

IMOCA

SOLIDARITE

PURPOSE
REPORT
2025



SOMMAIRE

06 LES ACTEURS
ET ACTRICES DU
PROGRAMME

10 2025
UNE ANNÉE DE
PROGRÈS

14 TRAVAILLER
AVEC
L'INDUSTRIE

16 LA RÈGLE DE
RÉDUCTION
D'IMPACT

18 RISE - REDUCED
IMPACT SAIL
EVALUATION

22 MATÉRIAUX
ALTERNATIFS
ET GESTION DES
DÉCHETS

24 COMPRENDRE
NOTRE
ENVIRONNEMENT
MARIN

26 LA CLASSE
IMOCA ET SES
SKIPPERS

28 LES BOUÉES
DÉRIVANTES

29 LA SCIENCE
EN MER

30 LES
MAMMIFÈRES
MARINS

32 PRÉSERVER LA
DIVERSITÉ AU
SEIN DE NOTRE
SPORT

34 POLITIQUE DE
PROTECTION

35 PROJECT
SOLIDARITY

36 FEMALE
LEADERSHIP
DEVELOPMENT
PROGRAM

40 L'INCLUSION
À TOUS LES
NIVEAUX

42 L'AVENIR

LES ACTEURS ET ACTRICES DU PROGRAMME



« Ce que nous cherchons à accomplir au sein de l'IMOCA n'a rien de radical ni d'inaccessible. Il s'agit d'un nouveau cap, d'une nouvelle normalité, dans laquelle notre sport évolue en harmonie avec son environnement, qu'il soit naturel ou humain.

Comme dans de nombreux secteurs, impulser le changement dans l'industrie nautique exige adaptation et persévérance. Notre Classe et notre milieu sportif ne font pas exception. C'est précisément à travers ces défis que nous avons pu construire un programme complet et holistique, tenant compte de toutes les dimensions de l'activité de l'IMOCA.

Au cours des quatre dernières années, nous avons réaligné nos valeurs et mis en œuvre de nouvelles stratégies. Au départ, des outils comme l'Analyse de Cycle de Vie (ACV) étaient questionnés, faute de compréhension. Aujourd'hui, une ACV va bien au-delà d'une simple méthodologie de mesure des émissions : elle ouvre de nouveaux horizons et de nouvelles opportunités, notamment dans la construction des bateaux et dans l'élaboration des règles de réduction d'impact.

Il en va de même pour la manière dont nous naviguons. C'est en travaillant avec des groupes comme le Marine Mammal Advisory Group que nous avons pu développer une nouvelle approche de nos trajectoires et de nos zones de navigation. Avant, notre terrain de jeu était perçu comme illimité. Aujourd'hui, notre communauté œuvre pour un respect accru de l'Océan que nous traversons, cet écosystème d'une richesse inouïe.

Pour nous, le prochain cycle sera celui de la preuve par l'action. Celui où nous pourrions développer des solutions plus pionnières, explorer l'inconnu et approfondir notre compréhension du milieu marin. »

Imogen Dinham-Price,
Responsable du développement durable : regards sur les initiatives sociales et environnementales de l'IMOCA

« Originaire de Bretagne, j'ai grandi au rythme des marées et des ports, avec un attachement naturel et profond à l'océan qui a guidé mes choix d'études et de carrière. Intégrer Sciences Po Rennes m'a permis de découvrir et de comprendre les grands équilibres mondiaux à travers une approche pluridisciplinaire. Après avoir initialement envisagé une carrière dans les affaires publiques, j'ai voulu donner plus de sens à mon parcours en rejoignant le Master Affaires Publiques et Maritimes, qui m'a permis d'allier mon intérêt pour les multiples facettes de la gouvernance à ma passion pour le monde maritime.

C'est dans cette logique que j'ai choisi de rejoindre la Classe IMOCA, au sein du pôle développement durable, en alternance. J'ai toujours été fascinée par la course au large, même si je ne suis pas issue d'une famille de marins. Faire partie de ce monde, en comprendre les dynamiques sociales et environnementales, et jouer un rôle concret dans sa transition vers plus de durabilité est une expérience unique. Travailler chaque jour aux côtés d'équipes passionnées et de skippers engagés est une source d'émerveillement permanent : même si c'est désormais mon quotidien, je ressens toujours cette excitation d'enfant chaque fois que je les retrouve sur les pontons. »

Eline Brazidec,
Chargée de mission développement durable, étudiante en alternance, sur son parcours au sein de l'équipe durabilité et action sociale de l'IMOCA



L'AVENIR

LA TRAJECTOIRE DE L'IMOCA VERS 2030, VUE PAR FRANCESCA CLAPCICH, SKIPPER DE TEAM FRANCESCA CLAPCICH POWERED BY 11TH HOUR RACING



Comment intégrez-vous les principes sociaux et environnementaux dans votre approche sportive ?

« Pour moi, la voile n'a jamais été isolée du monde qui l'entoure. Chaque décision de performance, des matériaux aux choix énergétiques en passant par la planification des déplacements, laisse une empreinte. Travailler avec 11th Hour Racing a été déterminant pour intégrer le développement durable, pour les personnes comme pour la planète, dans l'ADN de la campagne, non pas comme un supplément d'âme, mais comme un principe fondateur. L'impact social est tout aussi essentiel : qui nous accueillons dans l'équipe, comment nous soutenons les jeunes, et comment nous transmettons nos connaissances pour contribuer à façonner l'avenir de notre sport. Performance et engagement se renforcent mutuellement lorsqu'ils sont alignés. »

Vous parlez de "rendre à l'océan ce qu'il vous a donné". Qu'est-ce que cela signifie concrètement pour vous ?

« L'océan a façonné ma vie. Il m'a appris la résilience, m'a offert une carrière et ouvert les portes d'expériences que je n'aurais jamais imaginées. Rendre la pareille, c'est tout mettre en œuvre pour le préserver pour les générations futures. En pratique, cela signifie réduire l'impact environnemental de ma campagne, soutenir des projets scientifiques, s'engager dans l'éducation communautaire et amplifier les messages autour de la santé des océans. C'est aussi incarner des comportements qui montrent que le développement durable n'est pas un sacrifice, mais un enrichissement de notre sport et de notre responsabilité de marins. »

Vous êtes associée à des partenaires engagés et à des projets environnementaux. Comment ces partenariats incarnent-ils votre vision d'une voile durable ?

« Les partenariats sont puissants lorsqu'ils partagent les mêmes valeurs. Travailler avec 11th Hour Racing me permet d'aborder cela de manière globale, des innovations techniques à l'engagement communautaire. Leur soutien nous permet de mener une campagne non seulement compétitive, mais aussi tournée vers l'avenir, en prouvant que performance et engagement environnemental peuvent aller de pair. Les projets environnementaux et sociaux que nous soutenons ne sont pas des initiatives périphériques : ils font partie de notre identité en tant qu'équipe et reflètent le type de sport que nous voulons contribuer à construire. »

Quelle empreinte aspirez-vous à laisser, non seulement dans le sport, mais aussi en termes d'impact social au sein de la communauté de la voile ?

« Mon objectif ultime est de laisser le sport plus ouvert, plus diversifié et plus responsable que lorsque je l'ai rejoint. Je veux que les jeunes marins, quel que soit leur genre ou leur origine, voient notre sport comme un endroit où ils ont leur place et peuvent s'épanouir. J'espère contribuer à une culture dans laquelle tout cela va de soi, la santé des océans est au cœur de chaque campagne, et le mentorat fait partie de notre définition de l'excellence. Si, d'ici 2030, nous avons une communauté nautique plus inclusive et plus consciente, alors je considérerai que mon temps sur l'eau aura eu un sens qui dépasse les résultats. »

QU'EST-CE QUE L'IMOCA ?

