



COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 17 mars 2026 – VISIO CONFERENCE

Début : 09H30

Fin : 11h15

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

Excusée : Sam Davies

Absents : Jérémie Beyou – Francis Le Goff

Invités : René Boulaire – Marie Van den Heede

Ordre du jour :

1. **Administration :**

Validation du compte-rendu de la réunion du CS du 5 février 2026
Statuts IMOCA update

2. **Courses :**

Point 1000 Race
Proposition Run Vendée Arctique

3. **Technique :**

Règles mises au vote en AG : Boutons de voile / Critère RISE
Réflexion jauge 2032

4. **Agenda :**

Date de la prochaine réunion à définir

IMOCA

1. Administration

Le compte-rendu du dernier Comité sportif est validé.

Antoine informe les membres de la commission que les statuts de l'association font l'objet d'un dépoussiérage qui ne change pas le fond mais qui est fait pour s'adapter au fonctionnement actuel, notamment concernant la notion de « membre » qui serait articulée ainsi :

- Membre actif (droit de vote pour 2 voix),
- Membre associé au projet du membre actif (droit de vote pour 1 voix),
- Membre simple (droit de vote pour 1 voix) qui n'est pas associé à un bateau dont le statut est soumis à l'avis du CA,
- Membre sportif qui concerne l'équipier qui navigue en IMOCA et qui n'a pas de droit de vote.

Le fait de modifier les statuts implique une décision en Assemblée Générale Extraordinaire. Le calcul des votes se fait différemment qu'en AGO, soit à la majorité des deux tiers des votants avec 51% des membres actifs. Antoine trouve important que le message soit passé pour que les skippers portent ce projet.

Arnaud prend la parole pour évoquer la période difficile et demander si on peut envisager de diminuer les tarifs des cotisations.

Antoine fait observer qu'il s'agit d'une source de revenu non négligeable pour la Classe. L'argent mis en commun a pour but de faire fonctionner le système au profit de l'ensemble des membres. Ce sujet a déjà fait l'objet de plusieurs discussions au CA.

L'IMOCA est une classe professionnelle et le montant est proportionnel au niveau du membre attendu. Cela reste une somme, mais elle est en ligne avec le standing. Une augmentation de 300 € en 15 ans, c'est raisonnable.

Antoine rappelle que des facilités de paiement sont accordées à tous les membres qui le demandent.

Antoine et Yoann disent que ce sujet doit être traité en CA.

2. Courses

La 1000 Race a été créé en 2018 pour servir de qualification à la grande course de l'année. Cela arrange effectivement les DC de savoir que bateaux et skippers sont prêts. Il a été proposé que

IMOCA

cette course soit qualificative pour la Vendée Arctique et la Route du Rhum. C'est une course laboratoire et assez souple.

La qualification est un sujet qui a été soulevé par les skippers car il n'est pas écrit que la 1000 Race est qualificative dans les avis de course de ces deux épreuves. Est-elle officiellement qualificative ? Que se passe-t-il si un skipper abandonne la 1000 Race ? Est-ce que les milles parcourus sont reconnus ?

Hubert, directeur de course de la 1000 Race précise que si elle remplit les conditions de leur avis de course, la course sera qualificative mais les organisateurs ne veulent pas rédiger leur AC en ce sens. La 1000 Race est conçue pour coller au plus près des AC et que le parcours sera fait de manière à être qualificatif. En cas d'abandon, les milles déjà parcourus seraient utilisables pour compléter un parcours de qualification.

Arnaud souhaite que ce soit clarifié et officialisé. Yoann dit qu'on ne peut pas commencer à négocier les règles d'exception. Hubert dit qu'on amène une course qualificative sur un plateau, reste aux organisateurs de s'en saisir.

Le dialogue est constant avec les DC et il y a de l'adaptation.

Antoine dit que ça fait 15 ans qu'on discute toujours de la même chose alors qu'on parle d'une population qui, sauf à quelques exceptions, a fait des tours du monde. On devrait avoir un système de « super licence » pour tamponner la validation du parcours et de la formation du skipper. Si le skipper change de bateau, on peut envisager d'imposer une qualification adaptée mais valable pour toutes les courses suivantes.

Hubert dit que la qualification relève aussi de l'équité. Les 24h en solo pour la 1000 Race ont été bien accueillis car cela permet au skipper de se mettre en condition.

On veut s'assurer de la capacité d'un skipper et d'un bateau à faire du solitaire, mais on est contraint par le temps et on finit par dire ok.

Antoine dit que Hubert a bien effectué le travail. Il reste toutefois persuadé qu'on devrait traiter la qualification différemment.

Gwen dit que dans la Classe Mini, la qualification des skippers est amenée d'un bloc par la classe à la direction de course.

Hubert présente à l'assemblée le parcours envisagé sur 4.5 à 5 jours de course pour un minimum de 1200 MN et qui est en cours d'ajustement.

