

COMPTE RENDU

Conseil d'Administration IMOCA – 23 janvier 2024 - 14h07-17h30

PARTICIPANTS

Antoine MERMOD / Clarisse CREMER/ Philippe LAOT/ David SINEAU / Thomas RUYANT représenté par Thomas GAVERIAUX

Absents : Damien SEGUIN/ Arnaud BOISSIERES/ Boris HERRMANN [excusés]

Invité pour la partie course : Gwen CHAPALAIN

Ordre du jour :

1. Introduction
2. Administration :
 - Validation du compte-rendu du précédent CA (vote)
 - AG : Vendredi 19 avril 2024
 - Equipe permanente IMOCA
 - Salaire président (vote)
3. Communication :
 -
4. Développement durable
 - Partenariat 11th Hour : évolution du programme
5. Courses :
 - Transat CIC
 - NY Vendée : remboursement inscription
 - Programme 2025-2029 : Rédaction contrat organisateur
 - Invité : Gwen Chapalain
6. Technique
 - Faut-il mettre quelque chose en place pour éviter les traumatismes
 - AMI Collision
 - Mât V2
 - Bateaux autonomes en production d'énergie en 2028

7. Agenda

- Prochain CA :
- Mardi 27 février
- Mardi 26 mars
- Mercredi 10 avril

AG vendredi 19 avril à Lorient

Au vu des emplois du temps, le CA se déroule en 2 parties. On débute par la partie course avec Gwen Chapalain, invité.

1. Introduction

Le CA doit proposer les règles 2029 pour la prochaine AG en avril et travailler un programme de course afin d'avoir un projet présentable auprès des sponsors.

La partie technique est très avancée suite à la dernière AG. Le TC est bien organisé pour continuer à travailler sur les sujets encore en étude.

Programme 2025-2029 : On est moins avancé. Première réunion en juillet. Discussion au dernier CA, mais on est encore assez loin d'avoir un projet proposable.

Antoine a mandaté la société Sea to See [Gwen Chapalain, Delphine Largenton] pour assister l'équipe permanente dans ce travail.

Sea to See est organisateur de course, ce qui doit permettre de proposer un projet équilibré.

2. Courses

Deux points :

- Quel programme proposer ?
- Fonctionnement avec les organisateurs de courses.

En août 2020 on a proposé un programme que nous avons réussi à tenir. Ce vote associé au mode de sélection du VG a garanti aux courses un plateau, ce qui jusqu'alors était souvent problématique pour elles. Cela devait leur permettre de travailler dans de bonnes conditions, avec de la visibilité.

Nos relations avec les courses n'ont pas grandi pour autant et notamment avec la TJV les engagements de 2020 n'ont pas été respectés [non-participation des ultims...]

Le constat est que la relation entre notre classe et certains organisateurs est très complexe à gérer. 4 permanents de la classe ont assisté Antoine depuis 7 ans. Des administrateurs, des membres du comité sportif ont aussi essayé d'entrer dans les débats. Le résultat est toujours qu'il est très difficile de construire avec les organisateurs, qui, la plupart du temps, ne considèrent pas la classe comme un partenaire mais comme une contrainte.

Une réunion au siège de la FFV avec tous les présidents de classes océaniques a eu lieu récemment. Force est de constater que les autres classes rencontrent les mêmes problématiques que nous (et même plus importantes pour les Ocean Fifty). Cela ne fonctionne pas. Le problème est dans la structure même du système et pas dans l'identité des différents protagonistes

Pour construire le programme de l'après VG, il est urgent de trouver une solution pour que la relation avec les courses soit structurée, équilibrée et efficace.

Les classes grandissent, chacune de manière différente, les courses aussi, mais beaucoup moins vite. Les attentes et les moyens des différentes parties s'éloignent. Les attentes des teams ont beaucoup changé dans la majorité des classes : Plus gros budget, fonctionnement plus professionnel et structuré pour anticiper. Les courses ont moins vite évolué et cherchent à le masquer....

Les différentes courses sont aussi en concurrence. Bilan : chaque année on reprend tout à zéro. On traite toujours les mêmes problèmes qui trouvent toujours les mêmes solutions. Les organisateurs ne sont pas suffisamment structurés pour nous accueillir. Il y a des classes professionnelles mais les courses sont gérées de manière très amateur. L'écart se creuse dans les moyens.

