



COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 23 juin 2025 – VISIO CONFERENCE

Début : 17h30

Fin : 19h30

Les membres : Antoine Mermod – Yoann Richomme-Arnaud Boissières-Jérémie Beyou-Louis Duc-Samantha Davies-Manuel Cousin-Sébastien Simon

Excusés : Samantha Davies-Arnaud Boissières-Louis Duc-Jérémie Beyou

Absent : Manu Cousin

Invité : Hubert Lemonnier

Ordre du jour :

1. Organisation du Comité sportif : composition et fonctionnement
2. Débrief Vendée Globe – Point avec Hubert Lemonnier
3. Parcours des 48h Défi Azimut
4. Agenda : Calendrier des réunions

1. Organisation du Comité Sportif

Le nouveau Comité Sportif s'organise progressivement, bien que la première réunion ait eu lieu tardivement. Toutefois, chacun s'accorde sur la nécessité de débuter les travaux au plus tôt.

Yoann Richomme a été désigné comme représentant principal. Cependant, pour la Course des Caps, Jérémie assure la suppléance à Boulogne, Yoann, ne participant pas à cette épreuve, demeure en soutien si besoin d'arbitrer ou d'apaiser des tensions.



Hubert Lemonnier, invité à cette réunion en sa qualité de directeur de course du Vendée Globe 2024 pour débriefer cette édition, se rendra également à Boulogne afin d'assurer le suivi de course aux côtés de Jacques Caraës.

Antoine rappelle la complexité de la coordination entre les différentes parties impliquées lors d'un départ de course. La voix des skippers, lorsqu'elle est bien relayée, a un poids significatif. Cela souligne l'importance du Comité Sportif dans la relation avec les organisateurs. De leur côté, les directions de course apprécient de pouvoir s'appuyer sur ce Comité en cas de besoin.

Antoine propose que les échanges au sein du Comité sportif se structurent en trois niveaux :

- **Des réunions formelles entre skippers**, directions de course (DC) et la FFV, membres du Comité Sportif.
- **Un groupe WhatsApp** utilisé pour l'organisation des réunions, proposer des sujets, mais non destiné aux débats de fond.
- **Des réunions spécifiques** avec les DC et/ou organisateurs avant le départ d'une course où le représentant du Comité sportif et/ou son suppléant s'exprime au nom des skippers.

2. Débriefing Vendée Globe

Sécurité et balises

Hubert Lemonnier ouvre ce débrief en précisant que les thèmes abordés concerteront la période du village du VG.

Il souligne en premier lieu les problèmes rencontrés concernant les balises EPIRB. Des tests menés par l'ANFR ont révélé des défauts d'enregistrement, de codage ou de fonctionnement sur certaines unités.

Le travail de contrôle des éléments de sécurité est efficace grâce à la mise en place de la base de données centralisées et l'application développées par l'IMOCA. Ces outils ont également permis à la FFV de gagner en efficacité lors des contrôles en leur permettant de se focaliser sur des éléments précis. Mis en place dès 2023, ce système a prouvé toute son efficacité en 2024 et efficient en 2024.

Une réflexion est en cours pour rendre obligatoire un contrôle annuel des EPIRB, avec un test d'émission/réception.



Roadbook d'escale et gestion de crise

Hubert revient également sur l'importance des réunions préparatoires, notamment pour anticiper les situations de crise. Il constate que plusieurs équipes n'avaient pas préparé de roadbook d'abandon ou d'escale, exposant ainsi leurs skippers à des situations complexes. Il propose que le Comité élabore un document listant les mouillages sûrs, document qui pourrait être mutualisé entre l'IMOCA et le Vendée Globe et mis à disposition des équipes.

L'objectif serait de soutenir les skippers les moins bien préparés.

Hubert et son équipe ont déjà analysé les arrêts observés lors des précédentes éditions. Antoine appuie l'idée, soulignant l'intérêt d'un tel document pour toute la communauté.

Hubert rappelle que ce type de soutien ne doit pas être prescriptif : une DC peut conseiller, mais ne doit pas imposer une route ou un mouillage, au risque d'engager sa responsabilité.

Le gros travail de la DC est de s'assurer que les teams soient efficaces en cas de crise.

Plan de contingence mauvais temps lors de la période du village :

Bien que la météo ait été clémene lors de la dernière édition du VG, la question d'un plan de repli en cas de mauvais temps durant la période du village reste centrale. Hubert admet que si ce plan avait dû être activé, rien ne garantissait son bon fonctionnement. Il souligne que les organisateurs n'avaient pas prévu de solutions concrètes, notamment pour évacuer ou déplacer les bateaux en cas de vent fort.

Des éléments de plan ont été imaginés et proposés par la DC, comme le démontage des catways ou un déplacement dans le port de commerce, mais ils n'ont pas été validés.