Créée en 1991 par Christophe Auguin, Isabelle Autissier, Alain Gautier et Jean-Luc Van Den Heede, la Classe IMOCA (International Monohull Open Class Association) fédère la flotte de monocoques de 60 pieds (18,28 m) la plus innovante et la plus passionnante au monde. Reconnue par World Sailing depuis 1998, elle repose sur des règles qui garantissent l'équité sportive, l'innovation technique et la sécurité.

Légers, solides et redoutablement rapides, les IMOCA sont les stars du **Vendée Globe**, tour du monde sans escale en solitaire, et de **The Ocean Race**, tour du monde avec escales en équipage, ainsi que du Championnat IMOCA Globe Series qui couronne chaque année le meilleur skipper du circuit. Entre 2021 et 2025, dix-huit courses ont été disputées, en solitaire, en double ou en équipage.

L'arrivée des foils a propulsé ces monocoques dans une autre dimension : les générations les plus récentes dépassent désormais les 40 nœuds en pointe. En 2023, Boris Herrmann et son équipage ont repoussé les limites du possible en établissant un nouveau record de distance parcourue en 24 heures par un monocoque : 641,13 milles, à la vitesse moyenne de 26,71 nœuds.

Au-delà de la performance, la Classe s'engage résolument en faveur de la responsabilité environnementale et sociale, et soutient activement la recherche scientifique sur l'état des océans. Elle joue un rôle moteur dans le secteur maritime pour faire évoluer les pratiques et les mentalités.



2025 UNE ANNÉE DE PROGRÈS



« L'IMOCA continue de redéfinir ce que signifie le progrès dans l'industrie maritime en prouvant que l'innovation et la responsabilité environnementale peuvent avancer de concert. À travers des initiatives comme la technologie du "Alert Button", développée avec le Marine Mammal Advisory Group, le programme de voiles certifiées RISE qui réduit significativement les émissions, et la nouvelle règle de réduction d'impact pour les constructions IMOCA, la Classe trace une route vers un changement mesurable.

Tout aussi inspirant est le changement culturel en cours. Un an seulement après le lancement du Female Leadership Development Program avec The Magenta Project, des actions concrètes voient le jour : des femmes prenant la barre en tant que directrices d'équipe, des équipes mixtes qui s'alignent au plus haut niveau, et une nouvelle génération de leaders qui façonnent l'avenir de notre sport. Ensemble, nous ne transformons pas seulement la façon dont les bateaux sont conçus, construits et courus, mais nous redéfinissons ce que signifient le leadership et la durabilité dans l'industrie nautique.»

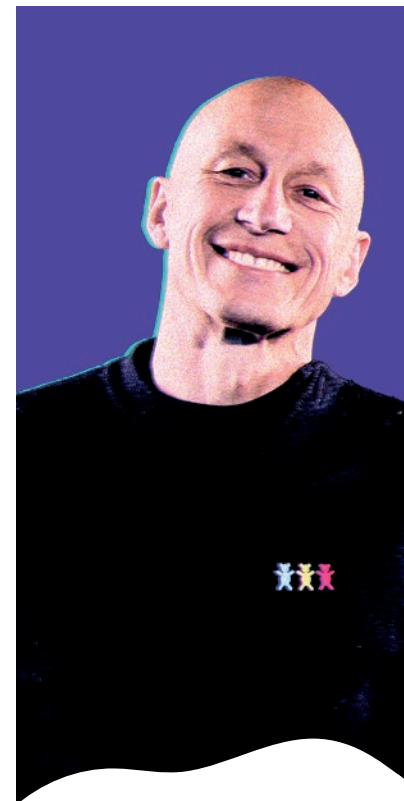
Jeremy Pochman,
Co-founder and CEO, 11th Hour Racing –
Sustainability Partner of the IMOCA Class

« In Ces dernières années, l'IMOCA a résolument orienté son attention vers les enjeux environnementaux, avec une volonté sincère d'intégrer ces problématiques au cœur de ses projets.

L'éco-score et le programme RISE sont deux leviers essentiels : ils permettent de mieux mesurer l'impact de nos bateaux et d'encourager le progrès en poussant les équipes à penser différemment dès la phase de conception.

Ces outils créent une dynamique collective. Nous partageons davantage de retours d'expérience, explorons de nouveaux matériaux, et interrogeons le cycle de vie des pièces, les déchets générés, et la possibilité de réutiliser certaines structures. La performance ne se limite plus aux seuls résultats sportifs : elle englobe désormais la façon dont on construit, dont on navigue et dont on communique.»

Armel Tripon,
skipper de l'IMOCA Les P'tits Doudous
– Naviguer avec ambition



LE PROJET LES P'TITS DOUDOUS ET NOS OBJECTIFS

Notre projet s'inscrit pleinement dans cette démarche. Après mon Vendée Globe 2020-2021, je voulais aller plus loin dans ma réflexion sur la construction d'un bateau plus vertueux. Nous avons donc choisi de nous concentrer sur la réutilisation de matériaux aéronautiques, en particulier de la fibre de carbone périmée, et nous avons réussi à intégrer 65 % de fibre de carbone aéronautique périmée dans notre construction.

L'idée est de démontrer qu'il existe une autre voie : offrir une seconde vie à des matériaux de haute qualité habituellement mis au rebut. Cette démarche demande beaucoup d'expérimentation, de mise au point et de collaboration entre les mondes de la course au large et de l'industrie. Mais c'est précisément ce qui la rend si stimulante : on apprend, on transmet, et on fait avancer l'industrie.

Sur la question des déchets, notre objectif est de minimiser les pertes de matériaux lors de la construction et de la préparation du bateau, tout en documentant avec précision les quantités utilisées afin de progresser d'une saison à l'autre. Nous avons mis en place un système de tri rigoureux couvrant 15 flux de déchets différents, du carbone aux solvants, en passant par les mousses et les métaux, et 50 % de nos déchets ont été valorisés ou recyclés.

Nous avons également publié un rapport détaillant l'ensemble de nos actions et pistes d'amélioration pour l'avenir, afin de partager notre expérience et d'inspirer d'autres équipes.

Enfin, nous avons initié une démarche d'économie circulaire avec le recyclage du titane médical collecté par les 165 associations du réseau Les P'tits Doudous. Ce titane a déjà été utilisé pour fabriquer la première pièce du bateau : deux anneaux de friction issus de cette ressource recyclée. C'est une belle illustration du cercle vertueux que nous souhaitons promouvoir.



VISION POUR L'AVENIR DE LA CLASSE IMOCA



Pour moi, l'avenir de l'industrie réside dans la coopération et l'innovation réfléchie. Concevoir des bateaux à moindre impact environnemental ne se résume pas à trouver le bon « matériau miracle » : il s'agit de repenser l'ensemble du processus, de la conception à la fin de vie. On peut imaginer des structures démontables, des pièces réutilisables d'un bateau à l'autre, encore plus d'échanges et de partage d'outils, voire de petits moules, des chantiers qui mutualisent leurs ressources, et des évaluations d'impact réalisées en commun.

