

FEDERATION FRANCAISE DE VOILE

RAPPORT MORAL

du Président

Assemblée Générale 2014 - 28 mars 2015



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

2014...année de résultats sportifs exceptionnels dans tous les domaines de la Voile, année de l'installation de la Sailing World Cup dans sa forme définitive, année de croissance des voiliers qui « volent », année de réforme territoriale impactant l'organisation du mouvement sportif, année du déploiement des flottes collectives dans nos clubs, Comités Départementaux, ligues et de nouveau de bons résultats dans nos Ecoles Françaises de Voile.

Bien qu'il n'échappe pas à un certain nombre de difficultés, notre exercice budgétaire est bon et se solde par un résultat net positif de 19 000€.

Les objectifs ont été atteints et les budgets maîtrisés, je remercie pour cela l'ensemble des gestionnaires. L'emprunt souscrit pour financer notre immeuble arrive à son terme en août 2018, ce qui à cette date allégera nos charges et nous aurons en 15 ans donné à notre Fédération un outil de travail performant, qui constitue une réserve financière nous donnant une grande solidité pour l'avenir.

Notre budget prévisionnel 2015 est à l'équilibre, grâce au maintien de nos ressources propres quelles que soient leurs origines et au maintien à un niveau équivalent à 2014 concernant l'aide de l'Etat au travers de la convention d'objectif.

Le Ministère des Sports a identifié la FFVoile comme une Fédération à potentiel pour RIO 2016 et nous fournit les moyens nécessaires à notre action en les orientant dans le cadre de l'aide au Haut Niveau vers la préparation Olympique.

De ce fait, le budget alloué au Haut Niveau non Olympique est en baisse et l'action réorganisée en conséquence.

Je remercie l'Etat dans les circonstances actuelles de nous maintenir son aide.

Nos compétiteurs ont enthousiasmé le monde de la Voile et un peu plus en 2014. Nos couleurs ont brillé dans toutes les disciplines et il y en a peu qui échappent à la domination Française.

En Voile Olympique les Championnats du Monde groupés de Santander ont vu notre Equipe Nationale se qualifier dans les 10 séries Olympiques, ce qui était un objectif ambitieux ; c'est une vraie satisfaction que de l'avoir atteint et d'obtenir la sérénité de préparation qui l'accompagne.

Trois titres de Champion du Monde sont remportés par nos coureurs, ce qui permet à la France d'être sacrée première Nation aux Championnats du Monde ISAF de Voile Olympique, distinction très rare obtenue jusque là uniquement par la Grande Bretagne et l'Australie.

Je saluais l'année dernière l'arrivée de notre nouveau Directeur Technique National, du nouveau Directeur des Equipes de France et les nouveaux entraîneurs nationaux qui rejoignaient l'Equipe. Aujourd'hui, je salue leur réussite au même titre que celle de nos athlètes. L'objectif est en 2016 nous le savons tous, et rien n'est gagné, mais tout ce groupe est sur la bonne voie et les victoires acquises cette année le sont définitivement.

En Funboard Antoine ALBEAU reste Champion du Monde et Thomas TRAVERSA remporte le titre en vague ce qui n'était plus arrivé depuis longtemps et de ce fait assoit un peu plus la domination du Funboarding Français.

En course au large en solitaire, les skippers Français ont gagné les plus grandes courses ; c'est certes une habitude, mais nous pouvons être heureux de la victoire de Jérémie BEYOU dans la Solitaire du Figaro/Eric Bompard au terme d'une superbe course, et de l'extraordinaire victoire de Loïck PEYRON dans la route du Rhum.

Non seulement ce sont des victoires Françaises, mais ces courses, et particulièrement le Rhum, ont de nouveau obtenu un extraordinaire succès populaire, vecteur de promotion pour les marques des armateurs des voiliers et pour notre sport.

La course océanique en équipage, la Volvo Ocean Race, a aussi été marquée par deux succès Français, l'un définitif, l'autre provisoire à ce jour. Les statistiques de l'organisateur nous montrent que lors de cette édition les navigants Français sur les différents voiliers engagés étaient majoritaires pour la première fois dans l'histoire de la course. Cela montre la compétence des marins français dans ce type d'épreuve et que cette compétence est internationalement reconnue.

Quant au succès provisoire, mais que je tiens à saluer, c'est celui de Charles CAUDRELIER et de son équipage mixte Franco-Chinois, deuxième ex-aequo en points avec le premier à ce moment de la course.

