

DÉCISION DE LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE DE LA FIM

CAI-2025-03

Siégeant dans la composition suivante :

M. Santiago PUIG I VILADOMIU (Président)
M. Robert HOFSTETTER
M. Manuel MARINHEIRO

dans l'affaire suivante :

Championnat : *Championnat du Monde 2025 de Sidecar de la FIM*

Épreuve : *Manche n° 7 d'Oschersleben (Allemagne)-IMN n° 105/07*

Affaire concernant : *Appel interjeté pour le compte de MM. Harrison Payne et Kevin Rousseau à l'encontre de la décision du Jury du Championnat du Monde 2025 de Sidecar de la FIM datée du 14 novembre 2025 (11:30 CET).*

Audience du 27 janvier 2026

Décision du 4 février 2026¹

* * *

¹ Décision notifiée sans les motifs le 28 janvier 2026

**PERSONNES PRESENTES À L'AUDIENCE DE LA COUR D'APPEL
INTERNATIONALE DE LA FIM, LE 27 JANVIER 2026, À MIES,
SUISSE**

APPELANTS : MM. HARRISON PAYNE ET KEVIN ROUSSEAU

M. Harrison PAYNE *Appelant (pilote) (par visioconférence)*
M. Kevin ROUSSEAU *Appelant (passager) (par visioconférence)*
M. Rhadamès KILLY *Avocat*

DÉFENDEUR : LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME

M. Ludovic AGASSIZ *Directeur juridique de la FIM*
M. Arthur LOYE *Conseiller juridique senior de la FIM*

INTERVENANTS VOLONTAIRES : MM. SAM CHRISTIE ET TOM CHRISTIE

Non présents et non représentés

TEMOINS

Témoins cités par la FIM :

M. Paul DUPARC *Manager de la Commission Course sur Circuit de la FIM*
M. Bernd SCHENKHUT *Directeur technique de la FIM pour le Championnat du Monde Sidecar de la FIM (par visioconférence)*

EXPERTS

Experts cités par la FIM :

Prof. Matteo MASSARO *Représentant de l'Université de Padoue*
M. Dominique HÉBRARD *Directeur technique de la Commission Technique Internationale (Manager de la CTI au moment des faits)*

ÉGALEMENT PRÉSENT

M. Jean-Christophe BREILLAT *Secrétaire Général de la CAI*

* * *



1. La Cour d'appel internationale (la « Cour » ou la « CAI »), composée de M. Santiago Puig i Viladomiu (Espagne), désigné président de la Formation de jugement, de M. Robert Hofstetter (Suisse) et de M. Manuel Marinheiro (Portugal), a tenu une audience à la Fédération Internationale de Motocyclisme, Route de Suisse 11, 1295 Mies (Suisse), le mardi 27 janvier 2026.
2. Personne n'a contesté la composition de la Cour ni demandé la récusation d'aucun des juges.
3. Avant l'audience, la Cour a reçu et examiné les écritures et leurs annexes déposées pour le compte de MM. Harrison Payne et Kevin Rousseau (les « Appelants »), de la Fédération Internationale de Motocyclisme (la « FIM » ou la « Défenderesse ») et MM. Sam Christie et Tom Christie (les « Intervenants volontaires »), désignés collectivement comme les « Parties ».
4. Lors de l'audience du 27 janvier 2026, les Parties ont exposé oralement leurs arguments et ont répondu aux questions posées par la Cour.
5. L'audience s'est déroulée en français, bien que, à la demande de la FIM, l'assistance d'une interprétation simultanée de l'italien vers le français et de l'anglais vers le français (et vice versa) ait été organisée par le Secrétariat de la Cour.
6. Aucune des Parties n'a soulevé d'objection quant à la manière dont la procédure et l'audience se sont déroulées devant la Cour, notamment en ce qui concerne le respect du principe du contradictoire ou l'interprétation simultanée, et elles se sont déclarées satisfaites à cet égard.
7. Les Appelants ont eu la parole en dernier.



I. DROIT APPLICABLE

8. Eu égard à la date des faits en cause (3-5 octobre 2025) et à la date de la décision faisant l'objet du présent appel (14 novembre 2025), les règlements applicables en l'espèce sont les suivants :
 - (i) le Code Disciplinaire FIM 2025 (le « Code ») ;
 - (ii) les Règlements du Championnat du Monde FIM de Sidecar 2025 (les « Règlements ») ;
 - (iii) les Règlements supplémentaires de la manche de la Motorsport Arena Oschersleben (les « Règlements supplémentaires ») ;
 - (iv) les autres textes pertinents de la FIM ;
 - (v) à titre supplétif, le droit suisse.

II. COMPÉTENCE DE LA CAI ET RECEVABILITE DE L'APPEL

9. En vertu des articles 3.2.4.1 et 4.3.5 du Code, la Cour est compétente pour connaître par voie d'appel des décisions prises par les organes disciplinaires visés par l'article 3.a du Code, conformément aux règlements de la discipline correspondante.
10. L'article 3.a du Code précise que figurent parmi les organes disciplinaires de la FIM :

« *Les organes présents lors d'une manifestation, à savoir, le cas échéant, le Jury International (JI), la Direction ou le Directeur de Course, l'Arbitre, le Collège des Commissaires FIM et le Collège d'appel des Commissaires FIM* ».
11. En l'espèce, les règlements applicables de la discipline sont les Règlements du Championnat du Monde FIM de Sidecar 2025.
12. L'article 1.5.2 des Règlements dispose que :

« *Les missions du Jury international sont :*

[...]

b) Confirmer l'admissibilité des motocyclettes après la réalisation des contrôles techniques.

c) Recevoir les rapports des différents officiels concernant les contrôles administratifs, les vérifications techniques, les essais et les courses.

[...]



- e) Prendre des décisions comme prévu par les Règlements.
 - [...]
 - i) Recevoir les rapports des différents officiels concernant les vérifications, les entraînements et les courses.
 - [...]
 - l) Imposer des sanctions pour toute infraction au règlement survenant pendant l'événement.
 - [...]
 - n) Statuer sur toute réclamation relative à des infractions au règlement survenues pendant l'événement. ».

13. Dans le cadre de la présente procédure, les Appelants ont introduit un appel (l'« Appel ») contre la décision (la « Décision ») prise par le Jury International de la FIM (le « Jury ») datée du 14 novembre 2025 ayant prononcé la disqualification de l'équipage constitué des Appelants (l'« Équipage ») en raison de la non-conformité d'une pièce du moteur du sidecar des Appelants.
14. La compétence de la Cour n'a pas été contestée par les Parties.
15. La Cour constate également que l'appel a été introduit en conformité avec les exigences procédurales prévues à l'article 5.2.1 du Code, en particulier en ce qui concerne le délai d'appel et le paiement de la caution d'appel.
16. La Cour considère donc que l'Appel est recevable sur la forme.

III. CONTEXTE FACTUEL

17. L'épreuve d'Oschersleben (Allemagne) (IMN n° 105/07) (l'« Épreuve »), constituant la manche n° 7 du Championnat du Monde FIM de Sidecar 2025 (le « Championnat »), s'est déroulée du 3 au 5 octobre 2025.
18. A l'occasion de l'Épreuve, étaient notamment engagés l'Équipage (concurrent n° 1, équipe Team Steinhausen Racing) ainsi que les Intervenants volontaires (concurrent n° 34).



