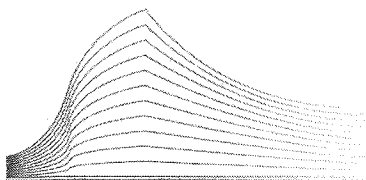


Copie
Délivrée à: me. BINET Chloé
art. 792 C.J.
Exempt du droit de greffe - art. 280,2° C.Enr.



Expédition

Numéro du répertoire 2026 / 3638
Date du prononcé 20 mai 2026
Numéro du rôle 2025/AR/1808

Délivrée à	Délivrée à	Délivrée à
le	le	le
€	€	€
CIV	CIV	CIV

Enregistrable

Non enregistrable

Cour d'appel de Bruxelles

Section Cour des marchés
19^e chambre A

Arrêt définitif

Présenté le
Non enregistrable

COVER 01-00004888963-0001-0050-02-01-1



L'UNION CYCLISTE INTERNATIONALE (UCI), association internationale non gouvernementale, dont le siège est établi à 1860 Aigle (SUISSE), allée Ferdi Kübler n°12, inscrite au registre de commerce du Canton de Vaud sous le numéro d'identification CHE-107.741.983, représentée par [REDACTED]

Partie requérante, ci-après « l'UCI »,

Représentée par Maître KEANE Benoît, avocat dont le cabinet est établi à 1050 IXELLES, avenue Louise 367 et par Maître MATTHYS Elisabeth, avocat dont le cabinet est établi à 1000 BRUXELLES, rue Loksum 25 ;

CONTRE

L'AUTORITE BELGE DE LA CONCURRENCE, enregistrée dans la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0535.765.741, représentée par son Président, dont le siège social est établi à 1210 SAINT-JOSSE-TEN-NOODE, City Atrium, rue du Progrès 50 ;

Partie adverse, ci-après « l'ABC » ;

Représentée par Maître Pierre de Bandt [REDACTED], Maître Chloé Binet [REDACTED], Maître Marion Nuytten [REDACTED] et Maître Mira-Mimosa Matagne [REDACTED], avocats à 1040 BRUXELLES, avenue de l'Yser 19, où il est fait élection de domicile pour les besoins de la présente cause ;

EN PRESENCE DE

SRAM LLC, société privée non cotée en bourse de droit américain, dont le siège social est établi à 1000 West Fulton Market, 4th Floor, Chicago, IL 60607, Etats-Unis ;

Partie intervenante n° 1, ci-après « SRAM » ou « la Plaignante » ;

Représentée par Maître Yves Botteman [REDACTED] et Maître Julien Haverals [REDACTED], avocats à 1000 BRUXELLES, square de Meeûs 5/6 ;

L'ASSOCIATION CYCLISTES PROFESSIONNELS ASSOCIES, association internationale non gouvernementale à but non lucratif, dont le siège est établi à 1860 Aigle (Suisse), allée Ferdi Kübler



n°12, inscrite au registre de commerce du Canton de Vaud sous le numéro d'identification CHE-101.126.414 ;

*Partie intervenante n° 2, ci-après « **la CPA** » ;*

L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ORGANISATEURS DE COURSES CYCLISTES, association sans but lucratif, dont le siège est établi à 1470 Estavayer-le-Lac (Suisse), Champ de la Vigne n°3,

*Partie intervenante n° 3, ci-après « **L'AIOCC** » ;*

Les parties intervenantes 2 et 3 sont représentées par Maître Dirk Van Liedekerke, [REDACTED], Maître Annabelle Lepière [REDACTED] et Maître Sébastien Willems [REDACTED], avocats à 1170 BRUXELLES, chaussée de La Hulpe, 178 ;

ARGYLE SPORTS INC., dont le siège social est établi Two Education Circle, Cambridge, MA 02141, États-Unis, enregistrée aux Etats-Unis sous le numéro 82-2930808 et en France sous le numéro SIREN 939 736 229 ;

Partie intervenante n° 4 ;

Q36,5 PRO CYCLING TEAM AG, dont le siège social est établi Bahnhofstrasse 16, 8001 Zurich, Suisse, enregistrée en Suisse sous le numéro CHE-300.531.813 (ci-après, Q36.5),

Partie intervenante n° 5 ;

RED BULL PRO CYCLING GmbH & Co. KG, dont le siège social est établi Innstraße 1, 6342 Niederndorf, Autriche, enregistrée en Autriche sous le numéro 444428x et en Belgique sous le numéro 1022.704.454 ;

Partie intervenante n° 6 ;

YELLOW B. CYCLING B.V., dont le siège social est établi Het Zuiderkruis 23, 5215 MV Den Bosch, Pays-Bas, enregistrée aux Pays-Bas sous le numéro 30117187 et en Belgique sous le numéro 0851.515.884 ;

Partie intervenante n° 7 ;

LAUKE PRO RADSPORT GmbH, dont le siège social est établi Philipp-ReisStrasse 9, 04179 Leipzig, Allemagne, enregistrée en Allemagne sous le numéro HRB 31689 ;



Partie intervenante n° 8 ;

DECATHLON CYCLING TEAM SAS, dont le siège social est établi 604 rue Denis Papin 73290 La Motte-Servolex, enregistrée sous le numéro Siret 440 649 069 000 26 ;

Partie intervenante 9 ;

Les parties intervenantes 4 à 9 sont représentées par Maître Roeland Smits [REDACTED], Maître Henry-David Hachez [REDACTED] et Maître Alexandre Saussez [REDACTED], avocats à 1932 Zaventem (Belgique), Cluster Center, Leuvensesteenweg 369, bte 1 ;

Ci-après dénommées ensemble, « **les Equipes** » ;

Vu les pièces de la procédure, et notamment :

- la décision n° ABC-2025-RPR-35 du Collège de la concurrence de l'ABC du 9 octobre 2025 dans l'affaire CONC.RPR.25-0033 (ci-après la « *Décision Attaquée* » ou la « *Décision* ») ;
- le recours en annulation contre ladite Décision déposé par l'UCI, le 7 novembre 2025 ;
- la requête en intervention volontaire remise par SRAM au greffe de la cour, le 17 novembre 2025 ;
- l'ordonnance du 19 novembre 2025 fixant des délais pour conclure sur pied de l'article 747, § 1^{er} du Code judiciaire ;
- la requête en intervention volontaire remise par la CPA et l'AIOCC au greffe de la cour, le 28 janvier 2026 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse remises par l'UCI au greffe de la cour, le 6 février 2026 ;
- les conclusions remises par la CPA et l'AIOCC au greffe de la cour, le 6 février 2026 ;
- les deux requêtes en intervention volontaire remises par les Equipes au greffe de la cour, le 9 février 2026 ;
- les conclusions sur les interventions volontaires des Equipes remises par l'UCI au greffe de la cour, le 19 février 2026 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse remises au greffe de la cour par l'ABC, le 13 mars 2026 ;

PAGE 01-00004888963-0004-0050-02-01-4



- les conclusions additionnelles et de synthèse remises au greffe de la cour par SRAM, le 13 mars 2026 ;
- la lettre de désistement de DECATHLON CYCLING TEAM SAS, du 27 mars 2026 ;

Entendu les conseils des parties (débat limité aux mesures provisoires) à l'audience publique du **15 avril 2026**.

I. Faits et antécédents procéduraux

(i) Présentation des parties

1. L'UCI est la fédération internationale de cyclisme ; ses membres sont les fédérations nationales, parmi lesquelles la fédération belge. Elle agit comme régulateur du sport, étant chargée de régir, développer et promouvoir le cyclisme sous toutes ses formes à travers le monde, ce qui inclut la promotion de la sécurité et des droits des coureurs.

Pour être admis à participer aux courses et événements sportifs, les coureurs et les équipes doivent se soumettre aux règlements et à l'autorité disciplinaire de l'UCI, ainsi qu'être titulaires d'une licence délivrée par les fédérations nationales ou régionales, elles-mêmes soumises au Règlement de l'UCI.

A l'exception des championnats du monde de cyclisme, dont elle est le titulaire et le propriétaire exclusif, l'UCI n'organise pas elle-même les courses ou les événements sportifs, lesquels sont organisés par des partenaires privés (ci-après « *les organisateurs de courses* »). Elle établit toutefois le calendrier international des compétitions et les organisateurs de courses doivent également être titulaire d'une licence et se conformer au Règlement de l'UCI.

L'UCI est régie par deux organes, le Congrès, assemblée générale délibérante composée des fédérations nationales membres, et le Comité Directeur qui adopte les règlements de l'UCI et agit sous l'autorité du Congrès. Ces deux organes sont entourés de Commissions spécialisées, qui ont pour tâche de formuler des propositions au Comité Directeur en matière de discipline ou dans le domaine spécifique dont elles ont la charge. L'une de ces Commissions est le Conseil du Cyclisme Professionnel (ci-après, « *le CCP* ») qui gère et supervise la structure et l'organisation technique du cyclisme professionnel sur route et qui est composé de représentants des coureurs, des associations de coureurs professionnels (via la CPA), des équipes, des organisateurs de courses (via l'AIOICC), des membres du Comité Directeur et de différentes fédérations nationales.



2. SRAM est une société internationale dont le siège social est basé aux Etats-Unis, spécialisée dans la conception, la fabrication et la commercialisation de composants pour vélos. Elle produit notamment une gamme de transmissions électroniques RED AXS qui permet la communication sans fil entre les manettes et le dérailleur, caractérisée par l'utilisation d'une cassette de 12 vitesses dont le plus petit pignon est un disque de 10 dents et qui est déclinée en plusieurs combinaisons de plateaux avant (48, 50, 25, 54 dents et plus).

Cette gamme de transmission est disponible dans le commerce, via un réseau de distributeurs et de détaillants agréés, et est vendue tant aux coureurs professionnels qu'aux consommateurs. SRAM équipe également certaines équipes professionnelles depuis 2019. Pour la saison 2025, elle a fourni des transmissions RED AXS à quatre équipes masculines et cinq équipes féminines du *WorldTour* (première division) et en 2026, elle a équipé huit équipes masculines et sept équipes féminines. Son principal concurrent est SHIMANO, fabricant de composants de cyclisme de haute performance et partenaire commercial de l'UCI, qui fournissait ses systèmes de transmission à 13 équipes masculines et 10 équipes féminines du *WorldTour* en 2025 et à dix équipes masculines et sept féminines en 2026. Ses autres concurrents principaux sont CAMPAGNOLO et FSA.

SHIMANO, CAMPAGNOLO et FSA fournissent aux cyclistes professionnels sur route qu'ils équipent des systèmes de transmission dont le plus petit pignon dispose de 11 dents (contre 10 dents pour SRAM). Seule CAMPAGNOLO produit également une gamme de systèmes de transmission dont le plus petit pignon dispose de 10 dents, mais elle ne fournit pas cette gamme aux équipes professionnelles dont elle assure l'équipement, à l'exception du Giro d'Italie durant lequel elle a fourni, à titre expérimental, des cassettes munies d'un pignon à 10 dents à l'équipe COFIDIS.

3. Les intervenantes volontaires sont l'association professionnelle des coureurs cyclistes (« *la CPA* ») et l'association représentant les organisateurs de courses (« *l'AIOCC* ») ainsi que des équipes de coureurs professionnels qui participent aux courses et qui sont équipées de systèmes de transmission SRAM (intervenants 4 à 9).

(ii) Adoption du Protocole de test

4. En 2023, l'UCI crée le *SafeRoad Cycling*, en abrégé « *SafeR* », conjointement avec l'Association Internationale des Equipes Cyclistes Professionnelles (ci-après, « *l'AIGCP* »), l'AIOCC et la CPA. *SafeR* ne comprend pas de représentant des fabricants de vélos ou d'équipementiers. Cet organisme international a pour but d'améliorer la sécurité dans le cyclisme sur route masculin et féminin et élabore, à cette fin, des recommandations adressées au Comité Directeur de l'UCI visant à réduire les risques pour les coureurs et améliorer la sécurité des courses. Il est dépourvu de pouvoir réglementaire.



Au début de l'année 2024, les membres de SafeR dressent leurs listes de priorités (les « livrables ») dans le cadre de la réflexion à mener en vue de suggérer des recommandations en matière de sécurité, parmi lesquelles :

- l'AIOCC propose, à titre de 10^{ème} mesure, une diminution de la vitesse à mettre en œuvre par une évaluation des freins (qualifiés de « trop brutaux ») et des systèmes de transmission ;
- l'UNIO (l'association des équipes féminines) mentionne, comme 5^{ème} livrable, de procéder à une étude pour comprendre et potentiellement réduire les vitesses du peloton via la modification de l'équipement ;
- le CPA n'évoque pas, dans ses pistes de réflexion, d'objectif relatif à la limitation de la vitesse et/ou des systèmes de transmission ;
- l'UCI cite, comme dernière proposition, la réalisation d'une étude pour identifier les facteurs contribuant aux accidents liés à l'équipement (par exemple : la transmission, la largeur des pneus, le gonflage des pneus, la largeur du guidon, la solidité des roues, la position sur le vélos, les systèmes de freinage, etc.) ainsi qu'une étude pour identifier les améliorations permettant d'atténuer les conséquences des accidents (par exemple : la protection des freins à disque, la conception du casque, la protection du cou, le matériau des vêtements de protection), précisant que tout changement majeur d'équipement doit tenir compte des délais des fabricants.

Parallèlement, à la même époque, l'UCI collecte, en partenariat avec l'Université de Gand, des données relatives aux incidents de course dans le but d'établir une base de données mentionnant les causes et les circonstances de ces incidents et de permettre à SafeR d'identifier les sujets sur lesquels des recommandations doivent être formulées en vue d'améliorer la sécurité. Cette étude ne met pas en lumière de corrélation entre la vitesse des coureurs et les chutes et/ou accidents. Les principales causes d'accident sont les erreurs des coureurs et les conditions de route.

Le 16 janvier 2025, l'UCI annonce, par communiqué de presse, qu' « [à] la suite des recommandations formulées par SafeR en 2024, l'UCI, en collaboration avec les parties prenantes du cyclisme sur route féminin et masculin, a lancé une phase de test au cours du second semestre de la saison 2024 pour diverses mesures susceptibles d'améliorer la sécurité des coureurs : introduction d'un système de cartons jaunes, adaptations concernant l'utilisation des oreillettes et modifications des protocoles applicables à la zone de sprint. Cette phase a rencontré une satisfaction générale et a permis de progresser vers des modifications des règles et des protocoles destinées à renforcer la sécurité dans les courses cyclistes [...] Divers types de solutions liées à l'équipement sont également analysés pour améliorer la sécurité, notamment l'utilisation d'airbags pour les coureurs, les réglementations concernant la hauteur des jantes et la largeur des guidons, ainsi que l'étude de restrictions des développements pour réduire les vitesses maximales ».

Au début du mois de février 2025, SafeR réalise une enquête auprès de 1.282 coureurs cyclistes professionnels hommes et femmes du *WorldTour* (première division) et du *ProTour* (deuxième



division) sur la sécurité liée aux équipements. Le questionnaire, accessible via un hyperlien envoyé par courrier électronique, est anonyme et comporte notamment les questions suivantes :

« 1. Pensez-vous que des restrictions de développement devraient être imposées afin de réduire les vitesses maximales ? (une réponse possible)

Oui

Oui, avec le rapport de développement correct

Non

2. Pensez-vous qu'une limitation des développements à 54 x 11 (ou l'équivalent d'une distance parcourue par tour de pédale de 10,46 mètres) soit une combinaison appropriée ? (une réponse possible)

Oui

Oui, mais uniquement dans les courses comportant des sections à grande vitesse comme les descentes

Non

3. De quelle manière pensez-vous que des restrictions de développement amélioreraient la sécurité ? (choix multiple)

Rendre les descentes plus sûres

Réduire les vitesses maximales

Calmer le peloton à certains moments de la course

Aucune amélioration

4. Si vous avez des commentaires spécifiques sur les restrictions en matière de développements, veuillez les expliquer ci-dessous :

[entrer votre réponse] » (traduction libre de l'ABC).

Selon l'UCI, 287 coureurs cyclistes y répondent, ce qui représente 22,39% des sondés. 56% des répondants sont favorables à l'introduction d'une limitation des braquets (« restriction des développements ») tandis que 44% s'y opposent. A la deuxième question, 56% des répondants estiment que le ratio 54x11 est approprié (parmi lesquels 12% y sont favorables uniquement pour les courses comportant des sections à grandes vitesses). A la troisième question, 61% des répondants font un lien entre une limitation des braquets et une amélioration de la sécurité, majoritairement en lien avec une réduction de la vitesse (40%). Enfin, la majorité des commentaires exprimés à la quatrième question (10 commentaires sur 18) font état d'une opposition ou de réserves quant à l'intérêt de la limitation des braquets.

Le 4 février 2025, un séminaire est organisé au siège de l'UCI en présence de membres de l'industrie du cyclisme. L'activité de SafeR y est décrite et les objectifs « livrables » sont présentés, parmi lesquels la limitation des braquets, sans toutefois faire état de rapports de braquet spécifiques, de modalités techniques ou d'un calendrier de mise en œuvre de ceux-ci.



