



COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 2 juillet 2026 – PRESENTIEL ET VISIO CONFERENCE

Début : 09H35

Fin : 11h58

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-Mathias Lallemand

Excusés : Arnaud Boissières – Manuel Cousin – Louis Duc

Absent : Jérémie Beyou – Francis Le Goff – Gwen Chapalain-Hubert Lemonnier

Invités : Alan Roberts – Marie Van den Heede et Thomas Jullien

Ordre du jour :

1. Administration :

Validation du compte-rendu de la réunion du CS du 27 avril 2026

2. Courses :

Débrief Vendée Arctique :

- Question de la pénalité : faut-il autoriser l'assistance à terre en cas de procédure ?
- Plongée Ambroggio
- Proposition de décaler la course d'un an en 2031

Point Route du Rhum :

- Sas du samedi

3. Technique :

Jauge 2032 :

- Critères sportifs pour éventuellement sortir des bateaux
- Quelles évolutions de jauge 2032



Question Marie / TC :

- Sujet IA (cfr mail du 12/06/2026 - Sujets CA/CS post-TC 21/05/2026)
- Intégration FO mâât G2 (cfr mail du 12/06/2026 - Sujets CA/CS post-TC 21/05/2026)
 - o TC plutôt favorable à ce que ce soit une déclaration sur l'honneur si la CS souhaite interdire l'accès en course
- Classe internationale (cfr mail du 12/06/2026 - Sujets CA/CS post-TC 21/05/2026)

4. **Agenda :**

Date de la prochaine réunion à définir

1. **Administration**

Le compte-rendu du dernier Comité sportif est validé.

2. **Courses**

Débrief de la Vendée Arctique :

Débrief de Mathias

Mathias prend la parole. Cela s'est bien passé, les bateaux sont impressionnants en matière de vitesse et d'accélération, ce qui met en œuvre l'organisation de beaucoup de sécurité. En matière d'infrastructures, l'organisation a essayé de faire ce qu'il y avait de mieux pour l'accueil des bateaux. Un bémol en orientant le nez des bateaux vers la terre au retour, car gestion plus complexe.

Concernant le suivi de la course, il n'y a pas eu de gros souci avec les équipes. Parcours et météo ont été anticipés, la communication a été permanente. Il souligne que la météo a été clémente.

Retour sur le choix du parcours

Des discussions ont lieu sur le choix du parcours à laisser libre l'Irlande. Le but était d'orienter la flotte dans l'ouest en cas de phénomène quelconque. Quelques questions pour certains, mais sportivement ça été.



Des interrogations par rapport au point de passage sont soulignées car la météo dans ce secteur n'est pas fiable à plus de 3 jours. Il y a peu de temps pour réagir. Certains y ont vu une porte, d'autres une pointe à passer avec peu d'option.

Mathias dit que la DC aurait pu mettre un waypoint avec un avenant mais qu'elle a souhaité garder un côté fair. La volonté première était de garder l'idée de ligne.

Selon Sam, il n'y avait plus de choix dès le départ. Avec une porte au niveau de l'Irlande ça aurait permis plus de souplesse.

Mathias dit que la notion de liberté s'est avérée faisable en raison des conditions météo, mais avec un besoin de canaliser un peu. Si la sécurité le nécessitait, le parcours aurait été modifié. L'idée était que personne ne se retrouve dans des conditions particulières.

C'était une réflexion au départ : liberté totale du parcours.

Sam évoque une stratégie : si on avait été vite dans l'ouest, la modification de parcours aurait été plus compliquée.

La SAEM voulait le moins de contrainte possible.

Antoine dit que ce n'était pas simple à gérer entre la SAEM qui était focus sur le parcours libre et la gestion de la course. Il a fallu trouver le bon équilibre. Heureusement qu'il y avait une bonne météo, mais on a vu qu'il y avait beaucoup de contraintes. Il a fallu jongler entre concept initial, les écarts entre les bateaux et la météo. Si cette dernière avait été complexe, ça aurait été difficile à gérer.

Mathias dit que sur l'ensemble de la flotte, on a constaté des écarts de vitesse : Moins de préparation, des problèmes de capot et d'électricité pour Manu qui a beaucoup creusé l'écart. Sinon, il n'y a pas eu de gros souci ni de questions, hormis celle du DST où les textes ont dû être rappelés.

