

COMPTE RENDU

Conseil d'Administration IMOCA – 21 juillet 2026

14h11 – 15h45

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 / Benjamin DUTREUX / / Samantha DAVIES

Excusés : Justine METTRAUX, Boris HERRMANN, Yoann RICHOMME
Absent : Philippe LAOT

Ordre du jour :

1. Introduction

2. Administration

- Validation du compte-rendu de la précédente réunion.

3. Communication / Marketing

Pas de sujet

4. Développement durable

Pas de sujet

5. Courses

- Situation Class Figaro / Solitaire du Figaro

6. Technique

- Propositions pour donner suite à la commission coût

7. Agenda

- Lundi 12 octobre 14h00
- Lundi 7 décembre 14h00

.....

1. Introduction

Antoine évoque les 2 points du jour, soit la commission coût et ce qu'il se passe à la Class Figaro Beneteau.

2. Administration

- Validation du compte-rendu du précédent conseil d'administration

Pas de remarque concernant le CR envoyé par mail aux membres du CA
Le CR est validé

3. Communication / Marketing

Pas de sujet

4. Développement durable

Pas de sujet

5. Courses

- Situation Class Figaro / Solitaire du Figaro

6. Technique

- Proposition pour faire suite à la commission coût

Antoine informe le CA de la manière dont il a abordé la commission coûts et de la proposition qu'il a faite à cette assemblée, soit limiter la flotte à 45 bateaux en retirant 11 IMOCA et en ne délivrant pas de nouveau certificat de jauge pour le VG32. Pour cela il a partagé son analyse :

Par le passé on a toujours eu un nombre de bateaux éligibles comparable au nombre de places au VG (35-36 bateaux pour 33 places en 2020 et 45 bateaux pour 40 places en 2024), aujourd'hui on a toujours 40 places mais 56 bateaux éligibles.

16 bateaux, au minimum, ne feront pas le prochain VG. Ce déséquilibre associé à la situation compliquée du sponsoring est un risque important pour la confiance du modèle proposé par l'IMOCA aux sponsors.

Antoine reprend le concept des 3 groupes dans lesquels il avait catégorisé la flotte. Les bateaux du groupe 1 sont les bateaux 2024-2028, soit 25 bateaux performants. Pour les faire naviguer, entre le coût du bateau, de l'amortissement et du fonctionnement, le budget arrive au-dessus de 2 millions d'euros et parfois très au-delà.

Or, si on regarde l'édition 2024 du VG qui a été une vraie réussite en termes de sponsoring, on constate que finalement seuls 18 ou 19 projets sur les 40 avaient plus de 2 millions d'euros. Cela voudrait dire qu'il y a de fortes chances que des bateaux récents soient parmi les 16 qui ne feront pas le VG. Et certains de ces bateaux sont en cours d'amortissement...

Cela met en danger le concept de financer un bateau en amortissant seulement une partie et en comptant sur la valeur de revente.

Antoine est donc arrivé à la conclusion qu'il faut revenir à une flotte d'IMOCA de 45 bateaux. Cela veut dire sortir des bateaux mais aussi gérer les entrées.

Il y a toutefois l'argument de dire que construire un bateau neuf est une activité essentielle à notre système. Certains sponsors sont très attachés à la construction d'un bateau leur donnant les meilleures chances de faire un résultat au VG.

Quel que soit le choix, la classe IMOCA est une classe de développement :

Si on décide de ne pas fabriquer un bateau à 100%, cela n'empêche pas un énorme travail de développement tout en conservant bon nombre d'éléments qui ne sont pas (ou peu) impactants dans la performance. Il faudrait ouvrir la jauge sur certains points comme les plans porteur par ex. Cela doit permettre de pouvoir continuer d'innover et évoluer raisonnablement. C'est d'ailleurs ce qui se fait sur la coupe de l'America.

L'avantage de cette proposition fédératrice montre aussi que les efforts sont faits de chaque côté entre les petits budgets et les gros. Cette idée a été bien perçue lors de la commission coût ainsi que lors des discussions qu'Antoine a pu avoir avec certains, mais les concertations doivent continuer.

Benjamin demande ce qu'il en est de l'idée du rachat d'un vieux bateau à déconstruire pour faire un nouveau bateau ? Antoine dit que cet aspect fait également partie de la discussion.

