

COMPTE RENDU

Conseil d'Administration IMOCA – 17 avril 2026

12h00 – 14h15

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Antoine MERMOD / Benjamin DUTREUX / Yoann RICHOMME / Boris HERRMANN / Sébastien SIMON / Samantha DAVIES / Philippe LAOT / Justine METTRAUX

PRESENTS : Antoine MERMOD / Sébastien SIMON / Samantha DAVIES / Justine METTRAUX / Benjamin DUTREUX / Boris HERRMANN / Philippe LAOT / Yoann RICHOMME

INVITE : Charles Euverte / Marie Van den Heede

Ordre du jour :

1. Administration

- Validation du compte-rendu du précédent conseil d'administration
- Répartition des rôles CA
- Dates des prochains CA
- Débriefing AG
- Débat fin AG : évolution calendrier et règles de classe

2. Communication / Marketing

Pas de sujet

3. Développement durable

- Contrat 11th HOUR

4. Courses

Pas de sujet

5. Technique

Pas de sujet

6. Agenda

Jeudi 21 mai 14h00

Jeudi 25 juin 14h00

Mardi 21 juillet 14h00

Lundi 12 octobre 14h00

Lundi 7 décembre 14h00

.....

Introduction

Antoine souhaite la bienvenue à Justine Mettraux au sein du CA et se félicite de la présence de tous les membres pour cette première réunion du Conseil d'Administration 2026.

Les procès-verbaux du dernier Conseil d'administration et de l'Assemblée Générale ont été remis aux membres du CA pour lecture et validation.

1. Administration

Le CA ayant pris connaissance des documents précités, il approuve :

- **Le compte-rendu du CA du 10 mars 2026**

- **Le PV d'AG du 9 avril 2026**

Répartition des rôles dans le CA

Une simplification dans le fonctionnement du CA a été validée lors de l'Assemblée Générale. Auparavant les statuts indiquaient les rôles suivants :

1 président

2 vice-présidents

1 trésorier

1 secrétaire général

1 secrétaire général adjoint

Certains postes ont donc été supprimés sur les statuts afin de correspondre au modèle utilisé depuis 2017 et il a été décidé de fonctionner avec les rôles ci-dessous :

1 Président
1 Vice-président
1 Trésorier

En ce qui concerne le poste de trésorier, c'est Charles Euverte qui assure ce rôle depuis plusieurs années. Le trésorier élu a toutefois une responsabilité légale et doit donc s'impliquer au niveau du suivi du budget.

Sur le sujet, Antoine évoque également le renouvellement du commissaire aux comptes et rappelle l'historique : L'IMOCA a dû faire appel à ce contrôleur financier du fait d'avoir touché des subventions lors de l'organisation de la première Vendée Arctique en 2020. Il s'est vite avéré que c'était une force car cela nous a permis d'avoir un audit extérieur permettant de justifier aux membres la bonne gestion des comptes de l'association. Il est également force de conseils. C'est un très bon appui pour le trésorier.

La mission étant d'une durée de 6 ans, l'association n'est plus dans l'obligation de poursuivre cet audit mais a choisi de poursuivre la collaboration.

Antoine revient à la répartition des rôles dans le Conseil d'administration en précisant que c'est le fonctionnement voté pour 2027 qui va être mis en place.

Des discussions s'ensuivent pour définir la composition du bureau aux termes desquelles il est acté le nouveau bureau 2026 :

Président : Antoine Mermoud
Vice-Présidente : Samantha Davies
Trésorier : Yoann Richomme

Puis Antoine propose de fixer dès à présent les dates de réunion pour une meilleure efficacité :

Jeudi 21 mai 14h00
Jeudi 25 juin 14h00
Mardi 21 juillet 14h00
Lundi 12 octobre 14h00
Lundi 7 décembre 14h00

Débriefing de l'AG

Antoine revient sur l'Assemblée Générale qui s'est tenue jeudi 9 avril, où le travail de la Classe a été présenté ainsi que les résolutions à voter qui ont toutes été acceptées.

Discussion de fin d'AG

Le départ de la Route du Rhum est un des sujets qui a été évoqué.

Il faut définir notre positionnement par rapport à une limite haute de condition pour le départ. Des discussions avec l'organisateur doivent avoir lieu bien en amont afin de prendre en compte notre cas particulier d'une flotte professionnelle de bateaux et de skippers capables de naviguer dans des mers fortes versus une flotte d'éventuels semi-amateurs.

Nous devons assurer l'événementiel le dimanche, là où l'audience est au plus fort.

L'organisateur nous laisserait-il fixer notre départ ? Antoine rappelle ce qui s'est passé en 2022 où il a été décidé que tout le monde ou personne ne part. Le départ prévu le dimanche a été reporté au mercredi. L'idée est donc d'en discuter bien en amont avec l'organisateur plutôt que sous pression à quelques jours du départ.

