

Compte-rendu du Technical Committee du 18 septembre 2026

PRÉSENTS

12 équipes représentées

Ambre, Enrico – Allagrande Mapei

Claire – April Marine

Gautier – Paprec

Guillaume – Macif

Jean-Marc – Banque Populaire

Maxime – Resilient

Nicolas – Charal

Noémie – TFC

Pifou – Malizia

Simone – TWTS

Vincent – Bureau Vallée

Xavier – 4CAD

Michel – Adrena

Marie, René, Thomas – IMOCA

Excusés : UBTO

ORDRE DU JOUR – SOMMAIRE

PRÉSENTS	1
ORDRE DU JOUR – SOMMAIRE	1
1 INTRODUCTION.....	2
1.1 VALIDATION DU COMPTE-RENDU	2
1.2 COURSES.....	2
1.3 DOCUMENTS EN LIGNE.....	2
1.4 ÉCHÉANCES	2
1.5 SLOTS DISPONIBLES MG2	3
2 MÂT GÉNÉRATION 2	3
2.1 CDC ÉTUDE GSEA	3
2.2 GAINES D'ARBALÈTES	4
2.3 CHARGES MG2.....	4
3 OUTILS DE ROUTAGE – INTÉGRATION DES CONTRAINTES ÉNERGÉTIQUES.....	5
4 SCS BASCULEMENT QUILLE V3	9
5 GESTION DES DÉCHETS.....	10

6	RISE.....	10
7	RÈGLE DE CLASSE / PDJ 2028.....	11
7.1	BULBE.....	11
7.2	LONGUEUR DE COQUE	11
7.3	RÉGLAGE DU PINCEMENT DES SAFRANS.....	15
8	QUESTIONS DIVERSES.....	20
8.1	ROUTE DU RHUM – PRÉSENCE DES FOURNISSEURS.....	20
8.2	RADEAU – COURSES EN ÉQUIPAGE	21
8.3	CND QUILLE.....	21
9	RDC 2028	23

1 INTRODUCTION

1.1 VALIDATION DU COMPTE-RENDU

Êtes-vous d'accord avec le compte-rendu du Technical Committee du 9 juillet 2026 ?

➔ [Compte-rendu du TC du 9 juillet 2026 validé.](#)

Ce compte-rendu est disponible sur l'espace membre.

1.2 COURSES

TORA :

- 6 bateaux au départ – 6 bateaux à l'arrivée
- Une course haletante jusqu'à l'arrivée

Défi AZIMUT :

- Runs spectaculaires

1.3 DOCUMENTS EN LIGNE

La [note d'information](#) transmise par mail début août concernant les hydrogénérateurs a été mise en ligne sur l'espace membre.

Les [tarifs des pièces détachées MG2](#) ont été mis à jour par les chantiers (ajout des tarifs pour le VDM composite). Le document mis à jour a été mis en ligne sur l'espace membre.

Les [tarifs des pièces détachées de la bôme standardisée](#) ont été mis en ligne sur l'espace membre.

1.4 ÉCHÉANCES

Prochains TC :

- Jeudi 22 octobre 2026 (Saint-Malo – Village RDR)
- Jeudi 19 novembre 2026 (horaire à affiner, présentiel MDS + visio)
- Jeudi 17 décembre 2026 (présentiel MDS + visio)

1.5 SLOTS DISPONIBLES MG2

Au 18 septembre 2026, les slots de fabrication du mât génération 2 disponibles sont :

- CDK : 2
- Lorima : 4

2 MÂT GÉNÉRATION 2

2.1 CDC ÉTUDE GSEA

Objet : étude permettant de définir les charges, coefficients dynamiques et $R_{m,max}$ associés à différentes configurations de voiles et cas d'avaries du mât standardisé génération 2.

→ Ébauche de CDC transmise aux membres du TC le 8 août

Retour des membres du TC :

« Pourquoi tant de configurations au près ? Tous les cas 3R ou 4R pourraient sauter pour alléger l'étude. »

→ Le TC est-il OK pour alléger l'étude en supprimant les cas 3-4R ?

Marie : On avait mis ces cas 3-4 ris dans le CDC pour avoir un document complémentaire dans sa globalité au MSG car ces cas sont mentionnés dans le MSG mais il n'y a pas d'obligation à garder ces cas-là.

Nicolas : Oui, en effet. J'aurais bien ajouté un cas par contre c'est le cas GV haute + J2 sans bastaques car cela arrive notamment lors des peelings où le temps que tu reprennes ton arbalète, tu peux avoir des configurations où tu déroules J2 et le temps de rouler ton J0, tu es sous J2 sans bastaque. Je pense que c'est intéressant de savoir quelle marge ils ont pour pouvoir mettre des alarmes adéquates, s'il y a des restrictions d'usage ou assez peu.

René : Ça a du sens.

- Suppression des cas 3-4R
- Cas GV haute + J2 sans bastaque ajouté

« Pourquoi cas GV seule au portant ? »

→ Configuration issue du MSG correspondant à 20 kts de TWA (empannage sans bastaque)

Thomas : C'est un peu comme les cas 3-4R, on les a dans le MSG, est-ce vraiment nécessaire d'avoir plus de finesse là-dessus ?

Gautier : Ça n'est pas un cas dimensionnant ça si ?

Thomas : Il faudrait reprendre le MSG mais je ne crois pas.

« La défaillance de hook d'arbalète est une avarie qui semble importante à considérer. »

→ Cas d'avarie ajouté

« Puisqu'on a le droit d'instrumenter le PDM et d'avoir accès aux données en navigation, la compression au PDM et les valeurs de FO associées seraient une bonne sortie à avoir de la part de Gsea. »

→ Fera l'objet de l'étude dédiée à la FO

« Point à ajouter : dock tune du mat ? »

➔ Dock tune Gsea MG1 pas cohérent avec dock tune équipes ?

Gautier : Sur les valeurs de précontrainte qu'ils appellent dock tune, les valeurs mentionnées par Gsea me semblent faibles.

Thomas : Des discussions que j'ai avec les uns et les autres, j'ai l'impression que tout le monde règle son mât avec des dock tunes plus élevées que ce que préconise Gsea.

Gautier : Est-ce que ce n'est pas une donnée qu'il faut leur donner dès le départ ? Peut-être que l'on peut recalibrer, je ne sais pas comment ils sortent ces valeurs-là ?

Simone : Je suis assez d'accord avec ça.

Marie : On va se renseigner auprès de Gsea.

➔ La cellule technique se renseigne auprès de Gsea concernant la façon dont sont déterminées les valeurs de dock tune renseignées dans le MSG.

2.2 GAINES D'ARBALÈTES

Pifou : Malgré la modification de la géométrie de la douille et une préparation minutieuse (démontage de la douille montée de série, polissage, etc), nous avons déjà observé une usure de la gaine d'arbalètes. Quand je t'ai vue la semaine dernière, Marie, je t'avais dit que je n'étais pas sûr que c'était au niveau de la douille et que c'était sûrement autre chose mais on a regardé, c'est sur la douille...

Marie : C'est rapide !

Thomas : Le rayon est quand même 5mm plus gros qu'avant.

Marie : Tu en as discuté avec Simon ?

Pifou : Pas moi directement mais j'ai dit à Dan de voir ça directement avec Simon.

➔ La cellule technique est en attente de retours complémentaires sur l'analyse de Malizia.

2.3 CHARGES MG2

Pifou : J'ai demandé à Eliott de m'envoyer les valeurs du J2. On a des valeurs énormes par rapport au MSG. Je ne sais pas à quoi c'est dû mais j'ai l'impression que le mât est raide et que cet écart de raideur fait qu'on a énormément de répercussions dans le J2, genre 10T tout le temps. Il faut que je regarde, je n'ai pas encore eu le temps de creuser le truc.

René : Vous avez pu faire fonctionner la fibre ? Vous avez des données ? Je vais vous les demander.

Pifou : Je ne sais pas, il faut que je vois ça avec Eliott. On avait le droit de la brancher sur la course donc je lui ai dit de la brancher mais je ne sais pas s'il a eu le temps de le faire.

Thomas : Il m'a reposé la question à NY pour savoir s'il avait bien le droit de le faire et je lui ai confirmé que oui.

Pifou : On va sortir ça mais je lui ai déjà demandé de m'envoyer un tableau des valeurs parce que ça fait un peu peur vu les problèmes qu'on a sur les étais de J2 et les émerillons.

Guillaume : Sur les bastaques, tu vois ce même impact de la raideur longi ?

Pifou : *Oui mais bon, je suis monté à 7T dans la bastaque régulièrement. Mais la grosse augmentation c'est la tension d'écoute de grand-voile. Par rapport à notre bateau précédent, c'est une grosse différence.*

Nicolas : *Il faut faire attention pour les charges au niveau de la tête aussi.*

Pifou : *Je pense qu'il faut tout checker. Eliott va vous faire un petit rapport.*

→ La cellule technique est en attente de données complémentaires de la part de Malizia.

3 OUTILS DE ROUTAGE – INTÉGRATION DES CONTRAINTES ÉNERGÉTIQUES

→ Intervention de Michel RODET (Adrena)

→ Voir enregistrement vidéo en annexe pour la présentation

Michel : *Bonjour à tous, Michel RODET, société Adrena. Ce que je viens de vous présenter aujourd'hui, c'est une **nouveauté qui va être disponible dans la version B24, qui sortira au mois de janvier**, et dans laquelle on a **pris en compte les notions de charges et décharges de batterie avec les panneaux solaires et les hydrogénérateurs**. La première chose, notre serveur de grib se charge de récupérer les infos chez les différents fournisseurs et de les redistribuer de façon très rapide sur les logiciels Adrena. On a un certain nombre de modèles qui proviennent de NOAA, Copernicus pour les courants, ECMW, Météo France. Avec la NOAA et EMCW, on a la possibilité ici de **charger l'ensoleillement prévu sur la zone considérée**. Ces grib d'ensoleillement vont nous permettre d'**anticiper la charge qui pourra provenir des panneaux solaires**. Pour ça, dans les paramètres généraux, on va avoir **certain nombre de données que vous devrez paramétrer**, en l'occurrence **le rendement des panneaux solaires**, c'est-à-dire, par rapport à un ensoleillement donné, combien vos panneaux solaires vont pouvoir produire d'énergie, ce qui dépend de leur rendement intrinsèque et de leur surface. Ce qu'on va rentrer également...*

René : *C'est une valeur que tu puises où en réalité quand tu vas sur le logiciel pour le paramétrer ? C'est déterminé comment ?*

Michel : *C'est à l'utilisateur de le paramétrer.*

Nicolas : *Ce sont des W/J ?*

Michel : *Ce sont des watts liés à la fois au rendement lui-même du panneau et à sa surface, évidemment. Ce ne sera pas forcément facile à paramétrer, parce que ça dépend d'un tas de choses : la gîte, est-ce qu'on est tribord ou bâbord, est-ce que le soleil est sur l'avant ou sur l'arrière, ... Nous, malheureusement, tout ce qu'on peut faire, c'est prendre l'énergie solaire qui tombe horizontalement et d'appliquer là-dessus le pourcentage que vous aurez rentré. Mais on est bien d'accord que ça peut varier en fonction des conditions, ça, vous en êtes conscient. A notre stade, on ne peut malheureusement pas faire mieux.*

René : *C'est une valeur qu'il faut apprendre à paramétrer en fonction d'un environnement, de son matériel, etc.*

Michel : *Ça dépend essentiellement de la surface mais aussi du positionnement des panneaux solaires sur le bateau. On va également paramétrer la **capacité des batteries** en Wh – parce qu'on va faire des pourcentages de charges – la **consommation électrique moyenne** du bord qui, je pense, ne varie pas énormément d'un jour à l'autre, ça inclut le pilote, l'électronique, etc. Et puis, la **courbe de charge de l'hydrogénérateur en fonction de la vitesse**. Là, par exemple, la courbe que j'ai rentrée, elle commence à 10 kts. J'ai supposé qu'en dessous de 10 kts, ça ne donnait pas grand-chose. Je l'ai arrêtée à 30 kts parce que je crois qu'au-delà, vous évitez de les utiliser, ça, c'est à vous de le paramétrer en fonction de votre bateau. Entre les deux, vous allez pouvoir rentrer la courbe qui vous donne les watts*

qui sont générés en fonction de la vitesse du bateau. **Une fois que vous avez rentré ces paramètres, vous allez pouvoir faire des calculs de routage.** Alors, on est bien d'accord que **tout ça ne va avoir aucune incidence sur la trajectoire. C'est uniquement un bilan qu'on fera à posteriori mais on ne va pas changer de trajectoire pour aller chercher du soleil.** On a déjà fait des routages de ce type puisque c'est nous qui avons fait le routage de Planet Solar, qui a fait le tour du monde à l'énergie solaire. Là, on allait chercher des zones ciblées. Ici, bien évidemment, tout ça n'a aucune incidence sur la trajectoire. Vous lancez votre routage comme vous avez l'habitude de le faire. Ici, c'est une transatlantique avec des isochrones à trois heures. Voilà le routage tel qu'il a été calculé. En noir et jaune, ce sont les successions jour/nuit le long du routage. Qu'est-ce qu'on va pouvoir exploiter ? **C'est dans le tableau de marche que ça se passe.** Vous allez avoir accès toutes les informations de **l'ensoleillement brut, l'énergie solaire reçue** – liée au rendement que vous avez rentré. Vous avez le **cumul** parce que c'est forcément intéressant, la **puissance fournie par l'hydrogénérateur** – qui dépend de la vitesse – la **charge générée par l'hydrogénérateur**, selon le pas de temps – ici on a trois fois la valeur puisque ce sont des isochrones de trois heures. On a la **charge d'électrogénérateur** et puis **l'énergie totale obtenue** et, surtout, le **niveau de batterie**. Le niveau de batterie va évoluer : il part de 500 Wh, ce que j'avais mis, puis on va avoir des cycles de charge et décharge qui vont s'enchaîner. On ne peut pas monter au-dessus de 500 Wh. On a du négatif, ça correspond au fait qu'il faut charger avec le moteur. **Pour le moment, on n'a pas géré le moteur, mais on compte le faire.** L'idée, ce sera de **quantifier le fait qu'à tel moment, il va bien falloir mettre le moteur en route pendant tant de temps pour obtenir tant de charge.**

Thomas : Ça se cumule ? C'est le bilan de chaque pas de 3h isolé de celui d'avant ?