Le 7 mars 2025, SafeR diffuse un communiqué de presse dans lequel elle relate les discussions menées au cours de la réunion de son Conseil de Supervision du 4 mars précédent et indique :
« [...] les résultats d'une enquête sur diverses questions sur l'équipement, et leur lien avec la sécurité menée auprès des coureurs et des coureuses, à laquelle 287 d'entre eux ont participé, ont été présentés lors de la réunion. L'avis des athlètes est très important, ces derniers étant évidemment en première ligne pour évaluer la contribution ou non à la sécurité des équipements utilisés en compétition. On peut mentionner l'intérêt des coureurs pour l'étude de nouveaux équipements de protection tels que des vêtements résistant à l'abrasion et des systèmes d'airbags portables ainsi qu'une ouverture à voir plus de réglementation développée sur des sujets liés à l'équipement et leur sécurité. Sur cette base également, SafeR proposera au [CCP] de donner son aval à l'organisation d'un test des limitations des braquets plus tard cette saison. Les résultats de telles enquêtes constituent en outre un élément important en vue de prises de décisions pertinentes et consensuelles dans le domaine ».

Le 26 mars 2025, le CCP se réunit ; il examine les résultats de l'enquête et approuve le principe du test d'une limitation des systèmes de transmission à 54x11 ainsi que ses modalités. Les « détails techniques » de ce test sont présentés et il est relevé que les systèmes de transmission SRAM « peuvent être limités mécaniquement » (traduction libre de SRAM).

Le 28 mars 2025, [REDACTED] réagit au communiqué de presse du 7 mars en s'adressant au [REDACTED] en ces termes :

« [...] L'introduction d'une restriction standardisée des braquets dans ces conditions créera de nouveaux défis qui n'existent pas aujourd'hui. En particulier, les équipes utilisant SRAM seront fortement désavantagées. Les transmissions SRAM utilisent un pignon de 10 dents ; pour égaler les rapports des systèmes utilisant un pignon de 11 dents, le plateau doit être plus petit.

Nos études internes ont montré qu'à rapport identique, une combinaison plateau/pignon plus petite entraîne une performance moindre. Cette inefficacité intrinsèque pose plusieurs problèmes immédiats avec la restriction proposée, surtout si elle est mise en œuvre à court terme.

Si les coureurs doivent passer à des combinaisons de plateaux et de pignons actuellement inutilisées, les équipes devront faire face à :

- Des coûts supplémentaires en équipements, au-delà des accords de sponsoring existants
- Des retards dus à la fabrication et à l'expédition de nouveaux équipements

Pour garantir l'équité, il est important de reconnaître que SRAM devrait développer une cassette avec un pignon de 11 dents pour rester compétitif. Cela nécessiterait :

- Du temps pour la recherche, le développement et le prototypage
- D'éventuels défis juridiques ou de production pour le fabricant

Compte tenu de ce qui précède, nous, chez Team Lidl-Trek, nous opposons fermement au test de restriction des braquets dans sa forme actuelle. Mettre en œuvre de tels changements prématurément favoriserait injustement certains fabricants de composants et perturberait l'équilibre compétitif.



Nous demandons respectueusement à l'UCI :

- De communiquer clairement et tôt toute modification proposée*
- De prévoir un délai suffisant pour l'adaptation des équipes et des fabricants*
- De reporter tout test jusqu'à ce que toutes les parties puissent concourir dans des conditions équitables. Merci de votre attention à ce sujet » (traduction libre de SRAM).*

Le 31 mars 2025, ██████████ transmet le courriel précité à l'UCI en le priant de le communiquer à la Commission SafeR en vue d'être discuté. Le 2 avril 2025, l'UCI lui répond en lui transmettant la copie des diapositives présentées lors de la réunion du CCP du 26 mars 2025, qu'il lui demande de garder confidentielles, et en l'informant que la décision a été prise de procéder à un test de limitation des braquets qui se déroulera lors du Tour de Guangxi.

Le 8 avril 2025, une réunion entre SRAM et l'UCI est organisée pour discuter de la relation globale entre l'équipementier et l'UCI. La problématique de la sécurité y est abordée et l'UCI fait part à SRAM de la possibilité de limiter les systèmes de transmission à 54x11 et dès lors de bloquer le pignon à 10 dents utilisé par SRAM. Les collaborateurs de SRAM évoquent les éléments suivants dans leur compte-rendu interne de la réunion (rédigé en son temps, le 11 avril 2025) : *« gros problème actuel est la sécurité. Autoriserait probablement le blocage de 10 dents... à l'étude au 54-11. Discussion sur les transmissions non pour le contre-la-montre – uniquement pour le départ groupé. Cherche à dialoguer avec SRAM et SHIMANO sur les transmissions [...] WFSGCI a demandé à rejoindre SafeR. Ils seront consultés mais ne feront pas partie du groupe. Inclura SRAM et SHIMANO dans les discussions sur les transmissions »* et *« Tellement de pensées à l'ancienne ! [Ils] semblaient prompts à rejeter des solutions de sécurité significatives (barrières et mobilier routier) qui nécessitaient le travail des organisateurs et des municipalités, tout en étant désireux de poursuivre des réglementations futiles et mineurs sur l'équipement. Ils semblaient également tout-à-fait disposés à fonder à la fois les tests et les décisions finales sur le sentiments des coureurs plutôt que sur des données réelles, par exemple en décidant d'organiser un évènement test sur la base du fait que « beaucoup de coureurs pensent que nous devrions limiter le rapport de vitesse » et en instaurant une restriction permanente en fonction du fait que « les coureurs pensent que cela a fait une différence ». Ils ont mentionné que SafeR collecte des données sur le lieu et la manière dont les accidents se produisent mais il ne semblait pas que cela guiderait réellement les décisions en matière de sécurité autant que le sentiment des coureurs. [Ils ont] reconnu qu'ils auraient probablement besoin d'évènements tests supplémentaires après celui d'octobre pour déterminer réellement si les restrictions de rapport de vitesse devraient être permanentes. Ils semblaient motivés par le fiasco des freins à disque il y a quelques années pour exclure l'industrie de ce qu'ils considèrent comme des groupes de parties prenantes. L'industrie a « trop influencé » le résultat selon eux. Ils pensent que les cyclistes se sentent sous pression de la part de l'industrie et ne sont pas francs »* (traduction libre).

Le 15 avril 2025, SRAM, faisant suite à cette réunion, écrit à l'UCI pour la remercier et confirmer qu'elle est disponible *« pour les aider à résoudre et à tester les défis [qu'elle pourrait] rencontrer, tels*



que les questions de transmission » en soulignant qu'avec une équipe de 1.000 ingénieurs, elle est bien équipée pour aider l'UCI (traduction libre).

Le 18 avril 2025, [REDACTED], répondant à une question sur les intentions de la fédération par rapport à la limitation des braquets pour réduire la vitesse, déclare lors d'une interview que :
« [...] Je suis personnellement très réservé sur cette limitation des braquets, considérant d'ailleurs que ça peut modifier aussi les caractéristiques des coureurs, entre ceux qui sont capables de mouliner plus et ceux et ceux qui arrivent à emmener des gros braquets. Un test est prévu en fin d'année, sur une compétition. Après, ce qui est compliqué, c'est de faire des tests et de tirer des conclusions sur une épreuve, même si elle est par étapes et pas très longue. Parce que, par définition, la statistique, ça se fait sur du volume, et pas sur une seule compétition ».

Le 28 avril 2025, la Commission SafeR se réunit pour discuter de différents points concernant la sécurité des coureurs, et notamment du test de limitation des systèmes de transmission approuvé le 26 mars. Sur une diapositive de présentation, les spécifications techniques du test sont renseignées, à savoir un développement maximal de 10,46 mètres reposant sur un braquet maximal de 54x11 et des pneus d'une largeur de 28 millimètres. Il y est également indiqué que le test est prévu lors du Tour de Guangxi du 14 au 19 octobre 2025 afin de finaliser le Protocole, qu'il sera suivi d'une enquête auprès des participants et qu'il sera envisagé des tests supplémentaires en 2026 axés sur les descentes. Enfin, la diapositive mentionne que les systèmes de transmissions SRAM (54x10) pourront être « limités » (« can be limited ») lors de ce test.

5. Le 12 juin 2025, l'UCI annonce dans un communiqué de presse l'adoption du Protocole de test en ces termes :

« Nouveau Protocole de test du "braquet maximum" »

L'utilisation de braquets avec un développement important a été identifiée au cours des discussions au sein de la Commission SafeR comme un facteur de risque potentiel contribuant à des vitesses élevées et à des accidents d'une gravité accrue. Afin de poursuivre l'étude visant à déterminer si une réduction du braquet maximal utilisé par les coureurs contribuerait à la réduction de la vitesse maximale, et si la réduction de la vitesse maximale améliorerait la sécurité des coureurs, un nouveau protocole a été introduit. Il sera mis en œuvre à titre expérimental à partir du 1er août 2025 dans des épreuves sélectionnées en fonction de critères tels que le profil du parcours, le niveau des équipes et la participation.

Des données et retours seront recueillis tout au long de la phase de test, et une évaluation complète sera effectuée par la Commission SafeR à la fin de la saison. Cette phase de test constitue une étape clé dans l'évaluation de mesures potentielles visant à contrôler la vitesse sur des sections spécifiques et améliorer la sécurité des cyclistes.

En vigueur à partir du 01.08.2025 ».



Le 19 juin 2025, SRAM écrit à l'UCI pour lui faire part de ses inquiétudes quant à la mise en œuvre du Protocole. Le même jour, l'UCI lui répond qu'un test est prévu lors du Tour de Gangxi du 14 au 19 octobre 2025.

Le 20 juin 2025, l'UCI publie un nouveau communiqué de presse fournissant des informations supplémentaires sur le Protocole de test :

« Un test de limitation du braquet maximal – approuvé par toutes les familles – sera effectué lors d'une course par étapes dans la deuxième partie de la saison 2025. Le braquet maximal autorisé dans ce cadre sera de 54 x 11, soit 10 m 46 parcourus par tour de manivelle. La limitation des braquets maximaux vise à limiter la vitesse atteinte en compétition. Il est en effet avéré que les très hautes vitesses atteintes aujourd'hui par les coureurs constitue un facteur de risque pour leur sécurité. Les épreuves lors desquelles les tests seront effectués seront communiquées ultérieurement. »

Le 25 juin 2025, l'AIGCP écrit à l'UCI pour lui faire part des inquiétudes de certains de ses membres, qui utilisent les gammes de transmission SRAM, quant à la possibilité de se voir appliquer des sanctions en cas de défaillance du système de blocage mécanique de transmission, à la suite à l'adoption du Protocole.

Le 27 juin 2025, la Fédération Internationale de l'Industrie des Marchandises Sportives (« *World Federation of Sporting Goods Industrie* », en abrégé « *WFSGI* »), réagissant aux communiqués de presse de l'UCI des 12 et 20 juin 2025, écrit à cette dernière pour lui faire part de ses préoccupations quant à la méthodologie du test, aux risques pour les équipementiers et les coureurs et l'incertitude créée pour les coureurs et pour lui demander d'être intégrée dans les discussions menées au sein de l'UCI et de SafeR ainsi qu'à la prise de décision.

Le 1^{er} juillet 2025, l'UCI publie sur son site internet un Mémoire intitulé « *Mise en œuvre du Protocole de Test du 'Braquet Maximum'* » (ci-après, « *le Mémoire* ») précisant la portée de ce Protocole.

Le 3 juillet 2025, l'UCI publie encore la communication suivante en ce qui concerne le Protocole de test :

« Sur recommandation de SafeR, l'UCI procédera à un test à la fin de la saison afin de limiter les braquets maximums. Cette mesure vise à limiter les vitesses extrêmes des coureurs, qui constituent un facteur de risque pour leur sécurité. Des tests sur toutes les étapes du Tour of Guangxi, en Chine (14-19 octobre), limiteront le braquet maximal à l'équivalent de 54 x 11 (10,46 mètres par tour de manivelle). Ce test de fin de saison sera suivi d'une enquête auprès des 38 coureurs et permettra d'étudier cette mesure en détail avant de procéder à de nouveaux tests en 2026 ».

(iii) Contenu du Protocole

PAGE 01-00004888963-0012-0050-02-01-4



6. Le Protocole de test est décrit de la manière suivante dans le Mémoire :

« **Introduction et description du contexte de la mise en place de ce Protocole de Test**

La Commission SafeR cherche à tester diverses initiatives liées à la sécurité dans le cyclisme professionnel sur route.

La mesure visant à restreindre le braquet (c'est-à-dire en déterminant un développement maximum) sera testée dans certaines courses professionnelles d'un jour ou par étapes sélectionnées. Ces tests seront uniquement mis en place lors des épreuves en départ groupé, et ne s'appliqueront pas aux épreuves contre-la-montre.

La décision de mener ces tests est le fruit de discussions au sein de l'entité SafeR, qui ont conclu que les braquets utilisés pouvaient contribuer à des vitesses excessives sur certaines portions de course, comme les descentes.

Après la mise en œuvre des tests, les données pertinentes seront surveillées et les retours de toutes les parties prenantes seront collectés afin d'étudier les effets des restrictions sur les braquets et d'envisager d'autres mesures susceptibles d'améliorer la sécurité.

Une évaluation globale sera réalisée par SafeR à la fin de la saison, avant d'être présentée au Conseil du Cyclisme Professionnel puis au Comité Directeur de l'UCI, en vue d'une décision sur des mesures à prendre pour les saisons suivantes. Cela pourrait inclure la définition de braquets maximum, la poursuite des tests ou l'analyse d'autres méthodes pour potentiellement réduire les vitesses sur certaines sections des courses.

Conformément à ce qui précède, le Comité Directeur de l'UCI a approuvé ce Protocole de Test selon les modalités suivantes.

Explication des modifications au règlement

Ce Protocole de Test s'applique, à titre expérimental dans des courses spécifiques, comme une modification de la règle de propulsion (article 1.3.010 du Règlement de l'UCI ; cf. Annexe 2), en limitant le développement.

Les tests seront appliqués pendant toute la durée des épreuves sélectionnées.

Protocole de mise en œuvre

Disposition 1 – Champ d'application

Ce Protocole de Test est mis en œuvre par l'UCI à partir du 1er août 2025. Il sera appliqué à certaines courses inscrites au Calendrier International UCI.

En l'absence de ce Protocole de Test, le règlement existant s'applique.

La Commission SafeR recommandera les épreuves concernées. L'UCI confirmera alors l'application du Protocole aux courses d'un jour ou par étapes, après consultation avec l'organisateur, en tenant compte :

- o Du profil des étapes et du format de l'épreuve (cf. Annexe 1) ;*
- o Du niveau des équipes ;*
- o Du nombre de coureurs dans la course et par équipe ».*



Il modifie le règlement UCI par les dispositions reproduites dans le Mémorandum, et notamment :

- la disposition 2 du Mémorandum qui modifie l'article 1.3.010 du Règlement UCI en prévoyant la « [!]imitation du rapport de braquet maximum à une distance parcourue par tour de pédale de 10,46 mètres, soit l'équivalent d'un plateau de 54 dents avec un pignon de 11 dents (54x11) ». Cette disposition précise également que la largeur des pneus (qui varie entre 25 et 30 millimètres) ne sera pas prise en compte lors des épreuves de test ;
- la disposition 3 du Mémorandum qui prévoit que le Collège des Commissaires sera chargé de vérifier, lors des épreuves de test désignées par l'UCI, le diamètre du plateau des coureurs, ainsi que leurs pignons arrière.

Par ailleurs, la violation du Protocole de test par les coureurs et leurs équipes entraîne, en raison de son intégration à l'article 1.3.010 du Règlement UCI, l'application des sanctions établies à l'article 2.12.007 dudit Règlement qui prévoit que la présentation au départ d'une épreuve ou d'une étape avec une bicyclette non conforme au Règlement est sanctionné par un départ refusé du coureur.

L'UCI demande en outre aux organisateurs qu'ils fournissent les données de vitesse et de localisation des coureurs des éditions passées et actuelles de l'épreuve dont ils assurent l'organisation (disposition 4 du Mémorandum).

(iv) Echanges ultérieurs entre l'UCI, SRAM et la WFSGI

7. Le 16 juillet 2025, le « [REDACTED] » de l'UCI écrit à SRAM :

« Un élément technique qui serait utile à titre de référence est l'exemple/la photo montrant comment le pignon à 10 dents sera bloqué à l'aide de la vis de butée sur le dérailleur arrière. Un commissaire technique sera présent sur place en Chine pour vérifier l'équipement et appliquer le protocole de test. Comme expliqué lors de notre appel, nous attendons avec impatience vos commentaires sur le test et souhaitons également discuter de vos suggestions concernant les mesures futures, par exemple celles qui permettraient de « contenir » l'évolution des équipements afin de répondre à l'augmentation de la vitesse. Je serais ravi d'organiser un appel de suivi dans les prochains jours afin d'en discuter. Cordialement, [REDACTED] » (traduction libre de l'UCI).

