



COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 27 avril 2026 – PRESENTIEL ET VISIO CONFERENCE

Début : 09H30

Fin : 11h00

Les membres IMOCA : Antoine Mermoud – 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 – Arnaud Boissières

Invités : La cellule technique

Ordre du jour :

1. Administration :

Validation du compte-rendu de la réunion du CS du 17 mars 2026

2. Courses :

Point 1000 Race

Point Vendée Arctique

Route du Rhum : départ

TOR et TOR Atlantic: Règle gasoil et radeaux

Routage déporté : liste des plateformes autorisées pour 2026

3. Technique :

Questions du TC :

- IA et notion d'assistance
- Jusqu'où aller en termes de dépendance aux solutions techs et numérique qui questionnent la notion d'assistance
- Pertinence d'ajouter une formation spécifique plongée ou exiger un niveau de brevet minimum à attester pour le VG



4. **Agenda :**

Date de la prochaine réunion à définir

Jeudi 2 juillet 9h30

1. **Administration**

Le compte-rendu du dernier Comité sportif est validé.

2. **Courses**

1000 Race :

Hubert prend la parole. La qualification de 24 h a été faite par tous les candidats et cela n'a pas été évident de leur faire faire. Pour lui, ce sujet est à creuser pour l'avenir car les stages de PLF se font en faux solo. Le seul moment où le skipper est en vrai solo c'est sur la course. Pour cette qualification, il y a eu une petite levée de boucliers de certains skippers qui sont partis sur du faux solo. Potentiellement, il y a donc des skippers qui vont prendre le départ de la 1000 Race le 3 mai n'ayant jamais fait de solo sur leur IMOCA.

Sur la course en elle-même, tout est clair avec les runs le vendredi et le départ dimanche à midi, direct vers le Fastnet. Yoann demande si on cale un point météo avant le départ du parcours long. Le point est fixé le 1^{er} mai à 18h30.

Les runs se feront sur le schéma IMOCA classique.

Vendée Arctique :

Antoine évoque la réunion avec Laura, la DC et Manu Cousin pour la compétence sportive du Comité Sportif. Concernant la proposition de runs le jeudi avant le départ, le projet est un peu décalé par rapport à ce qu'on fait d'habitude. Manu, par sa très bonne connaissance du lieu, a pu expliquer quelles étaient les difficultés. Au final, le projet à nouveau présenté est assez simple, sur un schéma de runs classiques.

Reste le problème de la marée où on ne peut sortir que le matin et le soir. Si on est limite haute et que les transbordements sont compliqués, cela oblige le bateau à être dehors pendant 12h, cela



va être problématique. Antoine a amené l'organisateur à réfléchir à un autre plan et suggéré de sortir à 17h et de rentrer à 20h15 afin de pouvoir entrer et sortir assez vite.
Une réunion sera organisée pour décider de la journée de runs du jeudi.

Autre point : Dans l'organisation de la course, un travail est réalisé par rapport aux zones interdites. Cette année, la SAEM a pris une université comme prestataire. Ce sont donc des scientifiques et selon eux, globalement, on ne peut pas naviguer. Des discussions doivent avoir lieu et une proposition sera faite. Antoine espère qu'on sera informé avant que cela soit public.

Concernant l'événementiel d'arrivée, surtout du VG, des discussions sont en cours, notamment avec le Président de la SAEM Vendée. Avec les limitations sur le gasoil de nos bateaux, il n'est pas envisageable que la photo de l'arrivée montre 150 bateaux à moteur autour d'un bateau à voile, ceci tant sur l'aspect communication que sur l'aspect sécuritaire.

Le Président a donc demandé que quelque chose soit mise en place sur la Vendée Arctique, qui serait le galop d'essai pour le Vendée Globe. Des propositions doivent être faites.

Dans l'idée, on pourrait imaginer que la ligne gros temps devienne la ligne d'arrivée. Cela permettrait une zone d'attente pour laisser le bateau redescendre à 8 nœuds si on veut avoir une escorte suffisante, mais avec une ligne ouverte pour avoir une belle photo, avec juste un zod pour la famille, le team.

Route du Rhum :

Antoine revient sur le départ de la RDR et la proposition de dire que les classes professionnelles pourraient partir même si certaines catégories ne sont pas en capacité. L'enjeu de l'audience du dimanche est important. Il a donc ouvert la discussion avec OC Sport.

Francis Le Goff dit qu'il a travaillé la question même si pour l'instant le départ est le même pour tout le monde, sur une très grande ligne. On ne sait pas comment vont se passer les choses le jour du départ, mais un certain nombre d'échappatoires sont possibles. Il y a déjà des équipements à Dinard pour que des bateaux puissent prendre le départ et éventuellement se mettre à l'abri si les conditions sont mauvaises le jour du départ, et on un peu de temps de préparer des ports comme Roscoff et Lorient, voire Brest mais plus compliqué. C'est ce qui avait été fait lorsque Jacques était directeur de Course. Le départ avait été donné avec des possibilités d'abri, aux marins de gérer la situation. C'est l'esprit dans lequel Francis se trouve aujourd'hui. A quelques mois de l'événement, c'est difficile à dire, on connaît la pression qu'on peut avoir au moment du départ.