Michel : Ça se cumule pour avoir en permanence l'état résultant de ce que vous avez fait auparavant. Le niveau de charge qui est affiché est lié au cumul de ce qui a pu se passer depuis le début, hors recharge moteur, puisque pour le moment, ce n'est pas encore géré. Mais pour janvier, ça sera fait. Par rapport aux nouvelles règles qui s'imposent, c'est un **outil qui va vous permettre de mieux anticiper, de mieux quantifier les besoins en termes de panneaux solaires et autres.**

René : Même y mettre des alertes puisqu'on voit avec ce routage que l'on arrive à une situation où il faut agir.

Michel : Alors là, **on n'est pas sur le temps réel, on est vraiment sur le routage en amont.** Donc l'alerte, oui, on la voit, mais ce n'est pas une alerte temps réel. Ça permet en amont de savoir que sur cette transat, il y a des moments où cela va être compliqué et qu'en l'état 60 litres ne suffiront pas et que, par conséquent, il faut mieux dimensionner les panneaux solaires, par exemple.

Thomas : Oui, parce que si tu rajoutes dans ton tableau des infos sur la charge moteur, tu peux transformer ça en litres de gasoil.

Michel : Oui, bien sûr, on l'a déjà aujourd'hui pour les convoys quand on bascule sur du moteur quand il n'y a pas assez de vent là. De la même façon, **on pourra évidemment avoir une colonne qui nous indique le nombre de litres** : on démarre à 60 et puis ensuite on va voir la valeur diminuer petit à petit tout au long de la traversée. Est-ce, que ça vous semble un outil qui peut répondre à certains de vos problèmes ?

Pifou : C'est intéressant.

René : Pour l'instant, c'est une problématique qu'on doit apprendre à gérer. Elle est actuelle sur les courses, mais est-ce que c'est une problématique qu'on a anticipé en termes de gestion ? On anticipe à mettre des panneaux solaires, etc. Mais anticiper au niveau des valeurs, des calculs et de la façon très pratique dont ça va se passer. Comment vous pensez gérer ça ?

Pifou : C'est un sujet. On aura tous comme objectif de ne pas utiliser les 60 litres de gasoil avant le Cap Horn. Ce serait le truc de secours si jamais on n'a plus d'hydros. Après, si les hydros marchent, on va faire avec. On pourrait se dire qu'on consomme un litre par jour mais il faut voir si on arrive à gérer avec un litre par jour. C'est un peu chaud. **L'enjeu va être surtout de limiter la consommation.**

Nicolas : Si l'on se met à la place des skippers, en effet, **l'aide à la décision qu'on peut essayer d'apporter, c'est quand est-ce que je peux consommer, quand est-ce que je dois faire attention à l'énergie que je dépense, quand est-ce que je mets mes hydros, quand est-ce que je peux ne pas les mettre ?** Peut-être qu'il faudrait adapter l'outil parce que là, l'hypothèse c'est que les panneaux et les hydro fournissent autant qu'ils peuvent alors que **la problématique, ça va être – au contraire – de mettre les hydros le moins possible.** Par contre, il faudra peut-être les mettre parce qu'on sait que dans les 36 prochaines heures, il n'y aura plus assez de vitesse et plus assez d'ensoleillement, donc il faut avoir emmagasiné assez. Je pense que **l'aide à la décision, elle va plutôt être de savoir quand mettre les choses** plutôt que une fois qu'on a paramétré les réglages et qu'on a choisi le setup de bateau dont on est tributaire et ça avant la course.

Michel : Oui, c'est une bonne remarque. De la même façon qu'on a envisagé de voir indiqué « il faut ou pas mettre le moteur », la même question se pose pour les hydro.

Thomas : En fait, quand tu es bloqué à 500 Wh, tu peux presque en déduire que du coup tu pourrais mettre moins d'hydro.

Michel : Quand on est au max, c'est assez logique. Mais peut-être que si on est un peu en dessous, ce n'est pas la peine de les mettre non plus. Je ne sais pas. **On pourrait paramétrer un niveau en disant que tant qu'on est à plus de X% de batteries, on ne met pas les hydros, par exemple.** On peut le prévoir.

Pifou : Les questions auxquelles on est déjà confronté, c'est de se dire qu'en Atlantique Sud, entre Belem et Cape Town, la vitesse moyenne à tenir ça va être 27 kts si on veut rester en tête de la flotte et on sait que dans ces conditions-là, ce ne sera pas possible de faire de l'hydro. Et peut-être que la remontée de l'Atlantique aussi : quand on navigue au près lent, c'est de plus en plus rare mais on ne le met pas non plus.

René : Tu vas vouloir quand même jouer la sécurité, garder ce qui est nécessaire pour la dernière tranche de tour du monde, la remontée, parce qu'effectivement si tu as cassé les hydros et que t'as consommé ton gasoil en descendant, tu n'as plus rien à part les panneaux.

Pifou : Au TC on sait tous très bien que cette règle, c'est la plus grosse bêtise qu'on ait jamais faite. Oui, **c'est sûr qu'à la fin du Vendée Globe, il n'y aura plus d'AIS, plus d'Oscar, plus de radar, on le sait déjà tous.**

René : C'est la catastrophe ce que tu dis.

Marie : Ça n'est pas faute d'avoir prévenu.

Pifou : Il y aura des collisions, il y aura des abandons pour blackout.

René : Il faut se poser les bonnes questions.

Simone : On les a posées les bonnes questions il fût un temps, ce ne sont pas des questions nouvelles.

René : Non, non, mais c'est un petit rafraîchissement du sujet.

Gautier : Pifou, je vois que tu nous as rejoints. Est-ce que vous avez déjà sur TORA fait une sorte de petit bilan et de projection sur un tour du monde avec ce que vous avez fait sur les transats aller et retour.

Pifou : *Non parce que sur TORA, on a un système de caméras qui consomme 120W, allumé en permanence, donc de toute façon...*

Gautier : *Oui, ça n'est pas représentatif. Ce sera après la Route du Rhum.*

Pifou : *Après TOR pour nous.*

Nicolas : *Malgré le fait que tu consommeras plus sur un VG que ce que tu as fait, tu as quand même peut-être un retour sur ce que tu as produit ?*

Pifou : *Avec la génératrice diesel ? On n'a pas mis les hydros une seule fois dans l'eau et on n'a pas de panneaux solaires sur Malizia 4. Par contre, 11th Hour a fait la VALS sans gasoil. Mais bon, la VALS est en juin où la couverture lumineuse est la plus élevée.*

René : *C'est quand même un sujet.*

Pifou : *Michel, ça c'est déjà disponible dans la version actuelle ?*

Michel : *Ce sera **disponible dans la version qui sort au mois de janvier, dans un module à part.***

Nicolas : *Les problématiques de masquage qui sont assez impactantes sur le rendement des panneaux. Est-ce que c'est **possible d'ajouter, au-delà des J/m^2 , l'azimut et l'incidence de la lumière et d'avoir un tableau qu'on puisse remplir en fonction de l'angle par rapport au bateau ?***

Michel : *On mesure mal quels seraient les critères, mais on est là pour apprendre. **Si vous avez des suggestions de paramètres** tels que l'azimut, l'aspect bâbord/tribord/avant/arrière, **ce serait bien de nous dire ce dont vous avez besoin.***

Nicolas : *Nous aussi on va apprendre, mais s'il y a des outils pour qu'on puisse apporter des corrections à ce qu'on est capable de produire avec les panneaux en fonction de certains critères qui vont se retrouver plutôt dans l'orientation du rayon solaire que dans l'énergie qui arrive au sol.*

Michel : *On ne va pas développer 20 paramètres s'il n'y en a que deux qui sont utiles. Ce serait bien que vous nous disiez quels critères vous souhaiteriez avoir.*

René : *Tout ça s'appuie sur des fichiers numériques d'ensoleillement qui sont eux fournis par quels spécialistes ?*

Michel : *On a deux sources : la NOAA et ECMW.*

René : *Eux intègrent dans les gribs des modèles qui permettent d'avoir quelque chose de crédible ?*

Michel : *Oui, c'est crédible. A l'époque, c'était Météo France qui le fournissait. Ce qu'on a vu lors du tour du monde de Planet Solar, c'est que c'était assez fiable.*

René : *Tu as pu regarder en comparaison la dispersion entre les deux modèles ?*

Michel : *J'en ai regardé 2-3. Il y en a un qui était parfois un peu plus clair que l'autre. Ça a l'air assez proche malgré tout.*

Marie : *Des questions pour ceux qui sont en ligne ?*

Enrico : *Oui, ce n'est peut-être pas une solution qu'on utilisera mais **est-ce que vous pensez intégrer aussi un éolien en plus des panneaux et hydros ?***

Michel : *Pour le moment, ça ne nous a pas été suggéré mais si on voit que ça commence à apparaître, oui ça pourrait être bien. C'est relativement facile à modéliser parce que l'éolien, c'est directement la courbe en fonction du vent apparent.*

Thomas : *Et de l'angle aussi : au portant on se rend compte que ça fonctionne peu.*

Michel : *Est-ce qu'il y en a dans la classe IMOCA qui envisagent de mettre de l'éolien ?*

Pifou : *On a essayé mais ça n'est pas génial. On en a une dans le sac de spare mais je ne suis pas sûr qu'elle sera utilisée.*

Michel : *Si personne ne l'utilise...*

Enrico : **C'est peut-être un outil qui peut nous aider à faire un choix.**

Michel : *C'est vrai. On va regarder, pourquoi pas.*

Pifou : *Au près ça marche bien, pour une remontée de l'Atlantique comme la dernière fois, ce serait utile.*

René : *Ça fait quand même vachement de trainée non ?*

Pifou : *C'est sûr que ce n'est pas négligeable, comme les hydros. Dans certaines conditions c'est 2 kts. Quand t'es proche de décoller, cette petite différence fait que tu ne décolles pas. Il y a certains moments c'est 0,1-0,2 kts, tu ne vois pas la différence.*

René : *Comment on fait pour savoir s'il y a du paramétrage à ajouter ?*

Marie : *On fera un questionnaire pour sonder les paramètres que les équipes souhaiteraient ajouter au module.*

René : *Merci Michel.*

- ➔ Consultation via questionnaire pour savoir quels paramètres supplémentaires intégrer au module.

4 SCS BASCULEMENT QUILLE V3

Etat des lieux :

- Essais finalisés jeudi 3/09
 - ➔ Très concluants %hydraulique
 - ➔ Quelques mises à jour logiciel à prévoir afin d'optimiser le fonctionnement (rien de bloquant)
- Usinage manifold pour allègement et anodisation à venir
- Essais en présence de l'IMOCA lundi 21/09
- Nouvelle personne de contact : Frédéric CHABANNE
- ➔ Les équipes n'ayant pas validé ou invalidé leur intention de commande du système V3 auprès d'Hydroem (CHARAL, GROUPE DUBREUIL, TFC, INITIATIVES CŒUR, MALIZIA) sont invitées à se rapprocher d'Hydroem rapidement afin qu'ils puissent anticiper la première série.
- ➔ Hydroem sera présent à notre TC du 22 octobre 2026 à Saint-Malo avec les éléments nouveaux du systèmes V3 : manifold, réservoir, etc.

Pifou : *Les noms écrits sont ceux qui ont commandé ?*

Marie : *Non, qui n'ont pas confirmé ou infirmé leur intention de commande.*

Noémie : *Ça a été fait pour nous, il n'y a pas longtemps.*

5 GESTION DES DÉCHETS

PBO :

- Collecte en collaboration avec Swift Fiber
- Dépôt au Point Propre de la Base (Lorient - face à Decosail)
- Procédure : nous envoyer un mail

Fibres sèches de carbone :

- Collecte en collaboration avec Nova Carbon à partir de fin octobre
- Dépôt au Point Propre de la Base (Lorient - face à Decosail)
- Procédure : nous envoyer un mail

Carbone polymérisé :

- Collecte en collaboration avec Guyot
- Dépôt dans la benne verte IMOCA derrière le sous-marin
- Procédure : clef à récupérer aux bureaux de l'IMOCA

6 RISE

Rappel : Une voile ayant pris l'avion ne peut pas obtenir de score entre A et C et ne peut donc être considérée comme voile à impact réduit au sens de la règle.

➔ **N'oubliez pas d'anticiper le transport de vos voiles si vous souhaitez qu'elles puissent prétendre à un score entre A et C.**

Guillaume : *C'est un rappel de votre part parce que vous voulez anticiper des problèmes quand vous regardez nos sets de voiles ?*

Thomas : *Nous avons des échanges en ce moment avec North Sails qui, s'ils avaient eu une semaine ou deux de plus pour le transport, auraient pu être plus à l'aise avec leur score.*

Pifou : *Si tu veux avoir des voiles pour TOR, tu ne peux pas avoir de voile à impact réduit avec North Sails aujourd'hui.*

Guillaume : *2027-2028 c'est deux c'est ça ?*

Thomas : *Oui et VG c'est trois.*

7 RÈGLE DE CLASSE / PDJ 2028

7.1 BULBE

E.3 BULBE

E.3(a) Le **bateau** ne doit avoir qu'un seul bulbe fixé dans la même position au voile de quille standardisé.

