion du Club et de ses compétitions étant généralement composés de volontaires.

### La diversité des volontaires

Le volontariat ne s'improvise pas. Pour que les Clubs soient efficaces dans la réalisation de leurs objectifs et que les volontaires aient la conviction que le temps et l'énergie qu'ils consacrent au sport sont utiles, il convient de coordonner l'arrivée de nouveaux volontaires et les efforts déployés pour les retenir.

Les volontaires qui participent aux activités d'un Club ou à des compétitions ont tous des attentes et des besoins différents. Ils proviennent de multiples horizons et ont une palette très diversifiée de compétences, d'expériences et de centres d'intérêt. Tout comme leur détermination et leur engagement, les raisons les poussant à proposer leurs services à un Club seront extrêmement variables, de même que le temps qu'ils pourront consacrer à cette activité et, naturellement, ce qu'ils cherchent à tirer de cette expérience de volontariat.

### La gestion des volontaires

La gestion des volontaires recouvre de nombreux aspects complexes, de la mise en place de conditions de travail adaptées à la supervision des volontaires, en passant par leur recrutement, leur intégration et leur formation, sans oublier le fait de reconnaître et de récompenser leur travail. Faute d'un encadrement solide, les gens ont tendance à perdre leur motivation, à douter de leur rôle et de leur véritable utilité, ce qui peut les décourager.

Le site web qui sera prochainement mis en place par la FIA (voir l'avant-propos) aidera les ASN à relever ce défi.

### La place des volontaires dans les Clubs

La réalisation de la plupart des activités de sport automobile déployées au niveau des Clubs repose entièrement sur les épaules de volontaires, de même que l'administration générale des Clubs, depuis le Président jusqu'aux officiels œuvrant au bon déroulement des compétitions. Les Comités à la tête des Clubs sont généralement composés de volontaires, tout comme les autres comités nécessaires au bon fonctionnement des Clubs (comités chargés de la collecte de fonds, comités des finances, etc.). Enfin, ce sont le plus souvent des volontaires qui assurent la planification et la conduite des compétitions.

Il arrive que des volontaires reçoivent des défraiements en contrepartie de leurs efforts. Le plus souvent cependant, ils ne perçoivent strictement aucune rémunération pour leur aide et c'est à titre gratuit qu'ils travaillent dans l'intérêt de leur Club. Ces actes désintéressés jouent un rôle crucial dans la conduite du sport automobile et il est essentiel que les ASN et les Clubs les reconnaissent à leur juste valeur pour encourager le volontariat.

## **Motivation**

Le «travail» en soi n'est pas ce qui pousse les volontaires à se présenter et la plupart d'entre eux acceptent n'importe quelle mission. La principale raison qui incite à s'engager dans le bénévolat, c'est la volonté d'aider son prochain, qu'il s'agisse d'un parent ou d'un ami, ou de se rendre utile, le plus souvent en fonction de ses domaines d'intérêt. Ce n'est pas la tâche à accomplir qui motive les volontaires, c'est essentiellement la satisfaction personnelle et la dimension humaine qu'ils en tireront. Offrir la possibilité aux volontaires et aux officiels de créer leur profil sur un site web qui leur sera entièrement dédié (voir l'avant-propos) et de communiquer par le biais de ce site avec d'autres officiels de leur pays et à l'étranger contribuera à accroître le niveau de motivation et à créer un «esprit de famille».

## **Mettre l'accent sur l'intérêt du volontariat**

Les raisons qui poussent à s'engager dans le volontariat échappent à la plupart des Clubs. Pour attirer des volontaires, il est donc nécessaire que ces Clubs mettent l'accent sur l'intérêt du volontariat, sur les possibilités de se rendre utile et de nouer des contacts, autant d'aspects qui devront être pris en considération lors de l'élaboration de plans relatifs au recrutement de volontaires.

## **Le recrutement de volontaires**

Généralement, les volontaires qui rejoignent un Club pour la première fois le font parce qu'ils sont en contact personnel avec un autre volontaire, qu'il s'agisse d'un ami, d'un parent ou d'un autre employé du Club.

Très peu de volontaires sont recrutés par le biais de la publicité. En d'autres termes, pour réussir à recruter des volontaires, les Clubs doivent se montrer proactifs et solliciter les gens car peu de personnes viendront frapper à leur porte de manière spontanée. La plupart des individus qui adhèrent à un Club le font dans le but de participer à des compétitions et, au tout début, il est probable qu'ils ne soient pas intéressés par une activité de volontariat et, à nouveau, il est important de tenir compte de cet élément lors de l'élaboration de plans relatifs au recrutement de volontaires.

# **3 : DROITS ET OBLIGATIONS DES VOLONTAIRES**

## **Sensibilisation des volontaires à leurs droits et obligations**

Lors de leur entrée en fonction, il est très important que les Clubs et les volontaires aient conscience des droits et obligations des volontaires. Il convient d'apporter un soutien aux volontaires, en particulier lors de leur première intervention ou lorsque de nouvelles responsabilités leur seront confiées. Or, il sera plus facile de soutenir les volontaires si toutes les parties intéressées ont pleinement conscience des droits et obligations qui leur incombent.

## **Droit civil**

Selon le droit civil en vigueur dans certains pays, il se peut que les volontaires jouissent des mêmes droits que les «employés». Il s'ensuit que les Clubs et leurs responsables tiendront lieu d'«employeurs» et que, aux yeux de la loi, ils seront tenus de garantir à chaque «employé» un lieu de travail sûr.

## **Droits des volontaires**

Tout volontaire jouit notamment du droit à :

- être correctement intégré dans le Club et ses activités ;
- être informé de son rôle/ses fonctions et de ce que l'on attend de lui ;
- se voir attribuer une tâche adaptée à ses préférences, sa motivation, ses compétences, son expérience ou sa formation ;
- être formé ou conseillé quant à la façon d'exécuter ses tâches ;
- connaître l'identité de la personne dont il relève et comment la contacter ;
- bénéficier d'une supervision et d'un encadrement adaptés ;
- bénéficier d'une assurance et de mesures de protection et de sécurité dans l'exercice de ses fonctions ;
- participer aux décisions ayant trait à ses domaines de responsabilité ;
- faire entendre ses griefs et préoccupations ;
- bénéficier d'une reconnaissance pour le temps, le savoir-faire, les idées et les compétences offertes ;
- dire «non» – aucun volontaire ne pourra être forcé à exécuter une tâche contre sa volonté ou s'il ne s'estime pas compétent ;
- démissionner de son poste ; et
- travailler dans un environnement favorisant l'intégration et exempt de toute forme de harcèlement, d'intimidation ou de discrimination.

## **Responsabilités des volontaires**

Tout volontaire exercera notamment les responsabilités suivantes :

- veiller à avoir suffisamment de temps à consacrer à une activité de volontariat ;
- respecter les règles et procédures de son Club ou des compétitions ;
- être fiable et digne de confiance ;
- effectuer les heures et s'acquitter des tâches convenues quelles que soient les conditions météo (p. ex. par mauvais temps) ;
- informer la personne responsable de tout empêchement après s'être porté volontaire ;
- assister aux séances de formation et d'orientation ;
- obéir aux instructions des superviseurs ;
- avoir l'esprit d'équipe et respecter les points de vue d'autres volontaires ;

- connaître ses limites et définir ses attentes ;
- se montrer responsable et accepter les critiques constructives ;
- maintenir une ambiance de travail saine et sûre et exempte de toute forme de harcèlement, d'intimidation ou de discrimination ; et
- se conformer aux politiques, règles et procédures.

## 4 : GESTION DES VOLONTAIRES

### Encadrement/Bonnes pratiques

#### La clé de la réussite : un encadrement de qualité

Offrir un encadrement de qualité est la clé du succès s'agissant de la gestion des volontaires au sein d'un Club. L'impulsion doit venir du Comité responsable du Club, sous la direction du Président. Faute d'un encadrement solide, les gens ont tendance à perdre leur motivation, à douter de leur rôle et de leur véritable utilité, ce qui peut les décourager. Les Clubs étant parfois entièrement tributaires des volontaires, il est essentiel qu'ils s'intéressent de près à leur avenir et au rôle spécifique des volontaires en la matière. Un encadrement de qualité facilite le développement d'une ambiance propice à la réalisation d'objectifs ambitieux et, partant, à l'épanouissement des volontaires.

#### Bonnes pratiques

S'occuper des volontaires de façon à ce qu'ils se sentent valorisés et à ce qu'ils aient le sentiment de partie intégrante du Club ou de l'activité organisée par le Club constitue l'essence même d'une bonne pratique en termes de gestion. Tout volontaire qui se sentira respecté et qui estimera que son travail est reconnu et récompensé à sa juste valeur a toutes les chances de rester fidèle à son Club. De nombreux Clubs prétendent qu'il est difficile de recruter et de retenir des volontaires et donnent souvent l'impression que le problème vient des volontaires eux-mêmes. Or, ces Clubs devraient examiner leurs pratiques en la matière afin d'établir dans quelle mesure ils contribuent à ce que les volontaires se sentent valorisés et utiles au sein de l'organisation.