Mathias relève que la gestion du jury, on la connaît et que la DC n'a pas eu son mot à dire. En matière de pénalités, il n'y a pas eu d'attention particulière aux grilles. Il faut être plus attentifs, notamment par rapport aux DST. C'est une question de fond à travailler.

A propos des DST

Sam dit que pour les DST, la grille est juste. On ne peut pas faire différemment. Le jury a donné la moitié de la grille en pénalité, ce n'est pas choquant. C'est plus la question communication qui l'a frappée. La grosse erreur est de ne pas avoir matérialisé les zones interdites sur la cartographie. Le public n'a pas compris et cela génère des commentaires négatifs.



Yoann dit qu'on a parlé du canal St Georges qui est la route la plus courte, donc un passage probable. Ce DST n'a peut-être pas été évoqué et si on avait anticipé, on aurait pu l'autoriser. Mathias dit qu'on a clairement dit qu'on ne pouvait pas lister tous les DST mais qu'ils étaient tous interdits. Il y a deux notions, par exemple le rail d'Ouessant, le Cap Finistère et ceux de la France où on a des problématiques avec l'Etat français qui font qu'on peut les mettre en zone interdite. Après, pour les autres DST, il y a des règles FFV. Il s'est penché dessus, mais il y a des notions qui ont été faites pour les arbitres. Là-dessus, est-ce qu'on peut les considérer en navigation RIPAM et garder celles qui sont conflictuelles ou dangereuses en zones interdites ? Ces notions sont à revoir dans nos courses et, de fait, la grille de pénalité également. Cela ferait la différence entre tout interdire ou non.

Des débats s'ensuivent sur les critères de pénétration dans un DST qui serait autorisé.

Antoine pense que ce qui a été fait sur la course des caps a évité plein d'incertitudes. Là on envoie des marins en solo dans des endroits difficiles. On les pousse un peu. Faire l'effort de préciser les zones interdites serait bien. Cela évite les incertitudes et évite les messages négatifs du public. Par défaut, ces zones devraient être clairement définies avant la course. C'est un effort que chaque équipe doit faire, mais tant qu'à faire, autant que ce soit par une DC pour l'ensemble de la flotte.

Sam dit que ça valorise la course et le public va mieux comprendre. Seb est d'accord pour dire que cela faciliterait bien la vie et clarifierait la cartographie.

Mathias dit qu'ils vont être plus attentifs. Ils avaient fait ce choix de ne pas tout lister, mais il pense qu'il faut regarder cette notion de règle avec la FFV. Des textes sont sortis pour ne pas forcément interdire totalement les DST et sur la manière d'utiliser un DST.

Travail de fond sur les règles et préparation à la course

Avec un document roulant au niveau du comité sportif sur les zones figées remis à la DC, ce serait la façon d'avoir un lien entre les différentes courses. Le problème est de tout reprendre à zéro à chaque fois.

Est-ce que le SHOM n'a pas déjà une bonne base ? Il faut le suivre ensuite.

Alan suggère que l'on ne régate pas sur les bonnes règles pour les premiers et derniers 30 milles. (RIPAM). Il y a une extension Annexe qui traite la navigation de nuit. Ça peut être intéressant de regarder ça et faire remonter aux DC les règles sur lesquelles on veut régater.

Alan a un document à partager avec l'assemblée. Cette documentation est sur le site World Sailing.



Pour Sam, il serait important que les skippers suivent une formation RIPAM.

Que pensent les DC ? Pour Mathias, ce n'est pas choquant, un peu comme les règles de classe.

Alan fait un feedback : 9 bateaux en courses et tout le monde a son opinion. Est-ce une question de communication en amont ? C'est comme s'ils n'avaient pas lu. Personne n'est venu voir la DC pour discuter.

Yoann dit qu'au Vendée on a fait cette réunion un mois avant. Le temps du village est inapproprié pour ça.

Cela force les gens à lire les choses pour en discuter avant. C'est quelque chose que les DC pourraient organiser en visio un mois avant la course avec les skippers. Parler des sujets en amont devient la pratique pour tous les domaines désormais.

Antoine est d'accord. On est dans un sport professionnel avec des gens qui travaillent à l'année. On se retrouve avec des jurys qui sont là ponctuellement. Dans la logique de gérer un sponsor et la complexité de la course, certaines questions de préparation doivent être traitées bien en amont. On a besoin d'interlocuteurs sportifs bien en amont. On doit arriver à installer ce travail de fond et régulier avec la réalité du timing des coureurs.

