



COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE DU 23 septembre 2025 – VISIO CONFERENCE

Début : 09h35

Fin :

Les membres skippers : 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

Excusés : Arnaud Boissières-Manuel Cousin-Francis Le Goff

Invité : Thomas Jullien, mesureur

Ordre du jour :

1. **Administration :**

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

2. **Courses :**

Débrief Course des Caps / Fastnet Race / Défi Azimut / TORE/ Préparation TCO / Visa
navigants TOR Atlantic (sujet non abordé)

3. **Technique :** (sujets non abordés)

Autonomie énergétique

Boutons de voile

Travail d'intégration des éléments de gestion de la jauge sur les événements
(déclaration de voiles, heure de mise en conformité, etc) – Améliorations

Boutons de voile

Vérification du respect des critères d'étalonnage 6G bateau neuf

4. **Agenda :**

Date de la prochaine réunion : **mardi 2 décembre 2025**



1. Administration

Le Comité sportif valide le compte-rendu de la précédente réunion.

2. Courses :

Retour d'expérience :

Tout d'abord Antoine demande que le Comité lève les sujets à traiter pendant les mois d'hiver. Puis il invite les membres à faire un débriefing des courses ci-après :

Course des Caps : Toutes les parties prenantes ont été très satisfaites de cet événement qui a été très bien géré par l'équipe de Gwen et les partenaires. Le retour est positif : le ponton adapté, les runs et le comité de course ont été à la hauteur. L'équipe a reçu les félicitations de l'Etat pour la très bonne gestion.

Jérémie estime que lorsqu'il y a des super courses comme celle-ci, il faut que, en tant que Classe, on soit capable d'assurer un nombre de compétiteurs suffisant pour sécuriser ces événements. En effet, il craint que le calendrier des courses divise les flottes. C'est risqué. Il faut tenir compte des investissements en jeu. Selon lui, un point de vigilance est à observer : Même si sur le papier on peut participer à toutes les courses, humainement c'est plus compliqué.

Des difficultés ont été rencontrées sur les DST qui n'ont pas été faciles à contourner. Plus on est nombreux, plus c'est complexe. Ce sujet est délicat au niveau des autorités, il y a la problématique des migrants et des cargos. C'est une des raisons de contourner par l'ouest pour éviter les risques de collision avec des bateaux peu éclairés. Les contraintes administratives sont de plus en plus sévères.

La Zone Natura 2000 a complexifié l'organisation.

Sera-t-il possible de traverser certains DST ? Gwen va réfléchir pour aller toucher Gris Nez.

Il a été envisagé une alternative pour traverser le DST hors course, soit d'arrêter la course à Douvres pour finir les 30 derniers milles jusqu'à Boulogne. A réfléchir car cette alternative est crédible pour éviter ces dernières 20h.

Sam Davies relève qu'il est difficile de juger le risque de collision en bordure de DST. Les risques sont les mêmes que si l'on se trouve à l'intérieur du DST. Il est impossible pour un cargo de nous éviter. Elle estime prudent d'appeler les cargos pour leur indiquer nos intentions.



En effet, les capitaines ne savent pas que les voiliers en course n'ont pas le droit d'entrer dans le DST. Si par sécurité on doit franchir le DST, le jury saura estimer la situation.

Mettre une zone intermédiaire ? En cas de risque, la communication du coureur avec le Cargo est indispensable. Samantha a constaté qu'il était difficile de communiquer très rapidement et efficacement pour les non anglophones. Même si la vitesse rend la chose plus difficile, il est plus simple de s'arranger avec le commandant du cargo à condition d'avoir une conversation fluide.

Antoine propose d'ajouter un module dans le stage de sécu pour la communication avec les Cargos. Sam propose également que des phrases utiles soient notées à proximité de la VHF.

Il a été relevé 52 zones interdites sur la Course des Caps. Le choix du sens de rotation permet de faire avec la météo afin que ce soit le plus safe possible. Pour cette édition, la météo nous a bien servi avec la possibilité de naviguer au reaching et de passer ces DST de manière linéaires. Ces complexités deviennent un vrai champ de mine sur la partie Est.