#### Des approches au cas par cas

En matière de gestion des volontaires, aucun ensemble de pratiques ne peut garantir des résultats positifs. Les approches varieront en fonction de la situation particulière de chaque Club. Toutes ces approches devront néanmoins invariablement reposer sur un principe fondamental : pour réussir, un Club doit pouvoir s'appuyer sur l'atout majeur que constituent des volontaires motivés et engagés.

### Coordination des volontaires

#### Désignation d'un Coordinateur en charge des volontaires

Dans certains Clubs, le Coordinateur en charge des volontaires pourra faire partie du Comité. Il sera ainsi parfaitement au courant des politiques, idées et intérêts du Club, ce qui lui permettra de rechercher les volontaires les plus compétents pour s'acquitter d'une mission/occuper un poste dans le respect de ces politiques, idées et intérêts. Cette solution conviendra plus particulièrement aux Clubs nécessitant la présence d'un grand nombre de volontaires sur leurs compétitions sportives.

Nommer un Coordinateur des volontaires pourra également permettre à d'autres Clubs de réussir à attirer un nombre suffisant de volontaires, suffisamment formés. Le Coordinateur ne devra pas néces-

sairement être membre du Club mais juste une personne qui assumera ces fonctions au sein d'une discipline sportive.

### **Rôle du Coordinateur en charge des volontaires**

Le Coordinateur en charge des volontaires ne sera pas obligatoirement responsable de la gestion et de la supervision des volontaires mais plutôt du programme relatif aux volontaires et des politiques y afférentes dans le cadre du Club et des compétitions. Compte tenu de modes de fonctionnement et de besoins différents d'un Club à l'autre, le rôle du Coordinateur devra être adapté pour répondre à ces besoins et pourra évoluer au fur et à mesure du développement du Club ou en cas de changement à la tête du Club.

Le Coordinateur en charge des volontaires sera également l'interlocuteur de la FIA et le responsable du microsite de l'ASN sur le site web de la FIA destiné aux volontaires et aux officiels.

### **Compétences du Coordinateur en charge des volontaires**

Plus que des compétences techniques, le Coordinateur en charge des volontaires devra avoir des capacités en gestion des personnes, communication et conceptualisation. Il aura toutes les chances d'obtenir des résultats et d'apprécier son travail s'il est de tempérament positif et enthousiaste et s'il est naturellement doué pour communiquer, consulter et négocier efficacement.

La liste ci-dessous des compétences et qualités personnelles recherchées pour ce poste est longue mais non exhaustive. Il conviendra donc que le Coordinateur en charge des volontaires fasse preuve :

- d'une solide connaissance des fonctions dont les volontaires auront à s'acquitter, d'où la nécessité d'établir une description des postes ou des rôles ;
- d'initiative, d'assurance et d'optimisme ;
- de détermination, de patience et de persévérance ;
- de disponibilité ;
- de créativité et de souplesse ;
- d'honnêteté et de fiabilité ;
- de respect pour la vie privée et de compréhension vis-à-vis des besoins de chacun.

### **Capacité à remplir les fonctions de Coordinateur**

Le fait qu'un individu n'ait pas toutes les compétences ou qualités personnelles ci-dessus énumérées ne signifie pas qu'il ne possède pas les qualités requises pour occuper ce poste. Certains Coordinateurs tireront leurs compétences de précédentes activités dans le volontariat ou d'une expérience professionnelle ; d'autres s'appuieront sur leurs qualités personnelles et leur volonté de réussir pour assumer parfaitement leur rôle.

## **5 : RECRUTEMENT DES VOLONTAIRES**

### **En quoi consiste le recrutement des volontaires ?**

Le recrutement consiste à trouver des groupes ou des individus susceptibles d'apporter leur aide et à leur demander de s'engager dans le volontariat.

Des volontaires seront nécessaires pour occuper toutes sortes de fonctions ou de postes à l'intérieur d'un Club, notamment pour :

- former le Comité ;
- former d'autres sous-comités ;
- organiser des actions sociales/activités sportives ;
- occuper des fonctions de haut rang dans le cadre des activités ; et
- occuper plus généralement de multiples fonctions dans le cadre des activités du Club.

## **Quelles sont les attentes vis-à-vis des volontaires ?**

### **Processus pour déterminer les attentes vis-à-vis des volontaires**

Pour attirer des volontaires, le Club doit en tout premier lieu établir précisément ce qu'il attend d'eux en suivant les étapes suivantes :

- définir les tâches dont devront s'acquitter les volontaires ainsi que leur niveau d'importance ;
- établir un descriptif des fonctions à exécuter pour chacune de ces tâches (bref descriptif de poste) ;
- établir le nombre de volontaires nécessaire pour chaque fonction à exécuter ;
- définir à quel moment et pour combien de temps ils devront être en poste ;
- définir le type de programme de formation et d'intégration qui sera nécessaire. Obtenir confirmation que le(s) programme(s) et lieux de formation seront disponibles ;
- définir le type d'appui qui devra être fourni aux volontaires à leur arrivée. Un volontaire expérimenté pourra par exemple soutenir/guider de nouveaux volontaires, ou bien il pourra s'agir de trouver des fonds pour leur permettre d'assister à des séances de formation et des compétitions ;
- décider du type de reconnaissance/récompense dont ils seront gratifiés.

## **Plan de recrutement**

### **Critères à remplir par les Clubs**

Les plans visant à recruter des volontaires dépendront du niveau auquel le Club éprouve des besoins. Siéger au sein du Comité du Club demande par exemple des compétences particulières pour un volontaire et tout le monde n'est pas apte à occuper ce poste. Le recrutement doit être personnalisé et il convient de rechercher des volontaires dont le profil correspondra aux besoins du Comité.

Les Clubs devront se préparer aux campagnes de recrutement en s'assurant qu'ils sont prêts à faire face à un afflux de nouveaux membres sur le plan sportif et en termes de culture. En cas de préparation insuffisante, il est très probable qu'un certain nombre de nouveaux venus ne s'intégreront pas au Club et décident en peu de temps de le quitter.

### **Intérêt pour les volontaires**

Tout plan de recrutement devra mettre en avant le fait que les avantages d'une collaboration pour les volontaires seront tout aussi, voire plus importants, que l'intérêt du Club à combler ses besoins. Les volontaires sont nombreux à renoncer à leur temps de loisir pour offrir leurs services à titre gratuit et

il y a peu de chances qu'ils soient sensibles à des campagnes de recrutement vantant les mérites d'un travail. Il importe que le Club les mette en valeur et évite qu'ils aient le sentiment qu'ils sont recrutés pour occuper un poste dont personne d'autre n'a voulu.

## La recherche de volontaires

Des recherches montrent qu'environ 80% des volontaires sont recrutés par le biais :

- d'un tiers qui les invite à s'engager dans le volontariat ;
- d'amis/de parents participant à des activités du Club ; ou
- d'une connaissance ayant participé à des activités ou des compétitions organisées par le Club.

## Stratégies de recrutement

Pour recruter des volontaires, les stratégies vont des plus simples et économiques aux plus complexes, susceptibles de se révéler plus coûteuses. La liste ci-après en donne quelques exemples :

- Le bouche à oreille. Plus on parlera des avantages qu'il y a à travailler comme volontaire au sein d'un Club, plus le nombre de nouvelles personnes intéressées sera grand.
- Le site web du Club/consacré à la compétition. Exploiter au maximum les possibilités d'un site web en termes de publicité et de capacité de diffusion des informations. Donner des informations sur les possibilités de volontariat et mettre en avant les avantages et les gratifications liés à cette activité.
- Le publipostage, au moyen du bulletin et/ou du magazine du Club ou de prospectus.
- La réalisation d'affiches/brochures.
- La publication d'articles ou de communiqués de presse dans les journaux locaux ou leur diffusion à la radio. Recenser les entreprises et/ou associations qui achètent des encarts publicitaires et leur demander d'aider le Club en termes de publicité.
- La réalisation d'un DVD décrivant les différentes fonctions exercées par des volontaires. Ce DVD pourra être projeté lors des manifestations ou remis à des candidats au volontariat.
- En association avec d'autres groupes pour qu'il soit suffisamment grand pour attirer l'attention du public, la mise en place d'un stand sur les possibilités de volontariat à l'intérieur d'un centre commercial ou d'un autre lieu à grande fréquentation.

## Renforts

En sus de tous les efforts déployés pour encourager des membres du Club à se présenter comme volontaires et à réaliser la multitude de tâches qui contribueront à son succès et à son dynamisme, un jour ou l'autre, tout Club se heurtera inévitablement à la nécessité de recruter une équipe d'externes pour atteindre la masse critique d'officiels nécessaires pour assurer la réussite d'une compétition donnée.

