

COMPTE RENDU

**Conseil d'Administration IMOCA – 27 novembre 2025
15h00-18h35**

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Antoine MERMOD / Benjamin DUTREUX / Yoann RICHOMME / Boris HERRMANN / Sébastien SIMON / Samantha DAVIES / Philippe LAOT / David SINEAU

PRESENTS : Antoine MERMOD / Yoann RICHOMME / Sébastien SIMON / Samantha DAVIES / David SINEAU

EXCUSE : Philipe LAOT

ABSENTS : Benjamin DUTREUX / Boris HERRMANN

INVITES : René Boulaire / Charles Euverte / Cabinet Tesson de Froment

Dans le contexte de son rôle : Muriel Lamy

Ordre du jour :

1. Introduction

2. Administration

- Validation du compte-rendu des précédents conseils d'administration
- Départ de Claire Vayer
- Proposition d'assurance bateau de Tesson de Froment
- Mise en place des groupes de travail : « Prix des bateaux/coût fonctionnement des équipes » et « Evolution des statuts / Règlement intérieur »
-

3. Communication / Marketing

- Mise en place du groupe de travail « Annexe marketing VG »
- Virtual Regatta
- Investissement setup stand village

4. Développement durable

- Partenariat 11th Hour

5. Courses

- VG 2028 : Relation SAEM / Convention / Avis de course / Annexe multimédia
- Retour Transat Café L'Or
- 1000 Race
- Vendée Arctique / NY Vendée en 2028
- TOR Atlantic
- Route du Rhum

6. Technique

- Les 3 règles amendées : Dessalinisateur / GO embarqué / Traction

7. Agenda

- Prochain CA : mardi 13 janvier 2026 à 14h00

.....

1. Introduction

Antoine présente le déroulement de la séance et indique que Charles Euverte est invité car il a étudié l'étude Tesson de Froment. MM. Tesson de Froment et Mme Sophie Rafin rejoindront la séance à 16h afin de présenter le projet d'assurance. En ce qui concerne la partie technique, René Boulaire est également présent.

2. Administration

Antoine évoque la validation des comptes-rendus des deux derniers conseils, soit du 25 septembre et du 12 novembre. Les membres ayant reçu les comptes-rendus depuis plusieurs semaines n'ont pas émis de remarque.

Charles Euverte, présent lors du conseil d'administration du 25 septembre, invité en sa qualité de prestataire en charge du suivi budgétaire, a souligné une inexactitude de retranscription et souhaité que la formulation soit modifiée. Ainsi la phrase ci-dessous :

« Tarification jauge :

Charles Euverte présente la nouvelle tarification des travaux de jauge bateau neuf à voter au CA qui est passée de 10 000€ à 20 000€. Il précise que ce sont 10 000€ qui ont été prévus au budget prévisionnel.”

Est remplacée par la phrase suivante :

« Tarification jauge :

Les tarifs des prestations de jauge ont été définis en début d’année. Ils étaient à l’ordre du jour du CA du 26 mars 2025 afin d’être validés en vue de l’AG 2025. Or, tous les sujets n’ont pas été abordés lors de cette réunion et ce point n’a pas été repris lors des CA suivants. Charles Euverte a donc fait remarquer que le nouveau tarif bateau neuf fixé à 20K€ n’était pas conforme au budget prévisionnel présenté lors de l’AG du 6 mai 2025, lequel était basé sur la somme de 10K€. Il est donc demandé au CA de voter ici le tarif à appliquer. “

- Départ de Claire Vayer

Claire Vayer a collaboré avec l’IMOCA pendant 8 ans et a souhaité s’ouvrir à d’autres projets. Antoine souligne sa précieuse collaboration. Partie de zéro, Claire a construit le projet développement durable de la classe. Cette cellule est aujourd’hui très solide et une référence dans notre sport, elle s’autofinance aujourd’hui. Nous sommes d’ailleurs sur le point de finaliser le partenariat avec 11th Hour.

Nous n’avons pas encore précisément défini comment remplacer Claire.

- Mise en place des groupes de travail

Prix des bateaux / coût fonctionnement des équipes

Il faut commencer à travailler pour les règles 2032 qui devront être votée à partir de fin 2027.