Pour arriver à faire un programme à la hauteur de nos engagements et de nos partenaires, il faut construire avec les courses. Un espace de travail doit être conçu pour chacun afin d'être efficace.

La Classe IMOCA a mandaté la société Sea to See pour nous aider dans ce projet.

Pourquoi Sea to See ?

Beaucoup d'interlocuteurs en charge des relations courses se sont succédés à la Classe. Malgré leurs profils très différents, le fonctionnement avec les organisateurs est toujours très « violent ». Sea to See est organisateur de courses et connaît donc les problématiques. On va tenter de trouver un équilibre de fonctionnement avec toutes les forces en présence.

Débat au sein du CA : un bras de fer serait-il nécessaire au vu de l'attitude de certains organisateurs ?

David pense qu'il faut être plus agressif dans nos positions vis-à-vis des organisateurs. Antoine estime qu'il faut d'abord structurer la relation et mieux définir le cadre de collaboration avant d'éventuellement entamer un bras de fer. Tant que le modèle ne fonctionne pas, le bras de fer ne sera pas efficace.

Pour se lancer dans un bras de fer, il faut être sûr d'aller au bout et d'être assez puissant : c'est la stratégie des Ocean Fifty mais ils ont un très grand risque de perdre beaucoup car pas assez solides pour tenir leur position.
Thomas a aussi une position plus mesurée.

Débat : Les courses n'ont plus de compétences maritimes et se reposent entièrement sur leur direction de course qui sert de bouclier.

Faudrait-il arriver à obtenir 3 entités indépendantes ?

- Les classes
- Les organisateurs
- La direction de course.

Chaque entité aurait ses propres responsabilités et ne devraient pas empiéter les unes sur les autres. Chacune ses compétences.

On s'aperçoit qu'il y a peu de gens qui naviguent au sein des organisations.

Une DC ne doit pas être le bras armé d'une organisation locale. Or c'est ce qu'il se passe actuellement au vu des sujets qu'elle a à traiter en amont. Une DC doit être très opérationnelle et réactive sur les décisions.

Une structure d'organisation tripartite serait peut-être le moyen de retrouver un équilibre ? et aussi que la DC soit plus dédiée sur sa tâche première : le bon déroulé de la course et la sécurité des marins

Débat : la classe = règle technique, pourtant la SAEM ne le comprend pas....

On va écrire nos règles de classes pour 2028. Si l'organisateur va contre, il sait qu'il n'aura pas d'IMOCA.

Problème : La SAEM va annoncer la fin du moteur thermique lors de sa conférence de presse.

On peut discuter des attentes du grand public. On ne peut pas laisser un organisateur prendre le leadership sur un problème qui reste celui des règles de classes.

Il est rappelé les règles : Un avis de course ne peut pas aller à l'encontre d'une règle de classe sauf accord écrit de la classe.

Pour Gwen, l'organisateur répond à son client. Il faut déterminer qui est le client. Pour lui, ce sont les marins.

Il y a différentes catégories d'organisateur. L'accompagnement de la Classe doit être important. Elle doit avoir plus de poids.

Les courses doivent être construites pour les marins.

Financement des courses :

Les recettes et dépenses sont mal équilibrées. Les teams ont le sentiment de mettre la main à la poche de manière conséquente pour un service moindre. Les partenaires ont le sentiment de se faire « racketter ».

Les organisateurs jouent la concurrence entre les teams et les classes pour obtenir les meilleurs emplacements, loges, etc.

Clarisse confirme qu'un sponsor plus jeune et non français n'est à priori pas traité équitablement

La part commerciale à destination du grand public doit être moins importante et les partenaires des skippers mieux accueillis.

Il y a un problème de décalage. Les organisateurs ne se font pas d'argent finalement. Tout devient très cher. Les prestations sont gonflées.

La source réelle d'entrée de cash, ce sont les inscriptions, quelques sponsors. Un peu de RP. On fait des courses avec trop de bateau. Très cher et cela ne rapporte pas beaucoup plus. La prestation est diminuée pour chacun.