19. Lors des vérifications techniques d'avant l'Épreuve qui ont eu lieu le 2 octobre 2025, le moteur du sidecar des Appelants a été scellé en vue d'éventuelles vérifications techniques approfondies après la course n° 2.
20. A l'issue de la course n° 2 de l'Épreuve, des vérifications techniques ont été opérées sur les sidecars arrivés aux trois premières positions, dont celui de l'Équipage.
21. A cette occasion, les scellés apposés avant l'Épreuve ont été retrouvés intacts et le Directeur technique en charge de ces vérifications a notamment opéré un contrôle visuel des arbres à cames du sidecar de l'Équipage, dont il a résulté que la surface lui a semblé avoir été possiblement modifiée.
22. Devant l'impossibilité de réaliser *in situ* un examen complet et approprié des arbres à cames en cause, ceux-ci ont été scellés, l'arbre à came d'admission portant le numéro de scellé FIM 000529 et l'arbre à cames d'échappement le numéro FIM 000553. Ensuite, l'arbre à cames d'admission a été envoyé pour un examen complet et approfondi au département d'ingénierie industrielle de l'Université de Padoue (Italie). Par ailleurs, l'arbre à cames de référence pour ce moteur homologué (Yamaha, n° 13S-12170-01) a également été envoyé à l'Université de Padoue pour analyse comparative.
23. Selon le rapport d'analyse de l'examen effectué par l'Université de Padoue daté du 7 novembre 2025 (le « Rapport d'analyse »), ce dernier a consisté en l'utilisation d'un profileur optique 3D pour mesurer la rugosité de la surface des deux arbres à cames sur sept portions différentes de surface. Cet examen visait ainsi à évaluer des paramètres de topographie et de texture de la surface en 3D, afin de déterminer si l'arbre à cames d'admission présentait des différences avec l'arbre à cames de référence homologué.
24. Le Rapport d'analyse a conduit au constat que l'arbre à cames portant le numéro de scellé FIM 000529 présentait une rugosité beaucoup plus faible que l'arbre à cames de référence, à la fois sur les surfaces travaillantes (flanc de came et nez de came) et sur les surfaces non travaillantes (base de came et arbre).
25. À la suite de ce Rapport d'analyse, un rapport technique a été établi par le Directeur technique de l'Épreuve et par le Manager de la Commission Technique Internationale (la « CTI ») le 12

novembre 2025 (le « Rapport technique »). Ce Rapport a déclaré la pièce en cause modifiée et donc non conforme aux Règlements.

26. Une audience a eu lieu devant le Jury le 14 novembre 2025, à laquelle ont notamment participé des représentants de l'équipe Steinhausen Racing, en les personnes de MM. Harrison Payne (pilote) et Maik Steinhausen (Directeur d'équipe).
27. A l'issue des débats oraux qui se sont déroulés durant l'audience susvisée et au vu des pièces présentées, dont le Rapport d'analyse et le Rapport technique, le Jury a estimé que le sidecar de l'Équipage n'était pas conforme à l'article 2.3.4 des Règlements et a, en conséquence, prononcé la disqualification de l'Équipage de l'ensemble des résultats de l'Épreuve (essais libres 1 et 2, essais qualificatifs, course n° 1 et course n° 2).
28. La Décision du Jury a été notifiée aux Appelants le 17 novembre 2025 (10:07 CET).

IV. PROCÉDURE DEVANT LA COUR

29. Le 21 novembre 2025, les Appelants ont introduit leur appel à l'encontre de la Décision devant la Cour et, après avoir accusé réception dudit appel, le Secrétariat de la Cour a, dans un premier temps, conformément à l'article 5.1.1 du Code du Code, informé les Appelants qu'ils disposaient d'un délai de 10 jours (c'est-à-dire jusqu'au 1^{er} décembre 2025) pour notifier à la Cour leur mémoire d'appel complet.
30. Le 21 novembre 2025, le Secrétariat de la Cour a invité la FIM à participer à la procédure si elle le souhaitait, conformément à l'article 5.1.1 du Code.
31. Le 21 novembre 2025, en raison du potentiel impact de la décision à venir de la Cour sur leurs situations sportives personnelles, le Secrétariat de la Cour a invité les concurrents MM. Sam Christie et Tom Christie, d'une part, et MM. Markus Schlosser et Lucas Schmidt, d'autre part, à participer à la procédure, s'ils le souhaitaient.
32. Le 25 novembre 2025, MM. Sam Christie et Tom Christie ont notifié à la Cour leur intention de participer à la procédure.



33. Le 25 novembre 2025 (15:21 CET), la FIM a notifié à la Cour son intention de participer à la procédure, suite à la décision en ce sens de son Bureau exécutif.
34. L'équipage Schlosser/Schmidt, dûment informée par le Secrétariat de la Cour de la possibilité de participer à la procédure, ne s'est pas manifesté auprès dudit Secrétariat.
35. Le 26 novembre 2025, le Secrétariat de la Cour a envoyé aux Parties une convocation accompagnée d'un calendrier de procédure et de la liste des juges susceptibles de faire partie de la formation de jugement, conformément à l'article 5.2.2.1 du Code, fixant finalement aux Appelants un délai jusqu'au 15 décembre 2025 (17:00 CET) pour notifier leur mémoire d'appel complet.
36. Dans le délai fixé, soit au 1^{er} décembre 2025 (17:00 CET), aucune des Parties n'a sollicité la récusation d'un des juges susceptibles de faire partie de la formation de jugement.
37. Le 15 décembre 2025, les Appelants ont notifié à la Cour leur mémoire d'appel complet et les annexes y afférentes.
38. Le 9 janvier 2026, dans le délai fixé par le calendrier de procédure, les Intervenants volontaires MM. Sam Christie et Tom Christie ont notifié à la Cour leurs observations écrites et les annexes y afférentes et ont également indiqué qu'ils ne seraient ni présents ni représentés à l'audience.
39. Le 12 janvier 2026, dans le délai fixé par le calendrier de procédure, la FIM a notifié à la Cour son mémoire en réponse et les annexes y afférentes.
40. Le 19 janvier 2026, la FIM a demandé l'assistance d'interprètes de l'italien vers l'anglais et du français vers l'anglais, et vice versa, ce qui a été organisé par le Secrétariat de la Cour.
41. Les 20 et 22 janvier 2026, les Appelants et la FIM ont sollicité la possibilité que diverses personnes puissent assister à l'audience en tant qu'observateurs. Ces demandes ont été satisfaites et il a été précisé aux parties que ces personnes ne seraient pas autorisées à intervenir et devraient s'abstenir de communiquer avec les Parties ou leurs représentants durant l'audience.
42. Durant la procédure préalable à l'audience, aucune décision procédurale du Président de la Formation de jugement n'a été rendue.