Le nombre d'officiels nécessaires sur un rallye en est l'illustration, ce type de compétition exigeant la présence d'une kyrielle d'officiels en charge des contrôles, de la fermeture des routes, des spectateurs, etc., lesquels n'exerceront leurs fonctions que sur une durée limitée dans le cadre de la compétition et ne participeront peut-être plus aux activités du Club jusqu'à l'édition suivante du rallye.

### Un moment crucial

La prise de fonctions est un moment crucial, aussi bien pour le nouveau volontaire que pour le Club ou la compétition. Jusque-là externes à l'organisation, les volontaires acquièrent le statut d'«initiés» ou passent d'un poste secondaire à un poste clé au sein du Comité ou de la structure hiérarchique de la compétition.

### Intérêt d'un programme d'insertion

On ne peut attendre de nouveaux arrivants au sein d'un Club ou de l'organisation d'une compétition qu'ils aient d'emblée connaissance du contenu de leurs fonctions ou du mode de fonctionnement de l'organisation. Pour bien faire, le processus d'intégration des volontaires :

- réduira leur niveau de stress ;
- leur donnera le sentiment d'être les bienvenus ; et
- pourra contribuer à réduire les probabilités d'un turnover important.

### En quoi consiste l'insertion ?

L'insertion est conduite dans une visée de socialisation, l'objectif étant d'influer sur les attentes, le comportement et les attitudes d'un volontaire débutant d'une façon jugée souhaitable par le Club ou dans le cadre d'une compétition. Elle a pour objet de familiariser une personne avec une tâche, une activité ou une procédure en lui fournissant toutes les informations nécessaires pour l'aider à bien comprendre ce dont il s'agit.

### Liste des éléments à prévoir dans le cadre d'un processus d'insertion

Les éléments suivants pourront être prévus dans le cadre d'un processus d'insertion :

- un guide sur l'insertion, par exemple sous forme de DVD, décrivant brièvement le Club et la structure en charge des compétitions, sa culture, son historique, ses différentes activités et les possibilités offertes aux membres ;
- un exemplaire des politiques pertinentes du Club concernant les responsabilités des membres et les attentes dont ils font l'objet ;
- des exemplaires de bulletins et/ou magazines récents et actuels ;
- un nom d'utilisateur et un mot de passe pour accéder au microsite de l'ASN réservé aux officiels et aux volontaires sur le site web de la FIA, lesquels permettront de créer un profil personnel (voir l'avant-propos).

En cas de nomination au Comité d'un Club, les volontaires :

- se verront remettre un exemplaire des Statuts ainsi qu'un bref descriptif du rôle et des responsabilités des membres du Comité ; et
- seront présentés aux autres membres du Comité et aux «principaux» volontaires du Club.

En cas de participation à une compétition, les volontaires :

- se verront remettre un exemplaire du descriptif des fonctions à assumer et de la formation à suivre pour s'en acquitter ; et
- seront informés de tous les éléments ayant trait à la sécurité dans le cadre de la compétition et de l'exercice de leurs fonctions.

## 7 : FIDÉLISATION DES VOLONTAIRES

### Conséquences d'un turnover important

Il faut s'attendre à un turnover important parmi les volontaires, et ce pour toutes sortes de raisons. Or, des taux de rotation élevés peuvent compromettre la qualité ou l'accès à une gamme de services que les membres et les participants aux activités/compétitions sont en droit d'attendre.

### Intérêt de la fidélisation des volontaires

Fidéliser les volontaires a pour but d'instiller un sens de l'engagement et, ce faisant, de les inciter à poursuivre sur la voie du volontariat. Le niveau de compétence des volontaires peut en effet avoir une incidence considérable sur la réussite d'un Club et de ses activités.

### Formation des volontaires

#### Offrir une formation pour retenir les volontaires et les membres

La formation et le perfectionnement sont des processus particuliers qui dépassent le simple cadre d'une introduction générale présentée au titre d'un processus d'orientation. La formation a pour but de faire acquérir des compétences dans un domaine spécifique. Elle ne s'adresse pas aux seuls volontaires mais aussi à tous les individus qui œuvrent depuis longtemps au sein du Club et qui changent de poste, ou envisagent d'occuper de nouvelles fonctions. La formation peut :

- être de type formel ou informel ;
- avoir lieu sur ou en dehors du lieu de travail ;
- être prévue préalablement ou postérieurement à une entrée en fonctions ;
- être orientées sur la théorie ou sur la pratique ;
- avoir lieu sur place ou non ou au moyen de l'apprentissage à distance, p. ex. sur Internet ; et
- être dispensée par un formateur ou dans le cadre d'un auto-apprentissage.

#### Formation en fonction des besoins

Les programmes de formation et de perfectionnement peuvent être très différents les uns des autres. Il convient de les adapter en fonction des besoins de chaque Club mais aussi en fonction des besoins et du bagage de chaque volontaire. Comme il n'est pas toujours facile de proposer des formations individuelles, des séances de formation collective pourront être utiles.

La motivation des volontaires pourra elle aussi varier, et certains pourront se montrer très enthousiastes à l'idée de participer à une formation tandis que d'autres jugeront qu'ils ont mieux à faire.

Pour inciter les volontaires à assister aux séances de formation ou à les suivre au moment qui leur conviendra, il faudra donc tenir compte à la fois des besoins et du degré de motivation des uns et des autres.

### **Méthodes de formation**

Les méthodes de formation devront être pertinentes, souples et elles seront choisies selon des critères d'accessibilité, de coût, de spécificité, de mode de prestation et en tenant compte des connaissances préalables des volontaires. Comme chacun sait, la manière la plus efficace de former un individu est de l'amener à participer activement aux activités proposées. Ces méthodes pourront faire appel à des :

- supports audiovisuels ;
- conférences, cours et/ou séminaires ;
- démonstrations ;
- orateurs invités ;
- outils d'apprentissage sur Internet ;
- systèmes de tutorat ;
- jeux de rôles et exercices de simulation ;
- exercices et débats en petits groupes ; et/ou
- ateliers.

La méthode de formation retenue dépendra en grande partie de la disponibilité des volontaires et, naturellement, de l'intensité de la formation nécessaire pour leur permettre de s'acquitter de leurs nouvelles fonctions.

## **8 : GRATIFICATION DES VOLONTAIRES ET RÉCOMPENSES**

### **Témoigner sa reconnaissance envers les volontaires**

#### **Gratifier les volontaires**

Gratifier les volontaires part de la volonté de leur témoigner d'une véritable reconnaissance pour leurs efforts. Toute personne qui apporte une aide quelconque à titre gratuit mérite une forme de gratification, même s'il s'agit d'un simple « merci ».

#### **Récompenser les volontaires**

Récompenser les volontaires constitue une autre forme de gratification, plus tangible, visant à saluer le travail remarquable accompli par un volontaire.

### **Lignes directrices relatives à la valorisation des volontaires et aux façons de les récompenser**

#### **Programmes de valorisation et de récompenses**

Les programmes de valorisation et de récompenses pourront présenter des caractéristiques différentes, à savoir :

- être de type formel ou informel ;
- présenter un coût élevé ou nul ;
- être à caractère collectif ou individuel ; et
- être rendus publics ou être confidentiels et privés.

Ils pourront en outre être de type :

- immédiat – ils reconnaîtront le travail des volontaires juste après qu’il aura été réalisé ;
- personnalisé – il s’agira d’une reconnaissance individuelle ;
- cohérent – ils salueront le travail de toutes les personnes concernées sans favoritisme ;
- sincère – ils seront de bonne foi ; et
- chaleureux – positifs et enthousiastes, ils stimuleront de nouveaux volontaires.

Les différents besoins individuels et les attentes des volontaires seront un autre élément important à prendre en compte dans le cadre des programmes de valorisation et de récompenses. Certains volontaires chercheront à susciter l’admiration tandis que d’autres seront mal à l’aise en pareille situation. Plusieurs affirmeront qu’ils n’attendent aucune contrepartie en échanges des services offerts. En tout état de cause, il est généralement admis que dans leur immense majorité, les volontaires sont heureux qu’on leur témoigne un minimum de reconnaissance ou qu’on les remercie pour leur contribution.