Le bulbe doit respecter RDC ANNEXE B.

E.3(b) L'implantation du voile de quille standardisé dans le bulbe doit respecter RDC ANNEXE B.

Le centre de gravité du bulbe doit être en avant de l'axe de torsion du voile de quille standardisé.

Les axes de montage du bulbe sur le voile de quille doivent être en inox haute résistance 17.4 PH ou équivalent.

E.3(c) La masse du bulbe doit être comprise entre 2200 et 2850 kg.

➔ Quels sont les éléments considérés dans le bulbe lorsqu'on parle de sa masse et de son CG ?

Proposition de la cellule technique d'ajout au PDJ :

Lorsqu'il est question de sa masse et de son CG, le bulbe comprend les axes de montage du bulbe sur le voile de quille et leurs écrous - hors oblongs -, les remplissages de ses cavités, ses carénages et sa structure interne.

Nicolas : *En gros, tout ce qui n'est pas le voile*

René : *... et les oblongs.*

Pifou : *C'est bien de l'écrire mais c'est toujours comme ça qu'on a fait non ?*

Thomas : *Oui, ça n'est pas un changement c'est parce qu'on nous a posé la question et que ça n'était pas écrit ailleurs que dans un CR de TC.*

René : *Il faut qu'on porte ça dans le PDJ.*

Marie : *Oui, c'est l'idée, il faut éviter que les équipes aient à consulter plusieurs documents pour trouver les informations.*

➔ Cette proposition sera ajoutée au protocole de jauge.

7.2 LONGUEUR DE COQUE

Longueur de coque : La plus petite distance entre les deux plans perpendiculaires au plan de symétrie de la coque et au plan XY du repère bateau et passant par :

- le point le plus en arrière de la **coque** avec ses appendice de coque,
- et par le point le plus en avant de la **coque**.

Un balcon, un chandelier, un portique d'antennes et ses antennes, une éolienne, un panneau photovoltaïque et un hydrogénérateur ne sont pas pris en compte dans le calcul de la longueur de coque.

➔ Dans la mesure où les balcons, chandeliers, portiques d'antennes, antennes, éoliennes, panneaux PV, hydros ne sont pas considérés dans la longueur de coque, qu'en est-il des capteurs de manière générale ? des capteurs de type caméra ?

➔ Doit-on considérer l'usage fait des caméras pour statuer sur la question ?

René : Les caméras peuvent servir à différentes missions au-delà de celle de la vidéo à destination de communication.

Thomas : Si on parle de tout type de capteurs, il y a aussi souvent des anémomètres ou des girouettes qui sont en dehors de la longueur de coque, en secours, derrière le bateau.

René : Il y a peut-être extension à voir avec ça, je ne sais pas.

Nicolas : Les capteurs rentrent dans la définition de coque ?

René : C'est utiliser un capteur de type caméra, en complément d'un autre capteur, pour déterminer la forme d'une voile, la hauteur de vol, un certain nombre de choses qui agissent sur la performance du bateau. Est-ce que l'ensemble des capteurs qui agissent sur la performance du bateau devraient se situer dans la longueur de coque ou pas ?

Nicolas : C'est le même problème avec le tirant d'air.

René : Sur le tirant d'air, la règle est claire, on définit bien ce qu'on limite en tirant d'air, ce qui n'est pas précisé, on y a le droit. On n'a pas d'état d'âme sur la chose, il faut juste qu'on se mette d'accord.

Pifou : Je pense qu'à l'arrière on peut laisser ouvert comme c'est le cas aujourd'hui pour mettre des caméras, des capteurs, le lidar, ce que tu veux.

Coque : La carène de coque, incluant le tableau arrière, le pont incluant toute superstructure, la structure interne incluant le(s) cockpit(s), l'accastillage associé à ces éléments.

Nicolas : C'est quand même assez restrictif.

Pifou : Devant, avec un capteur d'altitude, est-ce qu'on est OK ?

Thomas : Est-ce qu'un capteur est considéré comme de « l'accastillage associé » ? Auquel cas ça ne peut pas dépasser. Soit on fait une exception et on l'écrit clairement, au même titre que les antennes, etc

Nicolas : Les jockey poles ?

Thomas : C'est une vraie question. Est-ce qu'en utilisation... Ça n'est pas vraiment possible aujourd'hui sur les bateaux qu'on a mais est-ce qu'en utilisation tu aurais le droit de les faire dépasser du tableau arrière ? Aujourd'hui, pour tous les jockey poles avec tirants, je ne vois pas comment tu y arriverais mais si quelqu'un fait un jour une queue-de-malet à l'arrière, logiquement il y a de l'accastillage associé donc ça ne pourrait pas dépasser en position d'utilisation.

Guillaume : Si on ajoute « capteur » entre « antennes » et « éolienne », ça résout le problème non ?

Marie : Oui oui, résoudre le problème n'est pas compliqué, il faut juste que l'on soit tous d'accord de proposer cette modification.

Pifou : Peut-être qu'en avant ce serait dommage de laisser la possibilité de mettre des capteurs très loin devant.

Thomas : En avant du bout-dehors ?

Pifou : Oui.

Thomas : Parce que là on ne parle même pas du bout-dehors, on parle de l'avant de l'étrave.

René : Oui, on parle de la coque.

Thomas : *C'est sûr que si vous mettez votre lidar trois mètres devant le bout-dehors il y a peut-être des questions à se poser.*

Pifou : *Oui, il faut peut-être limiter ça au bout-dehors.*

Thomas : *Il faut qu'il n'y ait rien qui dépasse du bout-dehors à ce moment-là.*

Nicolas : *C'est le cas ?*

Thomas : *Oui, aujourd'hui c'est le cas.*

Nicolas : *Les bateaux qui ont un nez de cochon, le textile il dépasse non ?*

Thomas : *Oui, effectivement. Quand on mesure, on mesure ce qu'il y a en dur.*

René : *Les caméras et lidar derrière pour analyser les voiles, on peut les projeter derrière comme on veut ? Ça n'est pas un souci ?*

Pifou : *Tu verras mieux ta voile.*

René : *C'est sûr que ce sera plus efficace ! Est-ce que vous avez des remarques pour ceux qui sont en ligne ?*

Gautier : *Nous on se pose des questions pour implanter des capteurs. Je pense que la question vient un peu de moi parce que rien ne définit si l'on doit rester dans « l'enveloppe bateau » ou si on peut faire des perches, en exagérant un peu, « infinies » en allant chercher quelque chose de très loin. Je crois que ça on ne veut pas. L'objet de ma question était de définir un cadre.*

René : *Je pense qu'il faut un cadre parce que si l'on a des perches de 2-3 mètres, on fait de la régate, on se croise, il y a des phases de départ et s'il y a des trucs pas très visibles à l'arrière des bateaux, on va avoir rapidement des problèmes et ça va être compliqué.*

Gautier : *Je voulais voir un peu l'avis du groupe. Est-ce que ce qu'on fait c'est bien et on reste comme ça ou...*

Thomas : *Une restriction sur combien on peut dépasser ?*

René : *On peut dépasser d'un mètre ou deux, quand tu as un safran relevé c'est même plus que ça. Peut-être qu'il faut préciser un environnement de ce type-là.*

Enrico : *Les perches d'aériens ont des limitations ?*

René : *Non.*

Thomas : *Aujourd'hui, on n'a jamais rien dit à un bateau qui installait des perches d'aériens qui étaient pourtant assez hautes et en arrière pour être efficaces.*

Guillaume : *Si on veut mettre une règle, on met une règle mais on a tous mis des perches sur nos bateaux. Il n'y a pas un seul bateau qui s'est amusé à mettre une perche de 3m. On est resté raisonnables. Si on veut mettre un chiffre, on met un chiffre mais je ne suis pas sûr qu'il y ait besoin d'y passer des heures.*

René : *Si vous voulez mettre des capteurs pour l'analyse de certains paramètres, il faut quand même qu'on soit clairs. Plus on se dégage de l'environnement proche du bateau, plus les capteurs sont efficaces.*

Pifou : *On n'a pas envie de faire un truc de 10kg pour les tenir.*

René : *Peut-être peut-on laisser faire pour le moment et ne pas aller trop vite ? Pourquoi pas !*

Nicolas : *Mon avis est de plutôt laisser libre.*

Maxime : *Est-ce qu'on a une longueur limite pour les jockey poles en stockage ?*

Thomas : *Non.*

Guillaume : *Le manque à combler dans la règle est d'ajouter « capteurs » et « leurs supports » de manière générale à la règle parce qu'on est déjà tous un peu en dehors en fait.*

Thomas : *On est dans une zone grise aujourd'hui. On n'a jamais agi contre ça. Les caméras sur la TOR, c'est l'organisateur qui les demande donc c'est difficile de dire non.*

Guillaume : *Là on parle de lidar et capteur d'altitude.*

Thomas : *Pour l'instant ce n'est pas le cas.*

René : *Il va surement se présenter. C'est plus simple de savoir tout de suite si on doit agir ou pas. S'il n'y a pas de souci, vous les installez pour faire les choses sérieusement et pas pour les démonter la veille d'une course.*

Nicolas : *Je suis assez d'accord avec Guillaume, le plus simple est d'ajouter « capteur » et « supports » à la règle, même chose pour les panneaux car si l'on suit la règle, on peut mettre les panneaux mais pas leurs supports.*

René : *C'est vrai.*

Thomas : *Peut-être ajouter que rien ne doit dépasser en avant du bout-dehors ?*

René : *Oui.*

Pifou : *Sur les lidars, je ne suis pas hyper au fait des choses parce qu'on ne les a pas commandés mais ça fait partie des choses que tu dois autoriser expressément René ?*

Thomas : *Ça dépend combien il coûte.*

Pifou : *Un capteur seul coûte moins l'ensemble coûte plus.*

Thomas : *C'est là où la règle est un peu... C'est comme pour ta centrale qui coûte beaucoup plus que 10 000 euros mais si tu prends chaque élément séparément...*

Pifou : *La règle parle d'un capteur donc si chaque capteur coûte moins de 5 000 euros c'est open.*

Thomas : *C'est 10 000 euros je crois.*

Marie : *Au-dessus de 10 000 euros, cela doit faire partie de la liste ou être validé par le CM.*

Thomas : *En-dessous de 10 000 euros, pas besoin de validation.*

- ➔ **Proposition de modification de la définition de longueur de coque à la prochaine AG pour exclure les capteurs et les supports des éléments exclus de manière générale et préciser que rien ne doit dépasser du bout-dehors.**

Nicolas : *Ne mettez pas les gens qui ont un bout de 12 mm sur leur nez de cochon hors jauge.*

Thomas : *Non non.*

7.3 RÉGLAGE DU PINCEMENT DES SAFRANS

Extrait de la Règle de Classe :

A.2.2 DÉFINITIONS

Une définition au singulier inclut le pluriel et une définition au masculin inclut le féminin.

Safran : Un appendice de coque mobile principalement utilisé pour influencer sur le lacet et qui ne doit pas être conçu pour produire une sustentation.

Lacet : Mouvement du **bateau** autour d'un axe vertical passant par son centre de gravité.

C.2 AIDE EXTÉRIEURE, ASSERVISSEMENT ET MANŒUVRE

C.2(a) La règle 52 des RCV est remplacée comme suit :

« Le gréement dormant d'un bateau, son gréement courant, ses voiles, ses espars et les foils ou dérives doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage. Seuls la quille, les safrans et le remplissage, le transfert ou la vidange des ballasts, peuvent être réglés et manœuvrés par une force non fournie par l'équipage. »

C.2(b) Tout asservissement est expressément interdit à l'exception :

- (i) du réglage et de la manœuvre de la quille et dans le cas d'un système de contrôle standardisé en utilisant exclusivement le matériel et l'équipement fournis ;
- (ii) des safrans pour influencer sur le lacet.

C.11 SYSTÈMES HYDRAULIQUES

Les systèmes hydrauliques sont interdits à bord, excepté pour :

- le basculement de la quille ;
- le réglage du second degré de liberté du foil ;
- le réglage du point d'amure des voiles d'avant et du cunningham ;
- le réglage du safran pour influencer sur le lacet.

Extrait de l'Interprétation 41 – Réponse 2 :

Le CRC considère que le seul réglage du pincement des safrans n'est pas suffisant pour caractériser qu'un tel système a été conçu pour produire une sustentation. Les forces produites par l'ensemble safrans pour contrôler le lacet étant supérieures à l'éventuelle sustentation créée.

Dans l'Interprétation 39-2022, le CRC rappelait, Règle de Classe C.2 b(ii), que tout asservissement est expressément interdit à l'exception des safrans pour influencer sur le lacet. Ce rappel devait être compris comme l'interdiction d'effectuer un asservissement différentiel au cas où un des safrans agit plus sur la sustentation que sur le lacet.

En complément, au cas où un des safrans, en condition normale de navigation (gîte jusqu'à 20°), pourrait être en partie immergé et incliné à moins de 45° par rapport au plan de flottaison, le Chef Mesureur devra s'assurer qu'un tel safran ne présente pas un système de réglage indépendant de l'autre safran, qu'il soit asservi ou non.

*système = safrans inclinés à pas plus de 30°

Lecture de la cellule technique :

Réglage électrique du safran possible → RDC C.2(a)

Est-ce que le pincement ou le réglage du pincement influe sur le lacet ?

