



COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 5 FEVRIER 2026 – PRESENTIEL ET VISIO CONFERENCE

Début : 09H51

Fin : 12h35

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

Les membres DC/orga : Hubert Lemonnier-Francis Le Goff-Gwen Chapalain

Excusé : Louis Duc

Absents : Arnaud Boissières – Jérémie Beyou

Invité : Thomas Jullien et Imogen Dinham-Price

Ordre du jour :

1. **Administration :**

Validation du compte-rendu de la réunion du CS du 8 décembre 2025
Statuts IMOCA update

2. **Courses :**

Retour sur la réunion des directeurs de course
Préparation courses 2026

3. **Technique :**

Boutons de voile
Réflexion jauge 2032

4. **Agenda :**

Date de la prochaine réunion : Mardi 17 mars – 9h30

IMOCA

1. Administration

Antoine prend la parole pour exposer au Comité Sportif les différentes propositions de modification des statuts et plus particulièrement celles relatives aux types de membres. La notion de signature du certificat de jauge par le membre actif est un élément essentiel à prendre en compte. Le travail avance bien et une nouvelle version des statuts pourra être mise au vote à l'AG.

L'idée est de revoir l'organisation de la Classe, avec la création d'une cotisation pour le bateau et une autre pour le membre actif. On réfléchit également au fait d'avoir des membres non-votants qui seraient des « membres simples », non attachés à un bateau mais aussi des « membres équipiers » sur l'aspect sportif. En effet, par ce biais, les membres auront pris connaissance et accepté l'ensemble des règles et chartes de la Classe.

Actuellement, il n'y a pas de règlement concernant notre championnat. Si on crée ce membre équipier, on peut alors élaborer des règles et structurer. De plus, ce serait une écriture correcte avec ce qu'on fait déjà actuellement.

Des réunions seront programmées et les documents seront présentés avec un wording précis.

2. Courses

Préparation des courses 2026 :

Yoann revient sur la question d'autoriser un médiaman sur la 1000 Race. Il a été décidé de faire un sondage auprès des équipes ayant manifesté leur intérêt à la course. Selon le parcours, il serait intéressant d'avoir quelqu'un à bord. Certains sont pour, d'autres contre.

Plusieurs éléments entrent en jeu :

1 : Cette course est potentiellement qualificative pour la VALS et la RDR. Avec un médiaman à bord, cela deviendrait du faux solo. Or, la course devra remplir les critères de la qualification.

2 : En acceptant un médiaman à bord pour la 1000 Race, il y a des skippers qu'on n'aura pas vu prendre un départ en solo avant la VALS qui est une course engagée. Il y a des skippers que l'on connaît, d'autre moins.

C'est une réflexion à avoir : la VALS deviendrait la première course de la saison en vrai solo.

Si la Classe valide la présence d'un veilleur, Hubert s'adaptera.

IMOCA

Samantha relève que certains OBR ne sont pas capables de faire une veille. Certaines équipes ont les moyens de prendre des gens expérimentés en mer et les équipes moins bien loties prendront n'importe qui.

L'assemblée est d'accord pour dire qu'il ne faut pas mélanger les compétences. Ce sont 2 métiers différents. C'est pour cela qu'on a défini ce qu'est un médiaman, et que l'on a mis en place un stage pour les OBR.

Antoine rappelle l'objectif : Le principe de la 1000 Race est d'être la première course de la saison, et doit être adaptée aux différents profils et enjeux. N'ayant pas de contrainte de parcours, le cahier des charges de la DC est d'élaborer celui qui sera le plus favorable pour faire du solo en ce début de saison. C'est tout l'intérêt de cette première course de l'année.

Cependant, il s'avère qu'on avait déjà permis du double en 2018 pour un skipper qui ne se sentait pas à l'aise en solitaire. Il a fait la course mais n'a tout simplement pas été classé.

Francis Le Goff pense que c'est une bonne idée d'adapter le parcours à l'expérience de la flotte. Il déplore le manque de temps nécessaire pour prendre la mesure de la valeur de certains candidats. Concernant la qualification, pour lui, il est évident que cela doit être fait en solitaire, avec le bateau.

Hubert évoque le lieu où pourront se dérouler les runs et le départ du 3 mai. Le parcours sera en cohérence. Une zone DST plus grande que le rail lui-même est envisagée. Samantha dit que c'est une bonne idée et évoque ses expériences.

En matière de préparation des skippers, l'ensemble des membres du Comité Sportif présents sont d'accord pour dire que le stage Sécu doit être lancé cette année, si possible avant la 1000 Race, quitte à le reproduire les années suivantes. Un module sur les conversations avec les cargos sera ajouté. Il est décidé de tout mettre en œuvre pour l'organiser en avril.

Hubert rappelle que les bateaux seront entre le 28 avril-3 mai à Port-la-Forêt. A cette époque de l'année, les coefficients de marée sont importants et il faudra s'adapter en quittant le quai très tôt ou alors se mettre au mouillage. L'arrivée se fera à Concarneau.