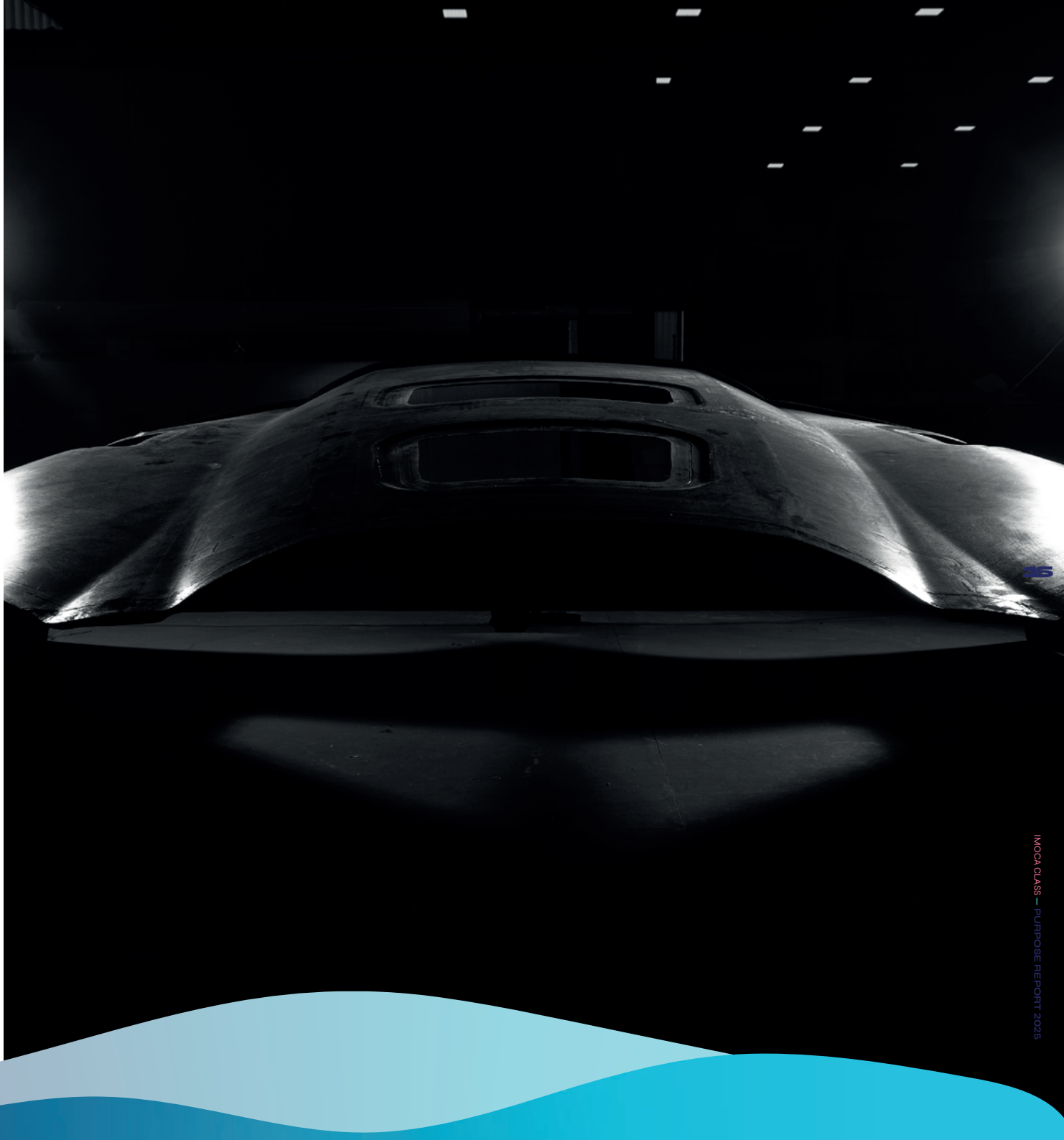
L'essentiel est que chaque projet devienne un terrain d'expérimentation et que la Classe reste un espace de réflexion collective. Nous avons la chance, au sein de l'IMOCA, d'être une vitrine très visible : si nous parvenons à prouver qu'il est possible de construire des bateaux performants tout en réduisant leur empreinte, nous ouvrirons la voie à l'ensemble de l'industrie nautique.

TRAVAILLER AVEC L'INDUSTRIE

L'innovation a toujours fait partie de l'ADN de la Classe IMOCA. Aujourd'hui, cette capacité à expérimenter, tester et repousser les limites ne se cantonne plus à la seule performance sportive : elle s'étend à la responsabilité environnementale et sociale. Face aux défis écologiques et industriels auxquels le secteur maritime est confronté, l'IMOCA a choisi d'assumer un rôle moteur, en mobilisant l'ensemble de la filière autour d'une ambition commune : allier performance et durabilité.

14 Travailler avec l'industrie, c'est accompagner la transformation du secteur, partager les connaissances, développer des outils communs et fixer des standards environnementaux ambitieux. En quelques années seulement, l'IMOCA est devenue la première classe de course au large à intégrer des objectifs mesurables de réduction d'impact dans ses règlements de construction et d'équipement, engageant ainsi toute une communauté dans une démarche collective et transparente.

Cette collaboration repose sur une approche scientifique, des partenariats solides et une dynamique d'innovation ouverte. Chaque nouvelle règle, chaque protocole d'évaluation, chaque atelier mené avec les acteurs locaux contribue à construire une vision partagée : celle d'une industrie capable d'allier performance et durabilité.



LA RÈGLE DE RÉDUCTION D'IMPACT

Adoptée en avril 2024, cette mesure pionnière dans l'industrie impose à tous les nouveaux IMOCA construits d'atteindre une réduction d'impact minimale de 60 tonnes d'équivalent CO₂, soit environ 15 % d'émissions en moins.

Cet objectif est atteint en réduisant les émissions liées à la construction du moule, des foils et du bateau lui-même.

Dans le cadre des sept nouvelles constructions de 2025, la Classe est en passe de dépasser les exigences de la règle de 9 % supplémentaires.



Justine Mettraux,
Skipper de l'IMOCA Teamwork-
Team SNEF

Vous construisez un nouveau bateau. Parlez-nous de votre projet.

« Pour l'instant, nous en sommes encore à la phase de conception, mais l'objectif est un lancement en mai 2027. Nous menons ce projet avec les mêmes sponsors, Teamwork et le Groupe SNEF, et nous travaillons avec l'architecte naval Guillaume Verdier et son équipe. »

Pouvez-vous expliquer la Règle de Réduction d'Impact dans vos propres mots ?

« La Règle de Réduction d'Impact, ou Éco-Score, est une norme que nous devons respecter lors de la construction d'un nouveau bateau pour réduire son impact sur l'environnement. Plusieurs leviers permettent d'améliorer son score, comme la réutilisation de moules existants, un travail sur les matériaux et les composites, ou encore le partage des plans de foils avec d'autres équipes. Ce sont autant de démarches qui vont dans le bon sens, qui poussent chacun à réfléchir à de nouvelles solutions et à de nouvelles façons de travailler, plus respectueuses de l'environnement. »

Pourquoi réduire l'impact environnemental de la construction est-il important pour vous ?

« On sait que la construction des IMOCA en fibre de carbone a un impact considérable sur l'environnement. C'est environ 400 tonnes d'équivalent CO₂ pour un nouveau bateau, et cela coûte très cher. Il est donc primordial d'essayer de réduire cela. Même si nous utilisons uniquement la force du vent pendant nos courses, nous sommes conscients que la construction d'un bateau est très impactante. Je pense aussi qu'il est important d'essayer de trouver des solutions susceptibles d'avoir un impact sur l'ensemble de l'industrie nautique. J'espère que les solutions que nous devons trouver pour construire nos bateaux s'inscriront durablement dans l'industrie et dans les chantiers, qui pourront les réutiliser sur leurs autres projets. Cette nouvelle règle pousse tout le monde à penser différemment, c'est certain. »



RISE - REDUCED IMPACT SAIL EVALUATION

Introduite avec l'ancienne règle « Green Sail » puis formalisée dans le programme RISE, cette règle impose à chaque équipe d'embarquer au moins une voile « à impact réduit ».

Le système de notation RISE calcule l'impact des voiles et visualise le résultat selon des critères prédéfinis. Les voiles reçoivent une note de A à G en fonction de leur impact CO_2 par kg de voile finie. Pour une voile à impact réduit, les émissions sont généralement d'environ 15 kg d'équivalent CO_2 par kg de voile finie, contre environ 35 kg pour une voile conventionnelle.