- Oui, il l'influe dans la mesure où il améliore la stabilité en lacet : il "amortit" le lacet induit par les rafales, etc.
- Hydraulique possible → RDC C.11

Le CRC a validé le fait que le seul réglage du pincement n'est pas suffisant pour caractériser qu'un système de safrans implantés à pas plus de 30° ait été conçu pour produire une sustentation.

Mais le CRC complète en précisant que (hypothèse 20° de gîte) :

- Le réglage du pincement peut être asservi de manière différentielle (**réglage indépendant** de l'autre safran) si le safran est implanté à moins de 25° inclus.
- Le réglage différentiel (**réglage indépendant** de l'autre safran) ne peut exister (asservi ou non) si le safran est implanté à strictement plus de 25°.
- Mais si le pincement est réglé de manière non différentielle (**réglage dépendant** de l'autre safran) avec un safran à strictement plus de 25°, c'est OK et ça peut être asservi.

Nicolas : C'est quoi un pincement non différentiel ?

Thomas : C'est ce qu'on a vu jusqu'aujourd'hui sur les bateaux : quand tu fais ton réglage, ça agit sur les deux safrans.

René : Tu as une liaison par une barre, qu'elle soit à réglage manuel ou électrique.

Guillaume : Ça veut dire que si tu tournes une des barres, c'est différentiel et si tu tournes les deux en même temps c'est non différentiel ?

René : Non, ce n'est pas comme ça que je le vois.

Thomas : Si tu ne règles qu'une seule des deux barres de liaison, c'est pareil.

Pifou : Tu pincas tes safrans de la même façon, c'est juste que tu décales ton zéro.

Thomas : Ça pour moi ça n'est pas différentiel. Différentiel c'est si tu as par exemple un vérin hydraulique sur chaque safran et que tu décales les 0 que d'un seul.

Pifou : Ça me rappelle des discussions de 2020...

Nicolas : C'est pas exactement ce que fait un réglage de toe-in ?

Thomas : Au final, le résultat sur le bateau est à peu près pareil.

Pifou : Avoir un vérin sur chaque safran ou un vérin sur une barre de transmission et un réglage de barer de transmission, ça revient exactement au même.

René : Je ne suis pas sûr que ce soit exactement la même chose.

Pifou : Donne-moi une playstation, je te montre qu'on fait le même effet que si les deux vérins agissent en même temps. Pour moi il n'y a pas de zone grise dans la règle IMOCA.

Guillaume : C'est l'interprétation 41 la zone grise. La fin de la 41 dit que si tu as un dièdre supérieur à 25°, t'as pas le droit au toe-in.

Pifou : C'est parce qu'ils ont pris 20° de gîte. Charal n'a qu'à démontrer qu'il ne dépasse jamais 15° de gîte et le problème est réglé. Il n'y a que Charal qui est à plus de 25° aujourd'hui, c'est une règle pour eux

donc ils se débrouilleront mais je pense que c'est bête de faire une règle pour un bateau. Si on transforme les 20° en 15°, tout le monde passe et c'est équitable.

Marie : *Les conditions dans lesquelles le réglage du pincement peut avoir lieu, qu'il soit électrique, hydraulique, asservi etc, c'est OK pour tout le monde ? Parce que si l'on aborde le sujet aujourd'hui c'est parce qu'on nous a posé la question.*

René : *Ceux qui nous ont posé la question ne sont pas d'accord.*

Guillaume : *Ça implique un changement de texte quand même car on sait qu'un bateau ne respecte pas en partie l'interprétation du CRC. L'interprétation du CRC a valeur de règle.*

René : *Si l'interprétation ne nous convient pas, on peut proposer une évolution de règle. Aujourd'hui, l'assemblage de la Règle et de l'interprétation à deux endroits différents ne simplifie pas la lecture.*

Pifou : *Les choses sont quand même plus simples qu'il y a 4 ans.*

René : *Il y a 4 ans, je n'en voulais pas de ça.*

Pifou : *Ça n'était pas interdit et le CRC a bien clarifié la chose.*

René : *Oui, on a mené ça jusqu'au bout et il n'y a pas eu de souci.*

Nicolas : *Du coup, c'est quoi les actions ? Dire que la gîte max d'un IMOCA c'est 15° pour que tous les safrans, que ce soit Charal ou les nouveaux, tous ceux autorisés par la jauge, ça veut dire 30° ou moins, aient le même accès au réglage asservi.*

René : *Oui, 15° c'est la vraie vie, on va rarement au-delà.*

Pifou : *La règle des 30° a été définie parce que Charal était à 30°, s'il avait été à 44°, on aurait mis 44°.*

René : *Pas sûr.*

Nicolas : *Vu la direction que prend la nouvelle génération de bateaux, c'est peut-être important d'aplatir la règle et soit de dire qu'on l'autorise, soit on l'éteint mais on fait une règle simple.*

Thomas : *Oui et pour tout le monde.*

René : *Oui, donc OK pour l'asservissement sur le pincement.*

Nicolas : *La base c'est que dans la Règle IMOCA, on évalue un appendice de manière isolée. Il n'y a pas une ligne ou un mot dans nos règles qui étudie l'influence d'une combinaison d'appendices.*

Marie : *Le CRC en parle dans son interprétation.*

Guillaume : *Le CRC dit que tu peux considérer tes safrans 1 par 1 et ensemble mais leur dernière phrase n'est pas une conséquence du fait que les appendices sont considérés ensemble. Il ne faut que considérer le safran au vent. C'est le fait de considérer le safran au vent seul en définissant un range de gîte qui n'est pas cohérent avec la règle des 30° qui fait que le toe-in se retrouve interdit de par l'interprétation dans ce cas-là.*

Thomas : *Ce qui est peut-être discutable et qui pourrait être demandé au CRC c'est quand on dit que le pincement influe le lacet, je suis d'accord, mais quand on cherche à influencer le lacet, est-ce que tu fais du pincement ? Non.*

Nicolas : *Ce n'est pas ça le sujet. Si je mets mon safran dans l'eau et que je bloque mon vérin de pilote et que je mets du toe-in, mon bateau tourne.*

Thomas : *Mais si tu as un zodiac devant toi, ce n'est pas ça que tu fais.*

Nicolas : *Ce n'est pas ça qui est demandé.*

Thomas : *On est d'accord.*

Jean-Marc : *C'est quoi un pincement différentiel ou non ?*

Maxime : *Un concept flou.*

Marie : *C'est un réglage qui serait indépendant ou non de l'autre safran.*

Gautier : *Pour moi l'interprétation 41 est assez claire. Nous avons compris la même chose que ce qui est résumé dans la lecture faite par la cellule technique.*

Xavier : *Je n'étais pas encore rentré dans ce degré de questions mais je vais creuser le sujet.*

Simone : *Comment se fait-il que la question revienne sur le tapis maintenant ?*

Marie : *On nous a posé plusieurs questions autour des vérins électriques pour le réglage du safran, etc.*

René : *Ce n'est pas une question posée par un team qui construit un bateau. La personne en question avait du mal à comprendre et interpréter la règle à ce sujet et souhaitait que les choses soient mises sur la table pour compréhension, pas forcément pour modification.*

Nicolas : *La motorisation électrique est ouverte, il n'y a pas de sujet à ce niveau-là.*

Gautier : *Electrique ou hydraulique d'ailleurs.*

Guillaume : *Non, hydraulique c'est pour le lacet.*

Marie : *Oui mais dans la mesure où le pincement influe sur le lacet, l'hydraulique est autorisé.*

Guillaume : *Donc le seul souci c'est la dernière phrase de l'interprétation 41. Comment la cellule technique fait sauter une interprétation du CRC ?*

Thomas : *Par le vote d'une nouvelle règle à l'AG. La modification de la règle fait sauter de facto l'interprétation du CRC qui devient caduque puisque la règle a changé.*

Gautier : *La cellule technique a une volonté de faire sauter l'interprétation 41 ?*

René : *Non, on est là pour en discuter et voir s'il y a nécessité à proposer autre chose mais on peut vivre avec ça si on est d'accord.*

Guillaume : *Du coup on a le droit de mettre des safrans entre 0 et 30° de dièdre et quel que soit l'angle de dièdre, on a le droit de mettre un réglage de toe-in et quelle que soit la technologie de toe-in si c'est par du palonnier à l'axe ou par du réglage, avec un vérin par safran ?*

Marie : *Ce n'est pas ce qui est écrit aujourd'hui. Si on veut une règle qui soit cohérente avec toute notre flotte, donc avec des safrans à 30° de dièdre, il faudrait la modifier en précisant que le pincement peut être asservi quel que soit l'angle de dièdre, tant qu'il est compris entre 0 et 30°.*

Guillaume : *C'est bien ce que l'on s'est dit à un moment ?*

Marie : *J'ai noté qu'une discussion concernant la modification de cette règle devait avoir lieu pour permettre l'asservissement du réglage du toe-in à tous ceux qui respectent les 30° de dièdre max.*

Guillaume : *C'est comme ça que se pratique la règle aujourd'hui.*

Pifou : *Moi je m'en fiche mais si vous le voulez, il faut imposer que les deux safrans soient reliés ensemble... Parce que là si on dit qu'on a deux safrans avec chacun leur vérin, tel que la règle est écrite, je comprends que c'est autorisé. Si on pense que ce n'est pas safe, peut-être qu'on peut le préciser.*

Thomas : *Oui, il faut qu'il y ait une barre mécanique qui tourne les deux safrans. Il faut que tu puisses barrer le bateau à la main.*

Gautier : *Pourquoi ?*

Thomas : *Parce que c'est une règle Gautier.*

Gautier : *Pourquoi tu n'as pas le droit d'avoir deux systèmes sur chaque safran ?*

Thomas : *Si, tu peux mais il faut quand même que tu aies un système pour manœuvrer le bateau manuellement.*

Gautier : *Bien sûr mais ce n'est pas inconcevable d'avoir un système qui permet de barrer ton bateau manuellement et d'avoir un réglage sur chaque safran.*

Thomas : *C'est probablement possible.*

Gautier : *Vis-à-vis de la Règle et des interprétations, c'est tout à fait possible.*

Pifou : *Oui, c'est ce que je dis, c'est possible.*

Guillaume : *Est-ce qu'on est d'accord que la barre ne soit reliée qu'à un seul safran ou pas ?*

Gautier : *Non, aux deux.*

René : *Non.*

Nicolas : *Vous seriez d'accord qu'il y ait deux barres dans le cockpit ?*

Thomas : *Chacune son safran ?*

Nicolas : *Oui.*

René : *Qu'est-ce qui l'interdit ?*

Pifou : *Rien.*

Guillaume : *La remarque de Pifou c'est que quand on parle de réglage différentiel, on pense toe-in toe-out via le palonnier central et là la question était de savoir si l'on peut mettre un vérin sur chaque safran. Aujourd'hui c'est à priori pas autorisé. La règle est de pouvoir barrer manuellement et d'avoir une transmission mécanique des safrans vers le cockpit et la question est de se dire que si tu veux commencer à piloter les safrans avec un vérin sur chaque safrans, il faut quand même un relai mécanique dans le cockpit donc à priori quelque chose qui relie les deux safrans, ce qui est embêtant quand on veut mettre un vérin par safran donc est-ce qu'on est OK d'avoir la barre mécanique reliée à un seul safran ? Non, donc il faut deux barres dans le cockpit.*

Thomas : *On est content avec ça ?*

René : *Non.*

Pifou : *S'il y a une barre de transmission entre les deux barres franches dans le cockpit que tu enlèves quand tu es en mer, ça le fait.*

Guillaume : *C'est important. Si quelqu'un demande s'il a le droit de mettre un vérin par safran et qu'on répond oui, c'est plus clair de dire que le système de barre du poste de barre doit influencer sur les deux safrans.*

Thomas : *C'est important d'avoir un garde-fou pour ne pas se retrouver avec Malizia qui a deux barres de chaque côté. Je pense que ça vaudrait le coup de réécrire pour préciser toutes ces choses-là.*

Pifou : *Il ne faut pas que ça change la règle en la réécrivant.*

René : *C'est embêtant de devoir consulter la Règle et les interprétations pour avoir une lecture complète. On a toujours essayé d'intégrer l'interprétation dans la Règle et là on n'a pas fait le job. Le but n'est pas de piéger les uns et les autres, il faut que ce soit cohérent et équitable.*

Thomas : *RDC C.9.8, c'est bien LA barre qui doit permettre à l'équipage de barrer manuellement.*

Maxime : *Tu peux avoir un vérin sur ton pilote et un vérin sur ta barre de liaison.*

Thomas : *Oui mais il faut que tout puisse fonctionner sans énergie aussi.*

René : *Est-ce que dans l'état actuel des choses, on a un risque avec ce qui va sortir ou tout le monde est à l'aise ?*

Thomas : *Je pense qu'il y a pas mal de gens qui n'ont pas compris qu'on pouvait asservir le pincement.*

Pifou : *Je pense qu'en AG, ça peut être houleux mais il faut expliquer à l'AG qu'on ne fait que réécrire dans la Règle ce qui est déjà autorisé.*

Gautier : *Je suis à l'aise mais ça dépend comment on réécrit la règle.*

Thomas : *L'idée c'est de ne pas la changer.*

Marie : *Si, on parlait tout à l'heure d'autoriser l'asservissement même entre 25 et 30° de dièdre.*

René : *On peut proposer une écriture au TC et en rediscuter.*

Gautier : *C'est quand la prochaine AG ?*

Marie : *Au plus tard avril 2027.*

René : *C'est une règle qui pourrait être rejetée.*

Pifou : *Ça ne changerait rien, c'est l'interprétation qui fera foi dans ce cas. Sauf pour Charal mais qui part sur un autre projet.*

➔ Une proposition d'intégration de l'interprétation dans la RDC sera proposée au TC pour soumission au vote à la prochaine AG.