V. DEMANDES ET RÉSUMÉ DES ARGUMENTS DES PARTIES

43. Les Appelants demandent à la Cour :

- (i) à titre principal :
 - a. de dire et juger que la procédure de contrôle du moteur de l'Équipage à Oschersleben a été entachée de vices graves, tenant notamment à l'atteinte à l'impartialité apparente du contrôle et à une appréciation technique insuffisamment motivée ;
 - b. infirmer, pour vice de procédure, la Décision du Jury du 14 novembre 2025 ;
 - c. ordonner la réintégration de l'Équipage dans les classements de l'Épreuve (essais, qualifications, course n° 1 et course n° 2) et la rectification corrélative du classement final du Championnat du Monde FIM Sidecar 2025.
- (ii) à titre subsidiaire, sur le fond (absence de non-conformité) :
 - a. dire et juger que la FIM n'apporte pas la preuve d'un « *machining* » prohibé au sens de l'Article 2.3.4 des Règlements Techniques, les arbres à cames utilisés demeurant des pièces d'origine conformes aux cotes d'homologation (type, levée de soupape et de lobe) ;
 - b. dire et juger, en conséquence, que la machine de l'Équipage est conforme aux Règlements Techniques ;
 - c. infirmer la Décision du Jury en ce qu'elle déclare la machine non conforme et prononce la disqualification de l'Équipage ;
 - d. ordonner la réintégration de l'Équipage dans les classements de l'Épreuve et la rectification corrélative du classement final du Championnat du Monde FIM Sidecar 2025.
- (iii) à titre infiniment subsidiaire, sur la sanction (proportionnalité) :
 - a. dire et juger qu'en l'absence de tout avantage de performance démontré, et au regard de la carrière irréprochable de l'Équipage, de la répétition de contrôles conformes et des circonstances de la saison (démontage imposé au Mans), la disqualification de l'ensemble de l'Épreuve est manifestement disproportionnée au regard de l'Article 2.4 du Code Disciplinaire FIM ;



- b. annuler ou réformer la Décision du Jury en ce qu'elle prononce la disqualification de l'Équipage pour l'ensemble de l'épreuve et, si la CAI l'estime nécessaire, la remplacer par une sanction purement symbolique ou limitée (avertissement, amende, ou toute autre mesure proportionnée qu'elle jugera appropriée), n'emportant pas la perte du titre mondial 2025 ;
 - c. ordonner, en conséquence, la rectification du classement final du Championnat du Monde FIM Sidecar 2025, de manière à rétablir l'Équipage dans un rang conforme à ses résultats sportifs.
- (iv) en tout état de cause la restitution de la caution d'appel de 1 320 €.
44. Les arguments des Appelants, figurant dans leur mémoire d'appel, puis développés et complétés lors de l'audience, sont en substance les suivants :
- (i) leur réputation est irréprochable et ils n'ont jamais fait l'objet, pas plus que l'équipe Steinhausen Racing Team, d'aucune sanction disciplinaire ni d'aucune allégation de tricherie technique ;
 - (ii) durant les saisons 2024 et 2025, le moteur du sidecar de l'Équipage a été soumis à de nombreuses reprises à des contrôles techniques d'intensité diverses, allant jusqu'à des démontages complets couvrant l'ensemble des pièces déterminantes de la performance, dont les arbres à cames, tous ces contrôles concluant à la conformité du moteur jusqu'à l'Épreuve d'Oschersleben ;
 - (iii) les contrôles susvisés ont souvent été faits à la suite de réclamations de concurrents directs pour le titre mondial, en particulier l'équipage Schlosser/Schmidt, l'un de ces contrôles (au Mans) ayant conduit à un démontage/remontage précipité du moteur entre deux courses provoquant une casse moteur et à un abandon, le tout constituant un climat de suspicion permanente et exerçant une pression anormale sur les Appelants et les officiels ;
 - (iv) les Règlements ont été modifiés après l'Épreuve du Mans pour ne plus autoriser le démontage/remontage des sidecars entre deux courses, cela n'effaçant pas l'abandon susvisé et les points perdus par l'Équipage qui auraient pu leur permettre de sécuriser le titre de champion mondial ;



- (v) le contrôle technique effectué sur le sidecar des Appelants après la course n° 2 d’Oschersleben l’a été en présence d’un membre de l’équipage Schlosser/Schmidt, ce qui constitue une violation de l’article 1.24 des Règlements, soulevant un doute sur l’apparente impartialité du contrôle ;
- (vi) les commissaires techniques, après avoir déclaré l’ensemble du moteur conforme aux valeurs figurant sur les plans d’homologation, n’ont décidé qu’il convenait de procéder à un examen approfondi qu’à la suite des remarques formulées par un membre de l’équipage Schlosser/Schmidt ;
- (vii) le dossier technique ayant conduit à la Décision établit une différence d’état de surface de l’arbre à cames en cause, mais pas une modification de géométrie ni d’un paramètre directement visé par le paragraphe h) de l’article 2.3.4 des Règlements (levée de soupape/lobe) ;
- (viii) l’expression « *camshafts must remain as homologated* » (« *Les arbres à cames doivent demeurer tels qu’homologués* »), utilisées à l’article 2.3.4, h) des Règlements, ne peut raisonnablement être lue comme imposant qu’un arbre à cames ayant roulé plusieurs courses ait exactement l’apparence visuelle et la rugosité d’un arbre neuf sorti d’usine et doit être interprétée comme exigeant uniquement que la pièce en cause soit bien d’une pièce d’origine du moteur homologué et que ses paramètres fonctionnels (type de pièce, levée de soupape et de lobe) demeurent conformes aux spécifications d’homologation, ce qui est bien le cas en l’espèce ;
- (ix) la charge de la preuve d’une non-conformité technique repose sur la FIM qui, en l’espèce, ne démontre pas avec le degré de certitude requis que l’arbre à cames n’est pas « *demeuré tel qu’homologué* » au sens de l’article 2.3.4, h) des Règlements et que la modification constatée procède d’un « *machining* » au sens ordinaire du terme (enlèvement de matière par opération mécanique), et non d’un simple nettoyage ou d’une différence de fabrication, pas plus qu’elle ne démontre qu’une modification pertinente pour la performance ait été introduite ;
- (x) la différence de rugosité constatée pouvait également provenir du fait que l’arbre à cames de référence était issu d’un lot de fabrication différent ;



- (xi) le Jury n'a pas distingué entre usure, nettoyage poussé et véritable modification géométrique, seule cette dernière étant prohibée et n'a pas non plus effectué d'analyse d'impact sur la performance de la différence de rugosité constatée ;
- (xii) le principe *contra proferentem*, tel qu'appliqué par le Tribunal Arbitral du Sport en matière de règlements sportifs, doit conduire, face à la rédaction imparfaitement précise de l'article 2.3.4 des Règlements s'agissant de l'usure, du nettoyage et de la rugosité de surface, à une interprétation de ce texte en tenant compte de son objectif (empêcher l'utilisation d'arbres à cames de type différent ou avec une levée accrue) et en défaveur de son rédacteur, ici la FIM ;
- (xiii) la conformité dimensionnelle des arbres à cames, les données de vitesse de pointe issues du chronométrage officiel ainsi que l'analyse globale de la saison convergent pour exclure l'existence d'un avantage moteur indu lié à la différence de rugosité constatée sur l'arbre à cames en cause ;
- (xiv) selon le principe *in dubio pro reo*, applicable en matière disciplinaire, tout doute doit profiter à la personne poursuivie, en particulier lorsque la charge de la preuve pèse sur l'organe qui sanctionne ;
- (xv) en toute hypothèse, la sanction de disqualification est disproportionnée au vu des dispositions de l'article 2.4 du Code et de la jurisprudence du Tribunal Arbitral du Sport ;
- (xvi) les Règlements, et notamment le paragraphe d'introduction du Chapitre 2 des Règlements techniques, ne prévoient pas de disqualification automatique en cas de non-conformité technique, à la différence de ce que prévoit l'article 1.29 des Règlements sportifs en cas de carburant non-conforme ;
- (xvii) la disproportion de la sanction est d'autant plus avérée qu'elle entraîne la perte du titre mondial 2025.