Structurellement, la course est capable d'accueillir 50 bateaux. Au-delà, ils envoient tout le monde dans le mur.

Rôle de la FFV ?

Elle n'a pas le mandat de régler le problème des classes ni des courses. Pas de pouvoir là-dessus.

Le fait d'avoir voté que la Classe inscrive les bateaux aux courses représente un vrai levier. Les qualifications aussi.

La préparation du calendrier est donc importante. Il faut également valoriser la suite du départ de la course. Actuellement, une fois le départ de la course donné, il ne se passe plus rien et en plus l'organisateur réglemente la diffusion des datas.

Concrètement que doit faire la Classe ?

- Première stratégie : écrire une convention de fonctionnement entre les organisateurs de courses et la Classe. Chacun doit avoir sa place et son rôle. La définition de ce cadre devrait permettre des négociations et/ou des relations efficaces et encadrées.
- Les événements doivent être capables de générer du cash.
- Direction de course indépendante de l'organisateur ? Le CA débat sur ce point.
- Antoine propose de réaliser un audit auprès des partenaires des teams pour recueillir les attentes des sponsors pour le programme 2029
Le CA est unanime sur l'intérêt d'une telle initiative.

Transat CIC

Pas trop d'information pour l'instant.

NY va coûter très cher pour une prestation qui devra être au rendez-vous.

Antoine : Certains teams se sont désengagés de la NY Vendée mais l'inscription n'est pas remboursable.

3. Administration

- Validation du précédent compte rendu du dernier CR. Sans intervention des membres du CA auprès du président d'ici vendredi 26 janvier 2024, il sera validé.
- David questionne sur le « recrutement » de Sea to see. Le CA doit-il être informé avant de prendre ce type de décision ?
Les statuts confèrent au président la gestion de l'équipe permanente, il serait cependant souhaitable de partager un maximum avec le CA d'autant que les moyens de communication sont efficaces [WhatsApp]
- Salaire du président : Inflation actuelle. Revalorisation de la rémunération à hauteur de 5 %. Les membres présents votent unanimement en faveur de cette revalorisation.

4. Développement durable

On travaille avec 11th Hour sur un partenariat pour qu'ils financent en grande partie notre développement durable, notamment sur la partie impact (études sur la voile verte : où sont les améliorations à apporter, workshop pour expliquer nos actions). Visibilité : une mention sur le partenariat. Ils agiraient plus dans l'idée de soutenir notre programme.

Clarisse note qu'il est important de définir nos futurs objectifs et les étapes suivantes. Le cap carbone peut être un levier, mais il y a tout le reste à définir.
Nous aurons une réponse dans la semaine probablement.

5. Technique

- Faut-il mettre en place quelque chose pour éviter les traumatismes ?

Le port du casque ne semble pas être porté plus que ça... Clarisse précise que même si les skippers ont tout à bord, il est difficile de porter un casque 24/24 et sur de très longue course.

Antoine propose : Toutes les mousses, protections et artifices destinés à se protéger pourraient être retirés des règles de stabilité afin de mieux protéger le skipper en cas de projection ?

- AMI Collision :

On attend la confirmation des assurances pour une ristourne à ceux qui l'adopteront.

Des discussions s'ensuivent : Si le système devient obligatoire alors que ce n'est pas abouti, qu'il est installé à l'arrache, tout ça pour avoir une ristourne d'assurance, cela n'a pas trop de sens. Il faut que ce soit fiable pour une année de VG.

Ce n'est pas obligatoire. Il y a eu beaucoup de collisions sur les courses. Si on évite une collision, c'est déjà ça. Profiter du VG pour se lancer. Ce n'est pas dans la jauge. Il faut investir pour l'amélioration du capteur.

Divers

Les vitesses des bateaux rendent difficile l'utilisation des hydro générateurs. L'autonomie énergétique demande un grand parc de batteries.

Thomas : Le vote en AG sur la position de l'hélice et la place du moteur pose problème pour les bateaux lancés ces deux dernières années.

Thomas : Plans porteurs interdits : faut-il interdire le type de safrans Charal avec une GFR ?

Fin 17h31