8 QUESTIONS DIVERSES

8.1 ROUTE DU RHUM – PRÉSENCE DES FOURNISSEURS

Iroise Rigging : dates à confirmer

Hydroem : 19 au 22/10

Awentech : 21/10 OU 22/10

Gsea : 22 au 29/10

Pifou : *La classe IMOCA paie pour ça ?*

Thomas : *Tout ce que ça nous coûte c'est la demande d'accréditations aux organisations.*

Marie : *Leur présence est contractuelle.*

8.2 RADEAU – COURSES EN ÉQUIPAGE

Informations partagées lors du TMS du 3 juillet 2027 :

- Radeau standardisé 6 places
 - // 4 places
 - Conteneur/sac
 - Taille, poids et prix contenus
- 2026
 - type de radeau régi par l'Avis de Course
 - radeau standardisé 6 places IMOCA accepté mais pas obligatoire pour TORA
- 2027 - pré-AG
 - type de radeau régi par l'Avis de Course
 - radeau standardisé IMOCA 6 places obligatoire pour TOR
- 2027 - AG
 - Proposition de modification de RDC C.3.4(c) : obligation du radeau standardisé 6 places IMOCA sur toutes les courses en équipage

Pifou : *C'est chiant pour ceux qui ont déjà des radeaux équipage que ce soit du point de vue écologique et financier. Nos radeaux équipages sont valides 10 ans. Je trouve ça dommage pour 11th Hour de devoir racheter un radeau pour la Course des Caps. Mais bon, on est les seuls concernés.*

Thomas : *Oui, malheureusement pour vous. Sur un radeau qui est plus lourd que le standardisé...*

Pifou : *Il y a 1 kg d'écart.*

8.3 CND QUILLE

Extrait de la RDC :

A.8.3 CONTRÔLE SUR LA QUILLE

- A.8.3(a)** Un CND de la quille doit être fait avant sa première mise à l'eau.
- A.8.3(b)** La validité d'un CND de la quille est de 4 ans maximum.
- A.8.3(c)** Un CND de la quille doit couvrir toute la période de validité du CDJ et n'est valide que pour une seule course autour du monde.
- A.8.3(d)** Le rapport d'un CND de la quille valide doit être remis au CM pour obtenir un CDJ.

Extrait du PDJ :

A.10.2.1 VOILE DE QUILLE SUIVANT RDC ANNEXE A-1 OU ANNEXE B-1 ET VOILE DE QUILLE EN ACIER PLEIN CONSTRUIT AVANT 2013

Pour chaque voile de quille, il doit être réalisé au minimum :

- la dépose du carénage d'ogive tous les 4 ans ;
- une accessibilité des 2 faces de la quille ;
- débulbage tous les 4 ans.

Thomas : *Pour les bateaux de TOR, excepté Malizia qui est neuf, l'idée est de supprimer la A.8.3(c) pour ne laisser que la A.8.3(b).*

René : On supprimerait la notion de « pour chaque course autour du monde » pour ne garder qu'un contrôle tous les 4 ans.

Thomas : Pour ceux qui font TOR et le VG, ça fait beaucoup. Biotherm qui a fait TOR en 2023, a dû refaire un CND avant le VG alors qu'il avait 1,5 ans, par exemple. Malizia 3 idem.

Guillaume : Vous n'aviez pas dit qu'on gardait tous les tours du monde mais qu'on limitait l'étendue de la zone pour ne pas avoir à déposer l'ogive ?

René : Ça c'est autre chose.

Thomas : La règle A.10.2.1 est issue du PDJ donc c'est sous l'autorité du TC. Il y a deux sujets : la fréquence et l'étendue du contrôle.

Guillaume : Donc la A.8.3(c), tu fais venir Manu pour contrôler les deux faces de la quille et c'est suffisant ? Ce n'est pas très contraignant.

Thomas : Non, non, il faut...

Nicolas : En 9 ans d'exploitation, vous avez eu combien de CND problématiques ?

Thomas : 2 à ma connaissance où il y a eu un petit défaut sous l'ogive.

Nicolas : Qui n'étaient pas présents au premier contrôle ?

Thomas : Oui, de la taille d'un grain de riz. Ça a été sablé localement et c'est reparti.

Pifou : Par rapport aux marques de fraise que tu fais quand tu débulbes...

Thomas : C'est pour ça qu'on proposait de ne plus débulber en plus.

René : Le débulbage serait sous l'autorité du team. En enlevant les axes, on peut les contrôler et on voit déjà un peu l'état intérieur. Le débulbage et l'écriture du PDJ est sous l'autorité du TC. Par contre, concernant la fréquence des CND, il s'agit bien de la RDC. Aujourd'hui on a presque 10 ans de recul et les voiles de quille n'ont pas bougé. On modifiera le PDJ pour dire que le débulbage et la dépose de l'ogive est sous l'autorité du team.

Thomas : L'ogive aussi ? Si tout le monde est à l'aise pour dire que l'on n'oblige pas le démontage de l'ogive...

René : L'ogive est détruite à chaque fois... A la demande de certains teams, on s'était dit qu'on pouvait peut-être ouvrir l'ogive dans sa partie centrale, suffisamment que pour faire du contrôle et que c'était plus facile à reconstruire.

Thomas : Comme nous n'aurons pas le temps de voter la suppression de A.8.3(c) avant TOR, les bateaux concernés auront une exception sur cette règle.

- ➔ Une exception sera faite pour les participants de TOR concernant la RDC A.8.3(c).
- ➔ Proposition de suppression de A.8.3(c) à la prochaine AG.
- ➔ Prise d'avis via questionnaire concernant la modification du PDJ au sujet de la dépose du carénage d'ogive et du débulbage qui serait sous l'autorité du team.

9 RDC 2028

→ Intervention d'Antoine MERMOD

Antoine : Bonjour à tous, je profite de la fin du TC pour vous exposer la situation sur les réflexions en cours sur l'après 2028. Il va bien falloir qu'on sorte un règlement. Déjà, un premier point, c'est le timing. Je pense qu'il est toujours le même : il faudra **voter une règle en avril 2028**. Vraisemblablement ce qu'on avait fait la dernière fois de **le voter en deux fois**, je pense que c'est pas mal. Ça veut dire qu'il faut quand même **avoir une bonne idée de ce qu'on veut faire pour la règle en novembre 2027**, soit dans un an. Par contre, il faut aussi qu'on donne un cadre dans lequel on va travailler. C'est un peu la nature des débats aujourd'hui. En début d'année prochaine, il faut quand même qu'on lance le travail pour qu'on sache sur quoi on va écrire la nouvelle règle.

La situation est assez différente d'il y a quatre ans. Globalement, si on regarde cette saison, on va avoir 22 ou 23 bateaux à la Route du Rhum plus quatre qui ont fait TORA et qui ne feront pas la Route du Rhum. La flotte IMOCA et le nombre de membres IMOCA sera de 26 ou 27 à la fin de l'année. Il y a quatre ans, on était 41, je crois. En gros, on est à **-30% de membres** à peu près. Les **grosses équipes** sont **plutôt plus grosses** que ce qu'elles étaient il y a quatre ans. Par contre, la **deuxième partie du tableau**, est quand même **plus basse qu'il y a quatre ans**, donc l'un dans l'autre, on peut imaginer qu'en volume global de budget qui est rentré dans la classe, le chiffre de 30% n'est pas délirant.

Par contre, il y a une autre constatation, c'est qu'on a un **écart qui devient très grand**, voire même abyssal, **entre les grosses équipes et les petites équipes**. Il est d'autant plus abyssal que, globalement, le centre n'existe plus. Celui qui a été le plus impacté dans ces 30%, c'est le centre. **Par rapport à il y a quatre ans**, on est à peu près dans la **même proportion de grosses et petites équipes**, **mais on a perdu le milieu**. En ayant perdu le milieu, l'écart paraît assez important.

Pourquoi il y a -30% ? C'est très certainement dû à une **conjoncture extérieure** : on le voit dans plein d'autres sports où le sponsoring sportif a du mal à exister. Nos projets ne sont pas faciles : on demande des engagements assez longs et des sommes d'argent assez importantes. Après, il faut aussi se remettre en cause. Par conséquent, **l'objectif pour la suite**, c'est de **proposer un projet sexy pour rebondir après 2028**.

Les projets s'inscrivent dans ce qu'on vend. **Il y a ce que ça rapporte, les retombées qu'on va générer**. Ça ne concerne pas trop le TC mais je pense franchement qu'il y a une vraie marge de manœuvre sur les questions autour de quelles courses, où aller, la façon de mieux filmer, etc. Je pense qu'il y a beaucoup de choses qu'on peut faire mieux. Ça c'est un travail qu'il faut qu'on se mette à faire. De l'autre côté, **il y a le coût des projets** qu'on peut diviser en deux : la partie **budget de fonctionnement** et la partie **amortissement du bateau**.

C'est là où il y a un point qui doit être considéré parce qu'une de nos faiblesses, c'est que **l'amortissement du bateau, on assume qu'on ne le paie pas en une campagne**. C'est-à-dire, que quand on a un projet qu'on vend sur quatre ans à un sponsor, on le vend sur quatre ans avec un coût de bateau amorti et derrière, il y a une partie de budget qui reste à financer par le projet suivant d'un autre skipper ou du même skipper éventuellement et/ou par la revente. Là, il y a quand même un warning parce que **par rapport au cycle 2020-2024 où ça a bien fonctionné** - les bateaux se sont vendus plutôt plus cher qu'attendu, les investisseurs ont plutôt gagné de l'argent - là, on s'aperçoit que sur ce cycle, **le coût des bateaux continue d'augmenter** avec des sommes qui sont quand même assez importantes et en même temps, **le marché de l'occasion est en difficulté**. Cela veut dire que, de façon probable, quand le prochain cycle va se mettre en place, là où on a construit ce cycle-là et **vendu des projets avec un amortissement de 30-40-50%** de la valeur du bateau à nos sponsors **pour le Vendée Globe 2028**, il est probable que **pour le Vendée Globe 2032, si le film est moins bon, on doit plutôt vendre un projet avec 60-70% d'amortissement**. D'une certaine mesure, **il va falloir assumer qu'on**

va vendre des projets plus chers pour globalement la même chose, parce qu'on sera victime de la photo de ce qui est en train de se passer en ce moment.

Il y a un autre problème à considérer : **quand on parle d'investissement, au-delà du coût, il y a aussi une question de confiance**. C'est-à-dire que quand on pousse des gens à investir dans un objet cher et d'assumer qu'il n'est pas financé à 100% par les engagements financiers, il **faut faire attention de ne pas se retrouver dans une situation où** les intéressés vont dire : oui mais attendez, on veut bien vous donner de l'argent, mais pour nous, c'est vraiment compliqué d'avoir un bateau sur les bras. Regardez l'exemple d'un tel qui se retrouve avec un bateau sur les bras. Ce qui est le cas de certaines équipes où finalement, **les entreprises n'acceptent pas de prendre le risque parce qu'elles ont de mauvais échos**, donc ça veut dire que le team est obligé de reprendre le risque. Ça veut dire que derrière il faut avoir un backing qui va être la banque et le problème qu'on a, c'est qu'en Vendée, le financeur s'est crashé sur un bateau, au Finistère, le financeur a des bateaux sur les bras qui ne sont pas vendus et dans le Morbihan, ça va plutôt bien mais il y a des projets qui pourraient être en difficulté. Par conséquent, **les banques s'inquiètent**.

Ça veut dire que nous, **dans le projet qu'on doit présenter**, il faut quand même qu'on assume que, d'une façon ou d'une autre, en ce qui concerne la D1, le bateau en lui-même, tel qu'il est dimensionné dans le modèle qu'on va vendre, **on arrive à donner** un gage de sécurité, un niveau de confiance pour qu'on arrive à vendre une part raisonnable de ce bateau et que ce ne soit pas des projets, en valeur absolue, trop chers à aller chercher. Et ce, pour qu'il y ait **un niveau de confiance pour que les banques** n'arrêtent pas de nous financer **et que les entreprises** se disent toujours que c'est trop bien.

Une autre constatation c'est qu'en réalité on a **toujours eu un nombre de bateaux qui était assez comparable au nombre de places au Vendée Globe**. En 2020, quand on est monté à 33 bateaux, la flotte IMOC a aussi augmenté et on avait 36-37 bateaux éligibles. En 2024, on est monté à 40 bateaux parce que là on avait 45 bateaux éligibles donc on a absorbé cette situation en augmentant le nombre de bateaux. Par contre, on **ne peut pas monter au-delà de 40 bateaux** parce que, d'une part, il est possible que, **vis-à-vis des retombées**, 40 ce soit déjà trop. Un certain nombre d'équipes est assez d'accord sur le fait que vis-à-vis de ça, 27 serait peut-être un bon chiffre. On a absorbé les 40 parce qu'on absorbait les investissements et le trade off restait positif. D'autre part, **l'infrastructure aux Sables d'Olonne ne pourra pas accueillir plus de 40 bateaux**. Aujourd'hui, on est passé à 56 IMOCAS éligibles. **Ce qui est sûr, c'est que sur les 56 bateaux éligibles, 16 ne feront pas le VG, quoi qu'il arrive**.