### **Les différents types de reconnaissance possibles**

Il est inutile que les programmes de valorisation et de récompenses soient difficiles à établir ou à gérer ; en revanche, ils sont indispensables pour retenir efficacement les volontaires. Plusieurs méthodes peuvent être utilisées à cet effet :

- sourire, dire «bonjour» et «merci» ;
- féliciter la personne pendant l’exercice de ses fonctions ;
- envoyer des lettres de remerciement ;
- rédiger des lettres de recommandation en décrivant les tâches accomplies ;
- envoyer des cartes de vœux à l’occasion d’une maladie, d’un anniversaire ou d’une autre occasion spéciale ;
- prévoir un espace sur un tableau d’affichage pour saluer une réalisation particulière ;
- remettre des insignes, badges, chemises ou casquettes d’identification ;
- saluer le travail des volontaires dans les bulletins, les magazines ou sur le site web du Club en publiant une photo et le nom des personnes concernées ;
- remettre des récompenses aux volontaires lors de manifestations organisées par le Club ;
- organiser des manifestations pour rendre hommage aux volontaires ;
- offrir des billets gratuits pour des compétitions ou manifestations particulières ;
- fournir des chèques-repas ;
- fournir des chèques-carburant ;
- permettre une utilisation gratuite ou à moindre coût des installations ;

- offrir des rabais dans des magasins de sport ou de loisirs ou dans des restaurants ;
- rembourser les frais ;
- saluer le travail accompli au cours de réunions de Comité ; ou
- dire au revoir à une personne en cas de déménagement.

### Autres possibilités à plus haut niveau

Un autre type de reconnaissance à plus haut niveau peut être envisagé et prendre l’une des formes suivantes :

- accorder le titre de Membre à vie ;
- accorder le titre de Membre spécial ;
- remettre une récompense au terme de 3, 5 ou 10 ans de service ou plus ;
- décerner le titre de «Volontaire du mois» ; ou
- remettre des certificats, plaques ou médailles.

## 9 : ENCOURAGEMENT À PARTICIPER À DES ACTIVITÉS

Quelques idées sont proposées ci-après pour encourager à participer aux activités mises en place par les Clubs :

- prévoir des installations sanitaires – reconnaître que les officiels apprécient (ont besoin !) de toilettes aménagées ;
- envisager de créer un site web réservé aux officiels dont ils pourraient eux-mêmes assurer la mise à jour et les encourager à actualiser leur profil et à communiquer avec d’autres volontaires et officiels sur le microsite de leur ASN hébergé sur le site web de la FIA qui leur est dédié (voir l’avant-propos) ;
- prévoir des objets souvenirs des activités comme des badges, autocollants, affiches, stylos ou casquettes. Ce type d’objet est souvent sacrifié en cas de mesures à prendre pour réduire les coûts ;
- envisager la création d’un «Championnat des officiels» : attribuer 6 points par participation à une activité du Club, 4 points par participation à une activité à laquelle le Club était invité et 2 points pour toute autre activité ;
- éviter que les officiels n’arrivent trop tôt et aient à attendre sans rien faire ; éviter également qu’ils s’attardent inutilement. Calculer soigneusement le nombre d’heures de présence nécessaire pour chaque officiel ;
- accueillir chaleureusement les nouveaux venus. Les volontaires plus anciens rechignent parfois à intégrer les «profanes» dans leur groupe ;
- remettre des récompenses aux officiels. Prévoir une remise des prix bien en vue lors d’une manifestation organisée par le Club ou une remise des prix spéciale ;
- à la fin d’une compétition, envoyer systématiquement les résultats (et veiller particulièrement à les envoyer aux officiels comme aux concurrents), même si généralement, ils sont à présent publiés sur le site web, ainsi qu’un mot de remerciement ou un «certificat de reconnaissance» ; et

- au cours de la compétition, prendre des photos des officiels et des volontaires «en pleine action» (ou rassembler des photos prises par des tiers) et les publier dans un bulletin ou sur le site web qui leur est dédié (voir l'avant-propos).

## 10 : GESTION DES CONFLITS/DU STRESS

### Gestion des conflits

#### Conflits au sein d'un Club

Les tensions et les conflits sont inévitables au sein d'un Club ou dans le cadre d'une compétition. Si certaines personnes peuvent se sentir mal à l'aise face à des situations conflictuelles, force est d'admettre que dans une certaine mesure, elles contribuent au bon fonctionnement des Clubs.

Les points positifs peuvent notamment se traduire de la manière suivante :

- mise au jour de problèmes jusque-là dissimulés ;
- propositions novatrices ; et
- motivation accrue.

Les points positifs peuvent notamment se traduire de la manière suivante :

- stress ;
- manque de communication ;
- perte de vue des objectifs ; et
- éventuel glissement vers un style d'encadrement plus autoritaire.

Une absence de conflit peut conduire à la stagnation, et un trop grand nombre de conflits peut aboutir à l'autodestruction, d'où la nécessité de trouver un juste équilibre.

#### Quel est le moment le plus opportun pour résoudre un conflit ?

Dès qu'un conflit prend des proportions telles qu'il commence à causer des torts, il doit être résolu. En règle générale, lorsqu'un conflit est ouvertement abordé et réglé plutôt que d'être ignoré, les volontaires sont reconnaissants et le turnover tend à diminuer.

En cas de conflit à résoudre, il convient de tenir compte de tous ses tenants et aboutissants et de se poser notamment les questions suivantes :

- s'est-il déjà produit ?
- qui est/était impliqué ?
- quelle en est/était l'origine ?

#### Solutions possibles pour résoudre un conflit

Pour gérer un conflit, il est essentiel de bien cerner les différentes solutions possibles, à savoir :

- l'évitement – la suppression du conflit ;
- l'arrangement – régler le conflit en faisant passer les besoins et les inquiétudes d'un individu ou d'un groupe d'individus avant ceux d'un autre individu ou groupe d'individus ;
- la contrainte – répondre aux besoins et aux inquiétudes d'un individu ou d'un groupe d'individus au détriment de ceux d'un autre individu ou groupe d'individus ;
- le compromis – chaque individu ou groupe d'individus partie au conflit renonce à une chose à laquelle il tient en contrepartie d'autre chose ;
- la collaboration – rechercher une solution qui convienne à toutes les parties intéressées.

Les deux dernières solutions sont à privilégier ; néanmoins, en fonction du type de conflit, il pourra être utile de combiner plusieurs stratégies.

## **Gestion du stress**

### **En quoi consiste le stress ?**

Une personne se trouve en situation de stress lorsqu'elle est confrontée à une opportunité, une contrainte ou une demande dont elle perçoit le résultat comme incertain et capital. Le stress pouvant aussi bien toucher un volontaire qu'un Club, il est essentiel pour la bonne marche du Club de le gérer.

### **Les causes du stress**

De par la nature même de leurs fonctions, les volontaires peuvent être fortement enclins au stress. De fait, il est fréquent qu'ils :

- doivent composer avec des délais très serrés suite à une mauvaise organisation ;
- se sentent dévalorisés du fait qu'ils exercent une activité non rémunérée ; et
- soient peu reconnus et récompensés pour leur travail.

### **Les indicateurs de stress**

Les signes suivants peuvent laisser supposer un éventuel problème lié au stress :

- un volontaire ne se présente pas à son poste ; ou
- un volontaire ne s'investit pas pleinement dans ses fonctions.

Lorsque le stress devient problématique, il convient de l'attaquer sur deux fronts :

- premièrement, déterminer et éliminer les causes possibles ; et
- deuxièmement, venir en aide aux personnes qui semblent en souffrir.

### **Les sources de stress**

Il existe différentes sources de stress dont les suivantes :

- des facteurs liés aux fonctions exercées. Trop de tâches répétitives, des délais trop courts et une surcharge de travail tant sur le plan qualitatif (travail ennuyeux et peu stimulant) que quantitatif (excès de travail) ;
- le type de fonctions exercées. Des fonctions mal définies ou contradictoires qui provoquent une incertitude quant à ce que l'on attend du volontaire et à la façon dont il doit s'acquitter de sa mission ;

- des problèmes relationnels. Des rapports hostiles avec des collègues, des subalternes et/ou des superviseurs ;
- la structure et l’ambiance de l’organisation. Des questions de politique interne, des divergences sur différents points, le sentiment que l’on ne fait confiance à personne ; et
- des incertitudes quant aux fonctions et obligations à remplir. En cas de rôle mal défini, le volontaire pourra rapidement douter de sa capacité à s’acquitter correctement de sa mission.

## 11 : COMMENT AGIR EN CAS DE COMPORTEMENT INADAPTÉ DE VOLONTAIRES ?

### Niveau de satisfaction vis-à-vis du travail des volontaires

En raison notamment du caractère bénévole du travail et du fait qu’il est essentiel de retenir un maximum de volontaires, il peut être particulièrement difficile et délicat pour un Club de traiter de cas de volontaires qui ne donnent pas satisfaction ou qui affichent un comportement inadapté. Pour autant, dans certains cas, les résultats obtenus par un volontaire et/ou certains comportements peuvent se révéler totalement inacceptables. Il conviendra alors d’aborder et de régler le problème et éventuellement d’envisager des mesures disciplinaires.

### Qu’entend-on par «mesures disciplinaires» ?

On entend par « mesures disciplinaires » les dispositions prises pour faire respecter les normes et règles d’un Club ou d’une compétition.

