



COMPTE RENDU

TM & SKIPPER MEETING DU 12 avril 2024

Début : 9h35

Fin : 11h30

Les membres :

BANQUE POPULAIRE - BE WATER POSITIVE - BIOTHERM - BUREAU VALLEE - CHARAL - DEVENIR-
- D'ITEREN GROUP - DMG MORI GLOBAL ONE - FIVES GROUP-LANTANA ENVIRONNEMENT - FOR
PEOPLE - FOR THE PLANET - FORTINET-BEST WESTERN - FOUSSIER- FREELANCE.COM - GENTOO
SAILING TEAM - GROUPE APICIL - GROUPE DUBREUIL - COUP DE POUCE - GUYOT
ENVIRONNEMENT- HOLCIM-PRB - HORIZON 29-HUBLLOT - HUMAN IMMOBILIER - INITIATIVES
CŒUR 4 - PARTAGE - LA MIE CALINE - LAZARE - LES P'TITS DOUDOUS-L'OCCITANE EN
PROVENCE- MACIF SANTE PREVOYANCE - MACSF - MAITRE COQ V-MS AMLIN- MALIZIA-SEA
MONNOYEUR-DUO FOR A JOB -- NEXANS-WEWISSE- OCEANSLAB -OLIVER HEER OCEAN RACING -
PAPREC-ARKEA - PARTAGE-PRYSMIAN - NEW EUROPE EXPLORER - MEDALLIA - SINGCHAIN
TEAM HAIKOU- STAND AS ONE -- TEAMWORK TEAM SNEF - TOUT COMMENCE EN FINISTERE-
ARMOR LUX -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, Sea to See

Notes en français : M. Lamy

ORDRE DU JOUR

- Introduction
- Vie à l'IMOCA
IMOCA Racing Club
NY VENDEE
Voile de quai
11th HOUR Racing – partenaire
- Points de l'AG :



- Administration : Validation du PV d'AG du 20 octobre 2023
- Budget 2023
- Budget prévisionnel 2024
- Charte de bonne conduite

Technique :

- Règles 2025-28
- 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. Lors de l'AG avant le Vendée Globe, on doit être capable de définir les règles. Elles sont baptisées 2025-2028 pour le prochain cycle.

Il remercie l'ensemble des personnes qui se sont impliquées dans les projets communs. Cela demande un mode d'organisation qui consiste en commissions.

Le TC : où des directeurs techniques ont fait un travail de fond. Les projets ont été validés au CA.

Groupe charte de bonne conduite : 7-8 équipes impliquées. Travail fondamental, très ouvert.

Comité sportif : S'est réuni régulièrement. Le travail a été fait sur la sélection et l'assistance. Plus compliqué à se réunir car les emplois du temps des skippers sont denses. Participation intéressante.

Life at IMOCA :

Rappel du waypoint IMOCA sur le village de The Transat CIC. Ouvert à tous pour vos sponsors. Si questions : Marie Launay.

L'organisation de la NY Vendée organise une réunion d'information le 17 avril à 14h.

11th Hour Racing :

Soutien des projets Sustainability de l'IMOCA en 2024. Seront présents sur nos événements majeurs.



Assemblée générale :

Elle se déroulera vendredi 19 avril prochain, en présentiel uniquement. L'après-midi, un séminaire autour de la règle d'assistance suite au questionnaire. Temps d'échange, clarification et adaptation du wording si nécessaire.

Les documents seront mis en ligne après ce TMS.

Charte de bonne conduite :

Cellule d'écoute externalisée

Document de référence faisant foi comportant les valeurs

Sous-commission avec 9 équipes.

4 grandes thématiques. Voir présentation jointe.

Proposition d'intégrer la charte dans le règlement intérieur.

Technique : Règles 25-28 :

Travail du TC, soit complémentaire, soit en précision soit en ligne avec ce qui a été présenté en octobre. Le CA n'a pas souhaité remettre en cause ce qui a été voté.

Objectif : version 0 des règles 25-28

Dans la dernière AG, il n'y avait pas de GFR. Ce qui est mis au vote aujourd'hui est l'ensemble de la règle moteur. Si le oui l'emporte, l'ensemble de la règle sera adopté. Si c'est le non, la règle restera telle quelle.