On a construit 25 bateaux entre 2020 et 2028, si on enlève les deux de Le Cam qui sont à dérive et qu'on en rajoute les 2-3 de 2020 qui sont encore pas mal, **on a une flotte de 25 bateaux qui sont des bateaux compétitifs**. Le problème, c'est que **pour faire fonctionner ces bateaux**, et, globalement, pour les financer, il faut un budget minimum d'amortissement et fonctionnement de 2 millions d'euros par an pendant 2-3 ans pour les assumer correctement. Le problème, c'est que si l'on prend ce seuil bas de **2 M€ pendant 2,5 ans**, quand on regarde la photo du Vendée Globe 2024, on n'avait que 17 ou 18 équipes qui étaient déjà à ce niveau-là. C'est-à-dire qu'**au moment où on n'a jamais eu autant de sponsors, on n'aurait pas été capable d'assumer une flotte de 25 bateaux comme ça**. Et là, **aujourd'hui, on est 30% en-dessous**. En réalité, **sur les 16 bateaux qui ne vont pas faire le Vendée Globe, il y a une probabilité non négligeable qu'il y en ait 4-5-6 qui soient des bateaux de dernière génération**. Il y a quand même une **probabilité qu'il y ait une crise de confiance et il ne faut pas qu'on démarre le prochain cycle là-dessus**.

Guillaume : Quelle est la cause ? C'est qu'on a laissé des bateaux s'acheter avec un plan d'amortissement sur sept ou huit ans alors que c'étaient déjà des bateaux de 2^{ème} ou 3^{ème} génération ?

Antoine : Exactement. Il y a eu plein d'erreurs. Il y a aussi le fait qu'on aurait peut-être dû sortir plus de bateaux plus tôt. Il y a plusieurs facteurs, et surtout, **il y a peut-être des teams ou des banquiers qui ont accepté des financements sur des hypothèses beaucoup trop positives** et qui font qu'aujourd'hui, on se retrouve avec des ??? qui ne sont plus assumables par le niveau du marché ou de l'attractivité qu'on a aujourd'hui. C'est sûr qu'il y a des bons élèves, il y a des moins bons élèves, il y a une situation qui s'est dégradée. Il y a plein de **facteurs extérieurs** qui sont entrés en jeu mais, en l'occurrence, **de façon assez probable, il y aura quelques morts. La question c'est de savoir comment on rebondit là-dessus et comment on redonne confiance au marché.**

Il y a plusieurs façons de voir les choses. Je pense qu'il faut qu'on reste à un nombre comparable d'**IMOCA éligibles par rapport au nombre de places sur le VG**. Le fait d'être 50-60, ça ne peut pas marcher parce que c'est quand même le VG qui tire tout vers le haut. **Il faudra quand même sortir des bateaux de manière non négligeable** parce qu'on ne peut pas continuer d'être une classe de développement en gardant un accès par le bas qui n'est pas un développement, qui stagne. **Pour que ça tourne, il faut que ça rentre par le haut et que ça sorte par le bas et ainsi de suite.** Il faut créer cette dynamique. Là, **le fait qu'il n'y ait pas de bateaux qui sortent par le bas, ça pose pas mal de problèmes**, notamment **pour les bateaux intermédiaires**. C'est un point important qui est dur à dire, surtout aux concernés. Il faut quand même que l'on veille à ce que le marché ait une confiance suffisante.

L'extrême, c'est de ne pas faire rentrer des bateaux, j'ai prêché ça parce qu'en prêchant l'extrême, ça a ouvert le débat et que sinon, tout le monde se dit que ça va le faire. **Le moins extrême, c'est peut-être de se dire qu'on en fasse rentrer moins.** Une solution c'est peut-être aussi de **regarder que les gens qui viennent aient des budgets suffisants et amortissent suffisamment leur bateau**, c'est à dire que quand les gens arrivent par le haut, ils sont suffisamment costauds pour arriver par le haut et qu'on ne fasse pas rentrer par le haut des gens qui ne sont pas assez costauds. C'est à dire que si l'on prend le bateau de Louis Duc, on n'aurait peut-être pas dû laisser ce projet se faire dès le début, parce que finalement ça vient polluer le système de façon négative, parce qu'il y a un bateau à 5-6 millions d'euros qui a été construit, mais qui n'a jamais pu commencer à être remboursé. Il faut faire attention à ce que ça n'arrive pas.

Pifou : C'est comme les bateaux de Le Cam et Bellion... Est-ce qu'aujourd'hui quand on entend parler de projets de bateaux en bois, etc., est-ce qu'ils sont bien éliminés ? Il faut qu'on soit un peu raisonnable. **Quand on fait des bateaux neufs, c'est pour aller plus vite sinon il n'y aura pas de marché ni d'occasion.**

René : Tous les bateaux d'avant 2016 sont aujourd'hui à plus de 100 Nm du paquet de tête en 24h.

Pifou : Je ne suis pas propriétaire de ces bateaux-là mais **est-ce que cette partie de la classe ne s'est pas tiré une balle dans le pied avec les prix proposés de leurs bateaux ?** Il y a un an ou deux, je connaissais des gens qui étaient prêts à acheter et les offres ont été refusées, alors qu'elles étaient largement raisonnables. Aujourd'hui ces personnes-là se retrouvent avec des bateaux à dérive.

René : C'est le marché.

Antoine : C'est le marché, **mais il fallait peut-être qu'on assume que quand ça rentre par le haut, il faut que ce soit suffisamment solide** et que ce soient des projets qui se financent suffisamment pour que quand ça arrive derrière, ce soit vendable **et il faut aussi que ça sorte par le bas pour que tout glisse de façon raisonnable, que chacun trouve sa valeur dans le système.**

Pifou : Je sais que tu en as déjà parlé en Commission, mais est-ce qu'on ne pourrait pas limiter... Je ne sais pas si, naturellement, il ne va pas y avoir très peu de bateaux construits sur 2032. **Est-ce qu'on ne peut pas définir des dates ou autre en se disant que ceux qui veulent construire pour 2032 ont**

jusqu'à fin 2027 pour se déclarer et qu'après, il n'y aura plus d'autorisation, histoire de ne pas perdre des partenaires qui, aujourd'hui, seraient prêts à y aller ?

Antoine : *On peut aussi rendre la construction moins favorable. On peut mettre en place des règles techniques qui font que les futurs bateaux seraient...*

Guillaume : *Ou l'inverse.*

Pifou : *J'ai peur que quelqu'un qui est propriétaire aujourd'hui d'un bon bateau et qui veut gagner sur le prochain VG soit bloqué. Prenons l'exemple, sans arrière-pensée car on n'est pas dans ces discussions-là, d'11th Hour. Si Frankie fait un bon VG, top 10, et que derrière elle veut gagner 2032, elle a un bateau qui est dur à modifier, on ne va pas se mentir. Et peut-être qu'au contraire, des bateaux comme ceux qu'on vient de sortir là vont être les rois du monde et on ne se battra qu'entre nous. Ce n'est pas mal mais s'il y a des nouveaux qui veulent arriver, ça peut leur faire peur.*

René : *On peut rendre la nouvelle règle contraignante.*

Pifou : *Si c'est ça, si je ne rachète pas un bateau de la génération 2028, je n'ai aucune chance en 2032. Et dans cette génération 2028, on a des bateaux hyper différents. Ça se trouve dans un an on se dira que si tu n'as pas fait un Verdier, tu es foutu.*

Antoine : *Ce qui est sûr, c'est que les gens qui sont **la première division, le levier pour eux c'est de se donner les moyens d'aller gagner la course.** Ça veut dire que la dynamique de la première division, la dynamique de l'argent qui rentre dans la première division, ce n'est pas que la valeur absolue de l'argent qui rentre, c'est l'espérance, ou, en tout cas, l'incitatif d'aller gagner le VG. Il faut aussi faire attention au fait qu'il y a un certain nombre de projets qui sont avec des bateaux financés par des familles avec une boîte derrière avec un côté un peu irrationnel qui est « j'ai réussi, j'ai un bateau, je construis un bateau » et le bateau, c'est un bateau, ce n'est pas juste bricoler un bateau pour aller gagner une course. **Aujourd'hui, la D1 n'est pas en moins bonne santé qu'en 2022** ou, en tout cas, elle est assez proche, alors qu'il y a quand même -30% partout. **Il ne faut pas qu'on casse les leviers de cette D1** et ces leviers ne sont pas que rationnels.*

*Par contre, pour la classe à long terme, il faut qu'on se débrouille pour avoir un nombre de bateaux comparable au nombre de places au Vendée Globe, parce que c'est quand même 90% des projets qui sont tournés vers le Vendée Globe. A un moment, s'il y a 70 IMOCAS pour 40 places, ça va être compliqué, à moins qu'on arrive à créer un deuxième événement dans le cycle qui rapporte vraiment quelque chose... Ça veut dire qu'il faut quand même **trouver un mécanisme qui permette de sortir clairement des bateaux et un mécanisme qui permette de rentrer**, mais que l'on reste dans une... Parce que si l'on se retrouve à un moment comme à l'époque de la Volvo où il fallait financer un Volvo 70 sur 18 mois de course, le modèle économique sera devenu impossible. Tant qu'on arrive à lisser l'amortissement de nos bateaux sur huit ans et puis que ça descend doucement, ça reste finançable. Mais il faut quand même remarquer qu'avec l'augmentation des coûts, si l'on arrive à devoir être capable de payer le bateau en entier sur un cycle, on ne va plus se retrouver avec 12-13 bateaux gagnants mais 2-3.*

Guillaume : *Tu as accès aux données de tous les bateaux ? Est-ce que raisonnablement on ne devrait pas être dans une situation qui est bonne ? Quel bateau n'a pas été suffisamment amorti aujourd'hui ? **J'entends qu'il y a des bateaux qui sont en difficultés mais dans ces bateaux-là qui n'ont pas fini d'être financé et amorti, quel âge ont-ils ? Depuis combien de temps le dernier propriétaire a été propriétaire et sur combien de temps il avait décidé de l'amortir ? Est-ce que la situation financière est si critique que ça ?***

Antoine : *Prenons l'exemple de TRR, il a un bateau qui a été construit et mis à l'eau et aujourd'hui, il n'a pas de sponsor. Ça veut dire qu'il ne fait pas la saison 2026. S'il vend le Vendée Globe, il va faire les*

saisons 27-28 mais par rapport à la somme d'argent investie, son premier slot, ça va être de vendre un projet sur deux ans où il va falloir qu'il amortisse sacrément le bateau.

Guillaume : On parle d'une situation assez exceptionnelle d'un gars bon avec un nouveau bateau qui s'est fait larguer par son partenaire.

Pifou : C'est lui qui a décidé de construire un bateau sans avoir de partenaire derrière.

Guillaume : Advens 1 est amorti et ne met personne en difficulté. Je suis cynique mais si Advens 1 n'est pas vendu, est-ce que c'est grave ?

Antoine : Je ne connais pas le détail mais si on descend, après c'est Macif, Macif va être à vendre. Ça veut dire que le modèle que vous avez vendu à votre sponsor pour en construire un nouveau, j'imagine qu'il doit intégrer la vente d'un bateau et pour l'instant ce n'est pas le cas. Si on continue, les P'tits Doudous n'a pas démarré non plus, Holcim et Maître Coq à des degrés un peu différents, c'est pareil.

Guillaume : Holcim, après une Volvo et un VG, c'est quoi son niveau d'amortissement ? Je sais que ce n'est pas facile à savoir mais... Même si personne ne souhaite qu'un bateau reste sur le terre-plein, est-ce que c'est si grave que ça ?

Antoine : Il n'empêche le modèle où je vais voir un sponsor, je veux construire un bateau, je vais en payer un quart ou un tiers ou la moitié, ne vous inquiétez pas, l'autre moitié est garantie parce que je trouverai soit un sponsor après, soit je le revendrai, était clair entre 2020 et 2024, mais entre 2028 et 2032, ça va être beaucoup plus difficile d'arriver devant un sponsor et de pouvoir garantir ça. On verra, peut-être que les choses vont s'améliorer dans les prochains mois. Nous, notre travail c'est d'en être conscient et de voir dans quelle mesure il faut qu'on touche au marché pour faire attention au fait que si nos projets se financent aussi sur la dette, on ne se retrouve pas face au mur.

Il y a plein de façons de le faire. Il y a une façon soft qui est de se dire que **si l'on met à 110-115-120% la qualification pour le VG, ce serait une façon soft de sortir les bateaux par le bas**. Les gens seront obligés d'acheter des bateaux qui sont capables de matcher cet objectif, et puis **pour le dessus, on met en place des conditions** un peu draconiennes en disant que **si la personne n'est pas capable de justifier 60% du financement du bateau neuf qu'il construit, on ne lui donne pas de certificat de jauge**. Finalement, le bateau va redescendre à 40% le coup d'après et il sera moins dangereux et vendable, et en même temps, on fait rentrer que des gens solides.

Il y a **une façon un peu « bourrin »** qui **celle que j'ai proposée pour créer un peu le débat** c'est d'en **sortir 11 par le bas et de ne pas en faire rentrer par le haut**, ça permet d'épurer la situation et ça nous donne le temps de réfléchir au prochain cycle.

René : Ça ne résout pas forcément le problème.

Pifou : Ça a lancé le débat mais ça a quand même fait que 80% de la classe IMOCA et des gens qui vont voter en AG ont envie de ça. Tout le monde se demande quand on fait la prochaine AG mais il faut rester dans le rythme normal pour **avoir le temps de réfléchir à ce qu'on fait et aux conséquences et faire venir des sponsors** qui, l'année prochaine, vont commencer à penser à 2032 et qu'ils vont eux peut-être, nous dire oui, j'investis dans ces conditions, non, je n'investis pas dans ces conditions. La proposition de 120-150%, je suis super fan mais ils en ont décidé autrement.

Nicolas : On ne peut pas faire ça nous. Jusqu'à présent, on se basait sur le VG pour mettre cette règle.