45. La FIM demande à la Cour :

- (i) de rejeter l'ensemble des demandes faites par les Appelants ;
- (ii) de confirmer la décision du Jury en date du 14 novembre 2025 ;
- (iii) de confirmer la non-conformité de la pièce par rapport aux règlements applicables ;
- (iv) de confirmer la disqualification des Appelants ;



- (v) d'ordonner la publication des résultats définitifs du Championnat du Monde de Sidecar 2025 de la FIM et les conséquences subséquentes ;
- (vi) d'ordonner la prise en charge des frais de la procédure de la FIM en totalité par les Appelants ;
- (vii) d'ordonner la conservation par la FIM de la caution d'appel déposée par les Appelants.

46. Les arguments de la FIM, figurant dans son mémoire d'appel, puis développés et complétés lors de l'audience, sont en substance les suivants :

- (i) la réputation des Appelants doit être nuancée ;
- (ii) les Appelants n'hésitent pas, eux non plus, à utiliser les voies de recours juridiques prévues par les règles applicables ;
- (iii) un contrôle technique avec démontage peut être effectué sur les trois premiers sidecars, le démontage étant laissé à l'appréciation des personnes en charge du contrôle (article 1.26 des Règlements). Compte tenu de leurs résultats et du nombre de contrôles subis par des concurrents du même niveau (10 contrôles pour les Appelants, 11 pour l'équipage Schlosser/Schmidt et 10 pour l'équipage des Intervenants volontaires), les Appelants n'ont fait l'objet daucun traitement spécial ni acharnement ;
- (iv) les sanctions disciplinaires sont prises par un organe disciplinaire indépendant et libre de ses décisions, à savoir le Jury, et non par les officiels techniques qui effectuent les contrôles et qui rendent seulement un rapport technique au Jury ;
- (v) les allégations des Appelants s'agissant de la « *pression anormale* » exercée sur les officiels ou encore relatives à « *l'atteinte à l'impartialité apparente du contrôle* » qui « *auraient dû conduire le Jury à un examen particulièrement strict de l'impartialité des contrôles* » ne sont pas étayées par des preuves et ne sont pas acceptables ;
- (vi) la référence au contrôle technique opérée au Mans est erronée et non pertinente s'agissant des pièces démontées en vue d'une inspection et, en toute hypothèse, les officiels ne sont en rien responsables des opérations de remontage qui sont effectuées par les Appelants et leur équipe. Pour regrettable



qu'elle soit, la casse moteur subie par les Appelants au Mans fait partie des aléas dans les sports mécaniques ;

- (vii) la modification de l'article 1.27 des Règlements à la suite de la manche du Mans est sans objet s'agissant du présent litige ;
- (viii) le contrôle technique effectué à Oschersleben a été effectué de manière parfaitement règlementaire ;
- (ix) sur la présence d'un membre d'un équipage concurrent des Appelants lors du contrôle, il est exact qu'un membre de l'équipage Schlosser/Schmidt était présent dans la « baie technique » du Parc Fermé, qui est une grande pièce large comme trois garages, dans la mesure où le sidecar de cet équipage faisait lui aussi l'objet d'un contrôle. Cette seule présence n'a eu aucune incidence sur la conformité ou non de la pièce en cause ou bien sur la Décision du Jury ;
- (x) les moyens de contrôle sur site sont limités et, comme mentionné dans le rapport technique, « *examinée à l'œil nu la surface des arbres à cames semblait possiblement modifiée* », ce qui est confirmé par les photos comparées de l'arbre à cames utilisé par les Appelants et de celui de référence. En présence d'un doute apparent, la décision de procéder à des examens complémentaires ultérieurs était donc réfléchie et logique ;
- (xi) les résultats obtenus par l'analyse du laboratoire de l'Université de Padoue, qui fait autorité en la matière, sur l'arbre à cames utilisé par les Appelants par rapport à l'arbre à cames de référence sont limpides et ont conduit à la non-conformité de la pièce étudiée ;
- (xii) les précédents en matière de dopage ne sont pas pertinents pour le cas d'espèce et, en toute hypothèse, le Rapport d'analyse de l'Université de Padoue démontre clairement que le profil de surface de la pièce en cause a subi une modification mécanique par rapport à la pièce de référence ;
- (xiii) la question de la conformité des mesures de la levée, du profil de came ou de la masse de l'arbre par rapport aux données de l'homologation est inopérante s'agissant de la détermination de la conformité de la pièce, l'article 1.6.2 du Règlement FIM des homologations prévoyant expressément que, « *[e]n cas de litige concernant la conformité de la ou des pièces inspectées, outre l'analyse des documents d'homologation, la comparaison avec la ou les pièces*



d'échantillon d'homologation consignées lors de l'inspection d'homologation sera définitive » ;

- (xiv) en cas de désaccord sur le document de référence à prendre en compte pour étudier la conformité de la pièce inspectée, la comparaison avec la ou les pièces d'échantillon d'homologation consignées lors de l'inspection d'homologation, effectuée en l'espèce par l'Université de Padoue, prévaut sur les dessins d'homologation ;
- (xv) le « *machining* » prohibé par les Règlements peut résulter d'une modification de la pièce par application mécanique par une machine, mais également résulter d'un procédé de polissage au papier de verre ou par tribofinition ;
- (xvi) comme le démontre le Rapport d'analyse de l'Université de Padoue, il y a eu une modification de profil de surface de la pièce en sa matière première par rapport à la pièce d'origine homologuée, ce qui est l'objet de la non-conformité sanctionnée par le Jury, les différences d'aspect ou de rugosité détectées lors de l'analyse de la pièce litigieuse sur les zones sans contact mécanique ne résultant pas d'une usure normale et une simple opération de nettoyage (liquide/pinceau) n'engendrant pas un tel retrait de matière première ;
- (xvii) selon le Rapport d'analyse, toutes les valeurs mesurées du paramètre de rugosité à la surface des sections cylindriques (non affectées par l'usure) de l'arbre utilisé par les Appelants sont nettement et toujours inférieures aux valeurs mesurées du paramètre de rugosité à la surface des sections cylindriques (non affectées par l'usure) de l'arbre à cames de référence ;
- (xviii) le Rapport d'analyse démontre clairement que la rugosité de l'arbre à cames utilisé par les Appelants est beaucoup plus faible que celle de l'arbre à cames de référence, tant au niveau des surfaces de travail (flanc et nez de came) que des surfaces sans contact mécanique avec d'autres composants (bas de cames et cylindre), ce qui induit que le profil de la pièce utilisée par les Appelants a été modifié par perte de matière, en contravention avec l'article 2.3.4 des Règlements ;
- (xix) le Rapport d'analyse, purement factuel, n'avait pas à tirer de conclusions sur la conformité ou non des pièces analysées au regard des règlements de la FIM car cela n'était pas son rôle ;