Il y a eu un nouveau travail sur la distance de l'hélice. En effet, avec l'étude, on réalise que ces moteurs seront plus encombrants, la cote de 2500 mm paraissait trop contraignante. On a proposé de réduire cette cote à 1500 mm du tableau arrière. Concerne uniquement les bateaux qui seront construits. La GFR pour les bateaux actuels reste.

Voile neuve = 1 bouton.

Réduction de 20% pour avoir 8 boutons.

Autres propositions de modifications :

Code de l'environnement rénové selon les recommandations du WS. Plutôt une mise à jour.

Intégration de l'interprétation 39 dans la RDC au sujet des safrans. Référence safran Charal. Le CRC a autorisé l'angle jusqu'à 30 °. Il pourrait y avoir des demandes supérieures à cet angle. On a donc préféré proposer une règle ancrée et limitant l'angle à 30 ° maximum.



Plus simple de tout regrouper dans les RDC.

L'autonomie énergétique n'a pas été évoquée. Ce sujet sera travaillé dans le cours de l'année. Un upgrade pourrait arriver.

Certains moteurs conçus en conséquence voient l'arrivée de carburants peu polluants. Nouvelle motorisation intéressante. On pourrait ouvrir un peu le jeu.

Annexe G :

Travail approfondi. Sous-commissions incluant des architectes et des chantiers et plusieurs TC.

La représentation est significative (voir présentation). On a fait beaucoup d'études pour cela. On s'appuie sur quelque chose de réel et non de théorique. Cela représente vos bateaux.

Répartition d'impacts. Logiciel marine shift 360 pour l'analyse. Ce sont les 255 tco2 e à chercher à réduire. On s'intéresse aux matériaux.

Création d'un outil logiciel pour simuler différents efforts. Permet d'échanger avec la jauge.

Les objectifs sont de réduire de 15 %, avec des scores à atteindre en fonction de la mutualisation.

On souhaite pousser à ce que tout outillage construit ait un impact minimum.

On se place dans une vision plus « Classe » que « impact team ». On a identifié les postes. Réussir à fournir des efforts sur ces constructions, sachant que les outillages sont déjà mutualisés.

On souhaite inciter les gros teams à mutualiser.

Les pénalités proposées peuvent encore être discutées. Elles sont cumulables.

Comment se passe le suivi ?

Il sera demandé de transmettre les masses de carbone ajoutées aux mesureurs. Un travail sera fait dans le protocole de jauge. Il y a des choses à régler dans le détail.

L'Annexe G est un sujet complexe. Il a fallu faire un gros travail de simplification pour faire comprendre la règle. Il faut malgré tout se pencher un peu sur le sujet pour le comprendre.

Les membres demandent une réunion explicative avant l'AG. Une réunion en visio sera faite mercredi à 14h via Zoom : <https://us02web.zoom.us/j/82176332823>

IMOCA

Il semble pour certains que ce n'est pas encore robuste. Quelle est l'urgence à voter maintenant ?

Objectif : voter des RDC avant le VG. Des domaines sont protégés, notamment ce qui touche à la structure qui ne pourront pas être modifiés pendant 4 ans. Sujet complexe, difficile d'apporter une réponse simpliste. Objectif : règle ouverte. Elle ne définit pas l'effort à faire mais dit de faire un effort.

On va mettre un point haut, mais il va falloir commencer à diminuer. Pas facile à expliquer pour qui découvre la règle. On ne pourra pas faire un bateau plus complexe pour la prochaine fois. On challenge les équipes pour aller chercher cette amélioration. Matériellement on peut se donner plus de temps. Le fait de définir cette règle permet de définir la règle du jeu.

Mécaniquement, la décision doit être prise début septembre au plus tard.

La règle s'appuie sur l'ensemble des bateaux construits. L'effort est demandé de manière globale. Pas de point particulier. On garde le côté open pour laisser la place à vos choix.

Noémie est disponible d'ici la réunion pour répondre aux questions. Antoine invite les teams à se rapprocher de leur directeur technique également.

Assistance :

Pas de vote, mais réunion l'après-midi. Dans le futur, une fois écrite dans l'avis de course, une annexe mot pour mot dans les règles de Classe pourrait s'inscrire sur toutes les courses.

Technique :

Règles 25-28. Pas de questions de la part des participants.

Proposition du mode de sélection : Déjà expliqué lors du dernier TMS.