Le 21 juillet 2025, SRAM répond:

« Bonjour [REDACTED] J'espère que vous allez bien et merci pour votre message. Seriez-vous disponible entre mercredi et vendredi pour un appel téléphonique afin que je puisse vous expliquer plus en détail où nous en sommes actuellement ? Cordialement [REDACTED] » (traduction libre de l'UCI).

Le 30 juillet 2025, l'UCI écrit à SRAM :

« Cher [REDACTED],

Je vous contacte au sujet des préoccupations de SRAM concernant la mise en œuvre du protocole de test du rapport de transmission maximal (lien vers le protocole). Cette recommandation émane de SafeR, qui cherche à tester diverses initiatives liées à la sécurité dans le cyclisme routier professionnel. La mesure visant à limiter le rapport de transmission à un rapport maximal sera mise en œuvre dans le cadre d'un test lors du Tour du Guangxi (14-19 octobre). La décision de réaliser ce test repose sur les discussions au sein de SafeR, qui a fait part de son intention d'étudier les adaptations à apporter à l'équipement qui seraient les plus pertinentes pour réduire la vitesse dans les sections des courses où elle est la plus élevée, notamment les descentes.

L'objectif du protocole de test mis en place par l'UCI sur recommandation de SafeR sera d'identifier, si possible de manière quantitative, l'effet en termes de vitesse de la limitation des rapports de transmission. Par conséquent, les essais viseront essentiellement à collecter des données sur la vitesse des coureurs, ainsi que sur les influences potentielles sur la dynamique de la course. Pour le premier essai lors du Tour du Guangxi 2025, l'accent sera également mis sur la faisabilité opérationnelle et la supervision par les commissaires. Après le premier essai, les commentaires des parties prenantes et des fabricants seront recueillis au moyen d'une enquête post-course.

SafeR et l'UCI reconnaissent qu'il existe diverses adaptations pouvant être apportées à l'équipement qui permettraient de réduire la vitesse et qui ne sont pas liées aux rapports de transmission (par exemple, la position du coureur, les pneus et les roues). SafeR et l'UCI continueront d'étudier les différents éléments liés à l'équipement qui pourraient contribuer à améliorer la sécurité.

À l'heure actuelle, aucune décision n'a été prise quant à savoir si la réduction de la vitesse est la mesure appropriée et, si tel était le cas, quel élément de l'équipement devrait être réglementé. Quoiqu'il en soit, si la décision est prise de réglementer les rapports de transmission, cela ne se fera pas avant la saison 2027. Le fait que des tests soient effectués sur les rapports de transmission ne signifie pas que SafeR ou l'UCI considèrent que l'équipement existant est dangereux ou qu'il contribue davantage à la vitesse que d'autres éléments de l'équipement.

À ce stade, l'UCI a uniquement mis en place un ensemble de règles spécifiques afin de permettre la réalisation des tests. Aucune décision n'a été prise à ce stade quant à la réglementation des rapports de transmission. Cette question sera examinée plus en détail dans les mois à venir, sur la base des tests qui seront effectués sur les équipements.

Sur le plan opérationnel, je tiens à exprimer la gratitude de l'UCI pour le dialogue ouvert et l'implication de votre personnel afin de faciliter les tests en Chine. Nous tiendrons certainement compte de vos commentaires sur les tests » (traduction libre de l'UCI).

Le 1^{er} août 2025, le Protocole de test entre en vigueur.

Le 11 août 2025, SRAM répond à l'UCI en exprimant son inquiétude quant à la manière dont le Protocole de test est perçu au sein de la communauté cycliste. Elle écrit :

« [...] le protocole de développement maximal soulève de sérieuses inquiétudes pour SRAM, car il est perçu sur le marché très différemment de ce que votre lettre propose. Nous demandons simplement à l'UCI de clarifier auprès des équipes que notre transmission ne présente aucun risque pour la sécurité des coureurs, professionnels et amateurs, et que les équipes et les coureurs n'ont pas à s'inquiéter de



passer à une transmission Shimano. Nous pensons que cela peut être étayé par l'analyse des données de course que SRAM estime avoir mises à la disposition des équipes et rendrait l' « expérience » du Guangxi inutile. Plus important encore, cela dissipe immédiatement l'idée que la transmission de SRAM est moins sûre que la transmission Shimano. Sans cette simple action, l'impact financier potentiel est considérable, avec des pertes de revenus projetées susceptibles d'atteindre des centaines de millions de dollars par an pour nous. Nous constatons déjà des conséquences commerciales tangibles et l'incertitude ne cesse de croître.

[...] l'adoption d'un seul rapport de développement 10m46 (54x11) a, en pratique, ciblé injustement et exclusivement nos transmissions ainsi que les coureurs et les équipes qui les utilisent. Si nous sommes en mesure de modifier manuellement nos dérailleurs arrière et de bloquer le plus petit pignon, le test limite effectivement les coureurs SRAM à 11 vitesses sur la cassette, un développement plus court que celui offert par le 54x11 aux coureurs Shimano, et présente un risque pour eux d'utiliser un système SRAM non testé, tandis que les coureurs Shimano conservent l'accès à leur système complet normal de 12 vitesses. Cela place effectivement SRAM et les athlètes utilisant nos composants dans une situation de net désavantage, constitue un risque pour la sécurité et ne fournirait pas le même niveau de données que nous estimons déjà largement disponibles » (traduction libre).

Le 18 août, l'UCI lui répond que « ce test unique ne devrait pas avoir un impact aussi dramatique que vous le décrivez », qu'il « fournira des informations précieuses sur ce sujet et des orientations sur les actions futures » et qu'il « n'est pas prévu de créer une réglementation qui rendra votre équipement actuel non conforme en 2026. La fin du test permettra à toutes les parties prenantes de donner leur avis, et SRAM sera un partenaire important dans ces discussions » (traduction libre).

Le 28 août 2025, la WFSGI fait connaître la position de l'ensemble des constructeurs de systèmes de transmission sur la proposition de l'UCI en ces termes :

« [...] l'industrie estime que la proposition actuelle n'atteint pas ces objectifs et, au contraire, l'évènement test proposé risque d'entraîner des conséquences imprévues en matière de sécurité pour les coureurs et des problèmes de responsabilité pour les marques et l'UCI en raison de la nécessité pour les entreprises de tester des modifications de transmission non testées après la production dans un contexte de compétition.

[...]

Ce document présente la position unifiée de l'industrie sur les restrictions de transmission proposées dans le cyclisme sur route professionnel.

[...] L'industrie a identifié plusieurs problèmes critiques concernant l'évènement test proposé qui, selon nous, compromettent les objectifs de l'UCI :

- La méthodologie d'évaluation du succès d'un test proposé et le cadre de comparaison des résultats entre les différentes étapes ou éditions des courses n'ont pas été communiqués, mais nous prévoyons qu'il est pratiquement impossible d'y parvenir équitablement pour les coureurs et les équipes.*



- *Effectuer le test en fin de saison introduit un biais, car les coureurs peuvent être fatigués ou concentrés sur d'autres objectifs, et le calendrier peut désavantager les équipes utilisant des groupes spécifiques.*
- *Le recours à un sondage auprès des coureurs après l'évènement est problématique, car les participants sélectionnés peuvent ne pas être en mesure de fournir un retour d'information analytique sur les limitations de vitesse en dehors d'environnements de test contrôlés.*
- *Les commentaires sont susceptibles d'être biaisés : les coureurs qui n'ont pas de vitesse rapporteront naturellement des expériences négatives, tandis que ceux qui ne sont pas affectés peuvent avoir du mal à fournir des commentaires significatifs.*

[...]

Le calendrier accéléré de mise en œuvre de l'évènement test soulève de sérieuses préoccupations. L'absence d'un cadre scientifique d'évaluation, combinée au court délai, compromet l'intégrité de l'initiative. De plus, l'idée de bloquer les vitesses après la production et de modifier des produits qui ont subi des années de tests rigoureux pose des risques pour la sécurité et des risques juridiques. De telles modifications pourraient être interprétées comme des aveux d'inadéquation du produit, ce qui pourrait déclencher des réclamations en responsabilité, des rappels de produits et des poursuites judiciaires pour plusieurs parties.

[...]

Notre solution proposée consiste à proposer une analyse scientifique collaborative des vitesses et des chutes des coureurs afin d'identifier les causes profondes des incidents évitables les plus fréquents [...] » (traduction libre).

Le 10 septembre 2025, SRAM fait part à l'UCI de son opposition au Protocole de test et la met en demeure de le retirer, sous peine d'engager des poursuites en matière de concurrence déloyale et de pratiques anticoncurrentiels « [...] compte tenu de l'imminence de l'expérience biaisée (non scientifique) et de l'ampleur du préjudice irréparable que le protocole inflige à SRAM et aux équipes utilisant ses transmissions ».

Le 16 septembre 2025, l'UCI répond à la mise en demeure de SRAM que :

« [...] Comme mentionné précédemment, aucune décision n'a été prise en matière de réglementation relative aux vitesses et l'UCI n'a jamais suggéré, directement ou indirectement, que le système à 10 vitesses de SRAM était dangereux. Il convient de rappeler que le test effectué lors du Tour du Guangxi est le résultat d'une demande formulée par les représentants des coureurs au sein de SafeR et d'une enquête dans laquelle une majorité de coureurs se sont déclarés favorables à l'exploration de cette piste comme moyen de limiter les vitesses. Cette demande a été examinée par toutes les organisations représentatives du cyclisme et approuvée par tous les organismes concernés, à savoir le Comité Directeur de l'UCI, le Conseil de surveillance de SafeR et le Conseil du cyclisme professionnel. L'affirmation selon laquelle le simple fait de réaliser un test lors du Tour du Guangxi pourrait avoir un impact négatif important sur les activités de SRAM n'est ni prouvée ni étayée. Vous comprendrez certainement qu'en tant qu'instance dirigeante du cyclisme, l'UCI ne peut raisonnablement être amenée à prendre une décision annulant un ensemble de règlements sur la base de déclarations non



fondées d'un fabricant. Nonobstant ce qui précède, l'UCI continuera à travailler avec SRAM sur la mise en œuvre du test ainsi qu'avec les équipes équipées par SRAM afin de garantir le bon déroulement du test pour toutes les parties concernées ».

(v) Procédure devant l'ABC

8. Le 12 septembre 2025, SRAM dépose une plainte auprès de l'Auditeur général de l'ABC, invoquant une violation par l'UCI des articles IV.1 et IV.2 du Code de droit économique (ci-après « CDE ») ainsi que des articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après « TFUE »).

Le 17 septembre 2025, l'Auditorat ouvre une instruction sous la référence CONC.RPR.25-0032, en application des articles IV.26, § 3, 3° et IV.39, 2° du CDE.

Le 18 septembre 2025, SRAM dépose une requête en mesures provisoires devant le président de l'ABC tendant à :

« a. La suspension immédiate, mais au plus tard le 10 octobre 2025, de la mise en œuvre du Protocole jusqu'à la réception de la décision finale dans l'affaire ouverte par l'Auditorat en date du 17 septembre 2025 sous le numéro CONC.RPR.25-0032 ;

b. L'interdiction à l'UCI d'imposer, jusqu'à la réception de la décision finale visée ci-dessus, des limitations de rapport de transmission ou de prendre toute autre mesure ayant pour effet direct ou indirect d'interdire l'utilisation de transmissions construites avec des pignons à 10 dents dans toutes les compétitions cyclistes sur route de l'UCI ou dans certaines d'entre elles sans avoir préalablement adopté une procédure garantissant un processus transparent, objectif, non discriminatoire, fondé sur des preuves objectives et scientifiquement étayées, pour l'adoption de mesures de sécurité et impliquant toutes les parties prenantes, en ce compris les équipementiers (dont SRAM) ;

c. La publication par l'UCI, dans les 24 heures suivant la date de notification de la décision, d'un communiqué de presse à destination de tous ses membres (envoyé par courrier électronique ou postal) ainsi qu'un communiqué de presse sur son site Web indiquant de manière explicite, lisible et claire que le Protocole n'est pas applicable, et qu'il n'existe aucune règle imposant des rapports de transmission maximaux dans les compétitions de l'UCI ni aucune autre règle régissant la conception des transmissions utilisées dans les compétitions de l'UCI ;

d. La publication par l'UCI, dans les 24 heures suivant la date de notification de la décision, de la décision complète du Collège de l'Autorité belge de la concurrence ordonnant des mesures provisoires sur le site web de l'UCI de manière à ce qu'elle reste visible sur la première page du site web pour tous les visiteurs pendant la durée des mesures provisoires ; et



e. L'engagement par l'UCI de ne pas faire usage de mesures de rétorsion vis-à-vis du requérant en raison de la plainte ayant mené à l'ouverture d'une instruction par l'Auditorat et en raison de l'introduction d'une demande de mesures provisoires à l'encontre de l'UCI, ainsi que des équipes se fournissant auprès de SRAM qui interviendraient dans le cadre de ces procédures ».

SRAM demande également que : « [c]es mesures provisoires [soient] assorties d'une astreinte de 100.000,00 euros par infraction et par jour de poursuite de l'infraction ou des infractions constatée(s), à compter du troisième jour ouvrable suivant le jour de la notification de la décision, jusqu'à un maximum de 1.000.000,00 d'euros par infraction pour un total cumulé de 5.000.000,00 d'euros ».

Le 19 septembre 2025, le président de l'ABC constitue le Collège de la concurrence (ci-après « le Collège ») et le 22 septembre 2025, l'UCI, SRAM et l'Auditorat sont convoqués à une audience fixée le 3 octobre 2025.

Entre le 19 et le 23 septembre 2025, neuf équipes cyclistes professionnelles, utilisant les systèmes de transmission de SRAM, demandent à intervenir dans la procédure, ce qui est accepté par le président du Collège. Il s'agit des équipes suivantes : Red Bull Pro Cycling GmbH & Co. KG, Yellow B. Cycling B.V., Argyle Sports Inc., Lauke Pro Radsport GmbH, Circuit LLC (HPH), Q36,5 Pro Cycling Team AG, et Trek Factory Racing, B.V.

Le 24 septembre 2025, l'Auditorat dépose ses observations écrites.

Le même jour, l'UCI demande un report de l'audience du 3 octobre 2025, exposant que « les représentants de l'UCI sont actuellement au Rwanda pour le Congrès de l'UCI et pour les championnats du monde de cyclisme », qu'ils « n'ont par ailleurs pas accès aux documents et données permettant de valablement faire valoir la position de l'UCI dans ce dossier » et qu'ils « ne seront de retour en Europe que la semaine prochaine ». Cette demande est refusée par le président du Collège le lendemain dès lors que « [l]a date de l'audience a été fixée conformément à l'art. IV.72, § 3 du CDE et tient compte du fait que la décision contestée (à savoir le Protocole de test de « braquet maximum » de l'UCI) sera appliquée pour la première fois lors du Tour de Guangxi qui démarre le 14 octobre 2025 ».

Le 30 septembre 2025, le greffe du Collège communique, par courriel, l'agenda de l'audience à l'UCI, SRAM et les tiers intervenants ; l'agenda prévoit un temps de prise de parole par l'ensemble des tiers de 45 minutes, suivi de 15 minutes de questions du Collège, un temps de parole de 45 minutes également respectivement pour SRAM et pour l'UCI et de 30 minutes pour l'Auditeur, suivis de 30 minutes de questions du Collège, et enfin de 10 minutes de répliques pour l'UCI.

Le même jour, les conseils de l'UCI répondent au courriel du greffe en exprimant leur surprise et leur opposition quant à l'audition de tiers dont ils ignoraient l'intervention. Ils demandent de leur « fournir davantage d'éclaircissements quant à l'identité de ces tiers et quant à la position qu'ils



souhaitent prendre ». Le même jour toujours, le président du Collège communique à l'UCI l'identité des tiers intervenants en précisant qu'ils n'ont pas déposé d'observations écrites et qu'ils disposeront chacun d'un temps de parole de 5 minutes, soit 45 minutes au total.

Toujours le 30 septembre 2025 (en soirée), l'UCI dépose ses observations écrites.

Le 1^{er} octobre 2025, un nouvel échange intervient entre l'UCI et le président du Collège au sujet de l'intervention des tiers. L'UCI réitère son opposition à ces interventions et demande à en connaître les motifs ; elle sollicite, en outre, que le Collège reporte la date de l'audience afin de lui permettre de pouvoir faire entendre des coureurs cyclistes ou d'anciens coureurs. Le président du Collège répond en communiquant la copie des demandes d'intervention et confirme qu'il maintient l'audition des tiers, relevant que ceux-ci ne sont pas assimilables au requérant, que le collège peut inviter des tiers à être entendus, que le président est responsable de l'organisation de l'audience, de son bon déroulement et du respect des droits de la défense. S'agissant de la demande de l'UCI à faire entendre des coureurs cyclistes ou des anciens coureurs cyclistes, le président confirme qu'une demande peut être introduite par chaque tiers justifiant d'un intérêt suffisant afin d'être entendu et qu'en cas d'acceptation de cette demande, l'agenda peut être modifié pour entendre ces tiers intervenants.