### Lignes directrices relatives aux mesures disciplinaires

Il devient parfois évident qu’un problème est tout simplement lié au comportement inacceptable d’un individu. Lorsque des mesures disciplinaires s’imposeront, les lignes directrices suivantes pourront être adoptées :

- essayer de s’attaquer au problème dans les meilleurs délais. L’application de mesures disciplinaires devra se faire le plus rapidement possible après un incident ;
- éviter d’aborder un problème lorsqu’une personne est contrariée car aucune solution rationnelle ne pourra être trouvée ;
- avant de prendre une quelconque mesure disciplinaire, la personne concernée devra faire l’objet d’un avertissement préalable ;
- veiller à la cohérence de toute mesure disciplinaire ;
- toute mesure disciplinaire devra porter sur un comportement et non sur une personne ;
- les discussions devront se tenir de manière objective, courtoise et sérieuse et présenter un caractère impersonnel ;
- le problème devra être clairement défini ;
- le volontaire concerné devra pouvoir exprimer son point de vue ;
- tout blâme devra être donné en privé ;

- tout accord qui aura été conclu devra indiquer comment éviter que de telles erreurs se reproduisent à l'avenir et mentionner que les parties s'engagent mutuellement à trouver une solution le cas échéant ; et
- prévoir un suivi ultérieur pour faire le point sur les progrès réalisés depuis l'application des mesures disciplinaires.



# CHAPITRE TROIS : DÉLIVRANCE DE LICENCES/FORMATION

## SECTION 1 : DÉLIVRANCE DE LICENCES ET FORMATION – CONCURRENTS

### TABLES DES MATIÈRES

|            |                                                                      |            |
|------------|----------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                                                  | <b>153</b> |
| <b>2 :</b> | <b>DÉLIVRANCE DE LICENCES</b>                                        | <b>153</b> |
| <b>3 :</b> | <b>TYPES ET NIVEAUX DE LICENCES</b>                                  | <b>154</b> |
| 3.1        | Types de Licences de compétition                                     | 154        |
| 3.2        | Niveaux de Licences de compétition                                   | 155        |
| <b>4 :</b> | <b>RESTRICTIONS EN MATIÈRE DE DÉTENTION DE LICENCES</b>              | <b>155</b> |
| <b>5 :</b> | <b>PARTICIPATION DE CONCURRENTS ÉTRANGERS</b>                        | <b>156</b> |
| 5.1        | Participation de concurrents étrangers à des compétitions nationales | 156        |
| 5.2        | Autorisation de participation à des compétitions internationales     | 156        |
| <b>6 :</b> | <b>EXIGENCES MÉDICALES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE</b>            | <b>156</b> |
| <b>7 :</b> | <b>TEST D'APTITUDE À LA CONDUITE POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE</b>  | <b>157</b> |
| <b>8 :</b> | <b>FORMATION – «CADRE DES MEILLEURES PRATIQUES» DE LA FIA</b>        | <b>158</b> |



## 1 : AVANT-PROPOS

Les ASN sont habilitées par la FIA à enregistrer et à délivrer des licences aux citoyens de leur pays souhaitant participer à des compétitions nationales au titre de leur RSN et/ou à des compétitions internationales au titre du Code (à l'exception des Super Licences et des Licences d'officiel de la FIA).

L'enregistrement prend effet au moment de la délivrance d'une Licence de compétition d'un type valable pour la discipline de sport automobile à laquelle le concurrent souhaite participer (au niveau national ou international). Le degré de la licence peut être modifié à tout moment de l'année, dans certaines conditions.

Pour obtenir leur licence, tous les candidats sont tenus de remplir au préalable un formulaire d'enregistrement et peuvent être invités à se soumettre à un test médical et/ou à présenter un certificat médical (en fonction du type et du niveau de licence).

Toute Licence internationale délivrée par une ASN sera valable pour les compétitions internationales correspondant au degré de cette licence, à condition qu'elles soient inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA.

Nul ne pourra détenir plus d'une licence en cours de validité du même type et du même degré et dans le cas où un concurrent souhaiterait participer à des compétitions relevant de disciplines différentes (p. ex. circuit et rallye), chacune de ces disciplines devra être mentionnée sur sa licence.

Toute personne ou organisme (concurrents, pilotes, copilotes/navigateurs, constructeurs, équipes, officiels, organisateurs, circuits, etc.) souhaitant participer ou prendre part, à quelque titre que ce soit, à une compétition ou à une tentative de record pourra obtenir une licence. Tout titulaire de licence sera réputé connaître le Code, le RSN et tout autre règlement afférent à une compétition et sera tenu de se conformer à leurs dispositions.

Le principe applicable dans tous les cas au titre du Code est que tout candidat répondant aux critères d'attribution d'une licence en vertu dudit Code, des règles sportives et techniques et de la Charte de bonne conduite, sera en droit d'obtenir une licence.

Nul ne pourra prendre part à une compétition s'il n'est pas titulaire d'une licence délivrée par son ASN de tutelle ou d'une licence délivrée par une autre ASN avec l'assentiment de ladite ASN de tutelle (à savoir l'ASN du pays dont le titulaire de licence est ressortissant).

Dans plusieurs pays, l'obtention d'une licence permet à son titulaire de bénéficier de la police d'assurance de l'ASN, ce qui lui procure une couverture automatique lors de chaque participation à une compétition.

## 2 : DÉLIVRANCE DE LICENCES

Les ASN sont autorisées à délivrer des licences répondant à un format agréé par la FIA. Chaque licence doit être numérotée et consignée dans un registre recensant toutes les licences délivrées. Les ASN sont chargées de la délivrance de licences aussi bien nationales qu'internationales.

Toute ASN est habilitée à délivrer des licences :

- I. aux ressortissants de son pays ; et
- II. à tout ressortissant d'un autre pays représenté à la FIA conformément aux conditions réglementaires suivantes :
  - a) que l'ASN de tutelle de ce ressortissant (correspondant au pays mentionné sur son passeport) donne son accord préalable à cette délivrance, laquelle ne pourra avoir lieu qu'une fois par an et dans certains cas particuliers ;
  - b) qu'il présente à son ASN de tutelle une preuve de son statut de résident permanent dans le pays de l'ASN ; et
  - c) que son ASN de tutelle ait annulé toute licence initialement délivrée.

Sous réserve de l'accord préalable de la FIA, une ASN pourra délivrer une licence à un ressortissant d'un pays non encore représenté à la FIA. Une liste des licences délivrées dans ce cadre sera conservée au Secrétariat de la FIA.

### 3 : TYPES ET NIVEAUX DE LICENCES

Le système de délivrance des licences pourra varier d'une ASN à l'autre. Chaque ASN pourra concevoir un système adapté à la situation de son pays ; le Règlement particulier de chaque compétition devra indiquer le type et le niveau de la licence requise pour y participer.

Il existe un très large éventail de licences, pour toutes les disciplines, du premier niveau jusqu'au niveau international. Les concurrents ne sont autorisés à participer qu'aux compétitions pour lesquelles ils détiennent une licence valide, en fonction de son type et de son degré, ce qui permet de garantir qu'ils ont le niveau de compétence requis pour ce faire, sur le plan médical comme en termes d'expérience ou de pilotage.

#### 3.1 TYPES DE LICENCES DE COMPÉTITION

---

Il est possible d'obtenir des licences pour différentes disciplines, dont les suivantes (par exemple) :

- autotests (voiture individuelle à vitesse réduite) ;
- courses sur circuit ;
- épreuves tout-terrain ;
- dragsters ;
- courses de voitures historiques ;
- karting ;
- rallyes (avec ou sans épreuves spéciales) ;
- compétitions de vitesse (autres que des courses sur circuit) ; et
- courses automobiles sur circuits ovales.

## 3.2 NIVEAUX DE LICENCES DE COMPÉTITION

Les Licences de compétition peuvent correspondre à différents niveaux, dont les suivants (par exemple) :

### Premier niveau

Les licences de premier niveau sont réservées aux concurrents souhaitant participer à des compétitions niveau débutant/Club.

### Niveau national

Les Licences nationales peuvent être propres à une discipline donnée, p ex. Course, Vitesse, Rallye, Tout-terrain, Karting ou Autotest. Chaque type de licence est assorti de critères propres à chaque discipline. Le fait d'être en possession d'une licence de niveau national pour une discipline donnée ne signifie pas automatiquement que le concurrent est autorisé à participer à des compétitions relevant d'autres disciplines. Dans le cas où un concurrent souhaiterait participer à des compétitions relevant de disciplines différentes, chacune de ces disciplines devra être mentionnée sur sa licence.

### Niveau international

Tout concurrent doit être titulaire d'une Licence internationale pour pouvoir participer à des compétitions internationales. Les Licences internationales sont elles aussi valables pour une discipline donnée, elles sont assorties de critères supplémentaires par rapport à ceux applicables aux Licences nationales et elles doivent se conformer aux normes de la FIA.