Antoine met en lumière l'ensemble du backup très élevé élaboré pour la parade des J0 et met en parallèle le fait que sur nos courses, c'est plutôt la chance que tout se passe bien qui entre en jeu. Il insiste sur l'importance d'anticiper ces scénarios dès maintenant, à quatre ans du prochain départ.

Vu la complexité d'amarrage des bateaux, des enjeux, il est très difficile de gérer le plan de back-up. L'activation du plan est un élément majeur dans l'organisation car une fois parti dans le tunnel de l'événementiel, tout doit dérouler.

Tous s'accordent sur la nécessité d'établir des critères clairs de déclenchement et d'obtenir l'adhésion de toutes les parties concernées.



Lors de la période du village, la DC a passé beaucoup de temps à préparer les sorties en mer. Hubert attire l'attention sur le fait qu'il vaudra mieux cadrer ça pour la prochaine édition.

En effet, sur ce VG 2024, la météo a été belle et les demandes de sorties du port ont été nombreuses. Cela n'a pas été simple à organiser au vu de la complexité portuaire, mais finalement tout s'est bien déroulé.

Hubert prévient toutefois que s'il y a un peu de vent ou de mer, ce schéma ne pourra pas être reproduit.

Il faudra donc réfléchir à ce qu'il est possible de mettre en place pour le prochain VG car des sorties du port sont nécessaires dans les 3 semaines avant le départ.

Concernant le ponton et le nombre de bateaux amarrés, Hubert prévient qu'en cas de vent de travers assez fort, la situation peut se complexifier fortement. La SAEM semble avoir compris l'enjeu.

Règlementation et règles d'assistance :

La mise en place de l'outil Q & A forum a été une très bonne chose. Le travail n'est pas terminé sur ce thème, mais c'est une bonne base.

Le comité évoque également le sujet des règles, notamment en matière d'assistance technique. La direction de course a bien géré la communication lors des quinze premiers jours du village, ce qui a permis de clarifier les points d'interprétation.

Le travail de nettoyage de la règle a été le plus important, tout en gardant les notions fondamentales. Aujourd'hui, la notion d'assistance technique doit continuer d'être travaillée. C'est un sujet important.

Antoine pense qu'on a été un peu en retard sur ces sujets-là. Il souligne les difficultés des jurys à arbitrer des cas techniques, faute de connaissance approfondie.

Il serait pertinent d'élaborer une annexe spécifique des règles de classe sur l'assistance, à inclure de fait dans tous les avis de course. Cela permettrait de dépolitisier certains sujets en les ramenant à des règles de Classe claires.

Un travail sur les règles de Classe en ce sens serait à mettre au programme.

IMOCA

Parcours : ZEA et ZPB :

- ZEA (Zone d'Exclusion Antarctique) : Les ajustements en fonction des remontées d'icebergs ont été bien gérés, mais des améliorations sont possibles. Hubert propose d'intégrer une « ZEA bis », zone de vigilance, à la manière de celles dédiées aux cétacés.
- ZPB (Zones de Protection de la Biodiversité) : La gestion en amont a été complexe, mais pour finir, seules deux zones ont été mises en place. Six collisions (notamment avec des poisson-lune ou des requins) ont été recensées. Des outils comme les pingers sont évoqués, mais leur efficacité reste à valider.

On doit encore progresser sur la visualisation et mieux intégrer les courants dans les remontées des icebergs.

L'importance de naviguer avec le radar allumé sera un paramètre à prendre en compte dans l'autonomie énergétique.

Il serait utile d'avoir les retours d'expérience des skippers équipés d'un pinger.

Règles diverses et retour d'expérience :

- Temps limite de course : Le cas de Denis, arrivé hors délai, a suscité l'incompréhension du public. La DC, pourtant non décisionnaire, a été critiquée, illustrant le manque de clarté perçu sur les rôles respectifs.
- Plombages de sécurité : Leur contrôle inopiné a été jugé positif pour garantir l'équité.
- Marquages et pavillons : La taille des pavillons en bastaques pose problème en cas de météo difficile. Il serait judicieux d'introduire une notion de météo dans leur mise en place. Le recyclage de ces pavillons serait à envisager.
- Skippers remplaçants : Ce cas particulier mérite d'être mieux encadré dans le règlement, comme une exception à valider expressément par la DC.

IMOCA

- Liste d'attente : Le manque de formalisation a posé des difficultés pour intégrer des bateaux pourtant prêts. Ce point doit être intégré à l'avis de course de la prochaine édition.

Enfin, un constat général s'impose : les dimensions politiques et techniques sont encore trop imbriquées. Le Comité Sportif, s'il est respecté et bien structuré, peut jouer un rôle de garde-fou précieux pour défendre le bon sens marin.

L'assemblée du Comité Sportif met fin à la réunion et décide de proposer la **prochaine date de réunion le mercredi 16 juillet 14h00.**

Les points suivants n'ont pas été évoqués :

3. Parcours des 48h Défi Azimut

4. Agenda : Calendrier des réunions

Fin 19h34