Le 2 octobre 2025, l'UCI demande que deux représentants des coureurs cyclistes soient entendus, relevant que malheureusement il ne leur est pas possible d'être physiquement présents à l'audience dans les délais impartis et sollicite qu'ils puissent participer à l'audience « *en ligne* ».

Il lui est répondu, ce même 2 octobre que :

« Comme indiqué dans notre email d'hier (20h56), une demande peut être introduite par chaque tiers justifiant d'un intérêt suffisant afin d'être entendu par le Collège de la concurrence.

Par ailleurs l'UCI peut constituer sa représentation comme elle l'entend, moyennant le respect du nombre de personnes présentes à l'audience pour permettre le bon déroulement de l'audience, afin de communiquer son point de vue.

La participation par vidéo-conférence pour défendre un point de vue n'est pas possible pour le bon déroulement de l'audience dans cette affaire. Les audiences et la présentation doivent se faire en présentiel ».

Le 3 octobre 2025, l'audience se tient devant la Collège, en présence de l'UCI, de SRAM, des tiers intervenants et de l'Auditorat.

Le 9 octobre 2025, la Décision Attaquée est rendue, faisant droit aux demandes de mesures provisoires de SRAM.

II. Décision Attaquée

PAGE 01-00004888963-0020-0050-02-01-4



9. Par la Décision du 9 octobre 2025, le Collège, par application de l'article IV.71 CDE, et après avoir clôturé les débats, conformément à l'article IV.73, §1 CDE :

« 1. Constate que la requête de mesures provisoires introduite par la société SRAM LLC (SRAM) à l'encontre de l'Union Cycliste Internationale (UCI) est recevable et fondée.

2. Impose à l'UCI à les mesures provisoires suivantes :

a. L'UCI doit suspendre immédiatement, et au plus tard le 13 octobre 2025, la mise en œuvre du Protocole, soit jusqu'à la date à laquelle l'UCI a adopté une nouvelle mesure de sécurité (qu'elle soit provisoire ou non) portant sur les mécanismes de transmission pouvant être utilisés durant les événements cyclistes sur route régis par l'UCI, remplaçant le Protocole sur base d'une procédure transparente, objective et non discriminatoire, soit jusqu'au moment de la décision du Collège de la concurrence visée à l'article IV.52, §1, ou de la décision de l'auditeur visée à l'article IV.44, §1, al. 1 ou à l'article IV.59, §1 CDE ;

b. Il est interdit à l'UCI d'imposer des limitations de rapport de transmission ayant pour effet direct ou indirect d'interdire l'utilisation de pignons à 10 dents dans tout événement cycliste sur route régi par l'UCI, soit jusqu'à la date à laquelle l'UCI a adopté une nouvelle mesure de sécurité (qu'elle soit provisoire ou non) portant sur les mécanismes de transmission pouvant être utilisés durant les événements cyclistes sur route régis par l'UCI, remplaçant le Protocole sur base d'une procédure transparente, objective et non discriminatoire, soit jusqu'au moment de la décision du Collège de la concurrence visée à l'article IV.52, §1, ou de la décision de l'auditeur visée à l'article IV.44, §1, al. 1 ou à l'article IV.59, §1 CDE ;

c. L'UCI doit publier, au plus tard le 13 octobre 2025, un communiqué de presse à destination de tous ses membres (envoyé par courrier électronique ou postal) ainsi qu'un communiqué de presse sur son site Web indiquant de manière explicite, lisible et claire que le Protocole n'est pas applicable, et qu'il n'existe aucune règle imposant des rapports de transmission maximaux dans les compétitions de l'UCI ; ces communiqués de presse doivent contenir un lien qui renvoie vers la décision du Collège lorsque celle-ci est disponible sur le site internet de l'Autorité belge de la concurrence ;

3. Décide que :

a. En cas de contestation quant à l'interprétation, la mise en œuvre ou le respect des mesures provisoires prises sous le point 2, SRAM et l'UCI peuvent s'adresser à l'auditeur général (ou à l'auditeur qu'il désigne) qui a le pouvoir d'interpréter et de veiller au respect de ces mesures conformément à ses pouvoirs d'exécution en vertu de l'article IV.26, §2, 6° CDE.



b. En cas de contestation de l'interprétation de la décision effectuée par l'auditeur général ou l'auditeur qu'il désigne, ou si SRAM, l'UCI, l'auditeur général ou l'auditeur qu'il désigne considèrent qu'il y lieu de modifier ou de retirer en tout ou en partie les mesures provisoires mentionnées sous le point 2 ou la décision, SRAM, l'UCI, ou l'auditeur général (ou l'auditeur qu'il désigne) peuvent saisir le président selon la procédure décrite sous (d) afin que le Collège interprète, modifie ou retire une mesure provisoire ou la décision.

c. Si SRAM ou l'auditeur général considèrent que l'UCI ne respecte pas ou n'a pas respecté une mesure provisoire imposée au point 2, ils peuvent saisir le président selon la procédure décrite sous (e) afin que le Collège impose une astreinte. Si le Collège constate qu'une mesure provisoire imposée au point 2 n'a pas été respectée ou n'est pas respectée, il peut décider d'imposer une astreinte par jour de retard à compter du jour qu'il fixe dans sa décision jusqu'au jour où il est constaté par le Collège, sur demande de SRAM, de l'UCI ou de l'auditeur général (ou de l'auditeur qu'il désigne), que la mesure en question est respectée.

d. Si SRAM ou l'auditeur général considèrent que l'UCI a adopté des mesures de sécurité envisagées visées sous 2 a et/ou 2 b sans avoir préalablement adopté une procédure garantissant un processus transparent, objectif et non discriminatoire, et que l'UCI n'a pas dès lors respecté la mesure provisoire sous 2 a et/ou 2 b, ils peuvent saisir le président selon la procédure décrite sous (e) afin que le Collège impose une astreinte. Si le Collège constate que l'UCI n'a pas respecté cette mesure provisoire, il peut décider d'imposer une astreinte par jour de retard à compter du jour qu'il fixe dans sa décision jusqu'au jour où il est constaté par le Collège, sur demande de SRAM, de l'UCI ou de l'auditeur général (ou de l'auditeur qu'il désigne) que ladite mesure est respectée.

e. En cas de saisine du président du Collège, la demande doit être communiquée endéans deux jours ouvrables par le Secrétariat aux autres parties à la procédure. SRAM, l'UCI, l'auditeur général (ou l'auditeur qu'il désigne) disposent d'un délai de cinq jours ouvrables à compter du premier jour ouvrable suivant cette communication pour transmettre au président et aux autres parties leurs observations écrites au sujet de la demande adressée au président. Si la demande émane de SRAM ou de l'auditeur général (ou l'auditeur qu'il désigne), l'UCI dispose d'un délai supplémentaire de trois jours ouvrables à compter du premier jour ouvrable suivant le dépôt des observations mentionnées dans la phrase précédente afin de répondre par écrit à celles-ci.

Le président saisit le Collège, qui décide sur pièces à moins qu'il ne décide d'organiser une audience ».

III. Objet du recours

10. Le recours de l'UCI tend à l'annulation de la Décision Attaquée. Le dispositif des dernières conclusions de l'UCI se lit comme il suit :

PAGE 01-00004888963-0022-0050-02-01-4



«

- *Déclarer le recours recevable et fondé, et par conséquent,*
- *Déclarer les interventions volontaires d'Argyle Sports, Inc., Q36,5 Pro Cycling Team AG, Red Bull Pro Cycling GmbH & Co. KG, Yellow B. Cycling B.V., Lauke Pro Radsport GmbH et SAS Decathlon Cycling Team irrecevables ou à tout le moins non fondées ;*
- *Annuler la décision n° ABC-2025-RPR-35 du Collège de la Concurrence de l'Autorité belge de la Concurrence du 9 octobre 2025 dans l'affaire CONC.RPR.25-0033 ;*
- *Annuler les mesures provisoires ordonnées par ladite décision et*
 - o En ordre principal, dire que les conditions de l'article IV.71 CDE ne sont pas réunies, de sorte que les mesures provisoires ne peuvent pas être ordonnées ;*
 - o Subsidairement, renvoyer la cause au Collège de la concurrence autrement composé ;*
- *Condamner chacun et individuellement l'Autorité belge de la Concurrence, SRAM, Argyle Sports, Inc., Q36,5 Pro Cycling Team AG, Red Bull Pro Cycling GmbH & Co. KG, Yellow B. Cycling B.V., Lauke Pro Radsport GmbH et SAS Decathlon Cycling Team aux frais et dépens de l'instance, fixés, conformément à l'arrêté royal du 26 octobre 2007 portant exécution de la loi du 21 avril 2007 relative à la répétibilité des honoraires et frais d'avocat, au montant de base de 1.883,72 euros pour les litiges non évaluables en argent ».*

11. Le dispositif des dernières conclusions de l'ABC se lit, quant à lui, comme il suit :

« À titre principal, rejeter le recours en annulation comme partiellement irrecevable et, en tout état de cause, comme non fondé ;

Condamner [l'UCI] aux dépens, en ce compris l'indemnité de procédure provisoirement évaluée à 1.440 euros ».

12. SRAM demande à la Cour de :

« Déclarer [son] intervention volontaire [...] recevable et fondée ;

Rejeter le recours en annulation de [l'UCI] comme non fondé ;

Ensuite de quoi, confirmer la Décision attaquée n°ABC-2025-RPR-35 rendue le 9 octobre 2025 par le Collège de l'Autorité belge de la concurrence ;

Condamner [l'UCI] aux dépens de l'instance ».

13. La CPA et l'AIOCC demandent à la Cour de :

« De déclarer la demande d'intervention volontaire du CPA et de l'AIOCC recevable et fondée ;
De déclarer le recours de l'UCI recevable et fondé ;

D'annuler par conséquent la Décision attaquée n°ABC-2025-RPR-35 rendue le 9 octobre 2025 par le Collège de la Concurrence de l'ABC ;



Régler les dépens comme de droit ».

14. Aux termes de leurs requêtes en intervention volontaire du 9 février 2026, les Equipes demandent à la Cour de :

« Déclarer les présentes demandes/la présente demande en intervention volontaire recevable(s) et fondée(s) ;

Pour autant que recevable, déclarer le recours de l'UCI non fondé ;

Confirmer la Décision attaquée n°ABC-2025-RPR-35 rendue le 9 octobre 2025 par le Collège de l'Autorité belge de la concurrence ».

15. Par son courrier du 27 mars 2026, la SAS DECATHLON CYCLING TEAM se désiste de son intervention volontaire.

IV. Discussion par la Cour des marchés

IV. 1. Quant à la recevabilité du recours

16. La Décision Attaquée a été prononcée par le Collège, le 9 octobre 2025.

Il n'est pas contesté que la requête a été déposée au greffe de la cour dans le délai de 30 jours visés à l'article IV.90, § 5 du CDE, ni qu'elle respecte les formes légales.

Le recours est recevable.

IV. 2. Quant à la recevabilité des interventions volontaires

17. La recevabilité des interventions de la CPA et de l'AIOCC n'est pas contestée.

18. L'UCI conteste la recevabilité des interventions volontaires d'Argyle Sports, Inc., Q36,5 Pro Cycling Team AG, Red Bull Pro Cycling GmbH & Co. KG, Yellow B. Cycling B.V. et Lauke Pro Radsport GmbH (« les Equipes ») au motif qu'elles sont « *le résultat d'une manœuvre dilatoire ou à tout le moins d'une négligence coupable ayant uniquement pour but de retarder le jugement de la cause principale ou à tout le moins de porter atteinte aux droits de l'UCI* ».

Participant aux compétitions cyclistes du *WorldTour* et du *ProTour* et utilisant les composants pour vélo de la marque SRAM, les Equipes sont impactées par le Protocole de test litigieux. Elles ont intérêt à agir à la présente procédure.



Leur intervention, au soutien de la position de l'ABC et visant à répondre à certaines allégations de l'UCI, revêt un caractère conservatoire. Elles ne forment pas de demande de condamnation à l'encontre de l'UCI et, contrairement à ce que cette dernière affirme, elles n'ont pas retardé le jugement de la cause.

Ces interventions sont dès lors recevables.

IV. 3. Quant au désistement de la SAS DECATHLON CYCLING TEAM

19. Par son courrier du 27 mars 2026, la SAS DECATHLON CYCLING TEAM déclare se désister de son intervention volontaire.

Il y a lieu de donner acte à la SAS DECATHLON CYCLING TEAM de son désistement.

IV. 4. Quant à la compétence de l'ABC pour adopter la Décision Attaquée (premier moyen de l'UCI)

20. L'UCI fait valoir que « *cette affaire est guidée par des considérations de « forum shopping » et qu'elle ne porte pas sur une véritable infraction au droit de la concurrence affectant « le marché belge concerné » de sorte que « le Collège n'était donc pas compétent pour statuer dans la présente affaire ».*

21. En vertu de l'article 5 du Règlement CE 1/2003 du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 [101 et 102] du traité, « *[l]es autorités nationales de concurrence sont compétentes pour appliquer les articles 81 et 82 [101 et 102] du traité dans des cas individuels. A cette fin, elles peuvent, agissant d'office ou saisies d'une plainte, adopter les décisions suivantes: ordonner la cessation d'une infraction, ordonner des mesures provisoires, accepter des engagements, infliger des amendes, astreintes ou toute autre sanction prévue par leur droit national ».*

Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après « CJUE ») et à Communication de la commission 2004/C 101/03 du 27 avril 2004 « *relative à la coopération des autorités de concurrence* », l'ABC est compétente lorsque l'accord ou la pratique incriminé est mis en œuvre ou produit des effets « *qualifiés* », c'est-à-dire des effets immédiats et substantiels, sur le territoire belge, et ce quel que soit le lieu d'établissement des parties et alors même que d'autres parties du monde sont, le cas échéant, également affectées (CJCE, 27 septembre 1988, *Ahlström Osakeyhtiö C. Commission* (arrêt « *Pâte de bois* »), C-89/85, points 12 à 14 ; CJUE, 6 septembre 2017, *Intel c. Commission*, C-413/14, points 42 à 46 ; TUE, *Gencor c. Commission*, 25 mars 1999, T-202/96,



points 2 et 3). Il suffit que des effets anticoncurrentiels soient susceptibles de se produire (arrêt *Intel*, point 52).

Faisant application de ces principes, l'ABC s'est, à juste titre, déclarée compétente, relevant que « *le fait que le Protocole n'adopte pas de règle définitive ou que la seule course test soit à ce moment prévue en Chine n'est pas suffisant pour considérer que le Protocole ne produit pas des effets sur la concurrence en Belgique. En effet, tout d'abord, l'UCI prévoit d'autres « courses test » qui peuvent potentiellement avoir lieu sur le territoire belge. En outre, l'incertitude qu'il crée présente un risque réel d'éviction des produits SRAM avant même toute adoption définitive de la limitation pour l'ensemble des courses de sorte que les équipes professionnelles sont susceptibles de se détourner anticipativement de SRAM, comme le déclarent les Parties intervenantes, dont une (Trek Factory Racing connue sous le nom de « Lidl Trek ») est établie en Belgique » et que « [m]ême si toutes les courses test étaient réalisées en dehors du territoire belge, il n'en demeurerait pas moins que le Protocole est susceptible de produire des effets immédiats et substantiels en Belgique. En effet, au moins une équipe professionnelle utilisant les produits SRAM en cause est établie en Belgique et d'autres équipes professionnelles susceptibles d'utiliser ces produits sont établies en Belgique. Par ailleurs, certains coureurs professionnels utilisant les transmissions en cause sont belges. Enfin, des distributeurs, des consommateurs, les organisateurs belges de courses professionnelles comptant pour les classements UCI World Ranking et Europe Tour Ranking, et les clients directs et indirects, professionnels ou amateurs, de SRAM en Belgique sont susceptibles d'être affectés par les effets du Protocole ».*

Le Collège était dès lors compétent pour statuer dans la présente affaire.

IV. 5. Quant à la violation alléguée des droits de la défense et des principes de bonne administration par le Collège (deuxième moyen de l'UCI)

22. L'UCI soutient que ses droits de la défense et les principes de bonne administration, tels que l'obligation d'audition, l'obligation formelle de motivation, l'exigence d'un délai raisonnable, l'exigence d'impartialité, ont été méconnu de manière « *substantielle* » devant le Collège, ce qui doit entraîner l'annulation de la Décision.

