



COMPTE RENDU TM & SKIPPER MEETING DU 1^{er} mars 2024

Début : 9h36

Fin : 11h25

Les membres :

FOR THE PLANET - BANQUE POPULAIRE - BIOTHERM - BUREAU VALLEE - BE WATER POSITIVE - CHARAL - DEVENIR- SINGCHAIN TEAM HAIKOU- STAND AS ONE - D'IETEREN GROUP - DMG MORI GLOBAL ONE - FORTINET-BEST WESTERN - FOUSSIER- FREELANCE.COM - GENTOO SAILING TEAM - GROUPE APICIL - FIVES GROUP-LANTANA ENVIRONNEMENT - COUP DE POUCE - GUYOT ENVIRONNEMENT- HOLCIM-PRB - HUBLOT - HUMAN IMMOBILIER - IMAGINE - INITIATIVES CŒUR - PARTAGE - LA MIE CALINE - LAZARE - L'OCCITANE EN PROVENCE- MACIF - MACSF - MAITRE COQ V - MALIZIA-SEA EXPLORER - MEDALLIA - TOUT COMMENCE EN FINISTERE-ARMOR LUX - MONNOYEUR-DUO FOR A JOB - FOR PEOPLE - NEXANS- OLIVER HEER OCEAN RACING - PAPREC- ARKEA - PRYSMIAN GROUP - NEW EUROPE - TEAMWORK - V AND B-MONBANA-MAYENNE

La classe IMOCA :

Antoine Mermod, René Boulaire, Claire Vayer, Noémie Provost, Marie Launay, Muriel Lamy, Thomas Jullien, Victorine Hamon, Imogen Dinham-Price-Samuel Valverde, Manu Guedon, Sea to See

Notes en français : M. Lamy

ORDRE DU JOUR

- Introduction
- Vie à l'IMOCA
- Sustainability
- Courses
- IMOCA RACING CLUB
- Technique – Jauge
- Agenda



Ce compte-rendu vient en complément de la présentation faite lors du TMS. Elle est disponible dans les comptes-rendus de l'espace membre du site internet www.imoca.org.

Introduction :

Antoine prend la parole et remercie les participants de leur présence.

« L'affaire Clarisse et Tanguy » est évoquée.

Lors du dernier CA, Tanguy est venu apporter des éléments.

Nous avons laissé passer du temps et pris du recul sur cette affaire pour trouver la meilleure façon de se positionner.

Nous avons rencontré beaucoup de skippers. 3 points en sont ressortis :

1 / Infraction à un règlement sportif

C'est bien le jury qui statue, personne d'autre. Pour notre sport nous devons porter ce message.

2/ Témoignages et messages de skippers qui ont participé au VG

Pour la majorité, les règles d'assistance sont bien intégrées. On peut imaginer qu'une ligne peut être dépassée, mais tous ont bien compris et respecté cette règle d'assistance. La parole d'honneur a du sens.

On va continuer à travailler sur ces règles. Essayer de préciser le détail de la ligne à ne pas franchir. Stop aux amalgames et aux déclarations sur les réseaux.

3/ Le mode de dénonciation malveillant de cette histoire

La manière dont cela a été fait est INACCEPTABLE.

Dans notre classe, beaucoup de profils, de cultures et d'expériences différents. Une majorité travaille très dur, a de gros espoirs, demande beaucoup à ses collaborateurs et embarque des sponsors.

Les dénonciateurs, les colporteurs de rumeurs, occupés à semer le doute n'ont pas leur place parmi nous.

Une immense majorité est sérieuse, mais on ne doit pas être submergés par une minorité qui agit ainsi.

Question : Il existe un article sur les sanctions disciplinaires dans le règlement intérieur. On pourrait appliquer le code disciplinaire ? Est-ce que le CA a des informations sur le colporteur ?

IMOCA

Réponse : Le code disciplinaire pourrait s'appliquer mais actuellement nous n'avons pas d'élément concret pour le faire.

Le jury se réunit demain avec Clarisse et Tanguy.

S'ils n'ont pas l'autorisation de communiquer officiellement, ils peuvent discuter avec les autres skippers.