Le dispositif s'appuie sur un processus d'audit, à la fois numérique et physique, avec des auditeurs externes qui évaluent les dossiers sur la base d'une méthodologie formelle avant de délivrer la certification. Le référentiel RISE a été développé en interne par la Classe IMOCA et en collaboration avec MarineShift360 et six voileries de renommée mondiale.



RISE - REDUCED IMPACT SAIL EVALUATION

Yoann Richomme,
Skipper de Paprec Arkéa

Pensez-vous que performance et durabilité sont compatibles ?

« C'est une question qui revient souvent. Aujourd'hui, nous avons fourni d'immenses efforts pour atteindre notre niveau de performance et nous disposons d'exemples extraordinaires de ce que nos bateaux et nos voiles sont capables d'accomplir. Le développement durable est un sujet qui est arrivé un peu plus tard et sur lequel nous avons moins d'expérience et moins de recul que sur la performance. Mais ce que nous avons fait pour accélérer les connaissances dans ce domaine et les articuler avec la performance, c'est de les intégrer dans nos règles de Classe, comme en témoignent RISE et l'Éco-Score. Ce faisant, nous pouvons créer des règles transférables. L'objectif avec la certification RISE n'est pas seulement de la déployer au sein de l'IMOCA, mais qu'elle soit utilisée dans d'autres classes de bateaux. RISE est en train d'initier un vrai changement dans la fabrication des voiles et c'est quelque chose que les générations futures pourront améliorer. C'est l'une des premières étapes vers l'alliance de la performance et de la durabilité. »

Vous utilisez des voiles Incidence, dont certaines sont classées "C" dans le système RISE. Comment Incidence a-t-elle réduit l'impact de ses voiles ?

« Incidence est un excellent exemple d'un voilier qui a travaillé dur pour améliorer son processus de production et éliminer les déchets excessifs. Ce faisant, il a réduit ses émissions et fait passer ses voiles dans la catégorie "C", grâce à une politique efficace de gestion des déchets. L'entreprise travaille également avec des fournisseurs locaux autant que possible et utilise des énergies renouvelables dans sa production de voiles. »



Les fibres naturelles : l'avenir de la fabrication de voiles ?

La voilerie française All Purpose est pionnière dans la fabrication de voiles en fibres naturelles issues de l'ortie. Matthieu Souben, associé gérant d'All Purpose, et Arnaud Boissières, skipper IMOCA, expliquent le chemin parcouru.

Pouvez-vous nous en dire plus sur votre voile en fibres d'ortie ?

Mathieu Souben « Depuis plusieurs années, All Purpose et le programme Biotex développent l'intégration de fibres naturelles dans les membranes Trilam pour réduire l'impact environnemental, tout en répondant aux exigences de performance de la course au large. C'est la première fois que des fibres d'ortie, produites par Trilam-Biotex, sont incorporées dans des voiles d'IMOCA. Cette voile, un J3 à géométrie relativement classique, est composée à 50 % de fibres structurelles biosourcées. Cette nouvelle technologie Trilam-Biotex a brillamment passé l'épreuve du dernier Vendée Globe, ce qui nous conforte dans ce choix. »

Qu'est-ce qui vous a motivé à adopter ce type de matériau ?

Mathieu Souben « Nous sommes conscients de notre empreinte environnementale, et même si notre sport n'émet pas de carbone lorsque nous naviguons, ce n'est pas le cas lors de toutes les phases de construction. Nous souhaitons soutenir des initiatives en phase avec l'avenir de la course au large et nous avons immédiatement été attirés par l'introduction de cette nouvelle fibre. »

Comment ce matériau se comporte-t-il en course ?

Arnaud Boissières « La première réaction, c'est : "Une voile en ortie, ça va piquer !" C'est la blague. Mais quand on touche la texture, c'est comme une voile normale. Elle est très rigide quand elle est neuve, ce qui est un très bon point. Nous avons navigué avec tout au long de la saison sportive 2025. La qualité de la voile est tout aussi durable qu'une voile classique. Honnêtement, on ne devinerait jamais qu'elle est faite en fibre d'ortie ; même les techniciens qui montent à bord ne le remarquent pas. Quand on hisse et qu'on règle la voile, elle se comporte comme une voile en fibres synthétiques, ce qui est positif. Elle n'a montré aucun signe de faiblesse, ni en termes de forme ni de structure. Elle a très bien tenu et c'est une voile qui pourra encore courir deux à trois ans. »

Pensez-vous que l'utilisation de fibres végétales dans les voiles pourrait devenir standard dans la course au large dans les années à venir ?

Mathieu Souben « Nous l'espérons. Notre sport est perçu comme un sport propre, et nous devons être à la hauteur de cette image. C'est dommage que davantage d'équipes ne se soient pas engagées dans cette direction et ne fassent pas preuve de curiosité, mais c'est l'avenir de la course au large, et c'est aux règles de définir cet avenir. Nous attendons que des positions fortes soient prises dans ce sens. »

Arnaud Boissières « C'est déjà une règle de la Classe IMOCA d'avoir une voile à impact réduit à bord. Je suis contre la sur-standardisation. Cela doit se faire naturellement pour les équipes. Nous devons aller dans cette direction, avec du lin, de l'ortie ou autre chose. L'avantage, c'est que les orties que nous utilisons sont produites en France, en Auvergne, ce qui confère à cette voile un bilan carbone beaucoup plus sain. Nous devrions naturellement tous aller vers ces méthodes ; les rendre obligatoires serait peut-être excessif, même si une voile à impact réduit est déjà requise. Je pense qu'il est important d'en avoir le plus possible, y compris en compétition car c'est prouvé et ça marche. »

MATÉRIAUX ALTERNATIFS ET GESTION DES DÉCHETS



Johanna Derennes,
Responsable
Communication,
Logistique et Impact
Environnemental
chez Les P'tits
Doudous

Comment la Classe IMOCA encourage-t-elle la gestion des déchets au sein de sa communauté ?

« L'IMOCA s'intéresse à toutes les questions de gestion des déchets, notamment à travers les Analyses de Cycle de Vie (ACV) mises en place pour calculer l'impact carbone de tous les IMOCA. La Classe organise également de nombreuses conférences ouvertes à toutes les équipes sur la gestion des déchets, les matériaux composites, etc., qui sont très intéressantes et importantes. »

Vos partenaires commerciaux sont-ils impliqués dans cette démarche ? Est-ce un critère de sélection pour vous ?

« Ce n'est pas vraiment un critère de sélection, compte tenu de notre approche associative ; cependant, c'est un vrai plus et nous organisons de nombreuses activités de responsabilité sociale des entreprises avec nos partenaires, notamment avec l'Airbus Technology Park, qui nous envoie son carbone ré-utilisé. Nous cherchons à trouver des solutions pour réduire notre impact et à identifier quel partenaire peut nous aider dans ce projet. »

Si vous aviez une baguette magique, que changeriez-vous aujourd'hui pour réduire l'impact environnemental de la course au large ?

« Pour moi, le plus grand impact environnemental dans la course au large, c'est la surconsommation. Alors si je le pouvais, je ferais comprendre à tout le monde l'importance du partage. Partager, ce n'est pas perdre en performance en donnant des conseils, mais avant tout s'entraider. Et dans notre domaine, nous travaillons en équipe, donc nous savons partager nos connaissances. »

Et pour finir : y a-t-il un geste simple que chacun peut faire à son niveau pour réduire son impact ?