Francis est d'accord pour dire qu'il y a effectivement des disparités entre les différentes classes. Cela lui a déjà posé souci lors de la Transat Café L'Or. Francis a attiré l'attention d'OC à ce sujet.



Jacques abonde dans le sens où si la flotte peut démancher sereinement, c'est déjà un point important. C'est le premier tronçon de sortie de Manche qui est problématique. On prend l'avis des uns et des autres s'ils veulent escaler et il faut pouvoir proposer des ports sur le parcours. C'est un vrai sujet et il vaut mieux l'anticiper.

Antoine dit que de façon générale, il faut anticiper au maximum pour être en capacité de prendre des décisions sereinement au moment où les questions se posent et où le stress est maximum.

Francis Le Goff dit que les plus grands ports se préparent pour l'événement en cas d'accueil et qu'il va évidemment les contacter. L'idée c'est de ne pas niveler par le bas. Il informe l'assemblée que la déclaration de manifestation nautique a été déposée et des propositions ont été faites pour l'arrivée.

Des discussions sont en cours.

Pour Antoine, c'est dangereux de vouloir suivre un bateau qui va à 25 nœuds. Des parades nautiques au-dessus de 10 nds est problématique.

Depuis que les bateaux vont vite et leurs accélérations fulgurantes, on doit mettre en place des règles.

Francis dit que le Kick off le 30 juin et que le sujet sera bien avancé à ce moment-là.

A ce jour, il y a 26 IMOCA inscrits.

TOR et TOR Atlantic :

Un avenant va sortir par rapport à la quantité de gasoil embarqué. Il n'est pas certain que les 60 litres suffisent pour la première étape, car ils imposent une centrale média. Il est donc préconisé que 120 litres soient utilisables avec un ajout de bidons de sécurité.

Louis demande si les équipes TOR ont commencé à travailler sur l'objectif zéro gasoil. Antoine dit que c'est la philosophie du VG mais pas de TOR.

Concernant la règle sur les radeaux, René dit le radeau IMOCA Plastimo 6 places est validé. Il est du même type que le 4 places mais adapté. Il n'y a donc plus besoin du radeau Solas.

Thomas Jullien précise que cela a été validé par TOR pour le tour du monde en précisant que pour TOR Atlantic, le choix sera plus vaste car il n'est pas certain que le radeau soit prêt.

La configuration est donc le radeau extérieur IMOCA Plastimo 6 places et le radeau intérieur IMOCA Plastimo 4 places.



Pour TOR Atlantic, Hubert demande s'il y aura un départ virtuel au large pour prendre en compte les cétaqués.

Le départ sera au large car une zone d'exclusion mammifère sera définie.

Louis dit que le départ virtuel sur balise n'est pas au point, ce qui a été le cas en Class 40, donc pas équitable sportivement pour lui.

Pour Hubert, ce qu'il s'est passé à la Globe 40, c'est qu'il a été écrit que ce qui faisait foi c'était les trackers et finalement ça a été contredit par des différences observées à bord par un skipper. Il n'y avait pas d'obligation de le positionner à un endroit précis à bord. Donc on peut entrer une taille de bateau dans une position différente. Ça a été mal utilisé sur cette course.

L'outil, s'il est bien utilisé aujourd'hui avec la balise en source 1 et Adrena en source 2 pour valider, pour Hubert il n'y a pas de sujet là-dessus. Ceux qui ont volé le départ sur la NY-Vendée ont été identifiés et cela a été validé par le tracker et le traçage.

Louis dit que les trackers ne sont pas positionnés au même endroit d'un bateau à l'autre.

Hubert pense que c'est gérable, Yoann confirme. En termes de précision, par rapport aux distances, c'est loin d'être mauvais. Il y a un peu de limite technologique, mais en termes de précision sur les distances sur lesquelles on court, c'est loin d'être mauvais. René approuve.

Yoann pense qu'on n'a pas d'énormes problèmes dessus. La fiabilité du point GPS fait partie des aléas. Un aléa technologique dont il faut tenir compte lors des prises de décision.

Sur TORE, il y a eu des réclamations. Yoann dit qu'il y avait des problèmes de refresh, de balises qui n'envoyaient pas les infos au passage de ligne virtuelle de passage des scoring gates. Cela reste la limite du jeu. Ils n'ont pas mis les moyens nécessaires pour la fiabilité du système.