On ne va pas définir les critères, mais engager la discussion avec la question : Seriez-vous prêts à considérer que les classes professionnelles puissent partir et offrir le live du dimanche ?

Les échanges entre les membres du CA font ressortir quelques problématiques :

Il y a des disparités en interne. Peut-on décider d'un départ sachant qu'on a des candidats un peu plus faibles ?

On a des bateaux faits pour ça et rien n'empêche quelques skippers de s'arrêter. C'est le marin qui décide, on est tous censé être capable de gérer ce genre de situation. On fait de la voile, on sait qu'il y a des limites, mais chacun gère sa course en bon marin.

C'est une philosophie et la gestion du groupe qui est important. On ne peut pas être mis sur le même pied d'égalité que certaines autres classes. Nos bateaux sont fiables, les marins bien préparés et bien staffés.

Des discussions s'ensuivent autour des différents niveaux de préparation de chaque classe.

Antoine s'est rapproché de Joseph Bizard pour prendre la température par rapport à cette demande. Il a bien compris notre point de vue. Nous sommes dans l'attente de savoir s'il y a une ouverture ou non à ce sujet. Si cela s'avère positif, ce sera ensuite à nous de nous positionner afin de travailler ou non la question.

Si on avance sur ce projet, c'est une discussion qu'on peut avoir avec la classe Ultim afin d'anticiper.

Pour l'organisateur, ce genre de discussion n'est pas anodine non plus en matière d'audience. C'est un vrai sujet chez eux aussi. Il y a de gros intérêts en jeu.

Antoine propose de continuer le débat sur l'avenir de la Classe avec le CA. Le calendrier et les règles sont fixés jusqu'au prochain VG. Il faut commencer le travail de la suite avec des points clés :

- Evolution du calendrier : Enchaînement et format des courses
- Evolution de la jauge
- Comment gérer notre flotte : entrée et sortie

Le timing utilisé la dernière fois a été de voter les RDC avant le départ du VG afin que les projets qui se vendent pour l'après VG aient une idée claire sur les règles à suivre. On avait voté les règles en deux fois : En octobre 2023 et en avril 2024. Il semble que ce soit une bonne deadline.

Concernant les débats, certains membres disent qu'il faut être capable de définir l'avenir des bateaux à très court terme. Par exemple, si on disait qu'on ne fait pas de bateau neuf pour l'avenir, ça pourrait être un électrochoc qui débloquerait d'éventuels partenariats qui sont durs à trouver en ce moment. Doit-on soutenir ou non cette vision ? Antoine ouvre le débat.

Des discussions, il ressort que les membres du CA pensent qu'il n'y a pas un degré d'urgence à prendre de telles décisions :

Ce n'est pas parce qu'on dit que demain on ne fera pas de bateau neuf que des sponsors vont se bousculer

Certains membres du CA demandent pourquoi avoir ce débat sur les bateaux neufs ? La situation n'est pas aussi catastrophique que certains veulent bien le dire. Demander de cesser de construire des bateaux neufs est exagéré, voire dangereux car cela concerne les sponsors et teams moteurs de la classe.

Comment sortir les bateaux par le bas est par contre une question à laquelle il va falloir répondre :

Ces bateaux appartiennent à des gens qui sont actifs. C'est donc délicat de traiter cette question, mais il faut constater qu'il y a d'énormes écarts entre le premier et le dernier bateau sur nos courses.

Antoine expose les pourcentages de bateaux neufs construits par édition et ce taux diminue en même temps que l'âge moyen de la flotte augmente. On utilise les bateaux plus longtemps car bien construits.

Des membres du CA comprennent les arguments des deux côtés. Les statistiques n'intègrent pas les bateaux qui ne courent pas, soit parce que des skippers n'arrivent pas à les vendre ou qu'ils n'arrivent pas à faire courir.

Que faire avec les bateaux anciens ? Les inclure dans nos sujets de sustainability ? C'est un problème de toute l'industrie nautique en fait.

Antoine abonde. Aujourd'hui, entre 2016 et 2024, la génération des 21 bateaux construits en 2008 sont restés car bien entretenus et mis au goût du jour. Ils ont leur place. En 2024, on a cependant commencé à voir un écart important avec les bateaux les plus récents. Notre problématique d'aujourd'hui n'a jamais existé par le passé.

De même, les bateaux qu'on fabrique aujourd'hui sont très typés. Ils n'auront pas forcément d'avenir clair autre que ce pourquoi ils sont faits.

Pour certains, on paie cette décision prise en 2024 de ne pas sortir des bateaux.