René : On tient notre classement en parallèle, c'est ça que tu veux dire ?

Thomas : Dans l'Avis de Course, on dit DNF pour tous ceux qui sont au-dessus de 120%.

Nicolas : *Tu fais un système qui, pour faire le VG, il faut que tu aies fait une course dans les 150%, pour la RDR X%, un système qui ne disqualifie pas un bateau qui n'a pas couru pendant un an mais qui fasse que c'est extrêmement peu probable que tu...*

Thomas : *Un classement sur les bateaux plus que sur les gens ?*

René : *Pour le skipper.*

Nicolas : *A un moment donné, ce sont aussi les DC qui peuvent être impactés par un trop grand écart entre les bateaux.*

Pifou : *Sachant qu'il y a toujours les wildcards pour sauver des gens.*

Antoine : *Pour la SAEM, il y a deux points : **la diversité** est importante pour eux, c'est à dire que le profil des coureurs, s'il y avait 25 coureurs qui étaient tous pour jouer le top 5, ce n'est pas comme ça qu'ils voient leur évènement, ils ont envie d'avoir des profils divers – des super pros, des gens super technologiques, des gens moins pros et plus jeunes, des gens plus vieux.*

Pifou : ***Beaucoup de monde le veut dans la classe.** Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de gens qui veulent une classe 100%...*

Antoine : *Deuxième point, c'est **l'accessibilité**. L'accessibilité **vis-à-vis du point bas** auquel tu rentres dans le VG, et pour le coup, c'est quand même une question qu'il faut se poser, parce que si le point bas est trop bas, ça devient contre-productif. Il faut qu'il soit au bon endroit ce point bas. Et aussi l'accessibilité **vis-à-vis de la victoire**. Le modèle d'arriver au départ du VG avec 10-12 bateaux qui pourraient prétendre au top 5, voire gagner c'est pas mal. L'objectif, ce n'est pas d'être trois qui peuvent gagner. Ce qu'on a présenter au VG 2024 était bien équilibré. Globalement la SAEM nous suit dans le choix qu'on va faire mais ils vont être **attentifs au fait que les budgets ne s'envolent pas** et ils ne veulent pas que ce soit confisqué par 2-3 personnes riches. De l'autre côté, pour l'accessibilité, si l'on prend l'exemple de Pieter Hereema ou du canadien, les gens qui se paient leur VG ça n'est pas le délire de la SAEM non plus. Ils veulent qu'il y ait une forme de mérite sportif/humain.*

René : *Ils veulent bien de l'aventure mais ils veulent qu'elle soit sportive.*

Nicolas : *C'est quoi le rapport entre le mérite et le financement ?*

Antoine : *Tu prends le projet de Pieter Hereema ou du canadien, on verra ce que ça donnera sur l'eau mais pour l'instant il ne fait pas les courses, il est capable de s'acheter un bateau rapide mais pour l'instant il ne nous a pas montré des choses extraordinaires. Il va peut-être se révéler être un super marin et tant mieux, c'est ce qu'on veut ! Pieter Hereema, il avait acheté un des 5 bateaux construits pour 2016, il n'y avait pas de quota bas, je ne suis pas certain qu'il avait sa place dans le VG.*

René : *Non mais ils ont envie d'avoir un Guirec Soudée.*

Guillaume : ***Qu'est-ce que tu attends de la Commission Technique ?** Ce sont des sujets tellement importants, ça ne nous concerne pas nous techniciens ou peut-être les quelques-uns qui sont en lien avec les partenaires ou les armateurs. On est attaché à la classe et à la flotte, aux événements, ça nous intéresse d'en parler et ça nous anime d'apprendre qu'il est proposé d'arrêter de construire des bateaux. Mais en tant que Commission Technique... **C'est un audit financier qu'il faut lancer.***

René : *Toutes les personnes qui sont dans la Commission Technique et qui gravitent autour sont concernées par la vie de la classe et son avenir.*

Antoine : ***Je pense qu'il faut qu'on pose trois scénarii et que la Commission Technique apporte les réponses techniques qui correspondent à ces trois scénarios.***

Scénario 1 : on ne change pas grand-chose par rapport à aujourd'hui, on ne met pas de quota sur les bateaux neufs – depuis 40 ans ça se passe comme ça, il y a un côté Darwinien – **mais on essaie de faire en sorte que les prix ne continuent pas de s'envoler.** J'ai échangé avec pas mal de skippers et les sommes d'argent dont on parle, ils commencent à avoir peur des sommes en jeu, ça les dépasse un peu. Prendre des responsabilités sur des sommes de 8-10-12 millions, ce n'est quand même pas évident. Je ne suis pas sûr que les banquiers nous suivent avec des sommes pareilles.

Peu importe le scénario, si on arrive à limiter les coûts, ça n'ira jamais dans le mauvais sens.

Scénario 2 : On n'a pas forcément envie de casser la dynamique de **construire des bateaux** cependant on voudrait qu'il y ait un **équilibre par rapport aux bateaux existants** c'est-à-dire que **le fait de construire un nouveau bateau ne doit pas donner un avantage définitif et sûr par rapport aux bateaux déjà existants.** Parce qu'en le problème qu'on a, c'est que si le coût des bateaux neufs augmente, soit on le rembourse plus chaque année, soit on assume que le bateau est obsolète moins tard. Aujourd'hui, si on se dit qu'un bateau fait une campagne et qu'à la campagne d'après un autre bateau arrive et rend celui d'avant obsolète en le faisant passer dans la division d'en-dessous... Par contre, si le bateau n'est pas obsolète avant 6-7 ans, on peut continuer de payer le même prix mais on assume que le temps pour lequel il est construit pour gagner le Vendée Globe est d'autant plus long.

Il y a un autre problème, comme les bateaux on met de plus en plus de temps à les construire, de fait on les amortit moins longtemps. Pour certains bateaux, le cycle d'utilisation dans le top est très court par rapport au prix que ça coûte. Si on arrive à proposer quelque chose pour que le bateau qui est fabriqué après ne rend pas automatiquement obsolète le bateau d'avant pour une raison X ou Y, on répond aussi à la question parce que dans la tête des gens, le bateau n'est pas obsolète pour le deuxième cycle et **un** bateau qui est construit peut gagner sur deux cycles. Peut-être en avantageant les bateaux plus anciens ou en pipant si on voit qu'un bateau est trop bon. **Quelles sont les réponses techniques à ça ?**

Simone : La réponse ne pourrait pas être celle d'**augmenter le pourcentage de modification sur les anciens bateaux ? Ça laisserait aux sponsors le choix de faire un nouveau bateau ou d'investir moins pour rendre un ancien bateau compétitif.**

Antoine : Ça peut faire partie de la réponse, oui. Ça pourrait aussi être de dire que les nouveaux bateaux... On peut forcer un peu le trait.

Nicolas : On peut être plus strict pour les nouveaux bateaux mais il n'y a rien dans nos règles qui favorise les nouveaux bateaux.

René : On va voir ce que ça donne avec les bateaux de 2028.

Antoine : On est tous d'accord autour de la table qu'un bateau qui a été construit pour le VG 2028 gagnera très certainement le VG 2028. Ce ne sera pas un bateau de 2024.

René : Ce n'est pas écrit.

Antoine : Si on arrive à trouver un système qui fait qu'un bateau construit doit, avec un bon skipper, être capable d'être performant sur deux cycles et ne pas se démoder trop vite, c'est une façon, d'une part, de garder la confiance des investisseurs et, d'autre part, d'assumer des bateaux à 10 millions. Parce qu'à un moment c'est quand même compliqué d'imaginer qu'on fabrique des bateaux à 8 millions et que trois ans après, un autre bateau fasse que celui-là ne peut plus gagner. Ça ne fonctionnera pas éternellement. C'est un sujet de Commission Technique.

Gautier : Dans l'histoire du Vendée Globe, il n'y a que Vincent qui a gagné le VG avec un bateau non neuf.

Pifou : Yannick aussi.

Antoine : Paradoxalement, Yannick, c'est plutôt les bateaux de 2020 qui ont perdu que Yannick a gagné.

René : Oui.

Gautier : Oui, le VG 2020 est particulier.

Antoine : D'une disruption de nos règles, on a fait que le jeu a été un peu ouvert. **Ça peut être une réponse aussi de faire quelque chose de très disruptif.** Tu remets les choses de zéro et là, la durée de vie, tu relances les dés. En 2020, on a relancé les dés, certains avaient des foils courts, les bateaux n'étaient pas prêts, on ne les avait pas fiabilisés, on ne connaissait pas les charges

René : La règle 2032 pourrait ne pas être fermée. Elle nécessitera de la R&D pour y arriver au travers de nouvelles contraintes de jauge qui viseraient une limitation des coûts, de l'impact qui ne seraient peut-être pas intéressantes et peut-être que ça ne générerait aucun nouveau bateau sans pour autant fermer la porte. Mais ça permettrait de rester dans la réflexion sans être dans des discussions de destruction permanente comme c'est le cas actuellement.

Antoine : Le scénario 2 s'inscrit dans la notion de Balance of Performance. Je vous ferai passer un document transmis par Seb Marsset assez intéressant. Au Mans, la LMP1 était construite autour d'une rule box, comme nous, et là-dedans, tu faisais ton meilleur moteur. Toyota a fait le meilleur moteur diesel et personne ne pouvait s'aligner. Pour les hypercars, le système est différent : les performances des voitures sont équilibrées et 10 constructeurs sont arrivés. Le système s'équilibre, la compétition est attrayante et ils ont trouvé une dynamique. Pour nous, c'est impossible car nous ne sommes pas sur un circuit fermé, mais c'est un changement de paradigme. La question posée au TC dans ce cas serait : **qu'est-ce qu'on peut faire pour garantir à des gens qui vont dépenser 10 millions que le bateau qui va être mis à l'eau va être exploitable sur deux cycles ?**

Scénario 3 : On ne construit plus de bateaux pendant 1 cycle mais on transforme la compétition de développement à ne pas reconstruire un nouveau bateau mais à améliorer les bateaux existants en faisant sauter un certain nombre de nos règles pour permettre plans porteurs, modification à 90%, etc. On ouvre la jauge. Numériquement, on ne rajoute pas de bateaux et on redonne une valeur aux bateaux déjà existants. On continue une compétition technologique sans reconstruire de nouveaux bateaux. **Quels sont les leviers d'une compétition technologique de ce type ?**

René : Je ne sais pas si ça donnera envie.

Antoine : **Je propose au TC de travailler sur ces 3 scénarii.**

Guillaume : Ça veut dire que l'on se projette sur un temps plus long qu'octobre 2027 ?

Antoine : Avec les différentes réflexions qui se posent, les différentes consultations et ce qu'on se dit là, je ne crois pas qu'on soit prêt à faire un vote demain.

Pifou : Si on arrive déjà à proposer quelque chose en avril, c'est pas mal !

Antoine : Ce qui est sûr c'est que si vous devez pondre un règlement finalisé pour novembre 2027, il va falloir prendre cette décision en avril 2027 ! Le mieux ce serait plutôt janvier/février. Parce qu'après il y a un sacré boulot pour transformer ça en règlement.

Nicolas : J'ai quand même une question. Là, on peut faire ce travail technique mais qui va évaluer les scénarii financiers de ce que ça veut dire pour les sponsors, pour chaque famille de bateaux, pour la classe ?

Antoine : Ça peut être fait au niveau du TC. Factuellement, c'est le CA qui propose un projet au vote en AG mais il faut bien qu'il y ait un point de départ.

Nicolas : Ne serait-ce que le lien entre le nombre de bateaux et leur valeur, comment tu l'évalues ? Là vous faites un lien assez direct entre le fait qu'il y ait 55 bateaux et que leur valeur à la revente n'est pas

acceptable pour les vendeurs et les acheteurs et que ça ne se vend pas. Mais comment fais-tu le lien entre dégager 15 bateaux et ce que sera le prix de vente des bateaux ?

Antoine : Tu ne peux pas trop savoir mais ce qui est sûr c'est que si tu as 40 places et 45 bateaux, tu as d'autant plus de chances que ton bateau soit acheté par quelqu'un. Par contre, s'il y a 56 bateaux pour 40 places, un quart des bateaux finira de toute façon sur le parking. Je peux aussi regarder les statistiques de comment les gens ont imaginé amortir leur bateau sur ce cycle. Concrètement, si on prend **le prix d'achat des bateaux, c'est +15% tous les quatre ans**, c'est une ligne droite.

Pifou : Il y a des exceptions quand même. **Malizia 4, Malizia 3 c'est -20%.**

Marie : Paprec aussi a avancé des chiffres en baisse au niveau des coûts dans sa communication de cette semaine. La mutualisation aide.

Pifou : Vincent Beyou m'a dit que pour Charal et Teamwork c'était le cas mais il y a des exceptions.

Guillaume : Sans faire de polémique, c'est moins que l'augmentation moyenne des éléments standards. On est aussi mal à l'aise avec la dernière ligne de nos Excel. **L'augmentation des éléments standards, les conséquences des nouvelles règles énergétiques, le coût de ça est relativement plus important** que ce dont tu parles.

Pifou : **100 k€ pour 60L de gasoil**, ça fait mal.

Antoine : Sur les éléments standardisés, il s'agit d'un rattrapage. On a fait l'exercice avec la Commission Coût, c'est 23%. Mais si tu prends du début à la fin, c'est vrai que c'est un gros rattrapage et ça n'est pas le même produit non plus. Le coût énergétique, c'est sûr que si on envoie tous le surcoût à la SAEM... Je leur ai dit que c'est bien beau de nous demander que ça coûte moins cher mais que si eux viennent avec des règles qui font dépenser de l'argent, ça ne va pas le faire...

