



Compte rendu – Réunion du Comité Sportif

Date : 16 juillet 2025

Format : Visioconférence

Horaires : 14h00 – 16h15

Les membres IMOCA : Antoine Mermod, Yoann Richomme, Arnaud Boissières, Louis Duc, Samantha Davies et Sébastien Simon.

Les membres DC/organisation : Hubert Lemonnier, Francis Le Goff et Gwen Chapalain

Excusés : Jérémie Beyou, Manuel Cousin et Gwen Chapalain.

Introduction

Le compte-rendu de la précédente réunion a été mis en ligne dans l'espace membre.

La séance du jour s'est articulée autour de trois axes principaux : les parcours de courses, les sujets techniques [notamment l'autonomie énergétique] et l'agenda des prochaines réunions.

1. Courses

1.1. Parcours 48h – Défi Azimut

Le Comité a examiné les difficultés liées aux écarts d'arrivée très importants sur cette course (jusqu'à 15h entre le premier et le dernier), qui rendent difficile l'enchaînement avec les autres activités du programme.

Antoine Mermod a proposé une solution : l'introduction d'une porte intermédiaire à franchir dans un délai défini. Passée cette limite, les concurrents rejoindraient directement l'arrivée, afin de permettre à tous de participer aux événements suivants dans de meilleures conditions.

Cette idée a suscité un débat. Certains membres ont exprimé leurs réserves, estimant que ce système remettait en cause un fondamental du sport de compétition : l'obligation pour tous de parcourir l'intégralité du parcours. Des analogies ont été faites avec d'autres disciplines [comme le Dakar] où le sport mécanique est au cœur du jeu, et plusieurs pistes ont été envisagées : modification du parcours selon la météo, départ anticipé, réduction de parcours ou encore format de course en deux étapes avec qualification.

IMOCA

En conclusion, le Comité Sportif a convenu de ne pas mettre en place une solution dans l'immédiat, mais de saisir la Commission Centrale d'Arbitrage pour étudier la faisabilité d'une telle évolution, en gardant à l'esprit que la présence de tous les concurrents au port pour les festivités du samedi est indispensable.

1.2. Vendée Arctique – Passage du cercle polaire

Ce point n'a pas été traité lors de la réunion.

2. Technique

2.1. Autonomie énergétique des bateaux

Le sujet de l'autonomie énergétique a été longuement discuté, dans le contexte d'une annonce politique forte du président du Département, Alain Leboeuf, visant à interdire les énergies fossiles pour le prochain Vendée Globe.

Les membres ont rappelé l'importance de préserver la sécurité des skippers tout en favorisant les innovations écologiques.

Un compromis est donc nécessaire entre ambition environnementale, contraintes techniques et sécurité. L'objectif est bien d'aller vers le zéro, la règle doit pousser à mettre en place des systèmes de plus en plus efficaces, créer une impulsion pour y arriver tout en conservant un backup suffisant le temps de créer la technologie pour parvenir à l'objectif.

Le Comité a rappelé qu'un vote récent avait donné une large majorité (80 %) en faveur de la réduction de l'usage du gasoil. Toutefois, les modalités sportives de cette réduction (volumes autorisés, pénalités) restent à définir. Le Comité Technique a réfléchi à la question et préconise une quantité de 120 litres de gasoil au total.

La proposition qui a émergé des réflexions du Comité sportif consiste à autoriser 120 litres de carburant, répartis en deux :

- 60 litres « utilisables » sans pénalité, pour faire face aux besoins techniques ou à des conditions extrêmes,
- 60 litres en « réserve de sécurité », dont l'usage entraînerait une pénalité sportive.

Le Comité a insisté sur la nécessité d'encadrer cette règle en évoquant des pistes :

- Standardisation des réservoirs ?
- Moyens de vérification avant le départ à définir
- Définition claire des pénalités et des cas d'exception (notamment en cas de sauvetage)

IMOCA

Cette approche vise à encourager l'innovation (hydro générateurs, biocarburants, piles à hydrogène) tout en restant réaliste sur les délais nécessaires pour tester et valider la technologie. Le Comité a souligné l'importance de ne pas pénaliser excessivement les skippers pour des usages justifiés, tout en maintenant une pression positive vers l'autonomie énergétique.

Il est important que les skippers arrivent tous au bout et que l'ensemble des protagonistes soient contents à la fin de la course.

La préconisation décidée par le Comité à transmettre à l'organisateur : 60 litres de gasoil utilisables + 60 litres de sécurité, avec méthode de vérification et encadrement des pénalités.

2.2. Système des boutons de voile

Le Comité a validé la proposition du TC d'adapter la règle des boutons de voile, mise en place en 2021, au nouveau système de classement.

L'idée d'attribuer ou de transférer des boutons en cas de vente de voiles a également été évoquée, sans prise de décision immédiate car les membres du Comité doivent se pencher plus en détail sur ce sujet. Une réflexion est engagée pour une proposition en 2025, applicable à partir de 2027.

2.3. Critères d'étalonnage 6G – Bateaux neufs

Ce sujet n'a pas été évoqué.

3. Agenda

La prochaine réunion sera fixée après le Défi Azimut. Les dates du 23 ou du 24 septembre ont été proposées. Un sondage sur le groupe WhatsApp sera mis en place à l'issue de la réunion.

Les sujets qui n'ont pas pu être évoqués seront remis à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

Le travail à effectuer par les membres du Comité d'ici la prochaine réunion :

- Réfléchir au format des 48h Azimut pour l'édition 2026, poser la question à la Commission d'arbitrage (création d'une porte)
- Réfléchir aux pénalités à proposer à propos de la règle sur l'autonomie énergétique
- Travailler sur l'attribution des boutons de voile en cas de vente d'une voile