Le coût des bateaux et des projets est un sujet central, la quantité d’IMOCA disponible est aussi liée à l’économie globale des projets.

Cette commission devra dans un premier temps faire un état des lieux puis travailler à des pistes pour le futur afin que nos projets soit rentable et attirant pour les partenaires.

On peut également se poser la question sur l’ouverture des plans porteurs.

Pour Samantha c’est important d’effectuer ce travail. Yoann pense qu’il est important de structurer notre réflexion avec beaucoup d’avance. On est souvent pris de court et donc l’anticipation est indispensable.

La décision de la création d'un groupe de travail sous forme de commission sera annoncée lors du prochain TMS.

Evolution des statuts / règlement intérieur ?

Charles Euverte avait déjà travaillé ce sujet en 2018, mais les modifications n'avaient pas été proposée en AG.

En premier lieu, il s'agit de rafraîchir le règlement intérieur et éventuellement les statuts pour adapter la réalité avec les textes.

Antoine souligne rester attaché à une classe de skippers. Ils ne sont pas aussi acteurs que souhaité au vu de leur emploi du temps, mais les garder au centre du jeu est une force. Cela a permis de ne pas partir dans tous les sens et pour finir c'est bien le skipper qui fait le VG.

Charles est convaincu que les statuts ne correspondent plus aux enjeux de la Classe mais ça fonctionne quand même globalement.

On met en place un groupe de travail pour commencer à travailler à dépoussiérer les textes afin de les adapter à l'actualité

Proposition assurance bateau Tesson de Froment

Avant d'accueillir MM. Tesson de Froment et Mme Sophie Rafin, les membres discutent de l'offre proposée par Tesson de Froment et des points de blocage.

Les membres ayant étudié les documents joints à l'ordre du jour, s'interrogent en particulier sur la faisabilité d'obtenir les 20 bateaux assurés nécessaires à pérenniser le programme. Il semble compliqué d'y parvenir, à ce jour, seuls 70 % des bateaux sont assurés, avec des modèles d'assurances différents selon les projets.

16h : Le cabinet Tesson de Froment rejoint la réunion.

La présentation du cabinet Tesson de Froment étant confidentielle, le compte-rendu de cette présentation est épuré des informations critiques.

M. Philippe de Froment fait une introduction en précisant qu'il s'agit d'une première mouture d'écriture. Il rappelle également le contexte et la réflexion sur le modèle d'assurances qui es faite depuis quelques années.

Les primes d'assurance ont évolué entre 5 et 10 % selon les années. Tesson de Froment avait réfléchi à une captive qui n'a pas abouti car on n'a pas réussi à mettre en place le financement du capital immobilisé. L'approche technique était cependant bonne, il fallait trouver une autre solution.

François-Xavier Tesson de Froment présente la nouvelle solution proposée :

Il est resté sur la recherche d'un contrat répondant aux exigences de l'IMOCA, soit la pérennité d'un contrat pouvant assurer la perte totale de la coque d'un bateau.

Il propose donc un contrat en perte financière pour l'ensemble de la flotte couvrant un montant maximum de 25M€ par an.

C'est le même montage que celui présenté l'année dernière mais sans la création de la captive. On a donc un principe qui reste le même mais beaucoup moins lourd à gérer pour la Classe.

Un échange a lieu sur les détails de la solution proposée, afin d'en évaluer son intérêt et sa pérennité.

Fin de la séance avec Tesson à 17h45.

Les membres débattent sur les solutions à apporter pour une bonne mutualisation et agir sur la prévention. C'est la capacité à fédérer, le volume à dégager et la quantité de primes qui vont permettre de réussir à assurer le programme.

Antoine rappelle que le problème existe aujourd'hui par rapport à la valeur des bateaux à assurer. On n'est pas certains de pouvoir tous les assurer avec Pantaenius. Avec notre système, on pourrait avoir un peu plus la main. Depuis le 7 mars, 17 bateaux sont assurés directement chez Pantaenius via le programme IMOCA. La quantité totale de valeur est de 56 millions d'euros, ce qui représente 2 453 000 € de prime depuis mars.