« Oui. Chacun peut déjà apprendre à trier ses déchets correctement, parce que c'est ainsi que nous avons réussi à réduire notre impact. Ça prend du temps, bien sûr, mais c'est facile à faire, accessible à tous, et cela peut faire une grande différence. »

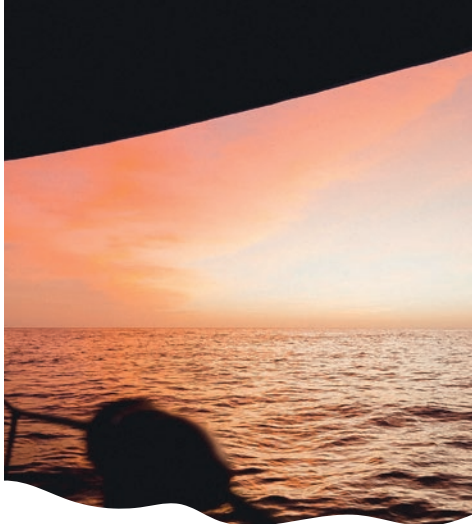


COMPRENDRE NOTRE ENVIRONNEMENT MARIN

Vidar Helgesen,
Secrétaire exécutif de la COI-UNESCO

« La collaboration croissante entre la Commission Océanographique Intergouvernementale (COI) de l'UNESCO et l'IMOCA illustre comment des partenariats intersectoriels peuvent renforcer notre compréhension collective de l'océan et soutenir le rôle essentiel qu'il joue dans nos vies quotidiennes.

En approfondissant notre engagement auprès de la communauté nautique, notamment à travers notre travail avec le Vendée Globe, nous créons de nouvelles voies permettant aux coureurs hauturiers d'apporter des observations océaniques et météorologiques précieuses, dont les bénéfices dépassent largement le cadre de la course. »



**COMMENT
LA CLASSE
IMOCA ET SES
SKIPPERS
METTENT
À PROFIT
LEUR ACCÈS
AUX ZONES
RECLÉES
DES OCÉANS
POUR
CONTRIBUER
À LA
RECHERCHE
SCIENTIFIQUE**

Les IMOCA naviguent dans des zones reculées et sauvages des océans du monde, des zones peu fréquentées par le trafic maritime habituel. C'est pourquoi la collecte de données océanographiques et atmosphériques le long des parcours de course par les skippers, à l'aide d'instruments embarqués ou déployés, apporte une contribution inestimable au système mondial d'observation des océans.

La Classe IMOCA collabore activement avec la COI/UNESCO depuis 2015, et avec des partenaires scientifiques comme l'Ifremer, Météo France et OceanOPS depuis 2019.

Le dernier Vendée Globe 2024-2025 a été la course la plus engagée en matière de contributions scientifiques de la part des skippers IMOCA.

**QUE S'EST-IL PASSÉ EN
2025 ?**

25 skippers ayant participé au Vendée Globe, soit 62,5 % de la flotte, ont participé à des initiatives scientifiques, avec 10 types d'instruments embarqués.

8 Bouées dérivantes (bouées météo)

fournies par Météo France
Mesure de la température de la mer, de la pression atmosphérique et du courant de surface

10 Flotteurs Argo

fournis par l'Ifremer
Collecte de données sur la salinité et la température de la mer

2 Thermosalinographes Gaillard

Collecte en continu de données sur la température et la salinité de la mer

5 Stations météo Mintaka

Mesure de la pression atmosphérique

2 Balises Argos Merget II

fournies par le CNES
Collecte de données sur les courants marins à des fins pédagogiques

5 Photomètres Calitoo

fournis par le Centre National d'Études Spatiales (CNES)
Collecte des taux d'aérosols présents dans l'atmosphère

1 Imaging Flow-Cytobot (IFCB)

Microscopie à plancton développé par Tara, qui photographie le plancton

1 Capteur d'ADN environnemental

fourni par Citizen of the Sea
Collecte d'informations précieuses à partir de simples échantillons prélevés dans l'océan

1 Préleveur de microplastiques

développé par SubCTech
Collecte de données sur les microplastiques et les fibres textiles

4 Capteurs Ocean Pack

développés par SubCTech
Collecte des niveaux de CO₂ dans l'eau, de la température et de la salinité de la mer

Instruments embarqués ou déployés depuis les voiliers IMOCA lors du Vendée Globe

ET LORS D'AUTRES COURSES EN 2025

The Ocean Race Europe
Les sept IMOCA participant à cette course ont embarqué un instrument et ont tous déployé une bouée météo.

Transat Café L'OR
Deux bouées dérivantes ont été déployées et deux balises pédagogiques ont été embarquées. Un FerryBox a été installé, système qui mesure en continu des paramètres marins comme la salinité, la température et la turbidité de l'eau.

LES BOUÉES DÉRIVANTES

Depuis 2020, 49 bouées dérivantes ont été déployées par des skippers IMOCA lors de différentes courses. Ces bouées fournissent aux scientifiques des informations précieuses sur l'océan et le climat, souvent depuis des régions reculées du globe.



Les bouées déployées dans les mers du Sud lors du dernier Vendée Globe (2024-2025) par Antoine Cornic et Romain Attanasio sont particulièrement précieuses. Elles contribuent directement à l'amélioration du suivi des océans dans le cadre du projet européen Copernic

Les bouées déployées dans les régions tropicales sont également positionnées dans des zones où nous disposons de très peu de données, et fournissent donc aux scientifiques du monde entier, ainsi qu'aux modèles océanographiques et météorologiques, des informations d'une valeur inestimable.

La bouée la plus remarquable est celle déployée par Clarisse Crémier lors du Vendée Globe 2024-2025. Prise dans un gyre, un vaste système de courants marins de surface, se déplaçant de façon circulaire sous l'effet des vents, elle est maintenant engagée dans une véritable danse et ne semble pas prête d'en sortir. Un record de longévité impressionnant.

Une course est par ailleurs engagée entre les bouées (du nord au sud) déployées lors de ce même Vendée Globe par Denis Van Weynbergh, Boris Herrmann, Arnaud Boissières, Manu Cousin et Louis Burton. Leurs trajectoires sont semées d'embûches, car les plages des Antilles semblent attirer irrésistiblement ces bouées. Laquelle réussira, comme celle de Manu lors du Vendée Globe 2021, à atteindre l'Atlantique Nord et le Gulf Stream ?

LA SCIENCE EN MER



Fabrice Amedeo,
Skipper de FDJ
United-Wewise

Lors du dernier Vendée Globe, vous avez transformé votre bateau en véritable laboratoire scientifique. Parmi tous les équipements que vous aviez à bord, il y avait un capteur innovant pour collecter de l'ADN environnemental. Pouvez-vous nous en dire plus ?

« Oui, c'est un projet passionnant développé par Xavier Pochon, scientifique néo-zélandais, et la Fondation Citizen of the Sea, qui m'a permis de mesurer la biodiversité tout au long de la course. Tous les organismes vivants laissent une trace ADN de leur présence dans l'océan pendant 36 heures et dans un rayon de 1,5 mille nautique. Le capteur Innovent détecte la présence du vivant, des plus petites bactéries aux plus grands cétacés qui peuplent nos océans. Et ce qui est remarquable avec l'ADN environnemental, c'est que les analyses sont informatisées : il n'y a pas de laboratoire, pas de longues attentes, et en quelques jours seulement, on obtient les résultats. D'autres bateaux naviguant entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande participent à ce projet, mais j'ai été le premier à mener une campagne autour du monde. »

Quels sont les objectifs scientifiques derrière ce projet ?