C'est en lien avec la date de publication des IC. Elles arrivent lorsque les coureurs sont en plein rush final. Mathias dit qu'elles arrivent un mois avant.

Les teams sont la tête dans le guidon dans ce mois. Si on n'est pas accompagné, c'est compliqué à gérer. Les questions tombent un peu tard. Les documents ne sont pas standardisés d'une course à l'autre alors que les événements sont dédiés à l'IMOCA exclusivement.

Embaucher un représentant sportif de la Classe ? Il pourrait s'occuper de ces choses-là. Antoine propose de dégager 15000 € sur le budget pour encadrer ce travail.

Les membres sont d'accord. L'enjeu en vaut la peine car là on est border.

Une décision du CA sera faite pour dédier ce budget.

Il faut trouver la bonne personne pour s'y consacrer. Sam dit que c'est bien si on peut faire tourner le poste avec différents interlocuteurs. Le comité sportif gère.

Antoine dit qu'il faut voter le principe dans un premier temps. Mais avoir quelqu'un de vraiment dédié.

Sinon, sur l'ensemble de la course, Mathias pense qu'il y a eu un bon suivi avec un délai pas trop long pour répondre aux uns et aux autres.



Plongée d'Ambroggio

Yoann dit qu'on a eu un retour non officiel indiquant que Ambroggio avait eu du mal à joindre la DC avant sa plongée. Qu'en est-il du côté de la DC ?

Mathias dit qu'il n'était pas présent au bureau mais il a été contacté par son équipe qui l'a informé du souhait d'Ambroggio de plonger. Ils ont eu l'équipe pour connaître les capacités du skipper pour le faire. Il n'a pas eu l'impression de lenteur de décision. Les conseils qui pouvaient être donnés ont été listés. Et il a été demandé à ce skipper d'appeler la DC avant et après la plongée. Mathias n'a pas eu l'info qu'il avait eu du mal à contacter la DC et n'a pas eu ce sentiment. Il va reprendre la main courante et faire un retour. Globalement, la DC a essayé d'être réactive avec l'ensemble des concurrents.

Pénalité d'Elodie

Concernant la pénalité d'Elodie, le Comité Sportif demande ce qui lui est reproché :

2 choses : A la navigation d'Elodie, elle rentre dans le DST, c'est le fait établi. C'est ce sur quoi le comité de course pose réclamation : Entrer dans un DST est interdit.

Suite à ça, le jury prend ça comme première instance et en 2^e instance, il intègre le RIPAM dans son questionnement et son jugement.

Ce n'est pas le comité de course qui réclame. C'est le jury qui évoque le RIPAM et son non-respect.

Les membres sont d'accord pour dire qu'il faut mettre les DST interdits sur la cartographie et standardisé un peu tout ça.

De même, il manque des informations pour la compréhension du public. Yoann dit que c'est le reproche. On n'explique pas notre sport au grand public.

Antoine revient sur la pénalité : Sur le rapport du jury, il n'y a que des circonstances aggravantes et pas de circonstances atténuantes. On dirait que le jury était déconnecté. La prune était entre 2h et 24h. C'est énorme l'écart, surtout si près de l'arrivée.

On dirait qu'il y a une déconnexion entre toutes les parties prenantes pour arriver à trouver une pénalité en ligne avec la réalité, le contexte.

Au moment où il y a eu la pénalité, le skipper s'est trouvé dans un endroit mal pavé, peu enclin à réfléchir. Peut-on autoriser une personne à terre de défendre le skipper ?

Comment fait-on pour se défendre au milieu des cailloux, avec la fatigue. C'est une question de sécurité et d'équité. Il faudrait revoir nos règles dans ce cas précis.

Mathias dit qu'il faut demander au jury une obligation de statuer plus rapidement dès lors qu'ils ont les infos pour décider. Il a dû intervenir pour que ça soit plus rapide.

IMOCA

Antoine parle du VG où un certain nombre de cas la DC a été consultée, Antoine a été consulté sur l'assistance technique. Il n'a pas eu l'impression que le jury ait travaillé de manière déconnectée. Pour la VALS, ce n'a pas été le cas. Mathias dit qu'il a essayé et n'a pas pu s'exprimer.