Faut-il faire un sondage après la présentation au TMS ?

Selon Antoine, on arrive à la limite de la fédération. On était proches d'y arriver, on avait fait une réunion pour présenter le programme à l'occasion de l'Azimut l'an dernier. On a eu 5 teams présents, dont 2 qui ont envoyé leur responsable logistique.

C'est la réalité de la gestion du groupe. Et c'est une des raisons pour laquelle Antoine n'a pas continué dans cette voie, constatant le manque d'écoute et de suivi des teams. Il y en a qui étaient pour à fond mais il y en avait d'autres qui n'étaient pas préoccupés par ce que coûte l'assurance.

Le positif est que certains teams ont travaillé sur le sujet et sont arrivés à la conclusion que le projet était solide. Positifs également quant à la qualité du travail réalisé. D'autres préféreraient payer plus cher plutôt que de prendre le risque d'une solution alternative

C'est notre capacité à mutualiser et à travailler sur la mise en œuvre du programme en « dérisquant » au maximum qui fera que ça marche ou non. La problématique est de faire engager les teams. Il faudrait que Tesson de Froment, dans son rôle de courtier, visite les gens concernés.

L'ensemble des membres du CA est d'accord pour dire à Tesson de Froment de finaliser les documents ainsi qu'une proposition de contrat. Charles prendra le suivi de ce dossier pour la classe. Cette première phase devra être finalisée au 15 janvier pour ensuite lancer les rencontres avec les teams.

3. Communication marketing

- Annexe marketing du VG 2028

Nous avons reçu le projet d'annexe marketing du VG de 85 pages. Il n'a pas été publié à notre demande afin d'avoir le temps de l'étudier. Actuellement, la rédaction semble assez proche de la version 2024 mais vraisemblablement plus protecteur pour la SAEM. Antoine propose donc de réactiver le groupe de travail pour faire le retour à la SAEM. Ce groupe peut être composé des communicants des teams.

- Virtual Regatta

Toujours en cours de finalisation. Cela n'avance pas très vite.

- Investissement setup village

On réfléchit à notre présence sur les courses avec l'IMOCA Waypoint. Nous n'avons pas activé ce dispositif cette année qui a été assez demandé par les teams. On évoque la possibilité d'investir dans un conteneur ou un setup. On en reparle au prochain CA car il faut définir le projet financier.

4. Développement durable

Avec le contrat 11th Hour on passerait à plus de 300 000 euros par an sur 3 ans. Quelles sont les contreparties ? Que l'on continue sur le projet éco carbone, de mettre en place le projet RISE avec d'autres classe, le programme de mixité, des workshops. Il s'agit de soutenir notre travail qui est apprécié sans contrainte de résultat. Il faudrait que l'on travaille un peu plus sur la science sur les bateaux (capteurs).

5. Courses

RDR : la date de départ a été annoncée. Antoine a rendez-vous jeudi 4 décembre pour aborder les sujets des primes de courses et de la redevance de Classe. On essaie également de mettre en place un programme dédié pour avoir des retombées à la hauteur.

TOR Atlantique : Barcelone n'accueillera plus la course. L'organisateur cherche une autre ville.

NY Vendée : Confirmée en 2028

Vendée Arctique : Un nouveau directeur de course : Mathias Louarn. Tout le fond de jeu est remis en cause puisque c'est une nouvelle personne qui a été nommée. On repart à zéro. En effet, les directeurs de courses habituels n'ont pas souhaité candidater

6. Technique

Les 3 règles amendées sur le dessalinisateur, la quantité de gasoil embarquée et la puissance de traction ont également été validées par le TC.

Antoine propose 2 solutions :

- Le CA porte sur lui le fait de les mettre dans les règles et les faire voter lors de la prochaine AG
- Faire une AG rapide en Visio dans les jours à venir.

René prend la parole pour affirmer qu'il n'y a pas eu de discussions particulières allant à l'encontre de ces décisions lors du TC.

Les membres présents décident de mettre ces 3 règles dans les Règles de Classe 2025-2028 et de les faire voter à la prochaine AG.

7. Agenda

Prochain CA le 13 janvier 14h