« La campagne de mesure mondiale a permis aux scientifiques d'identifier 150 millions de séquences ADN correspondant à 6 000 espèces vivantes, dont un tiers sont encore inconnues. Je trouve fascinant de penser que la vie dans nos océans n'est pas encore pleinement comprise et qu'il reste tant à découvrir. Ce type de campagne de mesure présente un intérêt scientifique, mais aussi politique, dans un contexte où l'on parle de plus en plus, comme nous l'avons vu lors de la Conférence des Nations Unies sur l'Océan à Nice en juin 2025, de zones marines protégées et de la nécessité de préserver 30 % des océans en tant que sanctuaires pour qu'ils puissent se régénérer. C'est en comprenant mieux la biodiversité des océans que nous pourrions la protéger plus efficacement. Et c'est en approfondissant cette connaissance que nos dirigeants pourront mieux déterminer quelles zones de vie protéger et préserver. »

Quelle est la prochaine étape pour ce projet ?

« J'ai financé le prototype du capteur Innovent et bouclé le Vendée Globe avec. Désormais, l'objectif est d'essayer de convaincre d'autres équipes IMOCA de l'embarquer, puis de tenter de rendre ce type de capteur standard sur les bateaux de pêche et les navires commerciaux, car les ressources pour analyser l'ADN environnemental sont inépuisables. Plus il y a de bateaux, mieux nous pourrions couvrir les océans en campagnes de mesure. »

LES MAMMIFÈRES MARINS



Rui Prieto,

spécialiste des mammifères marins, Rui vit aux Açores et est membre du Marine Mammal Advisory Group (MMAG), qui travaille avec l'IMOCA sur la protection de la biodiversité et la recherche de solutions pour prévenir les collisions avec les mammifères marins.

Quel rôle la communauté de la course au large devrait-elle jouer pour préserver la biodiversité lors de ses navigations ?

« Plusieurs rôles : conservation, information et sensibilisation. En mer, la communauté des marins doit être consciente de ses impacts sur la biodiversité aquatique et tout mettre en œuvre pour les réduire. Elle doit s'efforcer d'échanger avec les chercheurs et les acteurs de la conservation, locaux et internationaux, pour comprendre comment ses actions peuvent affecter les organismes et les habitats marins. Dans le même temps, cette communauté peut être une source d'information précieuse, que ce soit de manière systématique, à travers des protocoles d'échantillonnage, ou à travers des expériences personnelles qui sont parfois au cœur de découvertes importantes. Le partage de l'information est d'une importance capitale. Enfin, la communauté de la course au large est suivie par des millions de personnes ; elle doit mettre ce pouvoir au service de la sensibilisation aux défis alarmants que traversent les écosystèmes aquatiques, et montrer comment de petits changements dans nos habitudes peuvent avoir de grands effets sur leur état. »

Comment travaillez-vous avec la communauté de la course au large, et notamment avec le MMAG ?

« J'essaie de m'engager avec cette communauté dans un esprit de respect et de sincérité. En tant que spécialiste des mammifères marins et des écosystèmes océaniques, je m'efforce d'aider le MMAG à traiter les problèmes de collisions entre les navires et les grands animaux marins, ainsi que d'autres effets moins visibles de la navigation sur les écosystèmes comme les dommages aux habitats et l'introduction d'espèces non indigènes. Mon objectif est que chacun s'engage dans la poursuite du but commun : préserver les écosystèmes marins pour le bien de tous. Pour cela, je dois parfois dire que nous ne faisons pas de notre mieux. Mais je sais que si je présente les faits honnêtement et sans arrogance, je travaille avec l'un des groupes de parties prenantes les plus engagés qui soient. »

Pourriez-vous expliquer quelles sont les étapes nécessaires pour atténuer le risque de collision lors de la navigation ?

« Premièrement, comprendre pourquoi cela compte : lorsque vous heurtez un animal marin à la surface, votre bateau peut subir des dégâts coûteux. C'est désagréable, mais pour l'animal, cela peut signifier une blessure susceptible d'engager son pronostic vital ; et si l'individu était en mouvement, c'est de plusieurs vies dont il est question.

Deuxièmement, intégrer ces enjeux dès la phase de planification et donc inclure le risque de collision avec les animaux marins dans la préparation des courses. Être conscient des zones et des périodes où les concentrations connues de grands animaux marins sont les plus élevées en utilisant, par exemple, des outils comme <https://bluecorridors.org> ou les travaux menés par le MMAG. Et les éviter, ou du moins réduire la vitesse et renforcer la vigilance dans ces zones.

Troisièmement, adapter sa conduite pendant la navigation : assurer une veille dédiée aux animaux et utiliser les applications et les sites de signalement participatif pour relayer et obtenir des informations sur la présence d'animaux.

Quatrièmement, se tenir à jour des meilleures recommandations. Les conseils ne sont pas figés et évoluent avec le temps, à mesure que de nouvelles informations et de meilleurs outils technologiques émergent. Il n'existe pas de solution miracle unique, mais plusieurs acteurs œuvrent à la réduction des incidents de collision par des méthodes multiples. Être au fait de ces efforts est essentiel pour une adoption rapide et une amélioration des bonnes pratiques.

Et cinquièmement, agir de manière proactive. Vous pouvez reconnaître individuellement l'importance de cette problématique, mais le changement ne se produira vraiment que si votre Classe ou les organisateurs de courses la reconnaissent également. Faites entendre votre voix et dites que vous souhaitez que des mesures concrètes soient mises en œuvre pour réduire le risque de collision. »

PRÉSERVER LA DIVERSITÉ AU SEIN DE NOTRE SPORT

La Classe IMOCA place la diversité, l'équité et l'inclusion au cœur de son engagement stratégique et social, convaincue que la performance sportive et l'innovation dépendent d'une richesse de talents et de profils.

Dans un monde traditionnellement dominé par les hommes, la Classe s'attache à créer des voies accessibles à tous, permettant aux femmes, aux jeunes talents et aux personnes en situation de handicap de s'impliquer dans la course au large et dans l'industrie nautique.

Cette vision se traduit en actions concrètes : programmes de mentorat et de leadership féminin en collaboration avec The Magenta Project et Bretagne Next ; initiatives pédagogiques pour sensibiliser les jeunes aux métiers techniques ; et nouvelles initiatives IMOCA, comme le projet Café Joyeux, qui utilise la compétition comme vecteur d'inclusion sociale.

L'IMOCA se pose ainsi en laboratoire du changement, démontrant que le succès sportif peut aller de pair avec un impact positif sur la société et l'ensemble du secteur nautique.



BILAN 2025

La place des femmes dans la Classe IMOCA a connu une évolution notable au cours des douze derniers mois, même si certains domaines nécessitent encore d'être renforcés.

Aujourd'hui, les femmes représentent plus de 50 % des team managers, mais moins de 10 % des directeurs techniques. Ce contraste met en lumière un équilibre encore en construction, reflet d'un environnement en pleine mutation.

Lors de la première course de la saison IMOCA Globe Series 2025, la Course des Caps, cette dynamique était clairement perceptible. Chaque équipe devait compter au moins une navigatrice, un objectif largement dépassé. Sur un total de 55 participants, 44 marins et 11 reporters embarqués (OBRs), répartis sur 11 bateaux, 19 étaient des femmes. Elles représentaient 34,5 % de l'effectif total, réparties en trois skippers, 12 co-skippers et quatre OBRs, de quatre nationalités différentes. Cette forte présence féminine a marqué une avancée significative pour la mixité dans la course au large.

Les progrès restent cependant inégaux selon les épreuves. La Transat Café L'OR en double ne comptait que six femmes parmi les 36 marins engagés en IMOCA. Cinq des six ont terminé dans le top 10, témoignant à la fois du niveau et de la compétitivité des femmes dans notre sport.



POLITIQUE DE PROTECTION

L'IMOCA a mandaté le cabinet de conseil en protection En Garde en 2023 pour accompagner le développement d'une stratégie globale de prévention aux violences et de réponse.

PLUSIEURS ACTIONS CLÉS



Création d'un Code de Conduite pour les membres de la Classe, intégré dans le règlement de l'IMOCA.



Mise en place d'un système de signalement, comprenant une adresse e-mail dédiée et un formulaire de déclaration.