IMOCA

Pour le départ, il propose de laisser les Glénans au départ à tribord et à bâbord à l'arrivée, pour envisager de partir en un bord vers l'ouest en cas de vent de sud. Il trouve cela un peu périlleux et souhaite l'avis du Comité Sportif.

Yoann dit qu'en entraînement, ils partent souvent en route directe entre Moutons et Grands Pourceaux. Pendant la transat CIC les coureurs sont allés virer de bord dans les Glénans en présence d'un plus grand nombre de bateau et il n'y a pas eu de souci. De plus, cela génère une belle qualité d'images. Les membres du Comité Sportif approuvent. Yoann dit de choisir la Voleuse comme marque de parcours pour se laisser la possibilité de passer au-dessus ou en-dessous des Moutons.

Pour l'arrivée, Hubert évoque la possibilité de raccourcir le parcours aux Glénans pour éviter que ça tamponne et de galérer dans la baie pour arriver. Le scénario le moins bon serait un vent du sud très fort. Le parcours sera adapté en fonction de la météo.

Hubert montre la zone réglementée pour les runs et le départ accordée par la DML, à orienter selon le vent. Pour Hubert, elle est un peu haute selon le vent. Il va demander à le descendre un peu. Les membres du CS approuvent les propositions de Hubert.

Hubert a imaginé la récupération des équipages à une minute avant le signal préparatoire.

Il propose une pénalité de 2h au lieu de 3 en cas de franchissement de ligne prématuré.

Seb demande de poser des réparations classiques en cas de départ anticipé plutôt que de mettre des pénalités en temps.

Antoine revient sur une discussion lors de la course des Caps. On avait envisagé de dire que si on avait volé le départ, on ralentissait et on passait directement derrière tout le monde. Si un bateau non fautif se trouve obligé de voler le départ pour éviter un autre bateau, la pénalité fait mal.

Il faut juger quel est le dernier bateau, c'est un peu plus compliqué, mais pour une compétition à la voile, prendre 2 heures c'est dur.

Pour Yoann, ce n'est pas gérable de ralentir pour se placer dernier. Le retour sur la ligne est dangereux également, on avait milité pour arrêter ça. Il comprend, mais les 2h solutionnent les soucis. Et il faut que la pénalité soit suffisamment sévère pour décourager.

Pour Louis, une heure est suffisante pour un vol de départ.

Yoann pense qu'il faudrait que les règles soient uniformisées sur toutes les courses.

Pour Hubert, il faut juste que la pénalité soit suffisamment importante. Il est ok pour la descendre à une heure.

IMOCA

Hubert précise ensuite qu'il n'y a pas de temps défini pour franchir la ligne pour finir, mais dès lors que le 1^{er} l'a franchie, le dernier doit le faire dans les 150% du temps du premier.

L'ensemble de la Commission sportive est d'accord sur les propositions faites par Hubert.

Hubert souhaite des précisions à propos de la règle suivante car pour lui ce n'est pas très compréhensible. La phrase est mal écrite :

« L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

Si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.

Si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents, Toutefois, ces données peuvent éventuellement être reformatées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, mais sans que ce reformatage ne modifie l'information météorologique contenue »

Pour le CS, l'important est que la donnée brute ne soit pas modifiée.

Hubert dit que c'est une volonté de simplifier car le sujet revient à chaque fois. Il faut donc travailler le wording de cette règle.

- RUNS Vendée Arctique

Pour Yoann, la proposition faite par la DC de la Vendée Arctique n'est adaptée ni en termes de sécurité ni d'équité. On comprend la volonté de faire un beau spectacle, mais avec des invités à bord, il ne faut pas que cela devienne une compétition. Ajouter deux invités SAEM Vendée en plus, cela limite le nombre d'invités des teams, ce n'est pas possible d'expliquer ça aux partenaires. Ce n'est pas acceptable.

En termes de sécurité, le schéma proposé n'est pas adapté à quelques jours du départ de la course.

Le plus réaliste des scénarios proposés est celui du duel en cas de mauvais temps. Cependant, les membres du Comité Sportif n'est pas d'accord avec le protocole (invités // échelle de Beaufort).

Les conditions de mer aux Sables d'Olonne montrent que le projet n'est pas réaliste. On est directement dans les conditions du large et il y a de la houle. De plus, il y a un souci d'embarquement des invités car il n'est pas possible de rentrer au port en raison de la marée. La journée peut s'avérer très longue et difficile pour certains invités.

IMOCA

Antoine et Yoann disent avoir argumenté en ce sens, mais la proposition qui a suivi les échanges s'est avérée identique à la première proposition.

Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une parade.

Le Comité sportif pense qu'il est nécessaire d'organiser une discussion avec Mathias Lallemand et les skippers sablais afin de bien expliquer les problématiques. Yannick Bestaven a rejoint la sécurité de la course et c'est une bonne chose. Il sera également invité à participer à la discussion.

Arnaud en profite pour informer les membres que la sonde a changé dans le chenal

3. Technique

À la suite de la dernière réunion du Comité Sportif où a été évoquée l'évolution sur la règle des boutons de voile, Marie présente la partie modifiée :

En cas de perte de voile, cette information sera communiquée au Chef Mesureur, mais c'est le CA qui statuera sur le renouvellement ou non du bouton.