Antoine fait l'historique : En 2018, on a parlé de bloquer à l'année 2005 la limite des bateaux. En réalité c'était opportuniste car personne n'était vraiment concerné, ces bateaux n'étant pas là. Au moment du vote, les propriétaires n'étaient pas en train de monter un projet.

Aujourd'hui, on a environ 10 propriétaires actifs concernés directement.

Pour le Vendée Globe 2020, Jacques Caraës qui en était le directeur de course avait soutenu le fait de sortir les bateaux de 2007 car ce n'était à terme pas soutenable d'avoir de tels écarts entre les bateaux. La Classe n'avait pas validé car en nombre on se retrouvait avec seulement 33 bateaux si on sortait les 15 bateaux concernés.

On est un peu à une croisée des chemins qui n'est pas évidente en termes de prise de décision.

Certains pensent que le sujet est complexe, mais ne sont pas d'accord de dire que les projets sont trop chers aujourd'hui et que c'est pour ça qu'on n'arrive pas à les vendre. Certains membres se retrouvent à continuer de payer un bateau avec lequel il ne se passe rien et on peut comprendre la difficulté pour eux de ne pas arriver à se sortir de la situation. Il aurait peut-être fallu les alerter en disant que c'est peut-être la dernière course de votre bateau. On ne peut pas les laisser comme ça non plus...

Seb dit que si on devait soumettre un vote comme ça quels seraient les sondages ?

Antoine parle des projets qui se montent. Il a des appels avec la question de savoir comment ça doit sortir par le bas et personne n'a demandé comment entrer par le haut.

La problématique des gens qui appellent c'est pour savoir comment financer le bateau et voir comment l'amortir. Il faudrait leur dire qu'ils doivent rembourser sur 3 ans. C'est un peu ça la question selon Benjamin.

Lors des débats, il y a eu l'idée du système d'entrer un bateau mais devoir en sortir un, soit conditionner le droit de construire à l'obligation d'en sortir. Ce serait un moyen de valoriser un projet.

On aura 55 IMOCA avec 40 places pour le Vendée Globe. Il y a donc 15 bateaux éligibles qui ne pourront pas courir.

Benjamin évoque le modèle de la Formule 2 en automobile qui a un fonctionnement pour limiter les places.

Pour Yoann, on n'est pas sur le même investissement.

Quoi qu'il en soit, un coup de serpe devra être donné. Difficile de dire maintenant à ceux qui ont acheté les bateaux de 2008 qu'ils ne feront pas le VG 2032.

Justine dit que ce coup de serpe doit être donné dans la continuité.

Il ressort des échanges que les skippers veulent savoir quels bateaux doivent sortir pour pouvoir se projeter et aménager leur plan de financement en conséquence.

En coût global, pour certains, cela revient plus cher de laisser une situation qui ne change pas que de dire à quelques propriétaires de bateaux de 2008 que leur bateau ne va pas pouvoir courir en 2032.

Des débats autour du fait que les propriétaires de bateaux de génération 2007-2008 en veulent trop cher. Sportivement, ce n'est pas bon non plus de les conserver. Ceux qui veulent acquérir ces bateaux pour un projet aventure Vendée Globe doivent avoir bien en tête que c'est bientôt fini.

Il est possible que certains aient amorti leur bateau sur une durée trop longue, permettant ainsi de fonctionner avec un budget assez faible, mais aujourd'hui le reste à payer est important.

Le modèle classique évoqué lors du débat de l'AG est d'imaginer qu'on amorti de 30 % le prix du bateau, donc si on prend un bateau de 2016 qui a coûté 4,8 à 5 millions pour faire le VG 2016, il est revendu 3.5 millions pour faire le VG 2020. Puis il est revendu 2,3 millions pour faire le VG 2024 pour être revendu 1,2 millions pour faire le VG 2028.

Ce qui est intéressant avec cette règle des 30 %, c'est que les bateaux finissent par devenir accessibles et au niveau de performance des jeunes qui arrivent.

Le fait d'avoir un bloc bas, tout s'est bloqué par le bas et finalement le bateau de 2016 ne décote pas assez.

Doit-on figer en tenant compte de l'âge des bateaux ? Certains sont encore compétitifs, d'autres moins.

Les bateaux de 2008 ne doivent pas prendre de la valeur et c'est ce qu'il s'est passé pour les deux dernières éditions, certains ont acheté et revendu leur bateau quasiment au même prix. Le fait que le bateau ait coûté zéro a permis de trouver des budgets pas trop coûteux pour réussir à participer. Ça a été un gros appel d'air qui a permis à de petits projets de participer à la course. D'un autre côté, ce sont les bateaux du milieu qui ont été délaissés.

Il est possible d'acquérir un IMOCA moins cher qu'un Class 40. Certes avec un budget de fonctionnement plus élevé, mais avec plus de facilité pour trouver un sponsor.