La question est posée de savoir pourquoi on conserve le DST Fastnet : Il est répondu par Jacques et Hubert qu'il est maintenu pour ne pas faire de dérogation. Il sert également de Dog leg pour les Anglais afin éviter les face à face.

Cette course sera inscrite au calendrier tous les 2 ans au premier semestre, ce qui amènera une prochaine édition en juin 2027. Cependant la NY Vendée doit se dérouler au même moment. Gwen évoque la possibilité de l'anticiper à début mai.

Fastnet : L'expérience a été positive pour les participants qui relève l'excellent accueil à Cherbourg. Cette année, il y avait moins de participants et cela a permis à plus d'IMOCA de rentrer au port. De nombreux Anglo-Saxons ont visité nos bateaux et montré un grand intérêt pour notre flotte. Malgré tout, la jeunesse peine à venir se former en France pour ensuite monter leur équipage.

En matière de sécurité, il faut continuer à se battre pour être les premiers partis sur la ligne de départ. Si la flotte de multicoques augmente, cela devient plus compliqué.

Un débat a lieu sur le format équipage vs double, mais Antoine rappelle que la décision a été guidée par la sécurité. En effet, lors des deux éditions précédentes, la sortie de Cowes était tendue. Il y avait beaucoup de vent, 25 bateaux en double et des incidents sont survenus. C'est bien cette première partie de course qui pose question et qui a induit ce choix.

La sécu à proximité des autres bateaux est primordiale. Le spectacle c'est chouette, mais l'accident doit être évité.



Jérémie dit qu'il a eu plus de problème en équipage qu'en double en matière de sécurité. En double, chacun sait ce qu'il a à faire, en équipage, c'est plus compliqué selon lui.

Antoine revient sur l'intérêt des étrangers pour notre flotte. Depuis qu'on ouvre la participation aux équipages sur TOR, cela a permis aux jeunes étrangers et Français de venir naviguer. Faire quelques courses en équipage international est une ouverture vers les autres pays et contribue à ce que les compétiteurs étrangers commencent à se projeter sur leur participation.

On est sorti de notre circuit très spécialisé et très français. Avec une course comme la TOR, il est difficile d'avoir des gros teams anglo-saxons. Auparavant, on n'avait pas accès à ce milieu mais la tendance s'est inversée. A nous de garder en tête des leviers pour les faire venir.

Le modèle anglo-saxon a collapsé. Si on a fait le lien des Volvo vers des IMOCA, c'est qu'il était à bout de souffle.

Le défi pour l'IMOCA est de retrouver des équipes nordiques et néo-zélandaise. On sera gagnants et cela créera une dynamique et de l'emploi, mais cela prend du temps.

Louis pense que les bateaux sont trop proches du solitaire pour intéresser ces gens. Pour Antoine, le Sail GP a pris sur le vide créé. Ce circuit s'arrange pour conserver leurs navigants en jouant sur le prize money. Ils connaissent tous les IMOCA, mais il faut trouver le moyen de faire venir des sponsors et de grosses équipes.

Dans le travail d'essayer d'exporter la Classe, c'est le budget et les retombées qui sont importants.

TOR : Un débrief a été fait entre la direction et Antoine. L'événement est génial, tous se sont éclatés. Un très bon accueil a été réservé à l'événement par les villes et l'organisation s'est bien déroulée. TOR a une faculté à promouvoir l'événement sur place qui est fantastique. Ils ont un niveau inégalé en France, surtout pour un événement itinérant. Le nombre de bateau est correct.

Cependant, quelques problèmes sont survenus sur la partie nautique. Cela s'est bien passé car il y a peu de bateaux. Par exemple, il y a eu trois séries de runs pendant lesquelles personne n'a compris où était le départ.

La direction de course a été jugée insuffisante, certaines zones n'étaient pas décrites ou mal gérées (ligne courte, zone spectateur trop proche) et un manque de communication clair a été observé. De ce fait, le dialogue a été difficile.