Elle dénonce en particulier :

- les circonstances ayant entouré l'intervention des tiers aux motifs (i) que ce n'est que le 30 septembre 2025, soit seulement trois jours avant l'audience et quelques heures avant qu'elle ne doive déposer ses observations écrites, qu'elle a été informée de leur intervention, (ii) qu'elle a dû d'initiative s'adresser au Collège pour connaître l'identité des tiers intervenants et leurs arguments, (iii) que sa propre demande, formulée le 2 octobre 2025 « *pour tenter de*



rétablir a minima l'équilibre dans les débats », de faire entendre un coureur et un ancien coureur a, elle, été rejetée et (iv) que l'intervention de ces tiers a *de facto* donné un poids considérable dans le cadre de l'audience aux arguments de SRAM ;

- le fait qu'elle a disposé d'un délai déraisonnablement court pour préparer sa défense, n'ayant bénéficié que d'une dizaine de jours pour prendre connaissance de la requête (faisant plus de 80 pages) et pour formuler ses observations écrites, alors même que la requête aurait pu être déposée dès le mois de juillet ou le mois d'août 2025, que les dirigeants de l'UCI étaient indisponibles et absents de leur bureau à cette période et que sa demande de report de procédure de quelques jours a été refusée ;
- l'attitude de l'auditorat de l'ABC qui n'a pas mené une enquête à charge et à décharge, ce qui ressort de la circonstance qu'il a rendu ses observations seulement quelques jours après le dépôt de la requête « *et avant même que l'UCI ait eu la possibilité de rendre ses observations* », sans entendre au préalable des représentants des coureurs de sorte qu'il a uniquement examiné des éléments à charge.

Elle estime que ces circonstances lui ont porté préjudice dans la mesure où elles l'ont empêché de se défendre de manière appropriée.

23. En vertu de l'article IV.90, § 2, alinéa 2 du CDE, la Cour des marchés statue avec pleine juridiction en ce compris la compétence de substituer à la décision attaquée sa propre décision.

La décision attaquée n'impose pas une sanction qui revêt un caractère pénal au sens autonome de l'article 6 de la CEDH.

Etant donné que le Collège a appliqué le droit européen de la concurrence parallèlement au droit belge afin d'imposer les mesures provisoires, il doit appliquer les principes qui se dégagent du Règlement 1/2003, de la Directive 2019/1 du 11 décembre 2018 visant à renforcer les moyens de autorités de concurrence des Etats membres pour une mise en œuvre plus efficace des règles de concurrence et à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi que l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Comme le relève à bon droit l'ABC, il appartient à la Cour d'apprécier si les violations alléguées ont porté atteinte de façon irrémédiable aux droits de la défense de l'UCI et aux principes de bonne administration. Ce n'est que si ces deux conditions sont réunies, à savoir l'existence d'une atteinte aux droits et son caractère irrémédiable, nonobstant le recours de pleine juridiction, que le grief emportera l'annulation de la Décision Attaquée (*cf.* en ce sens, Bruxelles, 30 juin 2016, R.G. n° 2013/MR/11, 12, 13, 14 et 15, décision publiée sur le site de l'ABC).

(i) *Sur les circonstances ayant entouré l'intervention des tiers*



24. En vertu de l'article IV.72, § 4 du CDE,

« (...) chaque tiers justifiant d'un intérêt suffisant et ayant demandé à être entendu par le Collège de la concurrence, de même que chaque tiers que le Collège de la concurrence souhaite entendre, déposent leurs éventuelles observations écrites et pièces au plus tard six jours ouvrables avant le jour de l'audience (...) »

Les observations écrites et les pièces sont déposées au secrétariat. La partie qui dépose des observations écrites et pièces doit, à peine de nullité, le jour de ce dépôt, envoyer une copie par courrier électronique avec accusé de réception à toutes les autres parties à la procédure ».

En vertu du paragraphe 5 de cette disposition, *« [à] l'audience, le requérant et les entreprises ou les associations d'entreprises envers lesquelles sont requises les mesures provisoires sont entendus, ainsi qu'à leur demande, l'auditeur général, l'auditeur, le directeur des affaires économiques, le directeur des affaires juridiques ainsi que chaque tiers justifiant d'un intérêt suffisant ».*

Et, conformément aux articles 15 et 16 de l'arrêté royal du 30 août 2013 relatif aux procédures en matière de protection de la concurrence, *« [p]our être entendu[s] (...) le plaignant et les tiers qui justifient d'un intérêt suffisant (...) adressent leur demande au secrétariat et indiquent leur nom, qualité et, le cas échéant, la justification de leur intérêt »* (article 15, § 1^{er}) et *« [l]e Collège de la concurrence ou le membre qu'il habilite à cette fin, se prononce sur la recevabilité des demandes d'audition des personnes physiques ou morales estimant justifier d'un intérêt suffisant »* (article 16).

Il résulte de la lecture combinée de ces dispositions que le législateur n'a pas imposé de délai aux tiers pour solliciter leur audition, laquelle peut d'ailleurs être requise d'autorité par le Collège lui-même. La seule condition de recevabilité de cette audition est la justification d'un intérêt suffisant. En l'espèce, le Collège a jugé que les tiers intervenants justifiaient de cet intérêt. Leur intervention était recevable. A supposer qu'il faille assimiler leur demande d'audition à des observations écrites, comme le soutient l'UCI, l'unique sanction prévue par la loi du défaut de communication de celles-ci aux autres parties consisterait dans la nullité desdites observations et non dans l'irrecevabilité de l'intervention des tiers qui pouvaient donc être entendus à l'audience.

Par ailleurs, l'intervention de ces tiers, qui ne s'identifient pas à SRAM, requérante en mesures provisoires, est sans incidence sur la possibilité, dont disposait l'UCI, dès le 22 septembre 2025, lorsqu'elle a été avisée de la procédure, de solliciter elle-même l'audition de coureurs, ce qu'elle s'est abstenue de faire jusqu'à la veille de l'audience, à un moment où il n'était, selon ce qu'elle indique, plus possible de les entendre autrement qu'en vidéoconférence, ce que le président du collège a refusé pour des motifs pratiques. Le principe de l'égalité des armes au sein du procès est une des facettes du principe général du droit des droits de défense et du droit au procès équitable, sans avoir de portée ou d'existence autonome (voy. Cass. 29 septembre 2025, F.10.0058.F, sur juportal.be). Le droit à un procès équitable n'implique pas que la « bataille juridique » soit



totale­ment égale ; il faut rechercher « l'occasion équivalente pour chacune de ces parties d'invoquer ses propres arguments et de contester ceux de la partie adverse, sans que cela doive par ailleurs impliquer que – par exemple – le temps de parole alloué à chaque partie soit le même. Il suffit que chaque partie ait pu disposer du temps nécessaire pour développer ses propres moyens et pour contester ceux des autres parties » (cf. la mercuriale de M. le procureur général près la Cour de cassation, Patrick Duinslaeger, du 2 septembre 2015).

Au surplus, compte tenu des pouvoirs de pleine juridiction dont la Cour dispose et de la possibilité dont ont précisé­ment usé l'UCI et les tiers intéressés, parmi lesquels la CPA et l'AIOCC, de faire valoir leur moyens et d'intervenir devant la Cour, une violation éventuelle des droits de la défense dans le cadre de la procédure devant le Collège est, par hypothèse, couverte par l'exercice du présent recours.

(ii) Sur le délai dont a disposé l'UCI devant le Collège pour préparer sa défense

25. Conformément à l'article IV.72, § 3 du CDE, « [l]e président constitue sans délai le Collège de la concurrence qui connaîtra de l'affaire et lui transmet la requête et les pièces annexées.

Le président du Collège de la concurrence fixe la date de l'audience du Collège de la concurrence, qui ne se tiendra pas plus tôt que deux semaines et pas plus tard qu'un mois à compter du dépôt de la requête ».

Il s'agit donc d'une procédure accélérée qui est traitée dans des délais très brefs pour toutes les parties. En l'occurrence, l'UCI a déposé des observations écrites très détaillées qui reprennent en substance déjà l'ensemble des moyens développés devant la Cour. Outre que, de manière similaire avec le grief lié à l'intervention des tiers, l'éventuelle violation serait couverte à ce stade devant la Cour, l'UCI ne démontre pas qu'elle n'a pas « dispos[é] du temps nécessaire pour développer ses propres moyens et pour contester ceux [de SRAM] ».

(iii) Sur l'attitude de l'auditorat

26. C'est également en vain que l'UCI stigmatise l'attitude de l'auditorat. L'unique circonstance qu'il ait estimé qu'il existait *prima facie* une violation du droit de la concurrence et une urgence suffisante justifiant de faire droit à la demande de mesures provisoires ne signifie pas qu'il n'aurait pas fourni un avis neutre, impartial et objectif. Le fait que, pour l'instruction du dossier, il ait eu des contacts avec SRAM n'implique pas qu'il aurait cherché à favoriser ses intérêts ou instruit sa demande de manière partisane. Au surplus, le fait que l'auditorat ait communiqué ses observations écrites avant



de prendre connaissance de celles de l'UCI résulte de la loi et a précisément pour objectif de permettre à l'entreprise envers laquelle les mesures provisoires sont demandées d'y répondre.

Le deuxième moyen développé par l'UCI n'est dès lors pas fondé.

IV. 6. Quant à l'examen du fondement du recours – charge de la preuve (quatrième branche du deuxième moyen de l'UCI)

27. L'article IV.71 du CDE dispose que :

« [l]e Collège de la concurrence peut prendre des mesures provisoires destinées à suspendre des infractions au droit de la concurrence faisant l'objet d'une instruction, s'il est urgent d'éviter une situation susceptible de provoquer un préjudice grave, imminent et difficilement réparable aux entreprises dont les intérêts sont affectés par ces infractions ou de nuire à l'intérêt économique général ».

Le Collège « peut » faire droit à une demande de mesures provisoires si les trois conditions cumulatives suivantes sont satisfaites : (1) une instruction est ouverte sur le fond, (2) il existe *prima facie* une infraction aux règles de concurrence et (3) la situation revêt un caractère d'urgence, c'est-à-dire la situation est susceptible de provoquer un préjudice grave, imminent et difficilement réparable aux entreprises dont les intérêts sont affectés par ces pratiques ou de nuire à l'intérêt économique général.

Il n'est pas nécessaire que la violation du droit de la concurrence soit établie avec la même certitude que dans une décision au fond, ni qu'il s'agisse d'une violation claire et manifeste.

L'UCI critique la décision de l'ABC en ce qu'afin de retenir l'existence d'une infraction *prima facie* aux articles 101(1), 102 TFUE, IV.1, §1, et/ou IV.2 CDE, elle estime qu'il suffit de démontrer qu'il n'est pas manifestement déraisonnable de considérer que les faits puissent constituer une infraction à ces dispositions légales.¹

Vainement l'UCI, se prévaut-elle de l'article 11 de la directive 2019/1 du 11 décembre 2018 visant à doter les autorités de concurrence des États membres des moyens de mettre en œuvre plus efficacement les règles de concurrence et à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur en vertu duquel :

« [l]es États membres veillent à ce qu'au moins dans les cas d'urgence justifiés par le fait qu'un préjudice grave et irréparable risque d'être causé à la concurrence, les autorités nationales de



concurrence soient habilitées à agir de leur propre initiative, pour ordonner, par voie de décision sur la base d'un constat prima facie d'infraction aux dispositions de l'article 101 ou 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'imposition de mesures provisoires aux entreprises et associations d'entreprises (...) »

pour en déduire que cette matière est dorénavant harmonisée et que le Collège/la Cour devrait appliquer le critère des « *doutes sérieux* » quant à la légalité du comportement incriminé, tel que notamment retenu par le tribunal de première instance de l'Union dans son arrêt du 12 juillet 1991 (affaire *Peugeot c. Commission*, n° T-23/90).

Ni la loi belge, ni les travaux parlementaires, n'énoncent selon quels critères le Collège peut constater l'existence *prima facie* d'une infraction dans le cadre d'une demande de mesures provisoires.

Il n'est pas contraire à la loi, ni à la jurisprudence de la CJUE d'ordonner des mesures provisoires dès lors que les faits dénoncés, et visés par l'instruction dans la procédure au fond, constituent, en l'état des éléments produits aux débats, à première vue une infraction aux articles 101(1), 102 TFUE, IV.1, §1, et/ou IV.2 CDE ou qu'il n'est pas « *manifestement déraisonnable* » de le considérer.

28. Dans le cadre du recours introduit à l'encontre d'une décision du Collège ordonnant des mesures provisoires, le contrôle de la Cour consiste à vérifier si, au regard des règles et principes en cause, l'appréciation du Collège est entachée d'erreurs de droit ou d'erreurs manifestes d'appréciation quant aux faits. Il s'agit donc d'un contrôle de la légalité qui s'exerce uniquement au regard de la décision litigieuse en cause et qui est par ailleurs marginal dès lors que seules des erreurs manifestes d'appréciation sont susceptibles d'entraîner l'annulation de la décision du Collège, lequel bénéficie d'une large marge d'appréciation s'agissant de l'octroi de mesures provisoires, comme l'atteste également le terme « *peut* » utilisé à l'article IV.71 du CDE (Bruxelles, 23 septembre 2020, R.G. n° 2020/MR/1).

IV. 7. Quant à l'erreur manifeste d'appréciation du Collège dans l'examen du caractère réglementaire du Protocole de test au regard des règles de concurrence (troisième moyen de l'UCI)

29. L'UCI fait grief à la Décision Attaquée d'avoir commis une erreur manifeste d'appréciation en refusant de reconnaître que l'UCI avait uniquement agi en qualité de « *régulateur* » et non en qualité d'« *entreprise* » lorsqu'elle a adopté le Protocole de test. Elle estime que le Collège aurait dû appliquer l'« *exception sportive* » reconnue par la jurisprudence européenne en vertu de laquelle lorsqu'une règle est adoptée exclusivement pour des motifs d'ordre non économique et qu'elle porte sur des questions intéressant uniquement le sport, elle doit être regardée comme étrangère au droit



de la concurrence, nonobstant le fait que cette règle pourrait avoir une incidence sur le commerce et/ou la concurrence entre des entreprises tierces.

30. A tort, l'ABC soutient-elle que ce moyen est irrecevable parce qu'il n'a pas été invoqué de manière intelligible dans la requête, qu'il est nouveau et qu'il ne peut être invoqué à ce stade de la procédure.

Il était en effet déjà invoqué dans la requête déposée par l'UCI devant la Cour ; il est intelligible et l'ABC a été en mesure d'y répondre.

Ce moyen est dès lors recevable.

31. Conformément à la jurisprudence de la CJUE, à la doctrine de laquelle la Cour se réfère,

- « (...) les articles 101 et 102 TFUE sont applicables à toute entité exerçant une activité économique et devant, comme telle, être qualifiée d'entreprise, indépendamment de sa forme juridique ainsi que de son mode de financement » (CJUE, 21 décembre 2023, *European Superleague Company*, n° C-333/21, point 112) ;
- « [e]n conséquence, ces articles sont applicables, notamment, à des entités qui sont constituées sous la forme d'associations ayant pour but, selon leurs statuts, l'organisation et le contrôle d'un sport donné, dans la mesure où ces entités exercent une activité économique en rapport avec ce sport, en offrant des biens ou des services, et où elles doivent être qualifiées, à ce titre, d' 'entreprises' » (*ibid.*, point 113).
- « (...) dans la mesure où l'exercice d'un sport constitue une activité économique, il relève des dispositions du droit de l'Union qui sont applicables en présence d'une telle activité » (*ibid.*, point 83) ;
- « [s]eules certaines règles spécifiques qui, d'une part, ont été adoptées exclusivement pour des motifs d'ordre non économique et qui, d'autre part, portent sur des questions intéressant uniquement le sport en tant que tel doivent être regardées comme étant étrangères à toute activité économique. Tel est le cas, en particulier, de celles portant sur l'exclusion des joueurs étrangers de la composition des équipes participant aux compétitions entre équipes représentatives de leur pays ou sur la fixation des critères de classement utilisés pour sélectionner les athlètes participant à des compétitions à titre individuel » (*ibid.*, point 89).

Contrairement à ce que soutient l'UCI, les règles adoptées par des associations sportives peuvent être considérées comme contraires aux articles 101 et 102 du TFUE si elles restreignent la concurrence sur les marchés sur lesquels elles sont actives mais également sur d'autres marchés connexes ou voisins où elles n'opèrent pas (CJUE, 25 février 2025, arrêt *Alphabet*, n° C-233/23, point 54). Dès lors, les circonstances que l'UCI ne se trouve pas dans une situation de conflit d'intérêts potentiel lorsqu'elle régule le cyclisme, contrairement à l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt *Superleague*, et que les règles qu'elle établit ne lui confèrent pas un avantage par rapport à des



entreprises concurrentes effectives ou potentielles, n'ont pas pour conséquence de soustraire l'UCI au droit de la concurrence.