L'objectif d'avoir des projets accessibles au départ permet à des jeunes de rentrer mais derrière, ils doivent pouvoir s'en servir de tremplin pour grimper et arriver à des projets plus gros.

Exemple de Benjamin Dutreux qui a commencé avec un ancien bateau et qui aujourd'hui construit son bateau. Il précise qu'il a toujours vendu au prix juste lorsqu'il a fallu revendre ses anciens bateaux, favorisant l'objectif sportif plutôt que financier.

Pour certains, c'est un business et aujourd'hui, cela perturbe un peu l'écosystème.

Si un bateau peut courir 20 ans, soit 6 VG, on le sait d'avance, ça permet de limiter les projets trop anciens difficiles à gérer pour la Classe.

Avoir des bateaux génération 2020 sur le parking depuis plus d'un an est problématique.

Des membres vont subir des pertes. Envisager une subvention de la part de la Classe pour faire passer le cap ?

Le groupe de travail pour traiter le sujet est la commission coût. Le CA fera des propositions à la fin.

La problématique est de prendre une décision ou laisser s'autoréguler le marché.

Il n'y aura pas de consensus et il faudra assumer. Pour que le débat soit efficace, il est suggéré que la commission coût réalise une étude pour livrer un état des lieux afin que chacun ait le même niveau d'information.

Antoine demande au CA si l'idée de conditionner l'entrée de nouveaux bateaux par le rachat d'un ancien pour le déconstruire ou le faire fonctionner en dehors de la Classe serait une solution d'amortissement ?

Pour certains, il faut caper le prix de rachat de ces bateaux dans ce cas-là. Il y a 13 bateaux à sortir. Potentiellement, ça augmente le coût du haut du panier mais ça peut être plus équilibré.

Pour d'autres, cela va impacter la revente des bateaux par la suite et ne sont pas trop pour cette solution.

La problématique de la queue de flotte est découplée de celle de la tête. Penser réguler en voulant contraindre la tête serait une erreur, les deux parties n'ont pas les mêmes modèles, les mêmes leviers.

Quelle serait la marche à suivre pour faire avancer les choses ?

Antoine évoque le sujet de l'inflation des coûts par rapport au top 10. Il pense que l'augmentation des coûts des top projets est problématique car il faut trouver les investisseurs, les banques et assurer les bateaux. Si l'accès au crédit était plus facile en 2020 post Covid, aujourd'hui ça l'est beaucoup moins.

Si on prend la règle des 30 %, ce ne sera pas si simple de les revendre. Pour 2032, il faut être radical pour arrêter cette inflation.

Seb demande si on peut comparer le prix d'un IMOCA tous les 4 ans ? Admettons que le bateau neuf peut coûter 4 millions, on va dépenser autant pour restructurer et ce ne sera pas compris dans le coût de construction.

Le modèle devient compliqué dans son accès en valeur absolue.

Doit-on faire voler nos bateaux avec des plans porteurs ? Il va falloir être capable de montrer un projet qui démontre qu'on maîtrise les coûts.

L'ensemble du CA est d'accord pour dire qu'il faut faire des propositions puis les faire évoluer.

C'est le rôle du CA de lancer ces idées qui doivent être débattues dans les commissions.

Il faut évoluer, avancer et prendre des décisions. Deadline à avril ou octobre 2027 ?

Benjamin évoque un autre sujet : Comment mieux gérer nos images et l'audiovisuel sur le prochain VG ? La gestion d'utilisation des images est à revoir. On ne doit pas se retrouver à signer la charte audiovisuelle au dernier moment.

Le CA est d'accord pour dire que ces réflexions ont du sens et qu'il faut vraiment avancer sur ces sujets.

2. Courses

Pas de sujet

3. Communication marketing

Pas de sujet

4. Développement durable

Nous sommes sur le point de signer le contrat avec 11th Hour qui serait sur plus de 300 K€ par an avec un partenariat en ligne avec ce qu'on fait déjà. C'est une très bonne nouvelle pour la

Classe. Sur le budget prévisionnel 2026, on avait présenté 200 K€, on aura donc une bonne marge de manœuvre.

Antoine évoque l'idée de prendre une loge à la RDR. Des discussions ont été entamées, il reste une loge disponible pour faire un Waypoint IMOCA à disposition des équipes qui n'ont pas d'installation sur place. On va affiner le projet dans les prochains jours avant de le présenter aux teams. Cela nous ferait également un lieu pour nous retrouver.

5. Technique

Pas de sujet

6. Agenda

Jeudi 21 mai 14h00

Jeudi 25 juin 14h00

Mardi 21 juillet 14h00

Lundi 12 octobre 14h00

Lundi 7 décembre 14h00