Les plans ont été présentés très tardivement. Les skippers mettaient en place des stratégies entre eux pour faire des suggestions afin que ce ne soit pas toujours les mêmes qui parlent.

Yoann évoque des Courses avec peu de stratégie où l'organisation s'en sort parce qu'il y avait du vent pour pouvoir foiler. Il trouve que la gestion du parcours est moyenne et que tourner des Waypoints au milieu de la mer, c'est un peu ennuyeux et assez inintéressant pour les images.

La gestion sportive a été jugée moyenne. Le Q&N n'est pas fluide et on ne voit pas qu'il y a des réponses aux questions.

En revanche, ce qui est intéressant, c'est la notion de show, la mise en valeur des marins et des sponsors. Le modèle est bien adapté.

Effectivement, la DC n'était pas à la hauteur. Phil était dépassé par les événements.

Force est de constater que dans la construction de nos courses, le travail de fonds avec les DC, les équipes et la Classe fait qu'on est meilleurs en termes d'organisation et de sécurité maritime.

Comment résoudre ce problème : L'événement doit être plus à la page en matière de sécurité, d'anticipation. La DC doit être plus en phase et dans un travail continu avec nous, en partant d'un standard qui serait celui de la Course des Caps.

Thomas Jullien prend la parole sur son retour d'expérience TORE :

Pour rebondir sur ce qu'il s'est dit, il est vrai que Phil a été dépassé. Il devait gérer beaucoup de choses qui n'étaient pas de son ressort de directeur de course. Au fur et à mesure on l'a perdu.

Du point de vue jauge : Il n'y a pas eu de mesure réalisée pendant la course car les bateaux ont été jaugés en amont. Tout le monde est arrivé à Kiel avec un CJ valide.

Les changements de configurations et la règle des 5 techniciens ont été compliqué à gérer. Pour lui cette contrainte qui n'a pas servi à grand-chose. Cela mérite une réécriture ou une gestion différente. On a raté le coche sur cette règle.

On limitait l'accès au bateau à 5 techniciens max. L'accès au ponton était très strict, même pour les équipiers, les TM, etc...

Thomas a passé du temps sur la gestion des équipements de sécu individuels non pris en charge par la DC, Thomas a trouvé important de se saisir de cette vérification.

Les relations avec Coxi étaient bonnes, mais il était trop occupé par la logistique terrestre qui nécessite beaucoup de travail, étant seul pour faire ça. Il n'était donc pas sur la gestion nautique par manque de temps.



Le rythme est rapide, il faut que ce soit staffé en suffisance. Le défi n'était pas simple, 5 stop-over et enchaîner le tout est compliqué. Ils ont compressé un tour du monde en un tour d'Europe. Il y a plein de choses à revoir, mais il faut avoir de l'indulgence car le format a été compliqué.

Les volontés locales étaient variables. Certains étaient contents, d'autres moins.

En matière de sa sécurité et du sport, il faut rester ferme malgré les difficultés rencontrées. Les marges de sécu ont été trop de fois insuffisantes et c'est inacceptable. La sécurité n'est pas un objet de négociation et doit être placée dans les priorités.

Il manquait du monde dans la DC. Phil n'est pas un grand communicant et ne délègue pas vraiment. Il n'est pas dans le partage ni dans le débat d'idées.

La Classe est-elle partie prenante sur le format ? Comment mieux caler les événements dans le calendrier ?

La question de l'enchaînement pas évidente. Nice est venue se rajouter. La partie centrale de la course a été plus dense.

80% des moyens étaient liés à des équipes et sponsors français, c'était important. Il fallait caser du temps entre les étapes. L'enchaînement s'est fait rapidement. Au niveau orga, ça a été vraiment chaud. C'est l'organisateur qui s'est retrouvé en difficultés et pas les coureurs. Il est nécessaire de travailler là-dessus pour la prochaine édition. On était un peu dans le flou.