Comme le relève l'avocat général Emiliou, dans l'affaire *FIFA* mais de manière transposable à la présente espèce, « *le fait que la FIFA n'exerce aucune activité sur les marchés connexes (et qu'elle n'ait pas l'intention de le faire) et qu'il s'agisse d'une entité sans but lucratif n'est pas pertinent en l'espèce. Il n'est pas non plus exact d'affirmer que la FIFA n'a aucun intérêt économique. Elle peut, en effet, avoir un intérêt indirect à réglementer la concurrence sur ces marchés, s'agissant d'une association dont les membres sont des associations nationales de football qui, elles-mêmes, comptent parmi leurs membres ou affiliés des entités telles que des clubs de football. Comme je l'ai indiqué, les clubs de football sont, d'une part, les entreprises en concurrence sur l'un des marchés connexes et, d'autre part, les acheteurs sur l'autre marché connexe.*

*(...) lorsqu'une entreprise a le pouvoir, en droit ou en fait, de jouer un rôle de régulateur en fixant les conditions auxquelles les entreprises peuvent accéder à un marché donné et, ensuite, se livrer à une concurrence sur ce marché, ce pouvoir doit être strictement encadré et exercé avec soin, indépendamment de savoir si cette entreprise est elle-même active ou non sur ledit marché » (conclusions de l'avocat général Emiliou dans l'affaire C-209/23, *RRC Sports c. FIFA*, points 135, 136 et 137).*

En l'occurrence, le Protocole de test constitue une réglementation de l'exercice du cyclisme professionnel sur route qui affecte les activités économiques des entreprises actives dans la conception, la fabrication et la commercialisation de composants pour vélos. En posant ce constat et en considérant sur cette base que les règles de concurrence, et en particulier les articles 101 et 102 du TFUE et IV.1 et IV.2 du CDE lui sont applicables, le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation.

IV. 8. Quant à l'erreur manifeste d'appréciation du Collège relativement à l'existence d'une restriction *prima facie* du droit de la concurrence (cinquième moyen de l'UCI)

32. L'UCI fait valoir que le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation en considérant *prima facie* dans la Décision Attaquée qu'il n'était pas manifestement déraisonnable de considérer que le Protocole de test, par son adoption et sa mise en œuvre, constituait une infraction aux articles 101 et 102 TFUE ainsi que IV.1 et IV.2 du CDE.

Elle soutient que :

- (i) le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation en considérant que le Protocole de test n'avait pas été élaboré selon un processus transparent, objectif et non-discriminatoire (1^{ère} branche) ;



- (ii) le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation en voyant le Protocole de test comme un nouveau « *standard* » susceptible d'avoir des « *effets permanents* » (2^{ème} branche) ;
 - (iii) le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation en refusant de considérer l'objectif légitime d'intérêt général du Protocole de test (3^{ème} branche) ;
 - (iv) le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation en refusant de considérer que le Protocole de test pouvait bénéficier de l'exemption au titre de l'article 101(3) TFUE et de l'article IV.1,§3 du CDE (4^{ème} branche) ; et
 - (v) le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation en ne réalisant pas d'analyse « *contrefactuelle* » qui, si elle avait été réalisée aurait confirmé la pertinence et la légitimité du Protocole de test (5^{ème} branche).
- (i) *Quant à l'erreur manifeste d'appréciation alléguée relative au non-respect par l'UCI d'un processus transparent, objectif et non discriminatoire*

33. Faisant application des lignes directrices de la Commission européenne sur l'applicabilité de l'article 101 du TFUE aux accords de coopération horizontale et de la jurisprudence de la CJUE relative à l'application des règles de concurrence aux organisations de gouvernance sportive (et en particulier les arrêts *Superleague*, affaire C-333/21 précité et ISU, affaire C-124/21), le Collège relève dans la Décision Attaquée que l'adoption et la mise en œuvre du Protocole de test litigieux devaient être « *encadrés par des critères matériels et par des modalités procédurales propres à garantir leur caractère transparent, objectif, précis et non discriminatoire* » et que tel ne fut pas le cas.

A cet égard, la CJUE juge qu' « *il doit être considéré que, dans le cas où elles ne sont pas encadrées par des critères matériels et par des modalités procédurales propres à en garantir le caractère transparent, objectif, précis, non discriminatoire et proportionné, tels que ceux mentionnés au point 151 du présent arrêt, des règles d'autorisation préalable, de participation et de sanction (...) présentent, par leur nature même, un degré suffisant de nocivité pour la concurrence et ont ainsi pour objet d'empêcher celle-ci. Elles relèvent donc de l'interdiction énoncée à l'article 101, paragraphe 1, TFUE, sans qu'il soit nécessaire d'en examiner les effets actuels ou potentiels* » (arrêt *Superleague*, point 178).

Et, au point 151 de ce même arrêt, elle décrit lesdits critères matériels et modalités procédurales en précisant que :

« *pour qu'il puisse être considéré que des règles d'autorisation préalable des compétitions sportives et de participation à ces compétitions (...) sont encadrées par des critères matériels transparents, objectifs et précis ainsi que par des modalités procédurales transparentes et non discriminatoires ne faisant pas obstacle à un accès effectif au marché, il faut, en particulier, que ces critères et ces*



modalités aient été édictés, sous une forme accessible, préalablement à toute mise en œuvre desdites règles. En outre, pour que lesdits critères et lesdites modalités puissent être regardés comme étant non discriminatoires, il est nécessaire, eu égard, notamment, au fait que des entités telles que la FIFA et l'UEFA exercent elles-mêmes différentes activités économiques sur le marché concerné par leurs règles d'autorisation préalable et de participation, que ces mêmes critères et modalités ne soumettent pas l'organisation et la commercialisation de compétitions tierces ainsi que la participation des clubs et des joueurs à celles-ci à des exigences qui seraient soit différentes de celles qui sont applicables aux compétitions organisées et commercialisées par l'entité décisionnaire, soit identiques ou similaires mais impossibles ou excessivement difficiles à remplir en pratique par une entreprise qui n'a pas la même qualité d'association ou ne dispose pas des mêmes pouvoirs que cette entité et qui se trouve, dès lors, dans une situation différente de celle-ci. Enfin, pour que les sanctions instituées accessoirement à des règles d'autorisation préalable et de participation (...) ne soient pas discrétionnaires, elles doivent être gouvernées par des critères qui doivent non seulement être, eux aussi, transparents, objectifs, précis et non discriminatoires, mais également garantir que ces sanctions sont déterminées, dans chaque cas concret, dans le respect du principe de proportionnalité compte tenu, notamment, de la nature, de la durée ainsi que de la gravité du manquement constaté ».

L'UCI estime que le processus ayant mené à l'adoption du Protocole respecte ces standards.

34. Dans le cadre de son examen, la Cour constate qu'en relevant que :

- « [p]ar rapport aux conditions d'accès (...) le processus de développement de la recommandation par SafeR n'a pas impliqué les équipementiers (...) ne fût-ce que par leur association représentative, dans le cadre de l'évaluation des conséquences de l'équipement sur la sécurité des participants aux compétitions cyclistes » ;
- « l'UCI s'est également refusée à engager un dialogue avec SRAM concernant l'élaboration de la définition et du calendrier de la norme à tester lors du Tour de Guangxi » avant que la mesure ayant des effets sur cette dernière soit adoptée et alors que « l'UCI admet qu'une consultation des équipementiers est nécessaire, ou à tout le moins souhaitable » ;
- « alors que les équipes cyclistes sont impliquées dans le processus de concertation au sein de la gouvernance SafeR il n'apparaît pas clairement (...) que les équipes utilisant SRAM (qui représente le deuxième équipementier d'importance au sein des équipes professionnelle à coté de Shimano) ont été également impliquées dans cette concertation au même titre que des représentants d'équipes équipées par Shimano », ce qui « crée prima facie potentiellement une discrimination, en termes d'accès à l'information (...) et dans la capacité des équipementiers à contribuer au développement de la recommandation » ;
- « [p]ar rapport à la transparence de la procédure (...) les critères sur base desquels ont été opérés des choix centraux dans le cadre de l'adoption du Protocole ne sont aucunement documentés » et « les explications apportées par l'UCI (...) tendent à démontrer que sa décision de proposer comme limitation le développement de transmission 54 x 11 ne repose que sur des justifications vagues ne reposant sur aucune base objective » ;
- « la mise en œuvre du test n'est pas définie clairement : si le Tour de Guangxi est un évènement retenu, d'autres évènements peuvent également être ajoutés à la liste. L'UCI



- n'indique pas les modalités claires de sélection des événements, ni leur nombre, ni le délai qui serait nécessaire pour prévenir les équipes SRAM des modifications techniques à apporter » ;*
- *« [p]ar rapport au caractère potentiellement discriminatoire du Protocole (...) la norme de sécurité est définie en termes de produits spécifiques et en particulier définie de manière telle que le produit offert par SRAM est exclu » et « [l]e fait que seules des combinaisons avec des plateaux de 54 dents sont indiquées dans le Mémoire, et la mention explicite du fait que SRAM doit apporter un bridage à son équipement renforcent le fait qu'il n'est pas prima facie déraisonnable d'estimer que le Protocole a un effet discriminatoire » ;*
 - *[c]oncernant la méthodologie choisie par SafeR (et entérinée par l'UCI) pour élaborer le Protocole (...), [le] choix spécifique [d'une limitation du braquet maximal à 54 x 11] n'a pas été justifié par une analyse détaillée (...) d'autres méthodologies ne sembl[a]nt pas avoir été considérées » alors que l'UCI « semble ainsi disposer d'une base de données sur les accidents (collectée par l'Université de Gand) qui aurait pu être mobilisée » ;*
 - *« en tant que tel un taux de réponse d'environ 25% [dans le cadre de l'enquête effectuée en février 2025] ne suffit pas à montrer que les résultats sont représentatifs » et « les résultats de l'enquête n'offrent pas un support clair à la réduction du braquet maximal qui est proposée » ;*
 - *« [l]e Collège s'interroge également sur la pertinence de l'information qui pourrait être obtenue par la mise en œuvre du Protocole « test » sachant que sa mise en œuvre initiale a pour objectif de tester la norme proposée », que « les équipes présentes ne s'opposaient pas à partager leurs données » et que « l'UCI n'a fourni aucun élément permettant de soutenir que l'UCI a envisagé cette possibilité dans le cadre des discussions en amont de l'adoption du Protocole » ;*
 - *« [l]a comparaison [des données supplémentaires sur la fréquence et la gravité des accidents dans l'environnement envisagé par le Protocole] ne donne pas nécessairement une information pertinente pour évaluer l'effet d'une réduction du braquet maximal sur la fréquence et la gravité des accidents » dès lors que « le braquet SRAM bridé pourrait s'avérer plus accidentogène précisément parce qu'il ne s'agit pas d'un équipement testé et validé par l'équipementier ».*
 - *« les données déjà disponibles sur la fréquence et la gravité des accidents dans un environnement où les deux systèmes de transmissions sont disponibles (Shimano et SRAM non bridé) sont a priori potentiellement bien plus utiles que les données qui pourraient être collectées par la mise en œuvre du Protocole (même si on omet le biais potentiel induit par le fait que le bridage pourrait être accidentogène) » ;*
 - *« étant donné le nombre de facteurs accidentogènes, il est important de disposer d'une large base de données qui permette de contrôler pour ces facteurs et ainsi identifier de manière robuste l'effet du système de transmission » ;*
 - *« [u]ne représentation équilibrée des alternatives dans les données est importante pour bien identifier leurs effets. Les données collectées dans le cadre du Protocole (avec des transmissions bridées) seront par contre bien moindres que celles disponibles pour l'alternative (soit l'expérience passée avec une transmission SRAM non bridée) » de sorte qu' « [o]n peut*



donc s'interroger sur la valeur ajoutée des informations collectées après la mise en œuvre concrète du Protocole lors d'une course » ;

le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en concluant *prima facie* « *que les procédures d'élaboration du Protocole souffrent de sérieux manquements en termes d'accès (participation de l'élaboration de la norme, fut-ce sous forme de consultation), de transparence (en ce compris dans la mise en œuvre) et de discrimination (en ce que le Protocole vise particulièrement la technologie de SRAM) ».*

35. Vainement, l'UCI fait-elle valoir que l'on ne peut lui faire grief de ne pas avoir intégré des représentants des équipementiers dans le processus d'élaboration du Protocole (i) parce qu'ils ont été invités à un séminaire le 4 février 2025 au cours duquel la question de la limitation des braquets a été discuté « *dans un climat d'échanges et de discussions constructifs* », (ii) qu'en tout état de cause, les équipementiers seront entendus à un stade ultérieur du processus d'élaboration de la réglementation définitive et (iii) que le fait d'exclure les équipementiers du processus initial vise « *à préserver l'intégrité de ce processus (...), à éviter une situation de conflit d'intérêts et (...) à permettre aux instances dirigeantes de l'UCI de se faire leur propre opinion* ».

L'UCI ne démontre pas qu'elle aurait intégré les équipementiers à la réflexion sur la limitation des braquets avant l'adoption du protocole. Au contraire, il résulte des pièces soumises à l'appréciation de la Cour que ce n'est que le 7 mars 2025 (date du premier communiqué de presse de l'UCI sur le sujet) qu'une première information très générale est diffusée (*cf.* les termes du communiqué de presse : « *SafeR proposera au [CCP] de donner son aval à l'organisation d'un test des limitations des braquets plus tard cette saison* ») et que ce n'est, ensuite, que le 8 avril 2025, date à laquelle se tient une réunion entre l'UCI et SRAM, que cette dernière prend connaissance des modalités pratiques du test prévu, alors que la décision de principe d'effectuer un test d'une limitation des systèmes de transmission à 54x11 avait déjà été approuvée par le CCP (le 25 mars 2025). Les considérations développées par l'UCI quant au fait qu'au cours de cette réunion, elle et SRAM « *ont discuté du fond du dossier* » afin de permettre à cette dernière de s'exprimer sur la faisabilité d'une limitation des braquets ne sont pas pertinentes dès lors qu'à cette date, la décision de procéder au test était déjà prise. Il en va de même des contacts ultérieurs intervenus entre les parties, notamment les 19 juin ou 4 septembre 2025.

En ce qui concerne le séminaire du 4 février 2025 en présence de membres de la WFSGI et de l'UCI, dont cette dernière se prévaut, il ressort de la présentation qui y fut diffusée que la problématique de la limitation des braquets y est uniquement citée (dans 3 diapositives sur 98), comme un des objectifs « *livrables* », sans aucun détail, ni information quant à son éventuelle mise en œuvre alors que d'autres objectifs font, de leur côté, l'objet d'une présentation et de propositions détaillées, comme le système des cartes jaunes ou l'usage des oreillettes, par exemple.



La circonstance que les équipementiers seront entendus à un stade ultérieur n'est pas pertinente dès lors que c'est l'adoption de la norme qui doit être encadrée « *par des critères matériels et par des modalités procédurales propres à garantir [son] caractère transparent, objectif, précis et non discriminatoire* ». Comme il l'est exposé *infra*, le Protocole de test constitue la norme litigieuse.

Enfin, les considérations développées par l'UCI quant au fait que la participation des équipementiers à ce stade du processus de décision n'était pas opportun, outre qu'elles méconnaissent la jurisprudence de la CJUE et qu'elles sont contredites par les intentions expressément annoncées lors du séminaire précité du 4 février 2025, ne sont pas compatibles avec le fait que les représentants des organisateurs de courses, qui poursuivent également des intérêts économiques propres, ont de leur côté été intégrés aux discussions, au-travers SafeR.

36. L'UCI conteste également, mais à tort, la circonstance, retenue par le Collège, qu'elle n'aurait pas impliqué les équipes dans la concertation préalable à l'adoption du Protocole, se prévalant du fait que l'AIGCP est membre de SafeR. En effet, le Collège se borne à relever que, bien que les équipes sont impliquées dans le processus de concertation au sein de SafeR « *il n'apparaît pas clairement (...) que les équipes utilisant SRAM (qui représente le deuxième équipementier d'importance au sein des équipes professionnelles à côté de Shimano) ont été également impliquées dans cette concertation au même titre que des représentants d'équipes équipées par Shimano* ». Par ce constat, qui est conforté par les deux courriers adressés à l'UCI par des équipes équipées SRAM (par l'intermédiaire de l'AIGCP) les 28 mars et 25 juin 2025, faisant part de leur désaccord et de leurs inquiétudes, le Collège n'a pas commis une erreur manifeste d'appréciation quant au fait qu'il n'est pas manifestement déraisonnable de considérer que le Protocole puisse constituer une infraction au droit de la concurrence.

37. C'est également en vain que l'UCI fait valoir que le choix d'une limitation à 10,46 mètres par tour de pédale repose sur des critères clairs et objectifs et a été fixé « *dans un objectif d'équité vis-à-vis de tous les fournisseurs de systèmes de transmission* ». Comme le relève le Collège, l'UCI s'est principalement fondée sur les résultats de l'enquête réalisée auprès des coureurs qui ne montrent pas un avis clair et général en faveur de la limitation proposée et qui ne constituent pas une « *base objective* » dès lors que le choix de réponses proposé envisageait uniquement la limitation de 54x11, sans laisser l'opportunité aux répondants de s'exprimer sur d'autres mesures. Il en va de même des modalités de mise en œuvre du Protocole de test qui ne sont pas définies clairement dès lors que le Mémoire mentionne que le Protocole « *est mis en œuvre par l'UCI à partir du 1er août 2025* », qu'« *[i]l sera appliqué à certaines courses inscrites au Calendrier International UCI* », que « *[l]a Commission SafeR recommandera les épreuves concernées* » et que « *[l']UCI confirmera alors l'application du Protocole aux courses* », sans fournir de plus amples précisions à cet égard, ce qui entraîne une absence de prévisibilité et ne satisfait pas à la jurisprudence européenne évoquée ci-avant selon laquelle la décision de l'autorité sportive doit reposer sur des critères matériels transparents, clairs et précis.