Difficile de se projeter sur le nombre de bateaux actifs sur le prochain cycle. Au vu du nombre de 40 à 45 projets, il faut réfléchir à un système.

Actuellement, le format de nos courses ne permet pas d'accueillir autant de bateaux.

Aujourd'hui, on ne peut pas garantir l'équité de participation. A partir de là, le principe de la course aux milles est problématique.

S'adapter à une flotte

Valoriser le sport et encourager la participation.

Corriger les problèmes rencontrés.

Proposition de refonte du championnat. La qualité de la participation aux courses est mise en avant.



Discussion au comité sportif. On garde 20 % des points pour ceux qui se retrouvent en dessous du seuil.

Possibilité de nommer un skipper remplaçant. Les points marqués seraient attribués au skipper principal sous le contrôle de l'autorité organisatrice.

Présentation des simulations au CA. On retrouve un classement similaire.

On constate que potentiellement, il y aura un moment où on ne pourra pas accueillir tout le monde.

Des questions sur le skipper remplaçant et sur les modalités d'inscriptions aux courses

Pour le VG cela semble clair, il faudra faire un point spécifique pour la RDR. Il faudra l'adapter en comité sportif.

Contraintes administratives, frais d'inscriptions à intégrer. Si pas de possibilité de participer, comment être remboursé ?

Si mode de sélection pour la RDR, cela doit être détaillé dans l'avis de course. La règle du jeu doit être uniforme et travaillée sur le calendrier.

Est-ce que les organisateurs ont échangé sur leurs contraintes [places au port] ?

La TJV n'a pas évoqué de nombre. Pour le VG, le nombre est de 40. RDR : selon notre mode de sélection. Pas d'infos pour les autres courses.

Sur la dernière RDR, on avait pu intégrer plus de bateaux que prévus. Ceux qui n'y sont pas allés n'ont pas réussi à s'affranchir de l'administratif.

Pour 2026, la RDR s'engage à 38 bateaux et des white cards. Il y a des accords avec OC Sport.

Equilibre et compromis à trouver.

Anne demande une preuve de la RDR car OC Sport demande de payer les frais d'inscription 18 mois avant l'année fiscale.

Antoine rappelle qu'on a voté pour s'inscrire collectivement aux courses. On gère donc la trésorerie de la course. On est plus solide pour discuter.

En effet, si les trois quarts des bateaux sont déjà inscrits avant les discussions, cela ne mène à rien.

Antoine a une note de la RDR qui indique le nombre de bateaux IMOCA et le respect de notre qualification.

Des discussions autour du championnat et le système de qualification. Avec le nouveau mode de calcul basé sur le sportif, les simulations montrent que le classement n'est pas très différent que celui basé sur les milles.



Ceux qui commencent tôt s'en sortent assez bien. La différence est qu'on enlève des passe-droits.

Les organisateurs ne sont pas contents de notre règle.

Les contraintes, moyens et ambitions des organisateurs sont éloignées de ceux des teams.

Un des nœuds de notre système est la difficulté à s'entendre. Payer en un bloc est un moyen de pression majeur. L'objectif est de trouver un équilibre. Tout le monde doit être gagnant. Actuellement, ce n'est pas le cas.

Comment faire si certaines courses ne nous accepte pas ?

On doit se donner les moyens d'avoir un levier.

Il reste à travailler l'aspect juridique.

Pour l'AG, on ne mettra pas au vote un programme de course. En effet, il y a encore quelques ajustements à faire. Organiser la NY Vendée et le VG la même année semble compliqué pour l'organisateur. On peut mettre une majorité de courses au calendrier mais la saison 27-28 est encore en discussion.

TOR : Propose une transat pour ceux qui ne feraient pas la RDR. Entre juillet et septembre 2026.

Tour des îles britanniques début d'été 25 avec un départ dans le Nord de la France.

Bermudes 1000 pas encore calé.

Election du CA :

Boris Herrmann et Clarisse Crémer sortants

Démission de Arnaud.

Deux membres remplacés par Damien Seguin et David Sineau. Leur moment de remplacement était à cette AG. David est donc membre sortant.

Faire vos candidatures avant mardi 16 avril midi.

Prochain TMS : vendredi 21 juin à 9h30.

Remise des prix NY Vendée : 9 juin.

Fin du TMS : 9h30