- (xx) les Règlements et notamment l'article 2.3.4 sont dénués d'ambiguïté : toute modification non expressément autorisée est interdite et notamment tout usinage des pièces (« *machining* ») ;
- (xxi) les considérations relatives à un quelconque avantage compétitif sont dénuées de portée car cela n'est pas une condition pour déclarer une pièce conforme ou non ;
- (xxii) en toute hypothèse, selon la littérature mécanique historique existante, l'action de lisser ou polir les arbres à cames apporte deux gains de performance (réduction du coefficient de friction de la pièce sur les zones en contact mécanique et lubrification améliorée entre les différentes pièces du moteur en contact mécanique direct) ;
- (xxiii) l'article 2.4 du Code disciplinaire ne traite pas de la question de la charge de la preuve mais celle de la proportionnalité des sanctions ;
- (xxiv) la sanction infligée est tout à fait proportionnée et elle n'était pas la plus lourde à disposition du Jury ;
- (xxv) la disqualification était ici la seule sanction envisageable, au regard du principe d'égalité des chances entre les concurrents, mais aussi pour des raisons de sécurité ;
- (xxvi) la conformité d'une pièce étant un critère d'éligibilité pour prendre part à une épreuve, il est cohérent qu'une disqualification soit imposée en cas de découverte d'une non-conformité après le déroulement de l'épreuve ;
- (xxvii) la jurisprudence est constante sur le fait d'imposer une disqualification en cas de non-conformité aux règlements techniques, que ce soit dans le cadre des manifestations relevant de la FIM ou d'autres fédérations internationales, la jurisprudence citée par les Appelants étant inopérante en l'espèce ;
- (xxviii) dans les circonstances de l'espèce, l'ensemble des frais de procédure (y compris notamment les frais et honoraires de défense, les frais de témoins et experts, ainsi que les frais d'interprétation) doivent être mis à la charge des Appelants.

47. Les Intervenants volontaires demandent à la Cour de confirmer la disqualification prononcée par le Jury.



48. Les arguments des Intervenants volontaires, figurant dans leurs observations écrites, sont en substance les suivants :
- (i) il est évident que les arbres à cames des Appelants ont suivi un processus d'amélioration de la surface de finition (communément appelé « superfinition »), ce qui réduit la friction et qui améliore donc les performances du moteur ;
 - (ii) l'équipe Steinhausen a admis ouvertement qu'il y avait quelque chose de différent avec les arbres à cames dans une interview accordée à Speedweek juste après l'Épreuve d'Oschersleben ;
 - (iii) le pilote de l'équipe Steinhausen, M. Harry Payne, a admis au téléphone que les arbres à cames semblaient différents de ce qu'il pensait qu'ils devraient être, et qu'il ne savait rien de la différente apparence jusqu'à ce que le moteur soit démonté au contrôle technique ;
 - (iv) M. Kevin Rousseau, dans une publication sur le réseau social Facebook après l'Épreuve d'Assen en septembre 2025, a indiqué avoir eu des problèmes de moteur et avoir de nouveau roulé avec un moteur standard emprunté, ce qui rend suspect le moteur utilisé normalement ;
 - (v) l'allégation relative à l'influence qu'aurait eue un membre de l'équipe Schlosser/Schmidt lors du contrôle technique d'après-course est incorrecte et les responsables techniques du contrôle avaient déjà des doutes sur la conformité des pièces en cause avant que les autres personnes présentes ne voient les arbres à cames en question.
49. Le résumé ci-dessus des arguments des parties n'est pas nécessairement exhaustif. Toutefois, la Cour a examiné attentivement toutes les écritures des Parties et les arguments qu'elles contiennent, ainsi que les arguments exprimés oralement au cours de l'audience, même s'ils ne sont pas explicitement mentionnés dans la présente décision.



VI. APPRÉCIATIONS DE LA COUR

A. Sur le cadre d'intervention de la Cour

50. En premier lieu, la Cour rappelle qu'en tant qu'instance d'appel, elle est saisie du litige dans son entièreté et qu'en vertu de l'effet dévolutif de l'appel, elle statue *de novo*, c'est-à-dire avec les mêmes pouvoirs d'appréciation et de décision que l'organe de première instance.
51. En second lieu, s'agissant de la question de la charge de la preuve, la Cour observe que cette question n'est pas réglée par les textes applicables de la FIM. En particulier, contrairement à ce qui est prévu par exemple en matière de lutte contre le dopage humain, aucune disposition réglementaire ne fait peser, que ce soit en matière disciplinaire en général ou s'agissant des questions de conformité aux règlements techniques en particulier, la charge de la preuve sur la personne poursuivie.
52. En l'espèce, il appartenait bien à la FIM de démontrer la faute, c'est-à-dire la non-conformité aux Règlements de la pièce en cause.
53. Par ailleurs, s'agissant du niveau (ou standard) de preuve exigé, cette question n'étant pas non plus réglée par les textes applicables, la Cour estime, par référence aux usages couramment admis s'agissant des décisions similaires des fédérations sportives internationales, que le standard de preuve applicable est celui de la « satisfaction confortable » de la Formation de jugement. Ce degré de la preuve est plus élevé que le standard de simple « prépondérance des probabilités », mais moins important que le standard pénal de « preuve allant au-delà du doute raisonnable ».

B. Sur le fond

54. La Cour souligne en préambule qu'elle considère que les arguments des Parties sur des circonstances antérieures à celles ayant directement conduit à la Décision, et notamment les contrôles techniques qui ont eu lieu au Mans, le nombre de contrôles respectifs auxquels ont été soumis les divers équipages en lice pour le titre mondial 2025, ou encore la propension des uns ou des autres à utiliser les voies de réclamation ou d'appel qui leur sont ouvertes par les Règlements, ne sont pas pertinents dans la mesure où aucune des Parties n'a démontré



à la Cour, à sa satisfaction confortable, que ces circonstances auraient pu avoir une influence notable sur la Décision.

a. Sur les conditions des vérifications techniques après l'Épreuve d'Oschersleben

55. A l'issue de la course n° 2 de l'Épreuve d'Oschersleben, les sidecars des trois premiers équipages du classement ont été conduits au Parc fermé pour inspection technique, étant rappelé que l'article 1.26 des Règlements dispose qu'*« [à] la fin de chaque course, un contrôle technique avec démontage peut être effectué sur les 3 premiers sidecars et sur d'autres sidecars choisis au hasard par le président du Jury international et le Directeur Technique de la FIM »*. L'Équipage ayant terminé premier de la course n° 2, il était donc tout à fait approprié que leur sidecar fasse l'objet d'un contrôle, de même que celui des Intervenants volontaires (troisièmes) et celui de l'équipage Schlosser/Schmidt (deuxième), quand bien même aucune réclamation spécifique n'ait été formulée à leur égard.
56. Il résulte du mémoire de la FIM et des explications données à l'audience par M. Bernd Schenkut, Directeur technique de la FIM pour le Championnat du Monde Sidecar de la FIM et en charge de ces opérations, non contredites par les Appelants, que ces contrôles se sont déroulés selon la procédure habituelle décrite à l'article 2.13 des Règlements, dans un endroit unique où se trouvaient des représentants de chacun des équipages concernés, ce qui est parfaitement légitime.
57. Il résulte également du témoignage de M. Schenkut que s'il y a naturellement toujours un peu d'émotion lors des vérifications d'après-course, surtout lorsque l'enjeu sportif est important, il n'a pas ressenti de pression particulière de la part de qui que ce soit. En toute hypothèse, à partir du moment où l'inspection visuelle a fait naître un doute quant à la conformité des arbres à cames du sidecar des Appelants, cette circonstance suffisait à elle-seule à justifier une analyse complémentaire par un laboratoire externe disposant des compétences et du matériel adapté pour ce faire.
58. Enfin, devant les doutes visuels sur la conformité des arbres à cames, mais face à l'impossibilité de réaliser des examens approfondis sur place, les responsables du contrôle avaient toute latitude pour sceller les pièces en cause et les faire analyser par un laboratoire qualifié.



b. Sur l'interprétation de l'article 2.3.4 des Règlements

59. Les Appelants reprochent à la Décision de se fonder juridiquement et uniquement sur l'article 2.3.4 des Règlements, alors que, selon eux, la règle pertinente en l'espèce est le point h) de l'article 2.3.4.
60. La Cour rappelle tout d'abord qu'en toute hypothèse et en vertu de l'effet dévolutif de l'appel, elle dispose, le cas échéant, du pouvoir d'opérer une substitution de base légale si elle l'estime justifié. Elle n'est donc pas liée par le choix de fondement juridique opéré par le Jury international qu'elle peut modifier si nécessaire.
61. L'article 2.3.4 des Règlements est ainsi rédigé :

« 2.3.4 Moteur et transmission

Seuls les moteurs 4 cylindres-4 temps de production de masse avec une Homologation FIM pour Supersport/Superstock 600cc avec au maximum 600cc sont acceptés.