## 4 : RESTRICTIONS EN MATIÈRE DE DÉTENTION DE LICENCES

Les restrictions en matière de détention de licences sont les suivantes :

### Exclusion

L'exclusion signifie pour celui qui en fait l'objet qu'il ne peut pas continuer de participer) à une compétition. L'exclusion pourra concerner une partie d'une compétition (p. ex. une manche, une finale, des essais libres, des séances d'essais qualificatifs, une course, etc.), l'ensemble d'une compétition ou plusieurs compétitions composant une épreuve ; elle pourra être prononcée pendant ou après la compétition ou une partie de la compétition. Les Commissaires Sportifs sont en droit de prononcer une exclusion.

### Suspension

La suspension prive, pour une période déterminée, toute personne ou tout organisme qui en fait l'objet du droit de prendre part à toute compétition soit sur tout le territoire de l'ASN qui l'a prononcée, soit dans tous les pays soumis à la législation de la FIA. En sus des dispositions prévues dans le Code et dans le Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA, une suspension pourra également être prononcée par une ASN, uniquement en cas de faute grave.

### Disqualification

La disqualification prive définitivement toute personne ou tout organisme qui en fait l'objet du droit de prendre part à une quelconque compétition. Sauf dans les cas prévus par le Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA, la disqualification ne pourra être prononcée que par une ASN et uniquement en cas de faute d'une gravité exceptionnelle.

## 5 : PARTICIPATION DE CONCURRENTS ÉTRANGERS

### 5.1 PARTICIPATION DE CONCURRENTS ÉTRANGERS À DES COMPÉTITIONS NATIONALES

Il pourra être permis à tout concurrent, pilote ou copilote titulaire d'une licence délivrée par une ASN autre que son ASN de tutelle de participer à une compétition organisée par le pays de son ASN de tutelle, à condition d'être muni d'une autorisation d'engagement. En Karting, tout concurrent ou pilote désirant prendre part à une compétition nationale à l'étranger devra également être titulaire d'une Licence internationale de la FIA (cf. Article 2.3.5 du Code).

Toute compétition souhaitant autoriser la participation d'étrangers devra l'indiquer explicitement dans son Règlement particulier et dans le formulaire d'engagement. Le concurrent, pilote ou copilote concerné devra en outre présenter une autorisation de son ASN de tutelle et satisfaire à toute exigence connexe de l'ASN d'accueil.

### 5.2 AUTORISATION DE PARTICIPATION À DES COMPÉTITIONS INTERNATIONALES

Tout concurrent, pilote ou copilote d'une licence nationale ou internationale du degré le plus élevé délivrée par une ASN de tutelle pourra être autorisé à prendre part à une compétition à l'étranger dans les conditions suivantes :

- il concourra dans la discipline à laquelle s'applique la licence et les organisateurs devront indiquer dans le Règlement particulier de leur compétition que les titulaires de licence étrangers sont autorisés à y participer ;
- les titulaires d'une Licence internationale délivrée par une ASN de tutelle et valable pour une discipline donnée pourront être autorisés à participer à d'autres compétitions organisées à l'étranger, à condition que ces compétitions soient inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA.

## 6 : EXIGENCES MÉDICALES POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE

Certains états de santé ne sont pas compatibles avec une participation à des compétitions de sport automobile de quelque niveau que ce soit.

Tous les concurrents doivent être dans une condition physique leur permettant d'affirmer qu'ils ne souffrent d'aucune incapacité de quelque nature que ce soit (permanente ou temporaire) susceptible de compromettre la maîtrise de leur véhicule ou leur aptitude à concourir.

Chaque candidat à l'obtention d'une Licence de compétition devra satisfaire aux normes médicales pertinentes, qu'elles aient été établies par la FIA dans le cadre des Licences internationales ou par une ASN au titre des autres types de licences. Compte tenu des risques afférents aux différentes activités de sport automobile et de l'importance d'être en bonne santé pour éviter toute mise en danger, il est essentiel que les ASN veillent à appliquer les normes médicales concernées en fonction du type et du

niveau de la licence demandée. En cas de modification de son état de santé postérieure à l'obtention de sa licence, le titulaire concerné sera tenu d'en informer l'ASN compétente et sa licence pourra être suspendue dans l'attente d'un nouvel examen médical puis renouvelée en temps utile.

En vertu des normes médicales applicables à certaines licences, par exemple pour les courses sur circuit, la réalisation d'un examen médical par un médecin généraliste agréé par l'ASN compétente pourra être exigée, ici encore pour vérifier le bon état de santé du candidat.

Un examen médical ne sera pas systématiquement exigé au titre des normes médicales applicables à d'autres types de licences (Autotests, Rallye ou Tout-terrain) mais les ASN devront veiller à obtenir le plus grand nombre de renseignements possible de la part du candidat à l'obtention d'une licence pour garantir un examen en bonne et due forme de leur demande.

## **7 : TEST D'APTITUDE À LA CONDUITE POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE**

De nombreuses formations en vue de l'obtention de licences de sport automobile sont proposées dans le monde, toutes ayant pour objectif de faire en sorte qu'avant qu'un concurrent ne fasse ses premiers tours de roue sur une piste, il ait le niveau de base requis pour concourir en toute sécurité aux côtés d'autres pilotes.

Les évaluations en vue de l'obtention de licences de sport automobile peuvent prendre différentes formes selon la difficulté de l'activité de sport automobile enseignée ; il existe cependant une méthode bien établie pour ce qui est des disciplines les plus exigeantes. Elle comprend deux grands volets, à savoir une formation théorique assortie d'un rapide test écrit suivie d'une épreuve pratique de conduite dans la discipline choisie. Cette méthode de formation est particulièrement adaptée à des disciplines comme la course sur circuit, le rallye, les épreuves tout-terrain ou le Karting.

Dans le cadre de ce type d'évaluation, il conviendra de soumettre les candidats à l'épreuve de conduite juste après la séance de formation théorique. Cette épreuve de conduite devra être placée sous la direction d'instructeurs et d'examineurs chevronnés et devra déterminer si le candidat connaît et respecte parfaitement les mesures de sécurité liées à la course automobile.

### **Test d'aptitude à la conduite**

#### **Séance de formation**

Les candidats à l'obtention d'une licence de course sur circuit, rallye, épreuve tout-terrain ou Karting devront être invités à assister à une séance de formation sur les dispositions prévues dans les règlements des ASN et les procédures liées aux compétitions de sport automobile auxquelles ils entendent participer. Ces séances de formation pourront être de type traditionnel ou dérouler en ligne mais elles devront inculquer aux candidats les principes fondamentaux applicables à leur discipline.

#### **Test d'aptitude à la conduite en présence d'un observateur**

Avant de se voir délivrer une licence, chaque candidat à l'obtention de l'une des licences susmentionnées devra se soumettre à un test d'aptitude à la conduite en présence d'un observateur désigné par l'ASN compétente, à moins de satisfaire à d'autres conditions pré-licence.

Cette évaluation a pour objet de permettre à l'examineur de l'ASN de déterminer si le concurrent est dans un état de santé physique et psychologique adapté pour maîtriser un véhicule dans le cadre de la compétition à laquelle il entend participer au titre de sa licence.

En course sur circuit et en Karting, ce test a pour objectif de garantir que toute personne pratiquant un sport automobile a parfaitement connaissance de la signification de la signalisation par drapeaux et qu'elle est en mesure de piloter de manière cohérente et prévisible, à vitesse raisonnable, sur un circuit sans représenter un danger pour elle-même ou pour d'autres participants. À noter qu'un débutant complet n'ayant aucune expérience de la conduite sur circuit a très peu de chances de réussir ce test. La séance devra être menée sous forme d'évaluation et non sous forme de séance de formation à la conduite.

Pour ce qui est du test d'aptitude à la conduite en rallye et sur des épreuves tout-terrain, l'examineur devra non pas se concentrer sur les compétences purement techniques du candidat mais sur sa capacité à piloter de manière satisfaisante et sûre. L'aptitude à positionner le véhicule, à anticiper le danger, à manier l'accélérateur et le système de freinage devront figurer parmi les principaux critères à prendre en considération.

## 8 : FORMATION – «CADRE DES MEILLEURES PRATIQUES» DE LA FIA

Le système des licences doit être étayé par un solide programme de formation destiné à faciliter le développement des compétences des pilotes de sport automobile, à promouvoir une conduite sûre chez ces pilotes et à favoriser leur progression depuis le premier niveau jusqu'à la compétition internationale.

L'Institut FIA a utilisé une stratégie en plusieurs volets pour parvenir aux objectifs ci-dessus. Il a dans un premier temps élaboré un cadre de meilleures pratiques pour favoriser le développement des compétences des pilotes ; en second lieu, il accrédiitera les ASN qui adopteront ce cadre.