Ne doit-on pas mettre en place une procédure type avec les DC et déclarer la position des balises par le jaugeur ?

Hubert peut faire une note détaillée de tout ça. Les problématiques ont été identifiées. Il faut travailler le sujet et il propose de faire une synthèse. Pour lui, cela fonctionne mais il faut mettre les moyens nécessaires en place. Il fera un document.

Yoann rappelle qu'on parle bien de ligne virtuelle. Francis précise que c'est important de le souligner car lorsqu'il y a une ligne où le comité dit qu'il y a un bateau au-dessus et qu'on ressort



les traces, il ne faut pas mélanger la visée réelle et la position du tracker. Gwen évoque l'utilisation de bouées instrumentées qui fait remonter directement si un bateau a mordu la ligne.

Tout doit être en connexion GSM selon Thomas. Yoann dit qu'on sait faire, que la FFV a des bouées adaptées.

Compiqué pour une ligne virtuelle au large.

Hubert dit que cela va être utilisé sur les Runs de la Vendée Arctique.

Vu la taille des bouées, avec une ligne de 3 milles, c'est compliqué de mettre ça en place pour la RDR. Les algues posent des problèmes également. Ça marche très bien à la côte. La donnée est à titre approximatif de la marque, mais la visée du comité de course se fait bien entre le mât au pavillon orange et le côté au vent de la bouée de bout de ligne. C'est au coureur d'en tenir compte. Le danger c'est de mélanger les deux systèmes.

Routage déporté :

La liste des plateformes autorisées devait être fournie. Elle a été faite sur le groupe Whatsapp. Cette liste sera disponible dans l'espace membre.

Position de la classe sur le sujet IA et notion d'assistance :

Des mails de membres du TC nous sont parvenus concernant la position de la Classe sur le sujet de l'IA et de la notion d'assistance, ce qui est autorisé et ce qui est interdit. Antoine en fait la lecture aux membres.

Quelle est la limite de la règle ? Pour Yoann, il y a déjà, il y a des problèmes de définition, soit la différence entre un script, un logiciel, un algorithme et une IA. On va entrer dans des choses difficiles à définir. La crainte de la dernière fois, c'est d'être incapable de gérer ça. Ce qui pourrait être cadré par les règles : Est-ce ça doit être déporté à terre ou tourné à bord. Yoann dit que la première solution n'est pas à privilégier.

Quel type de routage choisi ?

C'est un sujet qui se joue sur les mots avec des définitions techniques. On peut donner un avis philosophique mais on n'a pas les compétences de mettre des règles contraignantes sur le sujet. Il faut de nouvelles compétences.

René dit que ça reste de l'algorithme entraîné. A juste titre, ce qui est fait sur le bateau en course est différent qu'un traitement à terre. Le bateau est connecté, donc où est la limite.



Cela va demander un travail monstrueux dans les définitions techniques.

Antoine dit qu'il faut à ce moment-là l'autoriser.

On pourrait limiter l'usage d'applications selon Yoann. Pour lui, le vrai sujet c'est le pilote. Cela continue de progresser. Il y a de l'IA. Pour Louis, utiliser un système entraîné en amont est différent qu'utiliser une intelligence à bord.

Pour Antoine, c'est déjà écrit. Mise à part la liste des plateformes, il n'est pas autorisé d'utiliser d'autres systèmes. Aujourd'hui, il n'y pas de limitation à bord.

Les grosses équipes bossent sur le sujet. Yoann dit que les choses vont évoluer rapidement. On a passé la bascule et on entre dans la technologie.

Pourquoi ne pas faire de l'électronique monotype ? Ce pourrait être la solution.

On peut limiter l'informatique également. On peut envisager ça sur 2032 et pour 2028, ce sujet n'est pas bloqué dans nos règles. Deux ans avant le VG on peut éventuellement poser quelques limites.

Le Comité Sportif doit définir la limite et le TC travailler sur les outils. On connaît les développeurs et on pourrait les inviter à une commission sportive.

Il faut poser la ligne de conduite et la soumettre auprès des développeurs.

Ce serait un bon sujet à évoquer au mois de juillet. Yoann n'a pas envie que nos bateaux deviennent des Tesla.

Le VG est sans assistance. On doit travailler sur la cohérence entre les différents projets.

Suite stage sécu :

On pense que les skippers peuvent se former par eux-mêmes à l'issue de la journée Imoca Sécu qui a pour but de montrer les différentes difficultés.

La montée au mât a montré ça. Ceux qui se sont formés ont pu monter au mât.

Sam a fait un lexique pour converser avec les cargos et le document sera partagé.

Les zones de DST ont été élargies, cela a été vu avec la FFV. Cela permet d'éviter de changer les points. On gagne 5 milles pour éviter de virer à l'entrée des DST.

Manu demande à avoir les infos pour enregistrer les points en amont de la course.

Fin de la réunion