Constitution d'une unité indépendante de gestion des cas, pilotée par En Garde, assurant un soutien moral et un accompagnement des victimes et des lanceurs d'alerte, et coordonnant les actions avec les instances disciplinaires compétentes (le Comité directeur de l'IMOCA, la FFVoile, World Sailing, The Ocean Race).

La Classe IMOCA a également instauré une formation annuelle à la protection, dispensée par En Garde en 2024 et 2025 pour l'ensemble des membres.



DÉVELOPPÉ POUR LA CLASSE



Une Politique de Protection globale adaptée à l'environnement de la course hauturière.



De nouvelles règles de protection encadrant la gestion des cas



Des recommandations pour la création d'un Groupe indépendant de gestion des cas, composé d'experts qualifiés garantissant un traitement impartial et confidentiel des signalements, et déchargeant ainsi le Comité directeur de l'IMOCA de cette responsabilité.

Pour poursuivre ce travail en 2026, le Conseil d'administration de l'IMOCA devrait approuver la Politique de Protection, les nouvelles règles disciplinaires et la création du Groupe indépendant de gestion des cas.

PROJECT SOLIDARITY



Amy Munro,
Directrice chez
Foxall Munro,
cabinet de conseil
en développement
durable

Pouvez-vous nous expliquer les origines de Project Solidarity, qui travaille aujourd'hui avec l'IMOCA sur les questions de protection ?

« Project Solidarity a été élaboré en collaboration avec un groupe de travail réunissant experts en protection, parties prenantes clés et personnes directement concernées. À travers une recherche approfondie, des concertations et des entretiens menés auprès de personnes ayant subi des abus, du harcèlement ou d'autres formes de violences non accidentelles, l'initiative a mis en lumière des lacunes majeures dans les politiques de protection existantes, les procédures en vigueur et l'accompagnement des victimes. Ces enseignements ont permis de bâtir une approche coordonnée, propre au milieu de la course au large, ancrée dans trois principes fondamentaux : la prévention, la réponse et la réparation. »

Comment Project Solidarity apporte-t-il son soutien aux équipes IMOCA ?

Au fil de l'avancement du projet, une évidence s'est imposée : un changement durable exige une transformation culturelle profonde, plaçant la sécurité et le bien-être au cœur des priorités. Grâce aux témoignages des victimes et à une collaboration étroite avec l'IMOCA et d'autres organisations partenaires, Project Solidarity a co-développé un ensemble de ressources spécifiques à la voile, destinées à aider les équipes et les individus à identifier les risques en amont et à maintenir des environnements de travail sûrs.

Via la plateforme centralisée de Project Solidarity, les équipes IMOCA peuvent accéder à une liste en matière de protection, des modèles de procédures et des ressources pédagogiques, afin d'intégrer le bien-être au cœur de leurs opérations quotidiennes. Les individus disposent d'une boîte à outils dédiée au bien-être, comprenant notamment une liste de points essentiels à considérer lors d'une prise de poste dans le secteur de la voile, ainsi que des recommandations concrètes pour prévenir, identifier et répondre aux situations de harcèlement et d'abus.

Quelles sont les prochaines étapes ?

En 2026, Project Solidarity offrira un accès à un soutien émotionnel, psychologique, juridique et pratique via des conseillers indépendants et un Réseau de Soutien Juridique. Cela offrira des voies de réponse et de recours pour les personnes affectées par des abus et du harcèlement dans le sport. Pour accéder aux ressources de Project Solidarity et en savoir plus sur le programme, rendez-vous sur SailingSolidarity.org.

FEMALE LEADERSHIP DEVELOPMENT PROGRAMME

Mené en collaboration avec The Magenta Project, 2025 a été une année de transition pour le Female Leadership Development Programme (FLDP), avec trois équipes participantes.

L'équipe Malizia a accueilli Chantal Ferrero, qui a eu l'opportunité de rejoindre Malizia lors de The Ocean Race Europe, sous la supervision de Holly Cova, team manager.

L'équipe Szabi Sailing a accueilli Nadine Kessler pour l'aider dans les préparatifs du départ de la Transat Café L'OR et de la prochaine campagne du Vendée Globe aux côtés de Szabi Weöres.

L'équipe Team Francesca Clapcich Powered by 11th Hour Racing a quant à elle accueilli Louise Clayton, qui a rejoint Francesca Clapcich pour le voyage vers Le Havre, puis la traversée de l'Atlantique du retour de la Martinique à Lorient.

L'un des principaux objectifs du programme est de favoriser les rencontres et les échanges pour aller vers une communauté toujours plus inclusive. Dans cette optique, et afin de promouvoir largement le programme, un événement de lancement a été organisé sur le village de départ de la Transat Café L'OR. Il a réuni 50 personnes, dont des sponsors, des membres d'équipes et des mentees, ainsi que des entreprises du secteur comme Multiplast et GAC.

Audrey Rouaux,
Chargée de projet Communication et Événements
chez Bretagne Next

Ce que le Parcours Industrie du FLDP cherche à accomplir

« Le programme vise à changer l'image de l'industrie de la course au large et de la voile auprès des jeunes filles et des femmes, et à les attirer vers ce secteur. Nous voulons véhiculer l'image d'un écosystème bienveillant et inclusif, où diversité et performance vont de pair. L'industrie de la course hauturière peut offrir aux femmes de formidables opportunités de carrière. Nous voulons les inciter à rejoindre ce secteur pour qu'ensemble nous construisions l'industrie de demain, celle qui apportera des solutions aux grands défis sociétaux. »

Victoria Low,
PDG de The Magenta Project

Ce qu'est le FLDP

« The Magenta Project a pour mission de promouvoir une plus grande équité et inclusion pour les femmes dans le sport de la voile, en démantelant les obstacles systémiques qui limitent leur participation et leur progression. Notre partenariat avec l'IMOCA s'ancre dans cette mission et à donc pour objectif d'accroître la visibilité, élargir l'accès, et remettre en question les normes culturelles et les biais inconscients qui continuent de définir le leadership à travers un prisme masculin. En créant des voies concrètes et en donnant de la visibilité à des modèles inspirants, le programme donne les moyens aux futurs leaders d'agir, sur l'eau comme au sein de l'écosystème plus large de la voile professionnelle.

Grâce à un mentorat structuré, au développement des compétences et à une collaboration à l'échelle de l'écosystème, le programme apporte le soutien, les réseaux et les compétences nécessaires à un leadership moderne et inclusif. Il ne se contente pas de célébrer les femmes qui ont déjà façonné la Classe IMOCA, mais renforce également l'engagement pionnier de l'IMOCA en faveur d'un changement systémique durable.

C'est bien plus qu'une initiative de formation ; c'est un mouvement collectif pour que la prochaine génération voie les femmes non pas comme des exceptions, mais comme des leaders à part entière. »

Chantal Ferrero,
mentorée au sein du Team Malizia lors de
The Ocean Race Europe

Comment avez-vous découvert le FLDP
et qu'est-ce qui vous a donné envie de
candidater ?

« J'ai découvert le projet sur le groupe WhatsApp de The Magenta Project, où l'opportunité de postuler au programme de mentorat avait été partagée. Dès que je l'ai vue, j'ai su que c'était l'opportunité idéale pour franchir le premier pas dans l'industrie nautique et établir mes premiers contacts dans le monde professionnel. »

Que diriez-vous à une femme qui hésite à
postuler au programme ?

« Je pense que si travailler dans l'industrie nautique est ce qu'elle recherche, et si elle ne sait pas par où commencer ni où trouver des premiers contacts, elle ne doit pas hésiter à postuler. C'est une plateforme géniale et un formidable tremplin pour réaliser ses rêves, en mettant en relation les équipes et les candidates par le biais d'une communauté de confiance, avec les bonnes personnes pour les rôles et les opportunités d'emploi au sein du circuit. »

Si vous deviez résumer
votre expérience en trois
mots, quels seraient-ils ?