L'organisation sur les départs et arrivées sont des moments clés et la DC aurait dû se focaliser là-dessus plutôt que d'être en veille pendant la course 24h/24h.

La gestion du nombre de voiles a posé question. Globalement, seul un bateau est allé à la limite. Yoann ne comprend pas qu'on autorise autant de voiles transportées dans un camion pour rien. Antoine explique que cela permet au concurrent qui a fait un mauvais choix de pouvoir le rectifier.

La construction d'une course arrive bien avant que les participants puissent se saisir des détails. Les gens qui participent s'annonce très tard et il est donc difficile de construire la course avec eux.

Le comité sportif a tout son rôle à jouer et si sur l'aspect technique la Classe s'est dotée de permanents pour suivre et traiter les sujets dans les temps, il manque une cellule sportive permanente. Les enjeux des épreuves, le niveau de la flotte nécessitent un suivi sportif professionnel et continu.

Antoine essaie d'avoir un an d'avance sur l'ensemble des coureurs. Cela permet de construire les grandes lignes, mais ne permet pas de gérer une quantité de petites choses qui mises bout à bout deviennent importantes, notamment en matière de sécurité.



Calcul des points pour le championnat : La façon dont on a monté le championnat a été par étape. Les scoring-gates ne sont pas inclus dans le process. Le parti pris serait de ne pas s'occuper de ces points et de prendre le classement de chaque étape.

Autre point litigieux : Le parcours côtier de 40 minutes a été considéré comme une étape. On a donc divisé la course en 7 étapes en divisant les points.

Il faut être plus regardant sur ces détails. Mettre un poids sur ce parcours côtier imposait aux équipes de participer.

Des discussions sur le classement de TORE s'ensuivent.

Concernant Porto et Cartagena, il faut considérer que ce sont deux legs et on cumule les points.

Le tableau des points montre bien la participation et la qualité du résultat.

La définition des grades par le nombre de milles a permis de se baser sur du factuel.

Jérémie relève que ce n'est pas la même chose de les faire en solo ou en équipage. Le championnat n'est pas forcément équitable. Ce sujet pourra être discuté cet hiver dans la commission sportive.

Le choix des courses implique des conséquences. Mais cela permet de gérer la diversité.

Selon Jérémie, cela doit être mieux réparti sur les 4 ans.

Antoine dit que la variété du choix est importante et que chacun choisi son objectif.

Jérémie soulève le fait qu'il n'est pas normal qu'une course soit organisée en même temps qu'une autre. Selon lui, on doit pouvoir faire les deux...

Antoine dit qu'il était nécessaire de ne pas avoir un circuit 100% français.

Une course comme TOR et la Course des Caps ne permettent pas d'avoir plus de 10 bateaux pour l'un et 15 pour l'autre.

C'est bien aussi que chacun ait son heure de gloire, que ça tourne. Les Italiens étaient contents de gagner à Genova.

On est toujours dans la mise en avant des skippers et non des équipes. Difficile de classer équipage et solo lorsque l'équipe participe à part égale à ces deux formats de course.

L'idée était au départ de promouvoir l'IMOCA GLOBE SERIES.



Le changement est qu'un skipper va naviguer sur 3 bateaux dans la saison. On perd la notion de projet gagnant. Les sponsors s'intéressent peu au championnat car ce ne sont pas eux au cœur de la victoire.

Il faut essayer de valoriser les partenaires aussi.

Yoann demande à Thomas de fournir un classement par bateau.

Pour en revenir au calendrier, et plus particulièrement à la programmation de la NY VENDEE, Antoine a prévu de revenir vers la SAEM.

Participer à 4 transats en 2027, cela augmente énormément le budget de l'année. Si la NY Vendée se déroule en juin 2027, les prévisions en matière de participation sont les suivantes :

- Il y aura 7-8 engagés sur TOR,
- Des bateaux neufs seront en cours de mise à l'eau et pas prêts à courir
- Il reste une participation possible sur le reste de la flotte de 7-8 bateaux à la NY VENDEE.

