

COMPTE RENDU

Conseil d'Administration IMOCA – 21 mai 2026

14h00 – 16h30

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 / Justine METTRAUX / Benjamin DUTREUX / Philippe LAOT / Yoann RICHOMME

Excusés : Sébastien SIMON / Sam DAVIES / Boris HERRMANN

Ordre du jour :

1. Introduction

2. Administration

- Validation du compte-rendu du précédent conseil d'administration
- Évolution équipe IMOCA

3. Communication / Marketing

- Loge Route du Rhum
- Petit-déjeuner skipper / sponsor Vendée Arctique

4. Développement durable

Pas de sujet

5. Courses

- Débriefing 1000 Race
- Retour à la Base

- Calendrier 2029-2032

6. Technique

- Retour sur la commission coûts 22 avril / jauge 2032
- Questions du TC

7. Agenda

Prochains CA :

Jeudi 25 juin 14h00

Mardi 21 juillet 14h00

Lundi 12 octobre 14h00

Lundi 7 décembre 14h00

.....

1. Introduction

Antoine évoque l'ordre du jour à parcourir, ainsi que les documents qui ont été remis préalablement aux membres pour lecture, notamment le compte-rendu de la précédente réunion du CA ainsi que la présentation et le compte-rendu de la Commission Prix et Coûts des bateaux.

2. Administration

Le compte-rendu de la précédente réunion du Conseil d'Administration est validé par les membres.

En ce qui concerne l'évolution au sein de l'équipe IMOCA, Antoine informe le CA que Domitille Hauwen a rejoint l'équipe à la suite du départ de Marie Launay et du prochain départ en congé maternité d'Imogen Dinham-Price. Son profil multi-tâches répond parfaitement à nos attentes. Elle a par ailleurs une expérience comme cheffe de projet au sein de Sea to See, particulièrement dans l'organisation de la Course des Caps.

En matière de réseaux sociaux, c'est l'agence KBLB qui vient renforcer l'équipe communication.

3. Communication / Marketing

Loge RDR :

Nous avons réservé une loge pour la Route du Rhum pour un investissement de 40 000 euros. Antoine précise qu'il n'y a eu que 4 loges prises par les teams. Il est donc prévu de la mettre à

disposition des teams qui en auraient besoin pour organiser des événements avec leurs partenaires ou trouver un lieu pour discuter.

Antoine rappelle aux membres du CA que dans le cadre du contrat avec 11th Hour, on doit délivrer des événements qui auront aussi lieu dans cette loge.

Cette loge remporte l'adhésion de tous les membres du CA et des discussions s'ensuivent sur les modalités d'utilisation.

Vendée Arctique :

Un petit déjeuner skipper / sponsor est prévu le samedi matin.

Antoine pense qu'un côté obligatoire serait bien pour éviter trop de non présence (cf remise des prix)

Des discussions s'ensuivent sur la meilleure façon d'organiser des moments sociaux au sein de la classe

4. Développement durable

Pas de sujet

5. Courses

Retour à la Base :

L'IMOCA va porter cette course bien qu'organiser des courses ne soit pas notre vocation première.

Dans l'écosystème lorientais, les positions de la Sella et de Lorient Grand Large font que IMOCA= OA peut résoudre quelques tensions...

Il est d'autre part intéressant de travailler à l'optimisation du coût d'organisation d'une course. Il faut noter qu'à chaque course, une grande partie des ressources est dépensée pour construire une équipe dédiée puis pour récupérer l'ensemble des éléments pour organiser la course.

On doit pouvoir gagner en efficacité et donc en budget.

Débrief 1000 RACE

Tout s'est bien déroulé : sportivement c'était un bel événement avec un parcours bien calibré, comprenant une vraie course océanique.

Les participants ont été satisfaits et ce format est parfait pour un début de saison.

Toutefois, il a été difficile de trouver des financements. L'organisateur, Gwen Chapalain, ayant rencontré des soucis de santé cet hiver, il n'a pas pu travailler comme il le souhaitait. De plus, la Ville de Brest qui devait accueillir l'événement a finalement renoncé.

C'est donc Port la Forêt et Concarneau qui ont accueilli l'événement avec très peu de moyens mais avec un bel élan humain qui a mis son savoir-faire au service de la course. Cela a permis d'avoir un niveau de prestation correct par rapport au budget.

La Classe a versé 10 000 € à Sea to See pour compenser les pertes de l'organisation

Des questions se posent sur le début de la saison prochaine. Antoine fait état de ce qui est validé aujourd'hui pour 2027 :

- TOR
- La Course des Caps (probablement en double)
- Fastnet
- TCLO
- Retour à la base

Le CA pense que vu le parcours de la Course des Caps, l'équipage serait à privilégier. Antoine rappelle que The Ocean Race a l'exclusivité pour les tours du monde en équipage ainsi qu'une priorité pour les courses en équipage.

Antoine propose qu'une 1000 RACE soit organisée en début d'année et Philippe Laot confirme que Port la Forêt et Concarneau sont à nouveau prêts à accueillir la course.

La Classe travaille également pour créer une course dans le Sud-Ouest. Hubert Lemonnier étant de la région, il va prospecter. Le principe de faire une course autour d'un territoire, tout comme cela a été fait à Boulogne sur Mer, fait qu'on propose quelque chose d'exceptionnel, un véritable événement.