Les modèles éligibles sont listés sur le site internet de la FIM (www.fim-moto.com). Seuls les moteurs éligibles homologués depuis le 01.01.2009 seront acceptés.

Si une modification d'une pièce ou d'un système n'est pas spécifiquement autorisée dans l'un des articles suivants, alors elle est interdite.

Tous les composants doivent être conformes au moteur homologué, sous réserve de toute déclaration contraire spécifiée dans les règlements ci-dessous.

Tous les éléments non mentionnés dans les articles suivants doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur pour le moteur homologué.

L'utilisation de céramique, composites en métal et à base de polymères et d'alliages contenant du beryllium n'est pas autorisé (ne s'applique pas aux revêtements).

L'usinage des composants n'est autorisé que s'il est expressément permis dans les règlements suivants :

a) *Les carters doivent rester tels qu'homologués. Les couvercles latéraux peuvent être altérés, modifiés ou remplacés.*

Il n'est pas permis d'ajouter une pompe utilisée pour créer une dépression dans le carter. Si une pompe à vide est installée sur le motocycle homologué, elle ne peut être utilisée que comme homologuée.

b) *Le vilebrequin et le volant doivent rester tels qu'homologués. L'équilibrage du vilebrequin est autorisé, mais uniquement par les trous nécessaires à cet effet. Aucune modification du volant moteur n'est autorisée.*



- c) *Les bielles doivent rester telles qu'homologuées.*
- d) *Les pistons, les segments et les axes de piston doivent rester tels qu'ils ont été homologués.*
- e) *La culasse d'origine doit rester telle qu'homologuée et telle que produite par le constructeur (pas d'usinage ni de polissage). Le joint de culasse peut être remplacé.*
- f) *Les soupapes, les guides de soupapes, les sièges de soupapes et les supports de ressorts de soupapes inférieurs doivent rester tels qu'ils ont été homologués. Les ressorts de soupapes, les clavettes de soupapes et les supports de ressorts de soupapes supérieurs peuvent être modifiés ou remplacés.*
- g) *Le système d'injection complet (corps de papillon inclus) doit rester tel qu'homologué.*

Les capteurs et les injecteurs de carburant doivent être des pièces standard du modèle homologué, à l'exception des dispositifs d'enrichissement électroniques et mécaniques qui peuvent être enlevés.

Les cloches d'admission peuvent être enlevées ou modifiées. Les dispositifs de piste d'admission peuvent être enlevés.

- h) *Les arbres à cames doivent rester tels qu'homologués (pas d'arbres à cames en kit, la levée des soupapes et des lobes de cames doit rester telle qu'homologuée). Le calage des cames est libre.*
- i) *La chaîne, la tension de la chaîne et les guides de chaîne peuvent être modifiés ou remplacés. Les dispositifs de tension de la courroie pour les systèmes de transmission par courroie sont libres.*
- j) *Les pignons de came peuvent être modifiés ou remplacés.*
- k) *L'ECU (Engine Control Unit) peut être changé.*

Quelle que soit la marque de l'ECU utilisée, les stratégies de Launch Control et de Traction Control sont interdites.

A tout moment, le Directeur Technique FIM (ou son collègue désigné) doit avoir un accès (fourni par le coureur/équipe) et un moyen de se connecter à l'ECU, à des fins de contrôle.

Le faisceau électrique, les bougies d'allumage, les fils et les prises peuvent être remplacés.

- l) *Transmission primaire/boîte de vitesses :*

Aucune modification n'est autorisée, à l'exception des éléments de changement de vitesse permettant d'inverser la sélection des rapports.

Les pignons, le pas et la taille de la chaîne peuvent être modifiés. L'utilisation d'un coupe-circuit et d'un indicateur de changement de vitesse est autorisée.



m) *Le système d'embrayage doit rester tel qu'il a été produit à l'origine par le fabricant du moteur. Les ressorts d'embrayage, les disques de friction et d'entraînement peuvent être modifiés ou remplacés.*

Les dispositifs mécaniques de limitation du couple arrière sont autorisés. Aucune assistance électronique ou électrique n'est autorisée.

- n) *Le générateur doit alimenter la batterie lorsque le moteur tourne.*
- o) *Le démarreur électrique doit être en place et fonctionner. Le moteur doit démarrer sur la grille avec le démarreur électrique embarqué pour le tour de chauffe avant le départ de la course.*
- p) *Le système de lubrification à l'huile est libre. Le carter d'huile et la pompe à huile peuvent être modifiés ou remplacés. L'installation de déflecteurs est autorisée.*

Toute modification des pièces homologuées, résultant de modifications du système de lubrification de l'huile, doit être approuvée au préalable par le Directeur Technique de la FIM.

- q) *La pompe à eau d'origine peut être remplacée. »*

62. Face à la divergence de vues entre les Parties et à l'apparente complexité rédactionnelle de l'article 2.3.4, les Appelants considèrent qu'en cas de difficulté d'interprétation, celle-ci doit se faire au détriment de la partie ayant rédigé les Règlements en cause – en l'occurrence la FIM – en application du principe *contra proferentem*.
63. La Cour estime cependant que le principe *contra proferentem* n'est pas applicable en l'espèce dans la mesure où il s'agit d'un principe de droit contractuel, ce que ne sont pas les dispositions en cause qui ont une nature réglementaire.
64. Selon les Appelants, en ce qui concerne les arbres à cames seules les dispositions du point h) de l'article 2.3.4 prévoient ce qui est interdit, à savoir « *pas d'arbres à cames en kit, la levée des soupapes et des lobes de cames doit rester telle qu'homologuée* ». Dans la mesure où, selon eux, les dispositions susvisées du point h) n'ont pas été violées, l'arbre à cames en question était conforme aux Règlements. Ils ajoutent que lorsque les rédacteurs des Règlements ont voulu véritablement interdire l'usinage ou le polissage d'une pièce (« *machining or polishing* »), cela est expressément prévu pour la pièce concernée dans le cadre de l'énumération aux points a) à q), comme s'agissant de la culasse au point e).
65. En revanche, selon la FIM, le point h) de l'article 2.3.4 ne doit pas être lu de façon autonome mais conjointement avec les dispositions qui figurent au début de l'article, avant l'énumération



des points a) à q). En particulier, la FIM considère que l'arbre à cames en question ne respectait pas les dispositions du quatrième paragraphe (« *Tous les composants doivent être conformes au moteur homologué, sous réserve de toute déclaration contraire spécifiée dans les règlements ci-dessous* »), ni celle du septième paragraphe qui constitue le chapeau introductif de l'énumération susvisée (« *L'usinage des composants n'est autorisé que s'il est expressément permis dans les règlements suivants* »). En toute hypothèse, la FIM ajoute que le troisième paragraphe prévoit clairement que « *[s]i une modification d'une pièce ou d'un système n'est pas spécifiquement autorisée dans l'un des articles suivants, alors elle est interdite* ».