René dit qu'il faut bien réfléchir à tout ça. Tout dépend des bateaux qu'on va sortir. Cela peut être vertueux dans le sens où ça va aider les petits budgets. Cela peut aussi permettre de renouveler la flotte.

La question est posée de savoir si on ne doit pas arriver à 40 bateaux pour 40 places. Antoine dit que 45 bateaux c'est un bon chiffre et qu'il va falloir déjà sortir 11 bateaux pour le VG 2032, ce qui ne va pas faire plaisir aux personnes concernées.

Sam dit que limiter à 40 bateaux cela peut être un frein en matière de diversité et d'internationalisation, car le VG n'est pas forcément le graal pour certains. Il y a un intérêt pour la transat anglaise, les courses en double et la Classe peut avoir cette flexibilité.

René dit qu'effectivement, il faut penser aux étrangers. Du fait de l'éloignement, ce n'est pas évident de venir prendre un bateau, le déconstruire, etc... Il faudra probablement rouvrir après 2032 et permettre à des bateaux neufs d'arriver.

Antoine dit que les règles sont choisies par rapport à une situation et un environnement précis. Et là, on a assez de bateaux. Il évoque les discussions qu'il a eues avec les banques. Il en est ressorti un niveau d'inquiétude et Antoine cite des exemples qui montrent que le niveau de confiance des banques risque de s'effondrer si certains bateaux ne sont pas vendus car il y aura un effet domino.

Antoine revient sur la réunion coûts. Si la proposition a été bien reçue, il reste toutefois, le critère pour sortir les 11 bateaux à trouver. Les membres de la commission coût doivent faire des propositions, mais à ce jour il n'a pas eu de réponse.

Une simulation a été faite en prenant le mode de calcul de sélection du VG et en l'appliquant sur 2 cycles, 2020-2024 et 2024-2028. Si on applique ce mode de classement aux bateaux, on tombe globalement sur ceux qui sont concernés sur les dernières places.

Pour René, les critères sont performance et participation. Au-delà de la formule on avait identifié les bateaux qui arrivaient gentiment hors système. Est-ce qu'on prend le critère sportif ? Pas évident car il y a des bateaux qui ne naviguent plus depuis longtemps, comme Arkea-Paprec, l'ancien bateau de Sébastien Simon.

Antoine dit que la définition du critère va être compliquée. Des débats s'ensuivent autour du circuit de financement.

Sam dit qu'il faut voir comment gérer la sortie, et comment la solidarité de la classe pourrait dédommager ceux qui vont perdre. Le critère de ce qu'est un bateau neuf doit être bien cadré car il ne faut pas finir avec des moitiés de bateaux découpés qui restent dans un coin. Il faut une règle ou de bonnes limites. Pour elle, un tas de bateaux découpés dans un coin est

presque pire que de laisser des bateaux à vendre sur un parking et en état de faire d'autres courses.

Seb dit qu'on n'est pas là pour aider ceux qui n'arrivent pas à vendre leur bateau. C'est leur problème, leur business, une entreprise classique. Sam dit qu'on doit prendre du recul quand on est au CA et avoir la vision globale. Pour Seb, ce n'est pas le rôle de la Classe de gérer ça et il trouve qu'on va déjà assez loin sur ces sujets-là. On doit avoir la vision sportive et ne pas tout mélanger. Il faut fixer des limites.

Seb trouve déjà limite l'histoire de déconstruire pour pouvoir faire un bateau neuf. Pour lui ce n'est pas le rôle de la Classe de se préoccuper de ce que font les teams des déchets.

Benjamin pense qu'on prend cette décision trop tard car il y en a qui ont acheté des bateaux à dérive.

Antoine répond que tous ceux qui l'ont fait lui ont demandé son avis avant d'acheter et sa réponse a été la même pour tous : Il n'y a pas de règles 2032 mais il y a de fortes chances que ces bateaux ne soient plus acceptés pour 2032. Dans nos règles, les bateaux d'avant 2005 peuvent faire toutes les courses sauf celles de grade 1 comme le VG. On peut continuer dans ce sens-là. Quant au recyclage, on a bien avancé sur ce sujet avec la cellule Sustainability.

Benjamin demande quel est le budget de vente des bateaux à dérives. Antoine répond : entre 500 k€ et 800 K€ mais tous n'ont pas été vendus.

Antoine va continuer les consultations sur ce projet avec l'objectif d'un vote en AG en fin d'année.