Yoann dit que la pénalité a été adaptée à une navigation au long cours. A minima, il faudrait laisser la possibilité au skipper de décider de reporter la décision à un jury à terre après l'arrivée.

Le schéma de fond de navigation en solitaire n'est pas toujours acquis par les jurys.

Sam dit que le routage fait question car c'était chaud de passer à cet endroit.

Alan Roberts dit que Elodie était bord à bord avec Violette avant le passage dans le DST. Finalement ,elle est juste derrière Violette.

Ouvrir l'assistance avec un membre à terre ?

La problématique est le fait de pouvoir se défendre en mer dit Yoann. Le sujet n'est pas évident.

On pourrait dire qu'en cas de pénalité, on ouvre l'assistance avec un membre à terre. Antoine pense que ce serait bien de mettre ça dans les avis de course.

Les Runs

Sam revient sur la question des runs. Elle se demande si sur ce format il n'aurait pas été préférable de les caler à l'ouverture du village, au moment de l'arrivée des bateaux. Ce serait plus simple et moins fatigant / contraignant pour les skippers et moins risqué que de les imposer à deux jours d'un départ d'une course exigeante en solo.

Mathias est d'accord et dit que la Vendée a bien compris cet enjeu. En annulant ces runs, il y a eu beaucoup de choses à modifier et il aurait été plus simple de le faire au début.

Sam dit que ce serait bien pour toutes les autres courses où il y a des runs. C'est un travail de fond pour affiner les règles au service de tous.

Route du Rhum :

Sas du samedi : Auparavant, les IMOCA faisaient les sas du samedi soir. Or, il y a eu un switch. Le fait de ne pas avoir le bateau dans le port à ST Malo le samedi n'est pas bénéfique.

Il est possible qu'au moins un tiers de notre flotte ait besoin de la journée du samedi et du sas du samedi soir. Antoine a donc réussi à obtenir un sas le samedi soir, mais il n'y aura pas la place pour



tous. Il suggère de proposer les places sur la base de volontariat. A savoir que le sas du matin passe à la télé, mais pas le soir.

Antoine relaira le message lors du TMS de demain, 3 juillet.

Sam pense que c'est important d'avoir le samedi au port. Antoine dit que certaines équipes ne sont pas forcément demandeuses. Sam évoque le retour sur investissement des sponsors.

Course des Caps :

Le départ sera donné le 4 juillet l'année prochaine. Il y a beaucoup de moyens, avec une vision d'amélioration du port. Le format : Tour des Iles britanniques.

Cette course a bien fonctionné en équipage. Notre contrat avec TOR, fait que cet organisateur a la priorité sur les courses en équipage. Comme la Course des Caps vient après leur événement, on devrait pouvoir courir la course des caps en équipage. On va attendre que TOR se mette bien en place pour définir le format.

Comme c'est un an avant le Vendée, Gwen étudie la possibilité d'accueillir beaucoup de concurrents à Boulogne. Il discute sur les moyens avec l'agglo.

3. Technique

Jauge 2032 : Comme les personnes présentes sont au CA, c'est un sujet qui sera évoqué au CA.

Questions du TC :

L'accès aux données en course est demandé par Malizia. Ils n'ont pas de solution simple pour nous prouver qu'ils ne regardent pas la page Web de Microstrain. Marie dit qu'on peut avoir des alarmes de cet instrument. Toutefois, si pas d'info, plus de prudence.

Pour Sam, ce n'est pas qu'une info. Comme le mât V2 a plus de souplesse partout, ces infos peuvent aider à régler le mât pour qu'il soit performant. En V1, on ne regardait que les limites. Sur la V2, il y a plus de possibilités de jouer sur les tensions et compressions pour obtenir une belle forme des voiles. Cela représente un avantage sportif.

La fibre optique n'est pas de série, c'est au choix des teams.

Le point faible de notre mât, c'est le tirant. On met un mât plus costaud et plus raide sur le même tirant. On a les capteurs des outriggers qui vont nous alarmer. On peut tirer plus sur la bastaque. Le mât accepte plus de compression de pied de mât.



GSEA ne s'attend pas à ce qu'on mette plus de précontrainte au départ. Leur principe est d'avoir gagné en matière de sécurité.