Francis est favorable à l'augmentation de la largeur du DST et souhaite coordonner ça entre directions de course. L'idéal serait de se mettre d'accord avant la première grande course. Le DST le plus risqué est celui des Casquets. Le Fastnet est compliqué. Il faut le laisser en marque de parcours et s'en servir de séparateur.

Yoann pense que le contournement du DST relève plus du cas par cas. Pour la 1000 Race, il y a moins de problèmes, mais il faut évoquer le sujet pour les autres courses.

IMOCA

L'augmentation de la largeur des DST et leur contournement sont des sujets à garder en tête et à travailler.

Concernant la Route du Rhum, Francis va s'efforcer à avoir plus de courses qualificatives que de parcours qualificatifs. Pour un directeur de course, c'est ce qu'il y a de mieux. Un avenant va sortir pour mi-février. Actuellement, il n'y a pas de changement majeur.

Par rapport aux 40 places réservées aux IMOCA, notre sondage donne 22 participations. Antoine pense qu'il y aura moins de 30 inscrits en IMOCA à la Route du Rhum et que nous allons probablement libérer des places pour les autres classes. Des discussions sont en cours avec OC Sport et un avenant viendra acter cette décision.

Réunion des directeurs de course au large :

Au cours de cette réunion, Hubert a relevé le point sur le port du tourmentin si on a des voiles d'avant déjà envoyées (RSO 4.27). Antoine rappelle que nos règles de Classe prévalent sur les OSR, c'est tamponné par le World Sailing. Elles sont en lignes avec elles sauf sur 2 points : Le contrôle de structure et la certification des bateaux. On a donc sorti ça. Concernant le tourmentin, nous ne sommes pas concernés. Cette voile existe et peut être utilisée.

Hubert précise : La règle dit qu'un tourmentin ne peut pas être utilisé avec d'autres voiles d'avant. Or, pour l'IMOCA, le sujet n'existe pas, donc ne prévaut pas aux OSR sur cette règle. Il est donc nécessaire d'ajouter ceci dans nos règles de Classe. Il faut également que ce soit écrit dans l'avis de course. A clarifier.

Pour Yoann, cette règle a été prise à l'envers. Il évoque l'utilisation du tourmentin. Certains le trouvent trop petit. Samantha dit qu'au près avec 35 nds, oui il est un peu petit, mais dans d'autres circonstances il est même nécessaire de le réduire.

Antoine dit qu'on est passé d'un poids mort à une voile qu'on utilise aujourd'hui. Les cadènes sont standard et équipent le mât standard. Pour le J4 (tourmentin), on a proposé 28 m2 mais on est parti sur 25 m2. Il faudra peut-être anticiper la forme de la trinquette avec une corne pour s'adapter avec le plan de voilure.

Les bateaux vont plus vite et cette voile a donc toute sa place sur nos unités.

On peut proposer de préciser un peu plus la règle du tourmentin lors de la prochaine AG. Le TC sera sollicité pour étudier la question.

IMOCA

Lors de cette réunion, le sujet du parcours de qualification s'est avéré être très important en matière de responsabilité. L'aspect médical l'est tout autant. Des cas ont été présentés, certains ont montré une rupture de dialogue. Comme tout transite par la DC, il s'agit d'un sujet important.

Samantha revient sur la Transat Café L'Or et l'obligation aux concurrents, une fois la course finie, d'effectuer le retour en navigation. Elle s'étonne que ce sujet n'ait pas été évoqué lors de la réunion des DC.

Afin d'assurer un retour plus safe et un suivi de la flotte, René Boulaire a élaboré une carto pour suivre le retour des IMOCA ainsi que tous les autres bateaux de la course.

Samantha dit que c'était limite de communiquer là-dessus, d'autant que l'organisateur ne proposait aucun accompagnement.

Francis dit qu'il a œuvré pour faciliter ce retour, mais l'organisateur n'a pas souhaité mettre les moyens.

Les membres sont d'accord pour dire que la course peut encourager ce retour en navigation au motif de l'écologie mais ne doit pas l'obliger. Ils pensent également que les organisateurs pourraient s'emparer du sujet de l'impact écologique d'une course réunissant autant de personnes sur un événement.

Yoann souhaite parler de l'utilisation de l'IA. Concernant le routage déporté, on peut déjà automatiser grâce à cette intelligence artificielle.

Il pense que c'est difficile à contrôler et le sujet doit être abordé. Les fichiers Grib sont mis à jour automatiquement grâce aux données de l'IA. Les plus jeunes vivent avec ça. Des solutions arrivent comme des reconnaissances d'images (algues dans la quille par exemple). On l'utilise déjà. Il faut qu'on ait évoqué ces sujets au sein de la Classe. L'IA peut également porter une assistance psychologique. On va avoir du mal à cadrer cela.