Il y a donc un risque majeur que la course ne fonctionne pas en 2027.

Antoine va proposer de programmer la NY VENDEE au retour de La Transat CIC en 2028, le calendrier le permet et les bateaux doivent bien rentrer. C'est le meilleur moment.

Le Retour à la Base est indispensable pour se préparer au VG techniquement et sportivement. Des projets qui auront acheté des bateaux seront opportunistes.

La NY Vendée est considérée comme un prologue qui met en place tous les systèmes. La course se justifie. La SAEM doit être prête plus en amont. Cette course est un test grandeur nature avant de s'attaquer au VG.

La SAEM Vendée veut que ce soit une course qualificative selon Louis. Ils seront sûrs d'avoir du monde par ce biais.

Sur le process, ce serait plus équilibré de la faire en 2028.

La préparation de la course bien en amont est un sujet. Beaucoup de process discutés en septembre auraient pu être mis en place en avril...



Transat TCLO : Louis trouve injuste qu'un organisateur décide d'interdire le retour en cargo aux participants. Cela joue sur la sécurité. L'organisateur ne doit pas se mêler de la manière dont le coureur doit ramener son bateau.

D'autres sont d'accord avec lui. Les organisateurs sortent de leurs prérogatives.

Doit-on créer une charte interne ?

La définition d'une course est définie par le début d'un village, le départ et une arrivée.

Pour ce qui concerne les classe 40 qui sont obligés de rentrer par la mer, on met potentiellement en danger les marins.

Encore une fois, les organisateurs n'ont pas forcément la connaissance maritime.

On pourrait décider de ne plus participer à la course, mais il est difficile d'éliminer du calendrier une course historique. Cela provoquerait un clash à un moment, mais ensuite l'intérêt pourrait être transféré sur une nouvelle course.

En 2023, le report de la Transat pour les IMOCA a impacté les sponsors durablement.

On a créé une alternative avec la TORE. Il y a des équipes qui ont fait le choix de cette course plutôt que la TCLO.

Défi Azimut : L'événement a été très satisfaisant. A noter que le classement du premier bateau à dérive sur le Défi Azimut n'a pas été bien perçu pour certains. On est tous dans la même course. Il faut réfléchir à la question.

On ne peut pas faire un classement « bateau à dérive ». Faire 15^e en IMOCA correspond à celui qui va faire premier en Classe 40. Les teams de milieu de tableau ne ressortent pas assez par rapport à l'effort produit financièrement.

Sur une course comme la TCLO, le format est désavantageux pour le milieu de rang. Il y a de l'activation derrière par les sponsors qui peuvent se dire qu'ils vont acheter un bateau moins cher pour des retombées égales.

On est une classe à développement. Les bateaux évoluent. Naturellement, les bateaux à dérives vont sortir de la Classe. Il faut garder ça en tête. Aller créer des classements annexes est dérangeant. Le bateau à dérive est un accès plus facile à l'IMOCA pour les jeunes coureurs.



Une discussion s'ensuit sur l'avenir des bateaux à dérives et leur rôle dans la classe IMOCA. Un IMOCA ne doit pas arriver après un class 40. Il faut accompagner la sortie de ces bateaux.

Il n'y a pas de position de l'IMOCA là-dessus. Le débat n'a pas encore eu lieu. Aujourd'hui, le président défend les intérêts de tous les membres en essayant de gérer la diversité.

Louis dit que le sujet l'intéresse et il est prêt à s'investir sur le sujet avec la Classe si c'est opportun. En 2027, ce sera un sujet central. Mathématiquement, jusqu'ici la question ne se posait pas.

3. **Technique** : (sujets non abordés)

Autonomie énergétique

Boutons de voile

Travail d'intégration des éléments de gestion de la jauge sur les événements (déclaration de voiles, heure de mise en conformité, etc) – Améliorations

Boutons de voile

Vérification du respect des critères d'étalonnage 6G bateau neuf

4. **Agenda** :

Date de la prochaine réunion : **mardi 2 décembre 2025**