Le document intitulé «Cadre des meilleures pratiques» peut être consulté sur le site web de l'Institut FIA. Il a pour objectif d'aider à mieux cerner les principaux éléments nécessaires pour élaborer ou renforcer les programmes des ASN relatifs au développement des compétences des pilotes du plus bas jusqu'au plus haut niveau. Il s'articule autour de deux grands axes : développement des compétences et structure des programmes.

Ces deux grands volets traitent des meilleures pratiques du moment aux yeux de l'Institut FIA et donnent un aperçu du niveau auquel doit correspondre tout programme de développement des compétences élaboré par une ASN à l'intention de jeunes pilotes.

Il incombe aux ASN de mettre en œuvre les stratégies nécessaires pour répondre à ces objectifs ; l'Institut FIA élaborera prochainement une panoplie d'outils pour les aider dans cette mission.

## CHAPITRE TROIS : DÉLIVRANCE DE LICENCES/FORMATION

### SECTION 2 : DÉLIVRANCE DE LICENCES PAR LES ASN – OFFICIELS

---

#### TABLE DES MATIÈRES

|            |                                                                      |            |
|------------|----------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 :</b> | <b>AVANT-PROPOS</b>                                                  | <b>161</b> |
| <b>2 :</b> | <b>STRUCTURE TYPE D'UNE COMPÉTITION</b>                              | <b>162</b> |
| <b>3 :</b> | <b>SYSTÈME D'OCTROI DE LICENCES/D'ACCRÉDITATION DES OFFICIELS</b>    | <b>163</b> |
| 3.1        | Degrés des licences délivrées par les ASN (recommandation de la FIA) | 163        |
| 3.2        | Degrés des licences délivrées par la FIA                             | 164        |
| 3.3        | Renouvellement/maintien des licences d'officiels                     | 165        |
| 3.4        | Passage au degré supérieur                                           | 166        |
| <b>4 :</b> | <b>PARCOURS DE FORMATION DES OFFICIELS</b>                           | <b>166</b> |
| 4.1        | Première partie – Modules de formation (théorie)                     | 166        |
| 4.2        | Deuxième partie – Évaluation au cours d'une compétition (pratique)   | 166        |
| 4.3        | Troisième partie – Approbation                                       | 167        |



Les officiels sont d'une importance cruciale pour la réussite des compétitions de sport automobile organisées partout dans le monde. Chacun selon sa propre sphère de responsabilités, de la ligne de départ à la ligne d'arrivée, ils ont les connaissances, les compétences et l'expérience nécessaires pour veiller au bon déroulement des compétitions.

À l'instar des concurrents, tenus de respecter un certain nombre d'obligations en termes de connaissances et de compétences pour obtenir leur Licence de compétition, les officiels de sport automobile doivent eux aussi avoir les qualifications nécessaires pour s'acquitter de leurs différentes responsabilités. En règle générale, il est important que les ASN offrent une formation aux officiels à l'intérieur du pays ou, si elles manquent d'expérience, qu'elles fassent appel à d'autres ASN solidement établies pour renforcer les capacités des officiels.

Dans plusieurs pays, l'obtention d'une licence permet à son titulaire de bénéficier de la police d'assurance de l'ASN, ce qui lui procure une couverture automatique lors de chaque participation à une compétition. Il s'agit d'un point important à prendre en considération au moment de l'élaboration par les ASN des programmes relatifs aux officiels.

En ce qui concerne la délivrance des licences d'officiel, il est essentiel que chaque ASN établisse un programme clair et formel qui englobera la détermination des degrés de licences, les critères d'obtention, la formation et la valorisation des officiels de sport automobile travaillant de manière bénévole.

Ce programme formel en matière de délivrance de licences aura pour objet de :

- garantir un haut niveau de qualification des officiels de sport automobile ;
- informer sur les fonctions des uns et des autres et sur les règles à respecter ;
- donner les moyens de faire preuve de déontologie dans l'exercice de ses fonctions ;
- inciter au respect du sport et faire naître un sentiment de fierté personnelle ;
- assurer une gestion efficace des compétitions ;
- se voir reconnaître au niveau local, national et international.

Grâce à ce programme, les officiels de sport automobile :

- posséderont les compétences nécessaires pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions ;
- connaîtront les règles et procédures à respecter en fonction de leurs missions respectives ;
- accompliront leurs tâches en faisant preuve d'équité vis-à-vis de tous les concurrents ;
- auront des possibilités d'avancement dans le sport automobile.

Ce programme servira de cadre pour la mise en place du système relatif aux licences d'officiels et à leur gradation et présentera les procédures à suivre pour l'obtention, le maintien et le renouvellement des licences.

L'accréditation des officiels intervenant sur des compétitions agréées par les ASN est un élément fondamental des stratégies de gestion du risque adoptées par ces dernières ; en effet, il a trait au

devoir de prudence de toute ASN vis-à-vis des multiples personnes qui participent aux compétitions et influera sur les négociations avec les courtiers en assurance ou en cas de poursuites en justice.

## 2 : STRUCTURE TYPE D'UNE COMPÉTITION

La structure de la plupart des compétitions répond à un schéma normalisé divisé en plusieurs sections, chacune de ces sections se composant à son tour de différents postes. À l'intérieur de ces postes, les rôles et responsabilités sont plus ou moins étendus en fonction du type de compétition, les missions pouvant être accomplies par une seule personne sur une compétition de moindre envergure ou réparties entre plusieurs officiels sur des compétitions de plus grande taille.

Les responsabilités à l'intérieur de chaque section seront clairement définies, à savoir :

- Direction et contrôle de l'épreuve – chargée du contrôle général et de la coordination de l'ensemble de la compétition sportive ainsi que de la gestion de la sécurité des officiels, des concurrents et du public. Les officiels suivants pourront faire partie de cette section :
  - Commissaires Sportifs ;
  - Directeur d'Épreuve ;
  - Directeur de Course ;
  - Chef de Sécurité ;
  - Médecin-Chef ;
  - Chef des Communications Radio ;
  - Secrétaire de l'épreuve ;
  - Commissaire de secteur/Responsable de spéciale.
- Gestion de l'épreuve – chargée de toutes les formes de communication et du contrôle de la compétition sur le plan sportif. Les officiels suivants pourront faire partie de cette section :
  - Commissaire en chef ;
  - Commissaires (de piste ou de route, signaleurs ou préposés au paddock, à la grille ou à la voie des stands) ;
  - Pilotes (voiture de sécurité/ouvreuse/médicale/de direction de course) ;
  - Commissaires Techniques ;
  - Chronométrateur.
- Gestion des services d'urgence – chargée des préparatifs, de l'état d'alerte, des interventions d'urgence et des opérations de dépannage lors des compétitions. Les officiels suivants pourront faire partie de cette section :
  - Coordinateur des services d'urgence ;
  - Médecins ;
  - Membres des services paramédicaux ;
  - Commissaires de lutte anti-incendie ;
  - Commissaires préposés aux services de secours ;

- Commissaires préposés aux services de dépannage.
- Délégués – ils pourront être nommés par la FIA ou par une ASN dans le cadre de compétitions comptant pour des championnats. Les officiels suivants pourront faire partie de cette section :
  - Délégué à la Sécurité ;
  - Délégué Médical ;
  - Délégué Technique ;
  - Délégué Médias.
- Autres – les fonctions de ces officiels ne relèveront d’aucun des domaines de compétence ci-dessus. Les officiels suivants pourront faire partie de cette section :
  - Juge de fait ;
  - Observateur ;
  - Chargé des relations avec les concurrents ;
  - Responsable environnement ;
  - Inspecteur circuit/route.

### 3 : SYSTÈME D'OCTROI DE LICENCES/D'ACCRÉDITATION DES OFFICIELS

Pour que les officiels soient nommés sur des compétitions d’un niveau adapté à leur propre niveau de compétence, ils se verront remettre une licence, laquelle sera assortie d’un degré particulier.

Chaque licence correspondra à un type de responsabilités (énumérées plus haut) et à un degré (en fonction du niveau de progression de chaque officiel).

Le type de fonctions acceptées au titre de telle ou telle licence devra être clairement défini (il pourra par exemple être accepté qu’un Commissaire en chef titulaire d’une licence de Degré C exerce les fonctions d’un Commissaire titulaire d’une licence de Degré B).

Un officiel pourra également être titulaire d’une licence de degrés différents en fonction des différents types de discipline dans lesquels il interviendra (il pourra par exemple détenir une licence de Commissaire Sportif de Degré C et de commissaire de route de Degré A).

Dans la future Annexe V au Code Sportif International relative aux volontaires et aux officiels (voir l’avant-propos du Chapitre Deux – Section 3), la FIA définira clairement les critères applicables à chaque licence et les attributions correspondant à chaque type de licence.

**IMPORTANT** : la FIA rédigera la future Annexe V (qui devrait entrer en vigueur en 2015) en étroite collaboration avec les ASN afin de s’assurer qu’elle correspondra aux besoins et aux pratiques de la plupart d’entre elles.