Yoann n'est pas convaincu que Malizia en tire un avantage. Si on est ok pour mettre la fibre, pourquoi refuser ensuite ?

Les données s'enregistrent. C'est la notion d'affichage en course.

Sam dit qu'on va apprendre de voir si c'est bien ou pas.

Seb dit qu'on n'en a rien retiré de spectaculaire sur 11th Hour.

On est obligé de boucler avec Gesea. C'est un processus derrière. Il faut faire simple et efficace. Si on peut en apprendre plus sur la fiabilité du mât, c'est une bonne chose pour l'IMOCA.

Ils font l'effort, donc tout le monde est d'accord pour dire ok à Malizia.

Au TC, une discussion a eu lieu concernant la pénalité de présence à certains événements, jugée élevées et contradictoire avec le côté international de la Classe. Cela s'est présenté avec Francesca qui a des obligations familiales aux USA.

Son équipe a alerté sur cette situation. Cela pourrait freiner l'internationalisation de notre Classe.

Les membres du Comité Sportif ne sont pas sûrs d'avoir du poids là-dessus. Cela ressort de la gestion des cas exceptionnels.

Ces sujets sont à aborder avec les organisateurs de course. Il faut que les journées de communication soient valorisantes pour tout le monde.

IA :

Le TC a lancé la question. Marie a tenu informé le TC des discussions de la Commission sportive. Le fait de consulter des personnes impliquées, tels que les développeurs, cela va pousser ceux-ci à aller dans leur sens.

Tout ce qui est opposable relève de la notion de l'assistance. Au niveau de la règle, c'est plutôt open. S'il y a vote à la prochaine AG, il faut savoir qu'il y a beaucoup de travail mené actuellement et si on doit légiférer dans un an, comment gérer ce travail et dépenses ?

Un levier de limitation serait la puissance informatique embarquée. Le fait de limiter le carburant, c'est aussi une manière de limiter la puissance. C'est valable sur un VG mais pas sur une transat.

Ce sont des points de vigilance.



Pour orienter ce débat, Antoine pense qu'au niveau du comité sportif, il faudrait être capable de positionner ce qu'on veut ou ce qu'on ne veut pas. Si dans les prochaines années on souhaite de l'IA, on mettra en place le travail du TC. Dans un premier temps, il faut définir la philosophie souhaitée par les coureurs.

Les membres présents ne veulent pas que les bateaux deviennent des drones. Les décisions et la gestion doivent être faites par le marin. Il n'est pas facile de définir précisément la philosophie. Il ne faut pas que ce soit quasi piloté et que le skipper devienne l'exécutant de l'IA.

Les dépenses sont déjà engagées. Ce n'est pas très dur d'être téléguidé par quelque chose qui réfléchit à bord. Que peut-on faire avec un PC standard aujourd'hui ? Faut-il trouver des termes techniques de limitation ?

On sait que l'IA s'intègre dans beaucoup de choses. Sam dit que c'est déjà le cas, mais de manière très faible. On est déjà les exécutants, mais avec notre expérience. Le danger serait que l'IA devienne performante au point de remplacer l'expérience du marin.

Difficile d'écrire là-dessus alors qu'on utilise déjà l'IA.

Yoann dit qu'il faut séparer le pilotage du reste.

Des discussions s'ensuivent autour de l'éducation de l'IA pour performer. Le marin fait ses choix. Difficile de bloquer les choses et les contrôler.

On est conscient de plein de choses, il faut réfléchir aux conséquences.

Il faut garder le fait que tout doit se faire à bord ainsi que la certification sur l'honneur. On peut limiter la puissance totale à bord également.

Pour Yoann, l'IA psychologique sera la plus difficile à contrôler.

60 L de gasoil sécu – Pénalités

Sam évoque les 60 litres de réserve pour le VG et dit que le Comité Sportif doit définir les pénalités. Il y aura probablement des coureurs qui vont déplomber. Il faut donc bien étudier la question.

Yoann dit : le réservoir se gère comme celui de 20 litres avant. On a déjà décidé, mais on peut encore en discuter. C'est le jury qui décidera de la pénalité.

Si on dégage un budget pour les règles, on peut missionner la personne pour étudier la pénalité.



4. Agenda

La date de la prochaine réunion du Comité Sportif n'a pas été décidée.

Fin de la réunion à 11h58