Sébastien évoque le routage proposé pour le public. Est-ce considéré comme de l'assistance ? Dans l'esprit de la règle, on peut se poser la question.

Hubert dit que ça avait été accepté car disponible pour tous les bateaux et pour le public. Il n'y avait aucun gain en stratégie car ça avait été cadré.

Antoine rappelle que des ateliers à thème ont été faits en 2020. Au sujet de l'assistance, on a limité l'apport de l'IA en légiférant les capteurs autorisés à bord. La voie proposée était que si on veut que le skipper soit maître à bord, on donne une limite haute de la centrale à utiliser. Au final, on n'a pas fait la règle sur la limitation des capteurs. Il avait même été évoqué de proposer d'installer de l'informatique monotype à toute la flotte.

IMOCA

L'assemblée discute autour du cadre déjà existant ainsi que la validation par l'organisateur. Il semble qu'il soit possible d'obtenir des fichiers grib, même avec du matériel embarqué.

Hubert dit que c'est bordé. Les sources doivent être connues de l'organisateur. D'autres disent que c'est discutable.

En tous les cas, il est nécessaire de veiller à s'adapter aux compétences en matière d'analyse et d'outil.

Hubert reprend la règle actuelle et l'expose aux membres du comité. Pour Yoann il y a un problème de pouvoir trouver les informations en fichier grib. Il y a la performance, mais également la communication.

Le sujet de l'assistance pour le VG sera réouvert pour s'adapter à l'évolution.

Le VG et la Classe vont travailler pour définir le mode de diffusion qui aujourd'hui doit passer par le serveur du VG. Comme aujourd'hui, ce n'est pas respecté (réseaux sociaux), on va étudier une organisation adaptée.

En effet, il s'agit d'une course sans assistance et pour garder le mythe, il faut cadrer. Attention à ce que la technologie ne prenne pas le dessus et ne pas aller trop dans des détails. Il faut garder le fonds de jeu et être prêt.

3. Technique

Ce point est accompagné d'une présentation qui est présentée aux membres du Comité Sportif.

Le sujet RISE est porté par Imogen Dinham-Price qui a été invitée à en parler. Elle évoque l'historique de ce projet qui a débuté par une règle sur la Voile Verte dans l'idée de réduire l'impact environnemental des voiles. Puis, on a visé un système de certification plus solide avec l'ambition de dépasser l'horizon de la Classe IMOCA. Pour cela, un travail est fait en collaboration avec MarineShift 360, avec des audits physiques et des ACV.

De la matière première à la livraison au client, tout est pris en compte dans RISE. La phase d'utilisation et de fin de vie d'une voile est géré via les boutons de voile.

Entre le transport et les déchets, on a observé que ce sont ces derniers qui étaient les plus impactants. Les voileries ont très bien travaillé pour les réduire et de ce fait, la matière et le transport, en comparaison, voient moins de réduction visible.

IMOCA

Certaines voileries se sont équipées avec des sources d'énergie moins impactantes (panneaux solaires, etc.). Des sites de production ont également été modifiés pour mieux répondre à la logistique du transport.

Chaque voile reçoit une note. Le bilan est plutôt positif. On voit que la note des voiles est meilleure qu'avant. Les fournisseurs ont joué le jeu et c'est réussi. Est-ce que nos critères sont assez élevés ?

Aujourd'hui, il y a une alternative.

Peut-on travailler avec des voiles d'occasion ? C'est un sujet à traiter. Le temps de mise en route verra un travail abouti pour le VG 2032.

Pour l'instant, ce sont les boutons de voile qui gèrent les transferts de voiles.

La règle sera adaptée ou une exemption sera donnée. Quelle règle on veut pour le VG 2028 ? Faut-il demander un effort supplémentaire ?

Les voiles VG ne sont pas encore construites.

Renforcer le système de notation ? On est dans le bon timing si c'est le cas.

Le Comité Sportif souhaite obtenir un histogramme des notations des voiles actuelles.

Le sujet sur les boutons de voile est présenté par Thomas Jullien. (Voir la présentation).

Il explique que nous avons réduit les boutons de 2 par rapport à la période précédente. Les voiles sont solides.

Des questions se posent concernant les courses à étapes : Quelles sont les voiles qui prennent les coefficients ? Les voiles non utilisées pendant les courses doivent-elles être consommées ? Des propositions sont faites :

- Augmentation du coefficient nécessaire pour renouveler
- Diminution du coefficient pour les tours du monde

Le sujet de la voile d'occasion est évoqué et il ressort qu'il faut établir une définition de la voile d'occasion.

Quant aux voiles d'entraînement doivent-elles entrer dans la cadre d'un bouton ? A savoir que ce sont les voileries qui déclarent les boutons.

Antoine évoque la règle de qualification aux points ce qui engendre une utilisation de voiles non boutonnées.