Pour Seb, les bateaux doivent décoter. Certains projets n'ont pas amorti comme il le fallait. Il faut que ces gens acceptent de vendre leur bateau au prix qu'il doit être vendu, soit la moitié de ce qu'ils en exigent.

On va payer les conséquences d'une gestion désastreuse de certains projets.

Antoine évoque la F1 qui a capé les budgets techniques et investi massivement dans la communication. Cela s'est avéré assez positif. De notre côté, on fait l'inverse. Les retombées ne sont pas là.

Class Figaro Beneteau

Antoine revient sur l'annonce d'OC Sport de sortir les Figaro Beneteau de la Solitaire du Figaro. Ce sujet traîne depuis longtemps et le diagnostic de OC Sport est plutôt vrai. En revanche, la solution trouvée est aberrante. Les gens ont pensé à un poisson d'avril.

Antoine discute avec OC Sport mais aussi avec la Class Figaro Beneteau. Il constate le décalage entre la vision sportive de la CFB et la vision marketing de OC. Ils ne se comprennent pas.

Côté Figaro, il n'y a pas conscience de la nécessité d'un modèle économique d'un événement qui devrait générer 15 à 20 millions de retombées alors qu'aujourd'hui la course génère 5-6 millions.

Tout le monde a un attachement pour la course qui a un rôle fondamental dans notre système.

Antoine demande au CA si on doit se mobiliser pour aider la CFB à reconstruire cette course.

Seb demande ce qu'on peut faire et jusqu'où. Pour lui, le côté formation doit être développé.

Benjamin dit qu'on intervient dans un sujet de la FFV. Il n'a pas trop d'idée.

Antoine dit que concrètement, la formation ne peut pas être rentable à elle seule. Dans d'autres sports, comme la F1, les catégories sont liées.

De notre côté, on peut assumer le côté formation et réunir certaines courses en une seule belle course réunissant les champions et les jeunes sur le même circuit. Par exemple, on pourrait organiser quelque chose pendant la semaine du milieu sur le village du VG aux Sables avec les Figaro.

On peut greffer des choses et solidifier le tout en donnant de la valeur aux jeunes qui sont proches des champions.

Les jeunes doivent évoluer dans une organisation professionnelle et non maternelle. Il faut développer un projet de ligue professionnelle et créer les conditions en intégrant les champions.

Benjamin dit que c'est du bon sens, que ça fonctionne bien.

Seb pense qu'avec un tel modèle, il est probable que le groupe Dubreuil aurait gardé un Figaro.

Sam dit que les partenaires pourraient y être sensible. C'est une bonne idée. Le côté un peu famille et bénévole plaît bien aussi. Il faut faire attention à garder cet esprit, mais la filière d'accès doit être soutenue. Elle évoque l'époque où elle était en Figaro. Elle s'était occupée des RP sur le VG et a trouvé que c'était un chouette lien. On est tous liés et cela peut fonctionner. C'est une voie pour la CFB de s'en sortir.

Il y a de beaux partenaires à la CFB. C'est le pur symbole du sport qui doit rester en lien avec nous. Il faut rester solide sur les bases et défendre notre sport.

Il s'agira de rencontrer les Figaristes, entamer le dialogue et voir comment on peut travailler ensemble.

Sam propose d'organiser une réunion après la Transat.

L'ensemble du CA présent pense que c'est une bonne idée. Antoine met en garde : les arguments de OC Sport sont bons. Il faut être solide et faire bloc dans une ligue professionnelle.

Antoine va discuter avec la CFB puis esquisser un projet.

Le CA est ok de faire des propositions pour aider la CFB qui est essentielle dans notre écosystème

Divers

Antoine revient sur l'annonce de la Course des Caps dont le départ est le 4 juillet 2027. Elle n'est pas dans le championnat.

Le CA est ok pour que cette course entre dans notre championnat l'année prochaine

Questions diverses :

Benjamin demande ce qu'il en est de Exos et de la remise sur l'assurance.

Antoine a ouvert le dossier avec Pantaenius. Il s'avère que des concurrents sont arrivés et que Pantaenius a mis des choses en place. Il y a un malus pour ceux qui n'ont pas Exos.

Pour Benjamin, l'offre n'est pas bonne, cela ne fonctionne pas. Il pense qu'il existe de meilleures choses et plus efficaces.

René propose de recueillir les informations pour étudier la question.

7. Agenda

Prochains CA :

Lundi 12 octobre 14h00

Lundi 7 décembre 14h00