Contrairement à ce qu'affirme l'UCI, la limitation du braquet à 54 x 11 n'impacte pas l'ensemble des équipementiers de manière équitable dès lors qu'il n'est pas contesté que SRAM est le seul fournisseur à ne pas offrir un produit répondant à cette norme, ce qui la contraint à limiter mécaniquement son système de transmission (obligation de bridage) et lui fait perdre une vitesse.

La première branche de ce moyen n'est dès lors pas fondée.

(ii) *Quant à l'erreur manifeste d'appréciation quant au fait d'avoir considéré le Protocole de test comme un nouveau « standard » susceptible d'avoir des « effets permanents »*

38. L'UCI soutient que « le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation lorsqu'il a considéré que le processus d'adoption du Protocole de test devait être vu comme un nouveau standard pour l'adoption duquel les critères de transparence, d'objectivité et de non-discrimination prévu par les Lignes directrices de la Commission européenne sur les accords de coopération horizontale étaient applicables » parce qu'il « n'est que la première étape dans l'élaboration d'un nouveau standard » et que « rien ne permet d'anticiper si des règles limitant les braquets de manière définitive ne seront pas adoptées de manière transparente, objective et non-discriminatoire ».

39. Comme relevé ci-avant et contrairement à ce que soutient l'UCI, les critères de transparence, d'objectivité et de non-discrimination sont applicables à des décisions émanant d'associations sportives.

40. En second lieu, la Cour relève que c'est à tort que l'UCI affirme que le Protocole de test ne serait que la première étape d'un processus qui n'est pas assimilable à ce stade à l'adoption d'un nouveau standard. Le Protocole de test modifie l'article 1.3.010 du Règlement de l'UCI pour permettre la mise en œuvre, à partir du 1^{er} août 2025, de la mesure suivante : « 1. Limitation du rapport de braquet maximum à une distance parcourue par tour de pédale de 10,46 mètres, soit l'équivalent d'un plateau de 54 dents avec un pignon de 11 dents (54x11) » et cette disposition est sanctionnée par l'article 2.12.007 dudit Règlement qui prévoit que la présentation au départ d'une épreuve ou d'une étape avec une bicyclette non conforme au Règlement est sanctionnée par un départ refusé du coureur.

Il s'ensuit que, quel que soit l'objectif affirmé dans « l'introduction et la présentation du contexte de la mise en place de ce Protocole de test », celui-ci insère une norme nouvelle, obligatoire pour les coureurs et sanctionnée par un risque d'exclusion. Contrairement à ce qu'affirme l'UCI, eu égard aux termes généraux utilisés (notamment quant à la quantité des tests), il ne peut être considéré que ce Protocole de test à un effet limité dans le temps. A ce titre, le Collège d'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en considérant que le Protocole de test constitue en soi une décision



d'association d'entreprises au sens des articles 101 TFUE et IV.1 du CDE de sorte qu'il devait satisfaire aux critères précités.

(iii) *Quant à l'erreur manifeste d'appréciation d'avoir refusé de considérer l'objectif légitime d'intérêt général du Protocole de test*

41. L'UCI invoque l'enseignement des arrêts *Meca-Medina* et *Superleague* de la CJUE en vertu desquels :

*« tout accord entre entreprises ou toute décision d'association d'entreprises qui limite la liberté d'action des entreprises parties à cet accord ou soumises au respect de cette décision ne tombe pas nécessairement sous le coup de l'interdiction édictée à l'article 101, paragraphe 1, TFUE. En effet, l'examen du contexte économique et juridique dans lequel s'inscrivent certains de ces accords et certaines de ces décisions peut conduire à constater, premièrement, que ceux-ci se justifient par la poursuite d'un ou de plusieurs objectifs légitimes d'intérêt général dénués, en soi, de caractère anticoncurrentiel, deuxièmement, que les moyens concrets auxquels il est recouru pour poursuivre ces objectifs sont véritablement nécessaires à cette fin et, troisièmement, que, même s'il s'avère que ces moyens ont pour effet inhérent de restreindre ou de fausser, à tout le moins potentiellement, la concurrence, cet effet inhérent ne va pas au-delà du nécessaire, en particulier en éliminant toute concurrence. Cette jurisprudence peut trouver à s'appliquer, en particulier, en présence d'accords ou de décisions prenant la forme de règles adoptées par une association telle qu'une association professionnelle ou une association sportive, en vue de poursuivre certains objectifs d'ordre éthique ou déontologique et, plus largement, d'encadrer l'exercice d'une activité professionnelle, si l'association concernée démontre que les conditions qui viennent d'être rappelées sont remplies » (arrêt *Superleague*, point 183).*

Elle fait valoir que le Protocole de test vise un objectif légitime, d'intérêt général dénué, en soi, de caractère anticoncurrentiel, qui est celui d'améliorer la sécurité des coureurs cyclistes, que les moyens concrets auxquels il est recouru pour atteindre cet objectif sont véritablement nécessaires à cette fin et que, même s'il s'avère que ces moyens ont pour effet inhérent de restreindre ou de fausser, à tout le moins potentiellement, la concurrence, cet effet inhérent ne va pas au-delà du nécessaire, en particulier en éliminant toute concurrence.

42. La Cour constate que le Collège, dans la Décision Attaquée, a expressément considéré que *« prima facie l'objectif poursuivi par le Protocole est légitime au sens de la jurisprudence Wouters et Meca-Medina »*. Il a donc bien appréhendé cet objectif.

Le Collège estime toutefois que les deux autres conditions énoncées par la jurisprudence précitée ne sont pas remplies parce que *prima facie*, le Protocole n'est pas nécessaire pour améliorer la sécurité



des coureurs et qu'il n'implique pas des moyens proportionnés. Sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, il relève qu'il existe déjà des données sur la fréquence et la gravité des accidents dans un environnement où les deux systèmes de transmission coexistent (Shimano et SRAM non bridé), ce qui paraît *a priori* plus utile que des données qui pourraient être collectées par la mise en œuvre du Protocole, que les équipes ne sont pas opposées à partager leurs données, ce qui ne semble pas avoir été envisagé par l'UCI, et que l'usage d'un système SRAM bridé pourrait être potentiellement plus accidentogène et donc fausser les résultats du test. L'UCI soutient que le Protocole de test vise à « obtenir un retour subjectif de la part des coureurs et des autres intervenants sur leurs ressentis par rapport à la limitation des braquets ». Elle ne justifie toutefois en quoi un tel retour subjectif serait nécessaire pour atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité des coureurs, ni surtout en quoi elle n'aurait pas pu atteindre cet objectif en respectant un processus d'adoption transparent, objectif et non discriminatoire. Enfin, dès lors que le Protocole n'a pas d'effet temporaire, comme il l'a déjà été souligné *supra*, il n'est pas déraisonnable de considérer *prima facie* que d'autres mesures, entraînant potentiellement de moindres distorsions auraient pu être considérées, de sorte que le Protocole n'implique pas des moyens proportionnés.

La troisième branche du moyen n'est pas fondée.

- (iv) *Quant à l'erreur manifeste d'appréciation déduite du refus de considérer que le Protocole de test pouvait bénéficier de l'exemption au titre de l'article 101(3) TFUE et de l'article IV.1, §3 du CDE*

43. L'UCI fait valoir que le Protocole de test remplit les quatre conditions lui permettant de bénéficier de l'exemption prévue aux articles 101, § 3 TFUE et IV.1, §3 du CDE.

Conformément à ces dispositions, le bénéfice de cette exemption, dans un cas donné, est soumis à quatre conditions cumulatives. Premièrement, il doit être établi, avec un degré de probabilité suffisant que l'accord, la décision d'association d'entreprises ou la pratique concertée en cause doit permettre de réaliser des gains d'efficacité, en contribuant soit à améliorer la production ou la distribution des produits ou des services concernés, soit à promouvoir le progrès technique ou économique. Deuxièmement, il doit être établi, dans la même mesure, qu'une partie équitable du profit qui résulte de ces gains d'efficacité est réservée aux utilisateurs. Troisièmement, l'accord, la décision ou la pratique en cause ne doit pas imposer aux entreprises participantes des restrictions qui ne sont pas indispensables pour réaliser de tels gains d'efficacité. Quatrièmement, cet accord, cette décision ou cette pratique ne doit pas donner aux entreprises participantes la possibilité d'éliminer toute concurrence effective pour une partie substantielle des produits ou des services concernés (arrêt *Superleague*, point 190).



Il incombe à la partie qui se prévaut d'une telle exemption de démontrer, au moyen d'arguments et d'éléments de preuve convaincants, que l'ensemble des conditions requises pour en bénéficier sont remplies (*ibid.*, point 191). S'agissant de la condition tenant au caractère indispensable de la restriction, elle implique d'apprécier et de comparer l'incidence respective de ce comportement et des mesures alternatives réellement envisageables, en vue de déterminer si les gains d'efficacité attendus dudit comportement peuvent être réalisés par des mesures moins restrictives pour la concurrence (*ibid.*, point 197).

44. Dans la Décision Attaquée, le Collège juge que l'UCI n'établit pas *prima facie* que ces quatre conditions sont remplies, en particulier s'agissant de la condition tenant au caractère indispensable de la décision parce que « *un processus d'adoption transparent, objectif et non-discriminatoire du Protocole était envisageable. De même, des données semblent déjà exister auprès des équipes et n'ont pas été récoltées* ».

A juste titre, le Collège a considéré, sur cette base et par identité de motifs avec ce qui est déjà relevé *supra*, qu'il n'était pas déraisonnable d'estimer *prima facie* et à ce stade de la procédure que le Protocole de test, n'étant pas indispensable pour atteindre l'objectif visé, ne peut pas bénéficier de l'exemption prévue aux articles 101, § 3 TFUE et IV.1, § 3 du CDE. Ce faisant, le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation.

(v) *Quant à l'erreur manifeste d'appréciation du Collège qui n'a pas réalisé d'analyse « contrefactuelle »*

45. L'UCI soutient enfin que le Collège, en s'abstenant de comparer la situation concurrentielle résultant du Protocole de test avec la situation qui aurait prévalu si ce Protocole avait été mis en œuvre en respectant les critères applicables ou s'il n'avait pas été adopté, a commis une erreur manifeste d'appréciation.

Comme le relève, à juste titre l'ABC, le Collège n'était pas tenu de procéder à cette analyse « *contrefactuelle* » dans le cadre du contentieux des mesures provisoires.

Il résulte de l'ensemble de ces considérations que le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en considérant que le Protocole de test constitue une restriction *prima facie* du droit de la concurrence. Le cinquième moyen de l'UCI n'est pas fondé.

IV. 9. Quant à l'erreur manifeste d'appréciation de l'ABC dans la définition des marchés pertinents (quatrième moyen de l'UCI)



46. L'UCI soutient également que le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation dans les définitions de marchés retenues ainsi que, corrélativement, en concluant que l'adoption du Protocole de test constitue un abus de position dominante.

Eu égard à ce qui est décidé par la Cour en ce qui concerne la restriction *prima facie* du droit de la concurrence par le Protocole de test (point IV.8) et par économie de procédure, il n'y a pas lieu d'examiner le quatrième moyen développé par l'UCI qui n'aboutirait pas à une solution différente.

IV. 10. Quant à l'erreur manifeste d'appréciation du Collège dans l'examen du dommage imminent, grave et irréparable (sixième moyen de l'UCI)

47. L'UCI soutient que le Collège a commis une erreur manifeste d'appréciation dans l'examen du dommage grave et difficilement réparable. Elle fait grief au Collège d'avoir accepté et repris à son compte, dans la Décision Attaquée, l'intégralité des « *vagues allégations* » présentées par SRAM alors qu'elles ne sont pas étayées et estime au contraire que le Protocole de test ne fait naître aucun risque de préjudice grave, imminent et difficilement réparable dans le chef de SRAM et des Equipes.

48. Il y a urgence au sens de l'article IV.71 du CDE lorsque la situation est « *susceptible de provoquer un préjudice grave, imminent et difficilement réparable aux entreprises dont les intérêts sont affectés par ces infractions ou de nuire à l'intérêt économique général* ».

Comme l'usage du terme « *susceptible* » l'indique, il n'est pas nécessaire de démontrer que le préjudice (ou la nuisance à l'intérêt économique général) s'est effectivement réalisé(e) ou va nécessairement se réaliser mais uniquement qu'il(elle) risque de se réaliser, sans que ce risque ne puisse être purement hypothétique.

Il y a préjudice « *lorsqu'une entreprise se trouve dans une situation moins avantageuse que la situation dans laquelle elle se trouverait en l'absence de la pratique restrictive affectant sa situation* » (Bruxelles, R.G. n° 2015/MR/1, point 75). L'article IV.71 du CDE se référant au préjudice « *aux entreprises dont les intérêts sont affectés par ces infractions* », il ne se limite pas au préjudice subi par le plaignant de sorte que l'autorité, et à sa suite la Cour, peut également avoir égard au préjudice causé à des tiers.

Sa gravité suppose qu'il soit lourd, substantiel pour l'entreprise. La gravité ne doit pas nécessairement être appréciée sur la base d'une estimation chiffrée. Ainsi, l'atteinte à la réputation de l'entreprise peut constituer un préjudice grave, difficilement chiffrable en argent (N. Neyrinck, *Manuel de droit belge de la concurrence*, Bruylant, Bruxelles, 2021, p. 537, n° 670 et p. 539, n° 671).



Le caractère difficilement réparable du préjudice suppose, quant à lui, la démonstration de ce que l'état originaire du plaignant ne pourrait être restauré, ni adéquatement compensé en argent, en sorte qu'une intervention immédiate est nécessaire (*ibid.*, p. 537, n° 670).

Enfin, il est imminent lorsqu'il est susceptible d'intervenir avant l'issue de l'examen de la plainte au fond.

Conformément à l'article IV.71 du CDE précité, une mesure provisoire peut également être fondée sur l'urgence d'éviter une situation susceptible de nuire à l'intérêt économique général. Tel peut être le cas lorsque la décision ou la pratique incriminée porte atteinte au fonctionnement du marché (Bruxelles, 7 septembre 2016, aff. *Telenet*, 2015/MR/2 et 2016/MR/1, pp. 48-49, point 89).

- (i) *En l'espèce, le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en considérant qu'il existait un risque de préjudice grave*

49. Dans la Décision Attaquée, le Collège relève que :

« (...) l'application du Protocole est susceptible de porter préjudice [à SRAM] » parce que *« [la] restriction [du braquet] s'applique en effet de facto uniquement à SRAM (ce qui est reconnu par l'UCI dans son Mémoire du 1er août 2025) ainsi qu'aux équipes qui utilisent son équipement et bénéficient de ce fait aussi de son sponsoring »* et qu'elle *« peut mener, soit à la mise à l'écart de l'équipement SRAM des courses cyclistes spécifiques sélectionnées pour l'application du Protocole (en ce compris le Tour du Guangxi), soit au recours à des équipements SRAM offrant des performances moindres, soit à l'obligation pour les équipes utilisant la transmission SRAM de brider cette transmission pour se conformer au Protocole »* (point 260).

Ce « préjudice est grave dans la mesure où le Protocole risque effectivement d'ébranler la confiance dans l'équipement de SRAM, dont la vente et la mise à disposition dans le cadre d'un partenariat de sponsoring avec les équipes constitue[nt] une part importante de l'activité » (point 270).

Et s'agissant des équipes utilisant l'équipement de SRAM, *« le préjudice est constitué de plusieurs éléments portant notamment sur (i) l'incertitude quant à la mécanique de transmission qu'elles seront habilitées à utiliser lors des courses désignées par l'UCI où le Protocole sera applicable, ou risque de s'appliquer, (ii) les risques de sanctions qui résulteraient de l'usage de la transmission SRAM sur leurs vélos, conformément aux règlements UCI270, (iii) dans la mesure où un mécanisme transitoire est instauré pour se conformer au Protocole consistant dans le bridage de la transmission SRAM, les risques de défaillances au regard de la précipitation dans laquelle ces mesures transitoires (mécaniques et informatiques) sont mises en œuvre par les équipes sans tests préalables avec les coureurs, (iv) le risque de préjudice sportif et financier au regard de l'obligation d'utiliser du matériel bridé contrairement aux autres équipes qui n'utilisent pas l'équipement de SRAM et (v) le risque de*



départ de coureurs des équipes équipées de systèmes de transmission SRAM » (point 263). Il est grave parce que « [o]bligées de modifier les transmissions à la hâte pour se conformer et éviter l'exclusion, [les équipes] participent aux courses test (et notamment, dans l'immédiat, le Tour du Guangxi) sans préparation adéquate, avec un mécanisme bridé qui risque d'affecter leurs résultats sportifs » et que « [c]ette situation fausse la concurrence entre les équipes et risque de remettre en cause la collaboration avec les sponsors et les coureurs de ces équipes ».