Question : Est-il possible d'avoir la teneur de tout ça chronologiquement pour comparer avec ce qui s'est dit dans la presse, notamment sur le fait que l'IMOCA aurait été prévenue ?

Réponse : L'IMOCA en tant qu'institution n'a reçu aucun mail de dénonciation.

Vie de l'IMOCA

Informations diverses

Organisation d'une formation « sécurisation des préparateurs de bateau ». [Voir présentation].

Il est relevé dans l'assemblée qu'il ne faut pas négliger la transmission d'expérience. On n'envoie pas n'importe qui au winch.

Stage IMOCA Sécurité : Session du 8 avril complète. Skipper et skipper remplaçant doivent s'inscrire à la prochaine session : 9 sept, 16 sept ou 23 sept. Un sondage sur Whatsapp est mis en place.

Conteneurs partagés : Le prestataire sera connu dans les jours à venir. Au vu des devis, la facture va être conséquente. Il sera probablement demandé aux teams de participer financièrement : [Entre 1000€ et 1500€]. Pour cette même raison, nous avons renoncé à emmener un open top conteneur ainsi que le ber de déquillage et conformateurs. Si réel besoin, il est possible de sortir de l'eau à Newport.

Imoca Racing Club

Espace dédié aux partenaires pour pouvoir les accueillir sur les périodes de course.

Opérationnel dès The Transat CIC. Contacter Marie ou Victorine pour toute question.

Liberty Race : Privatisation de la barge « Willy Wall ». A réserver auprès de Sea to See. Voir présentation.



Sustainability

Collisions en mer : Exos24 avance bien. Opérationnel début avril, installation courant avril.

Projet en 3 briques :

Fusion de données

Evitement d'obstacle

Consigne au pilote [protocole de communication par Pixel]

Le coût : update de la caméra intégrée [OSCAR] : 25000 € sans la caméra : 50000 €

Programme des assurances pour un an : réduction 0.5% pour les bateaux qui mettent à bord ce système.

Hazard Button : en place sur la version 20 d'ADRENA.

Diversité / Equité / Inclusion :

Mise en place d'une cellule d'écoute dans plusieurs langues. Formulaire disponible en ligne sur le site de l'IMOCA.

Formation de prévention des violences le 29 avril matin après le départ de la course. Difficulté de trouver un créneau. Important. A minima présence souhaitée du TM et de la personne qui porte le sujet dans l'équipe.

Projet de code de conduite : 2 workshops en Visio d'une heure.

Magenta : leadership : orienté sur des missions clés dans une équipe. Accompagner une stagiaire qui pourrait apprendre le métier avec un mentor.

Courses

The Transat : Conférence de presse. Merci de vous inscrire.

Banque image : Une banque avec marquage pour The Transat et une sans pour NY Vendée.

OC Sport est ok pour une BI sans marquage, mais priorité aux gens qui apporteront du contenu avec le rond dans la GV.

Il est évoqué les difficultés de coller ou coudre des stickers dans la GV dans des conditions compliquées.

Les cagnards et autres artifices qui bouchent la visibilité en mer est également un problème de sécurité.



Date limite pour banque image : 15 mars.

Mail de l'IMOCA à la SAEM pour enlever les cagnards et pavillons en mer ?

IMOCA GLOBE SERIES 25-28

Objectifs : Position de l'IMOCA sur ce que pourraient être les sélections 2028, s'entendre avec la SAEM et voter un championnat 25-28.

RDC : idée assez claire de là où on va.

Moyens et attentes différentes des teams. S'adapter, donner la possibilité à chacun d'aller chercher ce qu'il attend du championnat afin de proposer aux sponsors un programme le plus rentable.

La course aux milles sur le cycle 20-25, basée sur le fait de participer à un max de course, a mis de la pression aux marins et aux équipes. Maternité, blessure, vie de famille, programme dense, le programme 20/24 a été problématique.

Dans la nouvelle proposition il est pris en compte le travail « hors sport ».

Rentabilité : Beaucoup de moyens pour exister. Les partenaires ont des attentes. On est censé rentabiliser lors des courses. On doit travailler avec les organisateurs pour proposer aux partenaires un projet qui permet de les faire adhérer.

S'ouvrir aux nouveaux marchés. On doit pouvoir proposer des événements dans des régions/pays différents.

