

COMPTE RENDU

Conseil d'Administration IMOCA – 26 août 2024

9h30-11h30

PRESENTS : Antoine MERMOD / Thomas RUYANT / Damien SEGUIN / David SINEAU / Violette DORANGE / Benjamin DUTREUX

EXCUSES : Philippe LAOT / Boris Herrmann

Muriel Lamy pour la prise de notes

Ordre du jour :

1. Introduction :

Point sur les différentes problématiques pour 2025-2028

2. Administration :

Validation du compte-rendu du précédent conseil d'Administration [vote]

3. Communication

4. Développement durable

5. Courses

- Programme 2025-2029 : NY Vendée ? Retour à la Base ?

- Conventions organisateurs :

° RDR / OC Sport

° Prolongation contrat TOR

° Convention VG 28 et 32

- Proposition Pro Sailing Tour

6. Technique

- Contrat fourniture mât Lorima/CDK : Principe de choix de fournisseur, rôle du CA

7. Agenda

- Prochain CA : Mardi 7, 15 ou 22 octobre ?
- TMS : Vendredi 6 septembre
- AG : ?

Documents à consulter : CR CA 1^{er} juillet 2024 – Calendrier projet 25-28 – Document de travail convention organisateur

.....

1. Introduction :

Antoine évoque la préparation du Vendée Globe. Il n'y a pas de problématique « grave » : quelques sujets de jauge et encore quelques difficultés à communiquer avec la SAEM.

Le département technique de la classe n'a pas vraiment eu de pause cet été. Ils sont présents, à la hauteur de la mission de valider la jauge des 40 bateaux fin septembre.

Ce CA sera centré sur le Calendrier que nous devons publier rapidement.

Le CA débat sur les relations avec la SAEM, en particulier sur le mode de sélection au prochain VG et la future convention à renégocier.

2. Administration :

Validation du compte-rendu du précédent Conseil d'Administration :

Le document a été soumis par email aux membres du Conseil d'Administration.
Personne n'a relevé de modification à y apporter, **il est validé**

Captive :

Après deux ans d'études, Bertrand Laveyssière prépare une proposition complète qui pourra enfin être présentée aux teams

La brique assurances étant déjà finalisée par Tesson de Froment avec Axa, il manquait la brique juridique qui est présentable aujourd'hui.

Le business plan peut donc être finalisé avant présentation aux teams.

Il va ensuite falloir décider d'y aller ou non

David s'est investi dans ce sujet et a pu le challenger en tant que Team Manager :

Il est envisagé de faire une présentation commune durant l'Azimut puis du one to one avec les teams le souhaitant.

Les vrais décideurs sont les souscripteurs.

20 projets minimum doivent s'assurer auprès de la captive selon le business model : il faut donc proposer des conditions attractives à court terme.

L'autonomie sur l'assurance des bateaux est une étape majeure dans la vie de la Classe : si le projet réussit, cela positionne la classe dans une situation unique de pérennité dans le monde de la course au large.

Le CA valide de présenter le projet aux membres lors du défi Azimut

5. Courses

Programme 2025-2029

2025 :

Bermudes 1000 [fin mai, début juin] : événement sur le même format que le Défi Azimut.

La course des Caps [24 juin-6 juillet] : course en équipage, autour des îles britanniques. Budget conséquent et très fort engouement dans le nord pour la venue de nos bateaux : C'est une course qui a tous les moyens de réussir.

Fastnet [26 juillet] : Question : Doit-on courir en double, en équipage ou on donne le choix ? avec médiaman sur les courses en double ?

Vote du CA :

Bermudes 1000 en double et Fastnet en équipage.

TOR Europe : 10 août départ de Kiel, puis Portsmouth, Cartagena [Espagne], Gênes, arrivée au Monténégro [pas encore signée].

Nous n'avons pas trouvé d'escale en France malgré le travail fait par la classe auprès de villes en Méditerranée.

TJV : va partir un peu plus tôt, soit le 26 octobre.

Programme 2026-2028

TOR :

L'étape de TOR principale devrait être à Lorient selon Antoine, vu les infrastructures. Le département a dit non car budget fortement déficitaire en raison de la baisse des frais de mutation.

Demande de LGL: Retour à la base en 2026 après la RDR et non après la TJV en 2027.

Réponse du CA : non : Retour à la base doit être en 2027

NY Vendée ? la SAEM souhaite mettre un événement par année et donc cette course en 2027. Cela a déjà été débattu au précédent CA et il n'y a pas d'avancée sur ce sujet depuis.

On va présenter le programme avec un point d'interrogation sur la période de NY Vendée.

Convention organisateurs :

Les points RdR/OC sport et Prolongation contrat TOR ne sont pas évoqués.

Convention VG 28 et 32 :

Les membres du CA échangent sur les positions à tenir et les points importants pour la classe.

6. Technique

Thomas Ruyant alerte le CA à propos des safrans type « Charal ».

D'après lui, ce système va se généraliser sur les futurs bateaux car plus performant en simulation.

Cela va entraîner un surcoût important [200k à 300K€] et des systèmes complexes à mettre au point, avec le risque de déclasser la flotte actuelle.

Il pense que la classe doit l'interdire avant que cela ne se généralise [avec une GFR pour Charal].

Antoine note qu'une GFR est très difficile à gérer si cela impacte la performance [cf GFR foil en 2021 et 2022].

Le CA débat

Une question doit être posée au CRC afin de mieux envisager les limites [ou non] de cette règle qui autoriserait ce type de safran

Mâts V2

Les contrats avec CDK et LORIMA sont en finalisation et devraient être signés dans les prochains jours.

Le TC travaille sur le cahier des charges.

Dans les contrats précédents liant Gsea, Imoca et Lorima, l'IMOCA n'était responsable de rien ; les contrats étaient construits pour surtout éviter toute mise en cause de l'IMOCA. La conséquence était que l'on n'avait aucun pouvoir sur le fonctionnement du système. Dans la future organisation, l'IMOCA sera au contraire au centre du système entre toutes les entités : notamment avec le CA qui arbitrera l'attribution des slots.

Les chantiers vont construire des mâts par slot de 4 mâts chacun et l'IMOCA sera le point d'entrée de l'attribution des slots. Dans le contrat, le CA peut décider de suspendre le principe d'attribution en cas de problème de qualité chez l'un des deux fournisseurs. L'IMOCA a mis en place un système de contrôle qualité avec l'Institut de soudure.

Une note sera rédigée sur l'attribution des mâts et des mâts de spare et présenté au prochain TMS

7. Agenda

La date du prochain CA n'a pas été définie.