66. Par ailleurs, conformément à sa jurisprudence (cf. notamment CAI-2025-02, 20 novembre 2025, *Federazione Motocicistica Italiana*), la Cour interprète les règlements de la FIM en tenant compte de la méthode d'interprétation des règlements des fédérations sportives suivie par le Tribunal fédéral suisse selon laquelle « *[t]oute interprétation débute par la lettre de la loi (interprétation littérale), mais celle-ci n'est pas déterminante : encore faut-il qu'elle restitue la véritable portée de la norme, qui découle également de sa relation avec d'autres dispositions légales et de son contexte (interprétation systématique), du but poursuivi, singulièrement de l'intérêt protégé (interprétation téléologique), ainsi que de la volonté du législateur telle qu'elle résulte notamment des travaux préparatoires (interprétation historique). Le juge s'écartera d'un texte légal clair dans la mesure où les autres méthodes d'interprétation précitées montrent que ce texte ne correspond pas en tous points au sens véritable de la disposition visée et conduit à des résultats que le législateur ne peut avoir voulu, qui heurtent le sentiment de la justice ou le principe de l'égalité de traitement. En bref, le Tribunal fédéral ne privilégie aucune méthode d'interprétation et n'institue pas de hiérarchie, s'inspirant d'un pluralisme pragmatique pour rechercher le sens véritable de la norme* » (cf. notamment TF, 14 février 2022, 4A_406/2021, *Sun Yang c. Agence Mondiale Antidopage & Fédération Internationale de Natation*).
67. En application de cette méthode, la Cour considère que, quelles que soient les maladresses rédactionnelles de l'article 2.3.4 des Règlements, il convient d'interpréter cet article comme formant un tout indissociable.
68. Dans cet esprit, la Cour estime en premier lieu que si le quatrième paragraphe prévoit que « *[t]ous les composants doivent être conformes au moteur homologué, sous réserve de toute déclaration contraire spécifiée dans les règlements ci-dessous* », les explications fournies à l'audience par M. Hébrard selon lequel la rugosité ne fait pas partie des données de



l'homologation introduisent un doute légitime sur l'applicabilité de ce paragraphe au cas présent. La Cour ne s'estime donc pas confortablement satisfaite qu'il soit pertinent de fonder ici une sanction sur une absence de conformité au moteur homologué.

69. Ceci étant, en second lieu, si le paragraphe figurant au septième paragraphe, et qui est le chapeau de l'énumération qui suit des points a) à q), annonce sans ambiguïté la liste des usinages permis, par exception au principe de leur interdiction, force est de constater que ladite énumération contient à la fois des autorisations [par exemple au point h) : le calage des cames sur les arbres à cames] mais aussi des interdictions de modifications que l'on peut considérer comme redondantes et donc inutiles [par exemple au point e) : l'interdiction d'usinage et de polissage de la culasse]. Dans cet esprit, la Cour considère que les dispositions énumérées aux points a) à q) n'ont de portée et de pertinence juridique que dans la mesure où elles constituent des exceptions au principe de l'interdiction d'usiner les pièces qui figure en facteur commun dans le paragraphe chapeau et qui demeure le principe général. Ainsi, l'interdiction explicite d'une méthode de modification n'emporte pas renversement du principe général et ne saurait être interprétée comme autorisant toute autre méthode de modification que celles expressément proscrites.
70. Or, la Cour constate que le point h) de l'article 2.3.4 ne prévoit pas d'exception à l'interdiction d'usinage s'agissant des arbres à cames, ceci étant conforté par la lecture du troisième paragraphe qui dispose que « *[s]i une modification d'une pièce ou d'un système n'est pas spécifiquement autorisée dans l'un des articles suivants, alors elle est interdite* », et ce indépendamment de la question de « l'usinage », et donc, encore une fois, de la méthode de modification.
71. Au surplus, ceci est en cohérence avec le cinquième paragraphe qui prévoit que « *[t]ous les éléments non mentionnés dans les articles suivants doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur pour le moteur homologué* ».
72. En résumé, la Cour considère que si une pièce a été usinée et que cela n'est pas expressément permis au sein de l'énumération des points a) à q), alors un tel usinage est interdit, ce qui est bien le cas s'agissant des arbres à cames.



c. Sur la non-conformité de l'arbre à cames des Appelants

73. Il résulte de l'analyse effectuée par l'Université de Padoue, à laquelle la Cour renvoie pour plus de détails, et des explications techniques apportées à l'audience par le Professeur Massaro que la surface de l'arbre à cames d'admission du sidecar des Appelants présentait des différences de rugosité significatives par rapport à l'arbre à cames de référence homologué, y compris sur des zones n'étant pas en contact mécanique avec d'autres pièces, comme les bas de came et le cylindre. Ceci n'est pas contesté par les Appelants.
74. A la question de savoir si une telle différence pouvait résulter soit de l'usure naturelle d'un moteur ayant plusieurs milliers de kilomètres de roulage, soit d'un simple nettoyage des pièces au pinceau comme suggéré par les Appelants, la Cour est confortablement satisfaite par les explications données à l'audience tant par le Professeur Massaro que par M. Hébrard. Selon ces derniers, cela n'est pas physiquement envisageable en raison tant de la dureté des matériaux utilisés (acier ou fonte) que par le fait que la différence de rugosité a été constatée aussi bien sur des parties de l'arbre à cames soumises à usure mécanique (flanc et nez de came) que sur celles qui ne le sont pas (bas de cames et cylindre).
75. Dans la mesure où une perte de matière et une altération de la rugosité de l'arbre à cames dans son entièreté est improbable par usure naturelle ou simple nettoyage, la Cour est confortablement satisfaite de l'explication présentée par la FIM, à savoir que cela ne peut résulter que d'une intervention de type « usinage », telle que par exemple l'utilisation du procédé de tribofinition présenté et expliqué à la Cour lors de l'audience.
76. Au surplus, la Cour constate que l'article 1.6.2 du Règlement FIM des homologations prévoit expressément que « *[e]n cas de litige concernant la conformité de la ou des pièces inspectées, outre l'analyse des documents d'homologation, la comparaison avec la ou les pièces d'échantillon d'homologation consignées lors de l'inspection d'homologation sera définitive* ».
77. En conséquence de ce qui précède, la Cour considère que l'arbre à cames des Appelants, objet du présent litige, n'était pas conforme aux Règlements, ce qui justifie une sanction.