50. En l'occurrence, la Cour constate que le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation quant à l'existence d'un préjudice dans le chef de SRAM, laquelle se trouvera effectivement dans une situation moins avantageuse que la situation dans laquelle elle se serait trouvée en l'absence du Protocole puisque elle doit obligatoirement adapter ses systèmes de transmission si elle souhaite pouvoir équiper des équipes participant au Tour de Guangxi, et plus généralement aux courses qui seraient par la suite désignées par l'UCI pour appliquer le Protocole. Celui-ci le prévoit d'ailleurs expressément puisqu'il y est indiqué : « SRAM : 54 x 10 (le pignon de 10 dents peut être mécaniquement limité avant la course par les mécaniciens des équipes) ».

Sur la question de savoir si ce préjudice est grave, le Collège a valablement pu considérer que tel était le cas, eu égard au risque d'atteinte à la confiance dans l'équipement de SRAM. Ce risque d'atteinte n'est pas purement hypothétique, ainsi que cela ressort des articles parus dans la presse au moment de l'adoption du Protocole stigmatisant la situation de SRAM, certains allant jusqu'à écrire que « pratiquement tous les coureurs professionnels masculins roulant pour une équipe sponsorisée par SRAM devraient changer de matériel » (traduction libre de SRAM de sa pièce 20), des échanges intervenus entre SRAM et l'UCI le 17 juillet 2025 faisant état des réactions importantes de la presse, des clients, des équipes et des cyclistes qui s'interrogent sur les raisons pour lesquelles seules les transmissions SRAM sont visées par le Protocole, la réaction de l'équipe Lidl-Trek juste après le communiqué de presse du 7 mars 2025 qui craint d'être désavantagée, des inquiétudes de l'AIGCP et de la WFSGI émises dans leurs courriers des 25 et 27 juin 2025 ainsi que des positions développées par les Equipes dans leur requête en intervention volontaire qui s'estiment désavantagées. Le risque d'atteinte à la réputation de SRAM est d'autant moins hypothétique que le Protocole émane du régulateur du cyclisme, chargé de régir, développer et promouvoir ce sport au niveau mondial qui, en cette qualité, apparaît comme le garant de l'adoption de normes légitimes en adéquation avec les valeurs du sport et en particulier, s'agissant de l'espèce, l'amélioration de la sécurité des coureurs.

Comme déjà relevé *supra*, l'UCI ne peut pas être suivie lorsqu'elle affirme que :

- le Protocole de test n'engendre aucun effet d'exclusion par ce que tous les fabricants sont soumis aux mêmes contraintes ; en effet, seule SRAM ne produit pas de système de transmission répondant aux exigences du protocole ;
- le préjudice de SRAM ne se matérialise pas encore de manière concrète et effective parce que, la limitation définitive des braquets étant un simple test, elle reste à ce stade



hypothétique et que le Tour de Guangxi est une course d'importance mineure ; en effet, le Protocole de test est rédigé en termes généraux et à une valeur normative en ce qu'il modifie le Règlement de l'UCI et assortit cette modification de sanctions. Il est dès lors susceptible de s'appliquer à tout évènement sportif que cette dernière désignerait.

A tort, l'UCI soutient-elle que le Collège n'a pas pu prendre ce risque en compte sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation parce que le bridage du braquet de SRAM, rendu nécessaire par le Protocole de test, est un « *mécanisme basique (utilisé depuis plus de 40 ans) qui peut être mis en place de façon manuelle, soit par mécanisme informatique* » et qui a par ailleurs été utilisé par SRAM elle-même lors de la course Paris-Roubaix 2025 de sorte qu'il n'existe pas de problème technique ou de sécurité lié au blocage. Cette affirmation est contestée, d'une manière qui n'est pas manifestement déraisonnable, par SRAM qui expose qu'à l'inverse de la manipulation effectuée lors de la course Paris-Roubaix, « *le Protocole imposait à SRAM des modifications matérielles et logicielles importantes de ses transmissions RED AXS, impliquant (i) la conception d'un verrouillage mécanique empêchant physiquement l'accès au plus petit pignon et (ii) le développement d'un nouveau logiciel 11 vitesses compatible avec une cassette de 11 vitesses. Or, SRAM ne fabrique pas de cassette route de 11 vitesses, ne dispose pas de logiciel 11 vitesses, et le plus petit pignon ne peut simplement pas être retiré, la cassette étant usinée en un seul bloc d'acier, de sorte que la mise en conformité avec le Protocole constituait un véritable défi technique* ». Cette contestation est également partagée par les Equipes équipées SRAM qui sont directement concernées. L'allégation de l'UCI, suivant laquelle les Equipes auraient été contraintes d'intervenir dans la présente procédure au soutien de la position de leur sponsor, SRAM, et sous la pression de cette dernière, n'est pas démontrée et par ailleurs contestée par les Equipes.

La circonstance, invoquée par l'UCI, que SRAM vend « *une large gamme de produits* » de sorte que les effets du Protocole sur son chiffre d'affaires seraient négligeables, n'est pas pertinente. Indépendamment du préjudice financier éventuellement subi par SRAM, le Collège a principalement retenu son caractère grave sur la base de l'atteinte à la réputation dans un marché fortement influencé par « *l'effet vitrine* » selon lequel les produits utilisés, en l'occurrence ici l'un des produits phares de SRAM, au niveau professionnel conditionnent également et largement les choix technologiques des consommateurs amateurs (voir le point 261 de la Décision Attaquée).

C'est enfin vainement que l'UCI fait valoir que les risques de préjudice pour les équipes seraient purement spéculatifs. Comme le relève l'ABC, le Collège a considéré (i) que le Protocole de test crée une incertitude pour les équipes quant au système de transmission qu'elles seront habilitées à utiliser lors des courses, selon que le Protocole s'y applique ou non, et cela sans qu'il soit possible de déterminer les critères justifiant l'application dudit Protocole, (ii) que l'incertitude crée un préjudice sérieux pour les équipes, dont les coureurs sont habitués au système de transmission SRAM, tant en termes sportifs et qu'en termes de risques de voir les coureurs quitter les équipes et (iii) qu'il existe également des risques de défaillance d'un système bridé (qui n'a jamais été testé), laquelle pourrait

COVER 01-00004888963-0046-0050-02-02-1



entraîner des risques pour la sécurité et des sanctions contre les coureurs. Ces risques ne sont pas purement spéculatifs.

Dès lors, le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en considérant que le dommage encouru SRAM et les équipes est grave.

(ii) *Ce préjudice est difficilement réparable*

51. Dans la Décision Attaquée, le Collège relève que :

« (...) les équipes sponsorisées par SRAM subiront un préjudice difficilement réparable du fait de la mesure contestée en ce qu'elles seront exclues en cas d'utilisation de la transmission à 10 dents de SRAM ou désavantagées par l'incertitude autour de l'utilisation d'une version bridée de leur équipement. Cet impact sera difficilement réparable car les résultats sportifs des courses où le Protocole sera appliqué sont d'ores et déjà impactés. Pour le Tour du Guangxi, l'impact est donc immédiat et irréversible, ce qui vaut aussi pour les courses pour lesquelles le Protocole serait aussi appliqué. A cet égard, l'incertitude autour de l'utilisation de l'équipement SRAM pourrait par ailleurs entraîner le départ de coureurs et au final la disparition d'équipes sponsorisées par SRAM. Le préjudice est donc difficilement réparable » (point 284).

Et s'agissant de SRAM, que *« le préjudice causé à [SRAM] est difficilement réparable dès lors qu'il consisterait en partie à une atteinte grave à la réputation de la marque SRAM. Le Protocole obligerait par ailleurs SRAM à immédiatement entamer un changement de son matériel afin de se mettre en conformité de manière pérenne. Ceci briserait la position de marché développée au fil du temps par SRAM sur base de la transmission SRAM équipée d'un pignon à 10 dents » (point 285).*

L'atteinte aux résultats sportifs, le départ de coureurs, de même que l'atteinte à la réputation de SRAM et la nécessité d'adapter immédiatement les équipements ne pourraient pas être rétablis par la décision au fond en sorte qu'une intervention immédiate, dans le cadre du contentieux des mesures provisoires, est nécessaire.

Le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation sur ce point.

(iii) *Ce préjudice est imminent*

52. Dans la Décision Attaquée, le Collège relève que :

« (...) le préjudice est imminent en raison de l'application du Protocole dès le Tour du Guangxi le 14 octobre 2025 » et qu' « il ne s'agit pas réellement d'un « test » mais d'une restriction qui sera



immédiatement appliquée par l'UCI et qui aura pour conséquence de porter un préjudice grave à la Requérante et aux équipes utilisant SRAM » (point 278).

L'UCI conteste l'imminence du préjudice, faisant valoir que SRAM a « *elle-même créé une urgence artificielle en attendant un temps disproportionné avant d'initier les mesures provisoires devant [l'ABC]* » étant informée de l'existence du Protocole de test depuis le mois de juin 2025 et n'ayant déposé sa requête en mesure provisoire que le 18 septembre 2025.

En l'occurrence, l'examen de la chronologie des échanges montre que SRAM a privilégié, dans un premier temps, la conciliation avec l'UCI en proposant des solutions alternatives au Protocole dans le courant de l'été 2025. Ce n'est que face au refus de l'UCI, à la suite de sa mise en demeure du 10 septembre 2025, que SRAM a déposé sa plainte auprès de l'ABC le 12 septembre. Face à l'imminence du Tour de Guangxi et présupposant que l'instruction de sa plainte n'aboutirait pas à temps, SRAM a déposé une demande de mesures provisoires. Elle n'a donc pas créée artificiellement l'urgence.

Un dommage étant imminent, au sens de l'article IV.71 du CDE, lorsqu'il est susceptible d'intervenir avant l'issue de l'examen de la plainte au fond, le Collège n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en considérant que cette condition était remplie.

(iv) Il existe également un risque d'atteinte à l'intérêt économique général

53. Comme le relève l'ABC, le Collège a également fondé la Décision Attaquée d'octroi de mesures provisoires sur la circonstance qu'il existe un risque d'atteinte à l'intérêt économique général en relevant que :

- « (...) *l'application du Protocole est prima facie constitutif de restriction de concurrence entre équipes utilisant les différentes marques d'équipement en ce sens que les équipes (et coureurs) utilisant SRAM seraient exclus ou obligés d'utiliser une variante bridée de la mécanique de transmission durant les courses où le Protocole serait applicable, à commencer par le Tour du Guangxi du 14 au 19 octobre 2025. Tant l'adoption que l'application de la norme sont peu transparentes et source d'incertitude quant aux courses durant lesquelles la norme serait applicable. Ces manquements sont également dommageables pour les événements cyclistes et pour la promotion des valeurs du sport telles que des conditions de course équitables pour les athlètes, qui importent également aux spectateurs* » (point 291) ;
- « *Elle pourrait aussi affecter négativement la structure du marché mondial des transmissions haute performance à destination de professionnels sur route vu que la transmission à 10 dents de SRAM serait exclue là où le matériel de son principal et plus grand concurrent, Shimano, deviendrait (si le contenu du Protocole est confirmé) de facto une norme*



industrielle. Le Protocole aurait un effet décourageant sur l'innovation dans le secteur telle qu'apportée par SRAM qui a stimulé la concurrence sur le marché de transmission haute performance » (point 292) ;

- *« Par ailleurs, afin de protéger l'intérêt général au sens de l'article IV.71 CDE, le Collège doit aussi veiller à assurer la mise en œuvre effective des règles de concurrence. Le Collège fonde cette interprétation sur l'obligation qui incombe aux États membres de veiller à l'efficacité de l'application des règles de concurrence. A cet effet, afin de protéger l'intérêt économique général, le Collège doit s'assurer que la décision au fond qui sera adoptée par l'Autorité dans la présente affaire puisse encore avoir un effet utile. En l'espèce, le Collège considère que l'effet utile de la décision au fond, qui le cas échéant serait adoptée par le Collège et constaterait une infraction aux règles de concurrence, serait menacé si l'UCI pouvait, en l'absence de mesures provisoires, appliquer le Protocole au Tour du Guangxi et aux autres courses désignées en 2026 avec des effets irréversibles » (points 293 et 294) ;*
- *« (...) les fédérations sportives, notamment celles responsables pour réguler l'organisation des compétitions sportives, assument un rôle d'intérêt général et qu'il est en outre dans l'intérêt économique général de leur rappeler qu'elles sont tenues de respecter le droit de la concurrence, et qu'elles peuvent uniquement faire obstacle à l'utilisation d'équipements sportifs, tels que les transmissions en cause, sur base de motifs dûment justifiés » (point 295).*

L'UCI ne conteste pas cette condition. Or, la nécessité de protéger l'intérêt économique général suffit pour satisfaire à la condition d'urgence et justifier l'octroi de mesures provisoires.

Dès lors, il suit de l'ensemble des considérations qui précèdent que le 6^{ème} moyen développé par l'UCI n'est pas fondé, de même que son recours.

IV. 11. Quant aux dépens

54. L'UCI étant la partie succombante, elle doit être condamnée aux dépens, en ce compris une indemnité de procédure calculée à son montant de base en faveur de l'ABC.

Aucune indemnité de procédure n'est due aux intervenants volontaires qui supportent leurs propres dépens.

**PAR CES MOTIFS,
LA COUR DES MARCHES,**

Vu les dispositions de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire,



Statuant contradictoirement,

Dit le recours de l'Union Cycliste Internationale recevable mais non fondé ;

Dit les interventions volontaires de SRAM LLC, de l'Association Cyclistes Professionnels Associés, de l'Association Internationale des Organisateurs de Courses Cyclistes, de Argyle Sports Inc., de Q36,5 Pro Cycling Team AG, de Red Bull Pro Cycling GmbH & Co. KG, de Yellow B. Cycling B.V. et de Lauke Pro Radsport GMBH recevables ;

Acte le désistement d'instance de la SAS Decathlon Cycling Team ;

Met les dépens à charge de l'Union Cycliste Internationale et la condamne à payer 1.883,72 € à l'Autorité Belge de la Concurrence ;

Condamne l'Union Cycliste Internationale à payer 400,00 € au SPF Finances, à titre de droit de mise au rôle de la requête d'appel ;

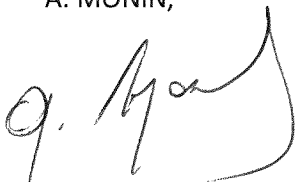
Met à charge de l'Union Cycliste Internationale la contribution visée à l'article 4, §2 de la loi du 19 mars 2017 instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience civile publique de la 19^{ème} chambre A de la cour d'appel de Bruxelles, section Cour des marchés, le **20 mai 2026**,

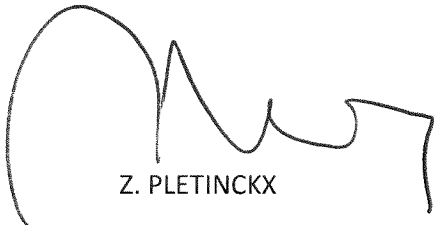
Où étaient présents :

A.-M. WITTERS,
Z. PLETINCKX,
A. BOSSUYT,
A. MONIN,

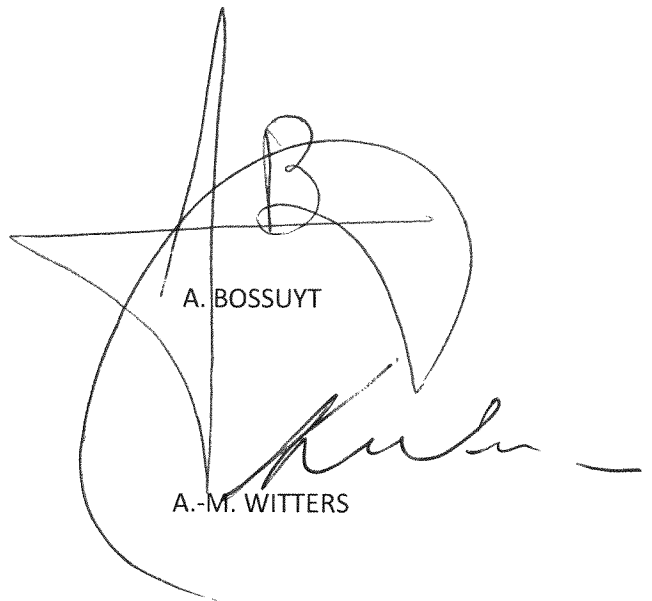
Conseiller ff. président,
Conseiller,
Conseiller,
Greffier,



A. MONIN



Z. PLETINCKX



A. BOSSUYT

A.-M. WITTERS