Guillaume : Ce que je veux dire c'est qu'on n'a pas été déraisonnable et opulent et que si on avait une formule magique pour que le bateau coûte 1,5 M€ en moins, on le ferait.

Thomas : C'est une des conclusions de la Commission des Coûts : il n'y a pas de formule magique qui ait été identifiée.

Antoine : Quand on voit le prix de l'essence, le carbone va augmenter et le coût des bateaux aussi. Quand on assume de payer 1 M€ pendant 4 ans et que 4 m€ c'est suffisant, la prochaine fois ce sera 7 M€. Dans les projets d'amortissement qu'on va vendre aux sponsors, on va ajouter minimum 60% dans les prochains cycles. Je suis inquiet que les banques ne soient pas d'accord pour aller vers ces montants et qu'il faudra trouver des gens qui ont le cash. Ce ne sont que des hypothèses, on ne peut pas savoir mais c'est probable.

Gautier : Le CA en dit quoi du fait que le TC travaille sur ces 3 scénarii ?

Antoine : Le CA s'est réuni en juillet et se réunit en octobre. Je n'ai pas partagé ces éléments avec le CA. La Commission Coût a lieu avant le prochain CA. La conclusion est que nous ne sommes pas prêts à avoir un projet global dans les 15 jours. Si j'arrive dans la Commission Coût ou dans le CA avec ces 3 scénarii et un travail technique associé, on avance.

René : Le TC est un outil de l'IMOCA.

Guillaume : **En parallèle, il faut aussi réfléchir à une règle pour sortir les bateaux au fur et à mesure de manière rigoureuse.** Si tu amortis les bateaux sur 10 ans tous les 4 ans, le problème va se reproduire.

Antoine : A partir du moment où tu construis un modèle sur une dette, à moins qu'on soit capable d'assumer l'entièreté sur ce qu'on vend, je ne vois pas comment on peut avoir un nombre de bateaux

comparable aux nombres de places dispo pour le VG. S'il y a 40 places au VG, il faut limiter la flotte à 45 bateaux. Donc oui, il faut en faire sortir et il faut faire attention à comment on les rentre.

Maxime : Il faut faire attention à comment on les sort. Tu parlais du fait qu'il n'y ait plus de classe moyenne. Si tu sors les vieux bateaux par chers, tu limites les entrants.

René : La classe moyenne deviendra le point d'entrée, sur des bateaux plus performants, plus actuels.

Maxime : Est-ce que ça fait plus de bateaux au départ ou plus d'adhérents à la classe IMOCA ? Je n'en suis pas persuadé.

Jean-Marc : Les prix vont descendre pour ces bateaux-là.

Antoine : Oui, le marché va s'adapter. Autant le haut c'est l'attractivité, le niveau de confiance qui va faire la différence, même pas le coût. Il y a un point bas et tu vas dépenser le moins possible pour participer parce que tout l'argent que tu mets en plus il ne sert à rien. Si tu fais 22^{ème} ou 26^{ème}, il faut un skipper qui a du panache mais ce n'est pas le fait d'avoir mis plus d'argent qui fera la différence. En 2015, il y avait 9 IMOCA qui faisaient la TJV, en 2016, il y en a eu 27 sur le VG. Jusqu'en 2016, il y avait 10-12 bateaux dans la classe IMOCA. Le point bas était à 1 M€ sur 14 mois. Sur 14 mois, au mieux ils finissaient à l'équilibre, au pire ils finissaient endettés et ils avaient très peu de chances de monter dans la division du dessus. En 2018, quand on a mis en place la sélection, ça a fermé la porte aux projets de 14 mois et le point bas est passé à un projet de 26-30 mois et est passé à 2 M€. Le Diraison était venu me voir et m'avait dit qu'en mettant le point bas plus haut, cela donnait une chance à ceux-là de s'en sortir parce que sur 2-2,5 ans tu as le temps d'amortir davantage ton bateau, d'apprendre à l'utiliser, de penser à la suite. Là, comme on a pris une crise assez violente, le point bas est descendu et ça n'est pas sain. L'objectif est que le point bas puisse permettre au skipper sportivement de passer le cap. Le point bas devrait être les bateaux de 2016, les premiers foilers.

René : Tout à fait.

Antoine : Quand on a Charal ou Macif qui fait 32 kts de moyenne aux runs et que Café Joyeux fait 16-17 kts de moyenne, il y a 16 kts de différence. C'est trop. Si on prend les bateaux de 2016, on serait à 22-24 kts, ça vole, ça ressemble à quelque chose. Quand on dit que le budget de fonctionnement d'un foiler est plus cher qu'un bateau à dérives, oui et non. Quand on regarde Romain Attanasio, pour faire fonctionner son bateau, je ne suis pas persuadé qu'il soit bien inférieur à celui de Café Joyeux mais le prix du bateau si la valeur absolue de l'investissement c'est 500 k€, si tu passes de 1,8 M à 1,3 M€ de façon assez garantie et que tu es assuré sur ton 1,3 M€ parce qu'il n'y a pas 50 autres bateaux qui vont te remplacer, tu peux l'acheter le bateau à 1,8 M€ si tu es un « petit », à la fin ça te coûtera toujours 500 k€. Aujourd'hui, sur un VG qui peut rapporter jusqu'à 400 M€, il y a la place pour assurer les gens sur 1,8 M€ si on a la certitude que le marché est solide. Le problème du milieu de la classe c'est justement qu'on bloque la sortie des bateaux du bas pour permettre à tout le monde de descendre. Comme le milieu est coincé, ça commence à toucher le bas du haut.

Guillaume : C'est bien que ce soit posé comme ça. On a beaucoup plus entendu parler de l'interdiction de construire que de l'importance d'avoir quelque chose de complémentaire, d'avoir des bateaux qui sortent et un peu moins de bateaux qui rentrent. Dire que ces deux choses vont de pair c'est important.

Antoine : Le projet que j'ai proposé à la Commission Coût, c'est bien de redescendre à 45 bateaux pour 40 places. Après, comment le faire ? Il faut en sortir et il faut faire attention à comment ça rentre. Quels leviers, quelles règles il faut mettre. J'en ai proposé 3 pour le haut. Pour le bas, j'ai demandé à la Commission Coût. Cette Commission rassemble globalement des personnes qui se sentent en difficulté. Je n'ai pas eu beaucoup de réponses de la Commission Coût sur la sortie des bateaux.

Je pense qu'il y a un problème, je pense qu'il faut faire quelque chose parce qu'on ne peut pas se dire que « ça le fera » mais on peut réfléchir pour trouver la bonne solution.

René : *Merci Antoine. Prochain TC ?*

Marie : *Le 22 octobre, à Saint-Malo, uniquement en présentiel.*

Pifou : *Pourquoi 100% présentiel ?*

Nicolas : *Tous les membres de la classe ne font pas la RDR si ?*

Thomas : *Parce que nous n'avons pas internet dans la loge.*

Gautier : *Je ne serai pas à Saint-Malo personnellement.*

René : *Il faut qu'on trouve une solution.*

Antoine : *Si vous me réinvitez, je suis d'accord pour participer au TC pour avancer sur ces discussions. Guillaume Verdier travaille sur les possibilités de modifications des bateaux pour leur proposer une porte de sortie sympa. Ça a été une demande concernant **la sortie des bateaux : leur proposer quelque chose derrière**. Autre point important, quand on regarde DMG, on a quand même du mal à imaginer faire autre chose avec que ce dont pourquoi ils ont été conçus. C'est très typé et s'il doit être amorti sur deux cycles, pas sûr qu'il puisse s'amortir sur 4 cycles.*

Thomas : *Prysmian ou tout autre bateau de 2016 aussi, c'est compliqué d'imaginer faire autre chose que de l'IMOCA avec.*

Gautier : *C'est le cas de tous les bateaux de course au large. Les Ultims, Class40, Figaro 3, ... je ne les vois pas bien en croisière. Les VOR70 idem.*

Antoine : *Pour les VOR70, c'est pour ça que le modèle s'est arrêté et est passé au VOR65, c'est parce qu'il fallait financer l'intégralité d'une construction sur 18 mois. Tu vendais un projet à 15 M€. A un moment, ça n'a plus marché et c'est pour ça qu'ils sont partis sur des bateaux amortis sur 3 éditions. Plein de choses ont fait que ça n'a pas fonctionné mais c'est pour ça qu'ils sont passés du 70 ou 65, pas parce qu'ils voulaient faire de la monotypie mais parce qu'ils n'arrivaient plus à les assumer financièrement.*

Si on fait un bateau à 8 millions d'euros, il faut vendre à un sponsor 8 millions d'euros + 2 millions d'euros par an, sur 4 ans, de fonctionnement...

René : *Il faut en trouver 15 !*

Guillaume : *Tu ne l'amortis pas sur une saison mais sur 3 cycles, sur 12 ans, sur 2,5 VG.*

Antoine : *Dans ces cas-là, il faut un moyen de l'amortir sur 10 ans.*

Pifou : *Les bateaux sur le terre-plein ont tous deux campagnes, à part quelques exceptions pour les bateaux neufs à dérives du dernier cycle.*

Guillaume : *D'où ma remarque tout à l'heure : « est-ce que c'est grave qu'ils y soient ? »*

Pifou : *A part ces quelques exceptions, 2 campagnes, c'est sérieux. C'est pour la 3^{ème} qu'on galère. Ce n'est pas mon argent, c'est facile à dire mais je pense qu'ils ne se sont pas mis toutes les chances de leur côté quand ils ont mis leurs bateaux en vente à des prix où quand on sait à quel prix ils ont acheté leurs bateaux, sont au même prix.*

René : *Tous les bateaux de 2016 ont fait 3 campagnes.*

Pifou : Le risque d'amortir sur une seule campagne est très faible. Ça n'empêche qu'amortir sur 3 reste le bon...

Antoine : Sur deux, raisonnablement. Comme les bateaux sont mis à l'eau tard, il ne faut pas qu'ils soient obsolètes trop vite. Pour assumer l'augmentation du prix, il faut augmenter le temps dans le lequel le bateau est considéré.

Guillaume : C'est pour ça que le scénario 2 est pertinent.

René : On reprend la discussion au prochain TC ?

Pifou : C'est intéressant mais comme le dit Guillaume, je ne suis pas sûr que le TC ait grand pouvoir. On va essayer d'argumenter mais...

René : Ça nous guide.

Pifou : Je me suis déjà dit plusieurs fois que j'allais envoyer un mail à la Commission Coût pour leur exposer les arguments.

Antoine : Une autre proposition c'est de faire un meeting avec les 15 grosses équipes. Parce que quand tu es dans une Commission Coût avec des gens qui sont en grande difficulté, c'est difficile de... **Le modèle économique de construire un bateau et de le financer, ça ne concerne que les 15-17 grosses équipes.** Sur ce sujet, ça vaudrait le coup d'avoir ces gens-là. C'est très découplé de ce qui se passe en bas, ce sont deux sujets différents. Le modèle de financement de la gagne concerne 17 équipes. C'est pour ça que le travail que vous allez faire peut être intéressant car il pourrait être présenté aux **personnes concernées pour répondre à la question : « comment les bateaux rentrent ».** Pour la **sortie des bateaux, cette partie doit être discutée avec les intéressés qui sont différents de ceux concernés par la question précédente.**

Pifou : Il ne faut pas que ce soient des gens qui ont leur bateau en vente, qui ne sont pas inscrits dans la classe IMOCA 2026, il faut que ce soient des décisions prises par des gens qui sont l'avenir de la classe pas par ceux qui sont le passé de la classe et qui ont un bateau sur les bras et qui ne courront plus jamais. C'est très inconfortable comme situation et on les plaint tous mais il ne faut pas que pour ça, on tue la classe. Ce sont les gens qui veulent faire le VG 2032 qui doivent intervenir. Au moins être membre de la classe, à minima. **Est-ce que le fait d'interdire la construction des bateaux permettra à ces bateaux d'être vendus ?**

Antoine : Non. La façon dont on rentre des bateaux concerne plutôt la qualité, la confiance qu'on donne dans l'investissement et la part qu'on doit rembourser. Ça concerne les grosses équipes, l'argent qu'on veut pouvoir mettre et le niveau de sécurité. Ça n'a aucun lien avec ce qui se passe en bas. **C'est complètement découplé.**

Guillaume : La situation d'aujourd'hui n'est pas une conséquence du fait d'avoir construit des nouveaux bateaux.

Antoine : Non, pas du tout.

Nicolas : Si on avait 15 bateaux en bas en moins, une partie des bateaux de 2016 ne seraient pas sur le terre-plein et ça apporterait de la confiance sur la capacité à revendre les bateaux.

Antoine : Si les bateaux ont une certaine valeur, les 1,3 M€ que t'assure la banque sur tes 1,8 M€, tu les gardes le temps de l'ascension et tu les reportes sur le bateau du dessus et ça te permet d'acheter le bateau d'après à 3,5 M€ parce que tu as déjà le premier prêt. C'est pour ça que celui qui part avec son pote qui lui donne 200 k€ n'arrivera jamais à acheter un bateau à 8 M€. Alors qu'à l'inverse, tu as du capital pour monter un cran au-dessus. C'est pour ça que le système doit commencer pas trop bas.

Maxime : *Je ne sais pas si tu n’y arrives jamais. Thomas Ruyant est arrivé sur un petit projet qui lui a donné de la crédibilité pour la suite.*

Nicolas : *Thomas avait un bateau récent à l’époque de son premier projet, c’est comme s’il avait un bateau de 2020 aujourd’hui.*

Fin du TC du 18 septembre 2026.