#### 3.1 DEGRÉS DES LICENCES DÉLIVRÉES PAR LES ASN (RECOMMANDATION DE LA FIA)

Il convient de définir clairement le schéma de progression que pourra suivre un officiel tout au long de sa carrière en sport automobile en indiquant comment il pourra gravir les échelons et passer du niveau de stagiaire à celui d’officiel de haut rang ou du niveau local au niveau international.

La FIA encourage vivement les ASN à utiliser le système ci-dessous et les définitions qui figureront dans la future Annexe V au Code Sportif International dans un souci d'harmonisation entre les différentes ASN et afin de faciliter l'échange/le partage d'officiels au niveau international. Cette démarche permettra également de faciliter la procédure d'accréditation aux fins de la délivrance d'une Licence internationale de la FIA.

| Degré de la licence | Délivrée par | Licence destinée aux (*)                                                                                                | Demande de licence effectuée par | Validité de la licence                                                                     |
|---------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| A                   | ASN          | Officiels désignés par leur ASN et détenant actuellement, ou ayant détenu la saison précédente, une Licence B Nationale | ASN                              | Épreuves internationales – sauf pour les postes nécessitant une Licence Internationale FIA |
| B                   | ASN          | Officiels désignés par leur ASN et détenant actuellement, ou ayant détenu la saison précédente, une Licence C Nationale | ASN                              | Épreuves nationales (+ Épreuves internationales sous supervision)                          |
| C                   | ASN          | Officiels désignés par leur ASN et détenant actuellement, ou ayant détenu la saison précédente, une Licence Stagiaire   | ASN                              | Épreuves locales (+ Épreuves nationales sous supervision)                                  |
| Stagiaire           | ASN          | Candidat remplissant les critères pour devenir stagiaire.                                                               | ASN                              | Épreuves locales (+ éventuellement nationales) sous supervision                            |

(\*) Sous réserve de remplir les critères visés dans la future Annexe V.

Ces licences de différents degrés pourront être délivrées pour tous les types de responsabilités décrits au point 2 de la présente section.

Il est important que les ASN définissent un âge minimum requis pour certains officiels en tenant compte de facteurs comme le caractère adapté ou non de certaines fonctions et de l'éventuelle législation nationale en vigueur concernant le travail des jeunes.

### 3.2 DEGRÉS DES LICENCES DÉLIVRÉES PAR LA FIA

La FIA élabore actuellement un système de Licences internationales pour les officiels de la FIA qui devrait prendre effet en 2015 (voir l'avant-propos du Chapitre Deux – Section 3).

| Degré de la licence | Délivrée par | Licence destinée aux (*)                                                                                           | Demande de licence effectuée par | Validité de la licence                      |
|---------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------|
| Super Licence       | FIA          | Officiels détenant actuellement une Licence Platine FIA                                                            | FIA                              | Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA |
| Platine             | FIA          | Officiels désignés par leur ASN et détenant actuellement, ou ayant détenu la saison précédente, une Licence Or FIA | ASN                              | Championnats du Monde de la FIA             |

| Degré de la licence | Délivrée par | Licence destinée aux (*)                                                                                               | Demande de licence effectuée par | Validité de la licence                                   |
|---------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Or                  | FIA          | Officiels désignés par leur ASN et détenant actuellement, ou ayant détenu la saison précédente, une Licence Argent FIA | ASN                              | Autres championnats, coupes et trophées de la FIA        |
| Argent              | FIA          | Officiels désignés par leur ASN                                                                                        | ASN                              | Séries Internationales et Championnats de Zone de la FIA |

(\*) Sous réserve de remplir les critères visés dans la future Annexe V.

Ces licences de différents degrés pourront uniquement être délivrées pour les types de responsabilités ci-après et certaines seront réservées à des disciplines précises (la liste ci-dessous pourra faire l'objet de changements) :

- Commissaire Sportif
- Directeur d'Épreuve
- Délégué
- Pilote
- Observateur
- Chronométréur
- Inspecteur de circuit/route

**IMPORTANT** : Ce type de licence sera délivré par la FIA mais uniquement après délivrance d'une licence nationale similaire par l'ASN compétente (sauf pour les officiels employés par la FIA). Il s'agira d'une licence de Degré A, conformément au point 3.1 de la présente section.

Il incombera aux ASN de soumettre à la FIA une liste de candidats remplissant les critères requis pour occuper les fonctions concernées.

Comme indiqué précédemment, si les ASN appliquent le système recommandé par la FIA, notamment en ce qui concerne les critères applicables pour l'obtention des différents types de licences (qui seront délivrées par les ASN) tels qu'ils seront définis dans la future Annexe V au Code Sportif International, cela permettra de faciliter la procédure d'accréditation.

### **3.3 RENOUVELLEMENT/MAINTIEN DES LICENCES D'OFFICIELS**

Il conviendra d'établir un système pour le renouvellement et le maintien des licences, lequel pourra prévoir une échéance précise, par exemple limiter la période de validité d'une licence, de sorte que les ASN conservent un moyen de contrôle sur l'évolution des licences des officiels, l'objectif étant de veiller à ce que les officiels intervenant lors des compétitions aient l'expérience voulue pour s'acquitter de leurs fonctions.

Il conviendra également de définir des critères pour le maintien des licences, de façon à ce que chaque officiel se maintienne à niveau ; le cas échéant, des cours de remise à niveau seront proposés pour combler les lacunes en termes de connaissances ou d'expérience dans la perspective de futures

compétitions. Il pourra également être exigé dans le cadre de ces critères qu'un officiel intervienne à un certain niveau de compétition dans un délai précis (un officiel titulaire d'une licence de Degré A sera par exemple tenu d'intervenir sur une compétition internationale au minimum une fois tous les quatre ans). Ce type de disposition permettra de garantir une mise à jour et un maintien des connaissances de l'officiel au fur et à mesure des avancées sur le plan technique et de l'évolution des pratiques.

### **3.4 PASSAGE AU DEGRÉ SUPÉRIEUR**

---

Passer à un degré supérieur de licence ne doit pas être une obligation mais cette possibilité peut constituer un élément important dans le cadre d'un programme permettant aux officiels qui le souhaitent de renforcer leurs compétences et d'évoluer dans la hiérarchie. Dans le cadre de ce programme, les officiels suivront dans un premier temps une formation de base, simple et rapide, suivie de séances d'approfondissement à l'intention de ceux qui souhaiteraient accroître leurs connaissances. Le passage à un degré supérieur ne pourra se faire que lorsque l'officiel concerné se sentira suffisamment à l'aise et expérimenté pour passer au niveau de compétence supérieur.

Dans certains pays, la législation peut prévoir des conditions à remplir pour toutes les séances de formation ; il est donc important de se renseigner auprès des organismes compétents et de s'assurer que toutes les formations proposées sont conformes et appropriées.

## **4 : PARCOURS DE FORMATION DES OFFICIELS**

Il conviendrait que tous les officiels titulaires de licences de différents degrés délivrées par une ASN suivent un parcours de formation afin de s'assurer qu'ils ont les moyens de s'acquitter de leurs fonctions lors d'une compétition. Une formation type pourra s'articuler autour des trois grandes étapes ci-dessous, adaptées en fonction des besoins de chaque ASN :

### **4.1 PREMIÈRE PARTIE – MODULES DE FORMATION (THÉORIE)**

---

Chaque officiel reçoit des informations et découvre les compétences qu'il doit acquérir pour être en mesure de s'acquitter correctement et en toute sécurité de ses fonctions dans le domaine qu'il aura choisi. Une fois le cours dispensé, de manière traditionnelle ou en ligne, en fonction du niveau de complexité de la formation, chaque officiel pourra être invité à se soumettre à une évaluation qui pourra prendre la forme d'un bref examen écrit (ou en ligne) portant sur le contenu du module de formation concerné.

### **4.2 DEUXIÈME PARTIE – ÉVALUATION AU COURS D'UNE COMPÉTITION (PRATIQUE)**

---

Chaque officiel apportera la preuve qu'il a acquis les compétences requises lors de sa formation dans le cadre d'une compétition ou d'une simulation de compétition, en fonction de la complexité de ses fonctions. Une évaluation pratique de ses compétences pourra être réalisée en une séance ou au cours de multiples activités étalées sur une plus longue période, ici encore en fonction de la complexité de ses fonctions.

Il est important de veiller à ce que les officiels soumis à une évaluation soient formés et évalués par des officiels dûment qualifiés et expérimentés dans le domaine de compétence concerné.

### **4.3 TROISIÈME PARTIE – APPROBATION**

---

Toute demande de licence d'officiel assortie d'un degré quelconque devra être soumise à l'approbation de l'ASN compétente, laquelle pourra décider d'instaurer un Comité d'experts chargé d'approuver la délivrance de licences de ce type en son nom.