Inoubliable
Travail d'équipe
Transformatrice



Pouvez-vous décrire
votre immersion dans
l'équipe IMOCA et en quoi
cette expérience vous a
transformée ?

« J'ai rejoint le département Management & Partenariats, sous la supervision de ma mentore, Holly Cova. Mais, comme on le sait, les choses peuvent évoluer au sein des équipes lors des déplacements, et d'autres départements avaient parfois besoin d'aide, j'ai donc également soutenu le pôle logistique. Cette expérience m'a permis de réaliser que je suis capable de m'adapter aux différents besoins de l'équipe, de passer d'un département à l'autre et d'accomplir des tâches variées selon les besoins. Elle m'a renforcée personnellement, car on apprend les dynamiques de l'équipe, on apprend à interagir avec les partenaires, à déléguer et à organiser les tâches efficacement, le tout sous pression. Les étapes de The Ocean Race Europe s'enchaînaient très rapidement, et tout devait être prêt à temps pour chaque nouvelle escale. »



The Magenta Project

MM

L'INCLUSION À TOUS LES NIVEAUX DANS LA CLASSE IMOCA

L'EXEMPLE DE CAFÉ JOYEUX ET DU SKIPPER IMOCA NICOLAS D'ESTAIS



Que signifie l'inclusion pour vous ?

« C'est avoir la chance de construire une équipe diverse. C'est réfléchir soigneusement à la manière de rassembler des personnes différentes. Plus les profils sont variés, plus l'éventail des compétences et des perspectives est large. Sur les sept membres de l'équipe Café Joyeux, trois sont des femmes et c'est une équipe jeune, avec tout le monde de moins de 38 ans. Il y a un mélange de profils aussi. Certains ont de l'expérience en IMOCA, d'autres non. Anouk Laurens est préparatrice de bateau et entraîneuse de voile légère, Berend Cabanes a une expérience de voyages, et notre directeur d'équipe, Thomas d'Estais, a navigué en classe Mini. Ce serait un rêve d'embaucher un jour une personne en situation de handicap. L'objectif principal est de s'entourer de gens passionnés qui ont "des étoiles dans les yeux". »

Comment la Classe IMOCA promeut-elle l'inclusion au sein de sa communauté ?

« Il y a un engagement clair en faveur de la création d'équipes mixtes, avec un meilleur équilibre entre les hommes et les femmes. Nous participons au FLDP l'année prochaine. Le mentorat joue un rôle important. La Classe IMOCA a un rôle clé à jouer : donner aux femmes une première opportunité de "mettre le pied à l'étrier" et de rejoindre le réseau. »

Votre projet est fondé sur l'inclusion : pouvez-vous nous expliquer comment il fonctionne ?

« Nous avons un partenariat avec Café Joyeux, un réseau de cafés inclusifs présents dans 30 villes en France, aux États-Unis et au Portugal, qui emploie 215 "membres joyeux", tous en situation de handicap. Sa mission est d'offrir un emploi stable à des personnes éloignées du marché du travail. Les bénéficiaires sont réinvestis pour ouvrir de nouveaux cafés et recruter de nouveaux membres. Le lien avec le projet IMOCA est d'utiliser le bateau pour mettre l'inclusion sous les projecteurs. Notre objectif est de promouvoir Café Joyeux à travers une campagne de communication positive et des visites du bateau et des événements d'activation.

Notre approche inclusive apporte une immense valeur humaine. On le fait pour, les autres, mais aussi pour nous-mêmes



L'AVENIR



Depuis 2018, la Classe IMOCA a placé la transition de notre sport vers un environnement de course au large toujours plus responsable, ouvert et durable, au cœur de ses priorités.

Pas à pas, aux côtés de nos skippers, équipes, partenaires et fournisseurs, nous avançons avec la volonté d'inspirer, d'apprendre et de partager.

Nous nous engageons à encourager l'ensemble de la communauté de la course au large à s'inscrire dans cette dynamique, convaincus que travailler ensemble n'est pas seulement la clé du progrès, mais aussi celle de l'avenir de notre sport.

Pour la suite, notre ambition est de continuer à montrer la voie, à expérimenter et à partager ce que nous apprenons.

Et cette année, notre championnat a vu, pour la première fois, quatre femmes monter dans le top 10 de son classement. C'est non seulement une évolution bienvenue, mais aussi un puissant rappel que l'héritage de l'IMOCA repose sur ses hommes et ses femmes, sur leurs exploits, et sur la trace qu'ils laissent pour les générations futures.

2025 a été une nouvelle année exceptionnelle pour la Classe, avec des courses en équipage et en double d'une intensité remarquable. Alors que nous attendons avec impatience le retour de la voile en solitaire en 2026 et l'achèvement des dernières nouvelles constructions, qui atteignent toutes des réductions d'émissions significatives, je suis déterminé à ce que l'IMOCA continue de tracer la route, sur l'eau comme en dehors. »

Antoine Mermod,
Président de la Classe IMOCA





UN PROGRAMME SOUTENU PAR 11TH HOUR RACING, PARTENAIRE OFFICIEL DÉVELOPPEMENT DURABLE

À PROPOS DE 11TH HOUR RACING



11th Hour Racing mobilise les communautés sportives, maritimes et des littoraux pour inspirer des solutions innovantes pour l'Océan.

11th Hour Racing promeut un changement collaboratif et systémique à travers trois principaux domaines : les parrainages, les subventions et les ambassadeurs. Ces activités philanthropiques sont menées par 11th Hour Racing, Inc., 11th Hour Racing Charitable et 11th Hour Racing Action.

Pour en savoir plus :
www.11thhourracing.org.

Pour en savoir plus, rendez vous sur le site internet de l'IMOCA

TOUT CE TRAVAIL NE SERAIT PAS POSSIBLE SANS NOS FORMIDABLES PARTENAIRES



Les partenariats ont été construits avec MarineShift360
- un outil d'analyse du cycle de vie (ACV) conçu spécifiquement pour l'industrie maritime.





IMOCA

Gestion de la publication
Classe IMOCA, Föen

Rédaction et Traduction
Victorine Hamon, Imogen Dinham-Price, Ed
Gorman, Marie Launay, Claire Vayer

Design
Sacrée Fabrique

Çaptur / Initiatives-Coeur ; Eloi Stichelbaut /
polaRYSE / IMOCA ; Eloi Stichelbaut / polaRYSE
/ IMOCA ; Jean-Marie Liot / Défi Azimut ;
Rick Tomlinson ; Eloi Stichelbaut / polaRYSE ;
polaRYSE / IMOCA ; Marin Leroux / polaRYSE
; הורח Hour Racing ; Jean-Louis Carli ; Les P'tits
Doudous ; Jean-Louis Carli / Les P'tits Doudous
; Jean-Louis Carli / IMOCA ; Gauthier Lebec
/ Teamwork - Team SNEF ; polaRYSE ; Julien
Champolion / polaRYSE / Paprec ; Adrien
Nivet / polaRYSE / IMOCA ; Jean-Louis Carli
; Amory Ross / הורח Hour Racing Team ; Anne
Beaugé / Biotherm ; Flore Hartout / polaRYSE
/ IMOCA ; Maud Helfgott / polaRYSE / IMOCA
; Rémi Blanc / FDJ United - Wewise ; Çaptur /
Initiatives-Coeur ; Eloi Stichelbaut / polaRYSE ;
Marie Le Floch / Team Malizia ; Jean-Louis Carli
/ Transat Café l'OR ; Celine Beal / Café Joyeux ;
Eloi Stichelbaut / polaRYSE / IMOCA