d. Sur la sanction

78. Les Appelants considèrent que la sanction de disqualification prononcée à leur égard par le Jury international est en toute hypothèse disproportionnée, en l'absence notamment de tout avantage compétitif procuré par une rugosité moindre de l'arbre à cames en question.
79. Sur ce point, la Cour constate que lorsqu'une faute est commise, en l'espèce une non-conformité avec la réglementation technique, le troisième paragraphe de l'article 2 des Règlements dispose qu'« *[a]près une course : si un side-car est jugé non conforme au règlement technique après une course, son pilote se verra infliger une pénalité, telle qu'une pénalité de temps ou une disqualification* » . Il en résulte que la disqualification n'est pas une sanction automatique en cas de non-conformité technique d'une pièce et que l'instance disciplinaire a à sa disposition l'intégralité des sanctions prévues par les Règlements de la FIM, dont la pénalité de temps et la disqualification ne sont ici que des exemples illustratifs.
80. Par ailleurs, l'article 2.4 du Code (« *Principes applicables aux sanctions* ») prévoit que « *[I]l a nature, la gravité de l'infraction, le degré de la faute et le comportement de l'auteur, ainsi que d'autres circonstances pertinentes, doivent être prises en considération afin d'infliger une sanction proportionnelle* » .
81. A cet égard, la Cour considère que les organes disciplinaires de première instance – ici le Jury international – sont les mieux placés pour apprécier quelle est la sanction adaptée à telle ou telle infraction constatée. En conséquence, elle se doit d'exercer une certaine retenue lorsqu'elle est saisie, par la voie de l'appel, de la proportionnalité d'une sanction prononcée. En d'autres termes, une sanction prononcée pour des faits matériellement établis et pertinemment qualifiés juridiquement d'infraction aux règlements applicables ne sera annulée ou modifiée par la Cour que si celle-ci révèle une erreur manifeste d'appréciation s'agissant de son quantum.
82. En l'espèce, la question de l'avantage compétitif procuré ou non par la modification prohibée de l'arbre à cames est sans incidence, les arguments avancés par les Parties à cet égard ne permettant pas, au demeurant, de conclure de manière définitive. En toute hypothèse, en matière de conformité aux règlements techniques la responsabilité -sauf cas de force majeure et involontaire- est quasi-objective et ne dépend ni de l'intention ni des conséquences de la faute commise.



83. De même, les conséquences de la disqualification au cas d'espèce, à savoir la perte du titre mondial 2025, sont indifférentes s'agissant du *quantum* de la sanction prononcée, celui-ci devant être uniquement apprécié en fonction de la gravité du manquement constaté et non des conséquences de la sanction sur la situation personnelle de la personne qui en fait l'objet.
84. Par ailleurs, la jurisprudence citée par la FIM s'agissant d'autres fédérations internationales, pour intéressante qu'elle soit à titre illustratif, ne saurait lier la Cour qui relève d'un ordre juridique distinct, de même que les références à la jurisprudence du Tribunal Arbitral du Sport qui n'est plus une voie d'appel des décisions de la FIM – sauf en matière de dopage – depuis le 1^{er} janvier 2025.
85. Au demeurant, la disqualification en cas de non-conformité constatée après une course revêt une certaine logique dans la mesure où, *a contrario*, une non-conformité constatée lors de vérifications technique avant la course entraînerait l'interdiction pour le concurrent concerné d'y participer, à moins de remédier à temps à la non-conformité.
86. Au vu de ce qui précède, et compte tenu de l'enjeu que revêt la conformité technique des sidecars engagés au vu des objectifs légitimes d'équité entre les concurrents, de sécurité et de contrôle des coûts, la sanction de disqualification apparaît la plus appropriée lorsqu'une non-conformité est constatée après course, les autres sanctions à disposition ne devant être mobilisées que s'il est démontré des circonstances exceptionnelles, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.
87. En définitive, la Cour considère que le Jury International n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en prononçant la disqualification de l'Équipage, au vu de la non-conformité matériellement établie de l'arbre à cames en cause.
88. La sanction sera donc pleinement confirmée.

C. Frais de procédure

89. Conformément à l'article 5.2.6.1 du Code, les frais de procédure seront mis à la charge de la partie perdante, à moins que la Cour n'en décide autrement. En l'espèce, les Appelants étant la partie perdante, les frais de procédure seront à leur charge, aucune raison ne s'y opposant.



90. Par ailleurs, l'article 5.2.6.1 du Code précise que « *[I]es frais de la procédure comprennent l'ensemble des frais, émoluments et débours afférents à la procédure devant la CAI depuis sa saisine jusqu'au prononcé de la décision. En revanche, ils ne comprennent pas les frais et honoraires de défense et les frais relatifs aux témoins ou experts, lesquels restent à la charge des parties à moins que la CAI n'en décide autrement* ».
91. En l'espèce, la FIM considère que l'attitude des Appelants justifierait que l'ensemble des frais de procédure (y compris notamment ses frais et honoraires de défense, les frais de témoins et experts, ainsi que les frais d'interprétation) soit mis à leur charge.
92. La Cour est cependant d'avis qu'en déposant appel, les Appelants n'ont fait qu'exercer un droit qui leur est ouvert par les Règlements. Par ailleurs, les arguments développés dans leurs écritures et à l'audience, ainsi que leur attitude et celle de leur Conseil à l'occasion de la procédure et de l'audience, n'excèdent pas les limites de ce qui peut être admissible dans le cadre d'une action devant la CAI. Les demandes de la FIM sur ce point sont donc rejetées.
93. Enfin, s'agissant des frais engendrés par l'interprétation simultanée de l'italien vers le français et de l'anglais vers le français (et vice versa) à l'occasion de l'audience, celle-ci ayant été mise en place à la demande de la seule FIM et l'article 5.2.4.5 du Code disposant que « *[I]l'audience se déroulera dans la langue de procédure. Au cas où une des parties, ou l'un de ses témoins ou experts, souhaite utiliser une autre langue, elle mettra les interprètes nécessaires à disposition, à ses propres frais* », la Cour ne voit aucune justification à ce que ceux-ci ne soient pas mis à la charge de la FIM.



Au vu de ce qui précède

La Cour d'Appel Internationale de la FIM décide que :

- I. L'appel interjeté pour le compte de MM. Harrison Payne et Kevin Rousseau à l'encontre de la décision du Jury du Championnat du Monde 2025 de Sidecar de la FIM datée du 14 novembre 2025 est recevable sur la forme.
- II. L'appel est rejeté sur le fond et la décision du Jury du Championnat du Monde 2025 de Sidecar de la FIM datée du 14 novembre 2025 est confirmée.
- III. Il est ordonné aux autorités sportives compétentes de tirer, le cas échéant, les conséquences de cette décision.
- IV. Les frais de la procédure ayant conduit à cette décision seront évalués par le Secrétariat de la CAI et seront mis à la charge des Appelants, à l'exception des frais spécifiques de traduction italien/anglais et français/anglais qui resteront à la charge de la FIM.
- V. Les frais engagés par chaque partie pour assurer sa représentation et sa défense, ainsi que les frais des témoins et experts cités par les parties resteront à leur charge respective.
- VI. La caution d'appel versée par MM. Harrison Payne et Kevin Rousseau sera intégralement conservée, et viendra en déduction des frais susmentionnés.

Décision notifiée avec les motifs le 4 février 2026²

Au nom de
La Cour d'Appel Internationale de la FIM

Santiago PUIG I VILADOMIU
Président de la Formation de jugement
de la Cour d'Appel Internationale de la FIM

² Décision notifiée sans les motifs le 28 janvier 2026.



Conformément à l'article 5, paragraphe 3, des Statuts de la FIM et à l'article 75 du Code civil suisse, il peut être fait appel de la présente décision devant le Tribunal compétent du Canton de Vaud dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente décision motivée de la Cour d'Appel Internationale de la FIM.