Objectifs : Mettre en avant l'aspect sportif. Corriger les problèmes rencontrés en 2020/24.

Explication du nouveau championnat (voir présentation).

Le système n'est plus basé en fonction du nombre de participants. Deux courses peuvent se courir au même moment. Moins de participants sur chacune des courses = potentiellement plus de points.

On est difficilement capable de proposer 4 événements dans l'année pour 40 bateaux. Pour la ou les 2 courses majeures, c'est possible, mais pour d'autres événements, on sera obligé d'en proposer plus et assumer le fait que tout le monde ne participera pas à tout.

Avec ce système, cela pousse la flotte à se répartir de manière plus harmonieuse.

Enlever le lien entre le nombre de participants et le nombre de points. Matériellement on n'est plus capable d'accueillir tout le monde.

IMOCA

Questions des teams :

Il faudrait refaire un tour de pédagogie.

Le VG rentrerait en compte dans le comptage des points ? A priori non.

Connaître la règle avant de partir dans un nouveau cycle, faire le tour des sponsors pour « vendre le projet » est important.

Coté qualification : le couple skipper/bateau retrouve son importance. IGS : le skipper marque les points.

Course en double : le skipper serait bien identifié et le co-skipper marquerait la moitié des points. Permet de faire ressortir les skippers qui vont faire le VG.

40 bateaux : Vision de la SAEM ?

Ce qui a été annoncé oralement en 2021 par la SAEM, c'est que la limite haute, devient la norme de la limite haute pour la suite, soit 40 bateaux.

Réussir à avoir 20 bateaux dans 2 courses différentes. Aller là où il y a le moins de concurrents permet de récolter plus de points. Permet de lancer une dynamique d'un événementiel équilibré.

Pour les teams qui ont peu de moyen ?

Un équipier ne pourra pas marquer plus de 200 points. Pareil que le 1^{er} de la RDR.

Aujourd'hui, le poids relatif de TOR est de une fois et demi la RDR. Donc plutôt inférieur par rapport au classement actuel dans son influence.

Permet à des projets différents de pouvoir se qualifier. Permet à tous les projets de se positionner dans les 2 sélections.

Possibilité de se présenter la dernière année du championnat (maternité par ex).

On prend le résultat des deux meilleures saisons pour rester dans son ranking.

Antoine rappelle qu'il s'agit d'une première proposition. Un projet est là pour être challengé.

Il reste à disposition pour toutes questions. Il aimerait pouvoir le mettre au vote lors de l'AG du 19 avril.

Le mode de sélection a une influence énorme sur la construction du programme. On le vit pendant 4 ans. Cela nous permet d'établir le calendrier événementiel si on fige ce moment-là.

IMOCA

Question : Le 26 à 28eme de la sélection 2 va donc repartir de zéro ? C'est un peu dur.

Comment le présenter aux partenaires et au public ?

Déjà se mettre d'accord. Qualif et sélection : c'était assez incompréhensible. Dans le futur règlement, si on arrive à bien l'expliquer, ça sera plus facile.

Technique :

Voir présentation.

Compte-rendu TC :

Taux de participation supérieur à 20 pers. Débats intéressants. Beaucoup de sujets à traiter, réunions assez longues. Préparation de l'AG.

Nouvelle version des RDC au prochain TC. Modifications mineures, notamment du wording pour plus de clarté dans les RDC.

Puissance moteur : travail sur le sujet. Pas facile, apporte du poids dans les bateaux. Faire des choix et proposer des solutions.

Sous-commission Annexe G : Réduire l'impact environnemental des constructions. Version finale proposée au prochain TC et au TMS avant l'AG.

Cahier des charges des CND : Travail dans le cadre du mât standardisé génération 2.

En lien avec les fournisseurs agréés pour résoudre les problèmes.

Beaucoup de discussions avec les architectes, les chantiers pour trouver des leviers afin de réduire l'impact environnemental.

On va pouvoir proposer une règle avec un outil permettant cette réduction d'impact.

Divers

Après-midi de l'AG : travail sur la règle d'assistance à partir d'un questionnaire que tous les skippers VG vont recevoir prochainement. Rendu du sondage et définition de la ligne rouge.

Fin du TMS : 11h25