Pour TOR, si on n'utilise pas le bouton non renouvelable (4) dans les 12 mois précédant la course, il est perdu.

A l'article AN.1 PRINCIPES

Les membres du Comité Sportif demandent qu'il soit écrit que 4 nouveaux boutons supplémentaires non renouvelables soient attribués dans les 9 mois précédant le Vendée Globe pour les bateaux inscrits plutôt que 12 mois comme proposé. Ceci permettrait de rester dans l'année concernée.

AN. 3 VOILE A IMPACT REDUIT

Un état des lieux des voiles pour chaque coefficient avait été demandé à Imogen lors de la dernière commission sportive. Marie présente un graphique. La proposition par rapport aux dernières discussions est que le nombre minimal de voiles à impact réduit embarqué en course serait :

Une pour 2026

Deux pour 2027

Trois pour le Vendée Globe 2028

Marie rappelle que le grade des voiles à impact réduit est de A à C inclus. Le graphique montre qu'il y a de plus en plus de voiles de grade C.

IMOCA

Concrètement, au moins une voile C à bord. En 2025, une majorité des voiles livrées pour la TCLO répondait à ce grade. La réflexion d'Imogen était de dire que le critère est très atteignable, donc on peut rendre la règle plus ambitieuse. La trajectoire est plus rapide que notre règle. Il ne faut pas être dépassé par la réalité. Soit 3 voiles C, soit une voile B pour répondre à ce nouvel effort. Les 3 voiles C semblent être la bonne solution.

Yoann demande à Marie de se renseigner pour savoir qui cela pourrait mettre en difficulté avec cette règle. On peut envisager une exception si cela s'avérait nécessaire.

Une voile D d'occasion peut-elle devenir une voile C ?

A.27.5 Fonctionnement pour les voiles actives

Le texte à valider est :

Lors d'un transfert de voile active (une voile dont le coef n'a pas atteint 10) d'un bateau à un autre bateau, le bateau récupérant la voile active doit l'associer à un de ses boutons disponibles. Ladite voile active conserve également son bouton d'origine. Si après douze mois la voile active n'est pas devenue voile existante (soit si le coef n'a pas atteint 10), le bouton du propriétaire initial peut être renouvelé le cas échéant.

Cette règle a pour but de limiter la dérive d'achat de voiles, de les laisser dans le hangar et ainsi bloquer le bouton de celui qui a vendu la voile. Cela évite aussi la dérive d'en acheter beaucoup, de ne pas les consommer jusqu'au bout et de les revendre afin d'être toujours sur du stock neuf.

Les membres du Comité sportif valident.

A.28 Coefficient des grades de course

Le texte à valider est :

Les courses de grade 1 correspondent à un coefficient de 10. Les courses de grade 1 sont celles qui permettent l'attribution de boutons non renouvelables.

Les courses de grade 2 correspondent à un coefficient de 4

Les courses de grade 3 correspondent à un coefficient de 2

Les courses de grade 4 correspondent à un coefficient de 1

Pour les courses à étapes, le coefficient est attribué aux 7 voiles ayant cumulé le plus de milles théoriques sur les étapes où elles ont été déclarées. La commission sportive a discuté de ce sujet avec Thomas Jullien. Marie a besoin que le Comité précise si cette règle est basée sur le nombre

IMOCA

de milles théoriques ou sur déclaration indépendamment des longueurs d'étapes. Nombre de milles théorique ou nombre de milles effectif ?

Les membres du Comité sportif valident le nombre de milles déclarés par l'organisateur, soit les milles théoriques.

Tourmentin et spi exclus de AN.3

Marie rappelle une discussion de la Commission sportive à propos de la nouvelle règle IRC sur le tourmentin en staysail : Doit-on écrire quelque chose dans nos règles ?

On est au-dessus des OSR et donc non concernés.

Marie fait ensuite référence à une règle qui dit qu'en course, le skipper ne doit recevoir aucune assistance météo personnalisée. Le routage déporté est autorisé, mais uniquement via les plateformes validées par le Comité Sportif. Or cette liste n'a pas été mise à la disposition de la cellule technique ou du secrétariat.

Yoann dit qu'il va se charger d'envoyer les documents à Muriel pour établir un document officiel accessible à tous sur le site.

Marie indique que la cellule technique a commencé à réaliser une série de mesures sur les capacités de réservoirs issus de production commerciale dont la fiche constructeur indique une capacité de 60 litres. Or, il a été constaté que la capacité est de de 57,7 litres.

Elle demande si le Comité Sportif serait d'accord qu'on ajoute une tolérance dans le protocole de jauge sur les réservoirs de carburant de secours pour coller au volume des réservoirs qui sont disponibles sur le marché.

Le Comité Sportif laisse le soin aux mesureurs de rédiger au mieux cette règle.

Fin : 11h15