Calendrier 2028-32

- 2028 : Transat CIC et NY Vendée : en ligne avec ce qui a été fait en 2024

2029 : TOR Europe, probablement en juin juillet

2030 : TOR veut organiser son tour du monde avec le départ en janvier 2030

2031 : Vendée Arctique pourrait être en juin 2031 :

Ce serait mieux pour réunir une flotte conséquente : meilleur timing pour des projets neufs. Et de façon générale mieux pour tout le monde car au meilleur moment dans la route vers le VG

S'en suit un débat sur les attentes de retombées de notre championnat Vs les attentes des sponsors. (Nos projets coutent de plus en cher...)

Si on regarde les datas, les retombées sur TOR Europe sont plutôt bonnes. Ce format devrait être privilégié dans le futur.

Les sponsors primo entrant ont été déçus des retombées sur la TCLO ou la RDR. Les équipes doivent évidemment faire le nécessaire eux même pour que les sponsors soient contents, mais globalement, les réceptifs d'arrivées sont décevants en général et l'investissement en communication semble insuffisant.

6. Technique

Commission coût et prix des bateaux :

Les discussions lors de la commission coût 3 ont été assez différentes de celles du dernier CA : Il y avait des personnes de profils plus divers qui sont venues défendre leur point de vue. On a moins traité de l'évolution de la Classe mais plus des problèmes personnels et singuliers des personnes qui étaient là pour les exposer. Les skippers ou teams présents étaient globalement inquiets.

On est une Classe, donc un groupe. On a ouvert le débat en AG, on est capable d'écouter et de donner la parole à chacun. Mais où est-ce qu'on va aller ?

Antoine travaille sur un rapport avec un état des lieux :

Il y a 56 IMOCA éligibles au VG 28 qu'il a divisé en trois groupes dont la dynamique de fonctionnement est très différente d'un groupe à l'autre.

Groupe 1 : Bateaux 2024 et 2028 :

Technologie, innovation : Réussite par la performance du bateau. Pas forcément une histoire d'argent. 70% de ce groupe est financé.

Groupe 2 : Bateaux 16 et 20 :

Entre les 2 groupe : recherche de performance/ de bon résultat tout en racontant une bonne histoire. 20 % financés. Situation délicate.

Groupe 3 : Bateaux 08 et 12 :

Dynamique autour du coût du projet et du bateau. On ne cherche pas la victoire mais une participation. Il faut que cela coûte le moins cher possible pour rendre possible la participation. 50 % financé.

Il est important que les gens des différents groupes ne décident pas pour les autres groupes car les dynamiques sont différentes.

Le constat : C'est bien le groupe 1 qui est le fonds de commerce. Le groupe 3, C'est le cœur, il donne le nombre mais aussi certaines valeurs complémentaires de la performance.

Cette combinaison donne la magie au VG.

La difficulté c'est le groupe 2.

Pour la gestion de la flotte, si on veut protéger les investissements, il ne faut pas avoir 70 bateaux pour 40 places.

Si on décide d'avoir une gestion contrainte, on doit stabiliser la flotte autour de 40-45. Il faut donc en sortir 15. Si on fait sortir les bateaux du groupe 3, on remet en jeu le groupe 2.

Sportivement parlant, il y a trop d'écart entre le groupe 3 et le groupe 1. C'est sécuritairement compliqué. Si on bloque à 40-45 bateaux, les bateaux doivent d'abord sortir par le bas, avant de mettre en place le mécanisme de régulation.

Plusieurs solutions :

- Sortir tous les bateaux à dérives ?
- Sortir les bateaux qui n'ont pas de pièces monotypes ?

Comment procéder ?

Comment gérer le renouvellement : glisser tous les 4 ans ? On a le problème du nombre de bateaux par génération.

Type JO et on prend les 30 plus rapides ?

Antoine a échangé avec plusieurs skippers et rappelle qu'on décide pour 2032. La situation actuelle :

- Bloqué pour le VG mais pas pour d'autres courses
- TOR : mât et quille monotype
- VG pas de CJ pour les bateaux d'avant 2005

Pour Benjamin, on doit avoir 40 bateaux.

Le problème de sortir des bateaux est la première phase.

Proposition : Dire que sur le prochain cycle il n'y a pas de nouveau bateau mais possibilité d'optimisation avec plans porteurs. Pour 2032, on coupe aux deux bouts : sortir des anciens bateaux et ne pas construire.

Antoine pense qu'en ouvrant sur les appendices, on peut déjà upgrader beaucoup.

On peut définir un pourcentage de ce qu'on peut récupérer sur un bateau.

Cela nous permet de contenter un max de monde et de travailler sur les plans porteurs.

Certains membres du CA pensent que faire passer les plans porteurs n'est pas une bonne idée.

Antoine pense qu'il serait bien de changer la règle si on interdit les nouveaux bateaux neufs pour ouvrir le jeu de façon équitable.

Le CA décide de faire voter les décisions à la prochaine AG.

Antoine propose que les membres du CA soient présents lors de la prochaine réunion de la commission coût et prix des bateaux.

Fin du CA : 16h00