Après Franck CAMMAS et sa victoire lors de la dernière édition, Charles et ses hommes vont imprimer la crédibilité des navigants Français sur le parchemin de la Volvo Ocean Race.

Et pour conclure les résultats, le dispositif France Jeune Inshore et course au large du département Habitable obtient là aussi un beau succès. Nos jeunes compétiteurs remportent les deux premières places du Championnat d'Europe de J80 et la troisième place au Championnat du Monde de SB20, très belle performance dans deux classes Internationales de Haut Niveau. Ajoutons la quatrième place du Championnat du Monde Jeune de Match Racing et la deuxième au Championnat d'Europe et nous constatons l'excellent travail de formation et d'entraînement réalisé.

Dans le cadre du Haut Niveau globalisé, les jeunes compétiteurs, au sortir des catégories Espoirs, ont plusieurs voies qui s'ouvrent à eux, comme illustre le choix d'un multicoque effectué par l'organisateur du Tour de France à la Voile pour l'édition 2015, permettant ainsi la confrontation entre des sportifs issus des différents univers de la Voile et prouvant la transversalité de notre sport.

L'ensemble de ces résultats peut être considéré comme un véritable succès de la Fédération, de ses ligues, de ses comités départementaux, de ses clubs et de ses pôles France et pôles Espoirs. Soyez en tous fiers et je vous remercie de votre action.

Les résultats brillants de nos sportifs de Haut Niveau nous amènent à regarder ce qu'ils auront envie de pratiquer demain. La réponse est pour un bon nombre d'entre eux, le « bateau qui vole ». Depuis

le Moth International à foil déjà ancien et la dernière coupe de l'America, nous assistons à une accélération des créations, tant de voiliers que d'épreuves de ce type de voile.

Actuellement, le coût de ces voiliers est très élevé et sera un frein à leur large diffusion, mais nous pouvons imaginer que de nouveaux modèles moins chers voient le jour. En tous cas les images sont là et les envies aussi.

D'ores et déjà l'organisation des compétitions avec ce type de voilier pose quelques questions : leur vitesse rapportée aux types de parcours, et notamment les portes sous le vent, la sécurité du plan d'eau par rapport aux autres usagers et la sécurité à bord.

Nos règles d'organisation et notre règlement technique devront peut-être évoluer, et l'arbitrage être adapté à cette nouvelle forme de pratique.

L'arbitrage et notre Commission Centrale d'Arbitrage, qui se sont parfaitement adaptés à l'évolution de la course au large et océanique ainsi que des circuits de type professionnel en nous permettant de réaliser pour les concurrents et les organisateurs des prestations de qualité, grâce aux formations mises en place, à l'engagement et à la compétence de notre corps arbitral, sauront s'adapter à ces nouvelles formes de pratique.

La Sailing World Cup est entrée en 2014 dans sa phase définitive avec la première édition de sa finale à Abu Dhabi. Le circuit est maintenant établi avec cinq étapes, une en Australie, une aux Etats-Unis, deux en Europe, une en Asie et la finale à Abu Dhabi pour plusieurs années.

Nous avons obtenu avec Hyères-TPM l'une des deux étapes Européennes, l'autre étant Weymouth, pour une durée possible de six ans, avec une clause de sortie possible puisque nous dépendons pour l'organisation de la subvention de TPM, qui ne peut évidemment pas s'engager sur une telle durée.

L'obtention d'une étape en France, à Hyères, est un succès pour nous et la reconnaissance de la qualité du site et de l'organisation technique et nautique de l'épreuve qui est une référence internationale.

Le format de l'épreuve change, les participants dans chaque classe Olympique sont limités à 40 pour les étapes et à 20 pour la finale, avec un mode de qualification alliant la ranking list et la sélection sur épreuve. Des prize-money sont attribués par l'ISAF sur chaque étape et lors de la finale.

Cela donne et donnera à terme une nouvelle image de la Voile Olympique, en instituant pour les meilleurs compétiteurs mondiaux un circuit de type professionnel qui s'inscrira plus qu'avant en parallèle des autres compétitions professionnelles ou de type professionnel, telles que le Match Racing International, la Coupe de l'America et son circuit AC45, certaines grandes courses au large ou océaniques. Jusqu'à présent il y avait deux mondes au sein de notre sport, demain il n'y en aura plus qu'un seul, réparti en deux groupes : les amateurs et les professionnels ou de type professionnel.

La première conséquence est que tous les compétiteurs qui participaient à l'épreuve d'Hyères, de Weymouth ou de Miami, ne pourront plus le faire, la participation étant limitée en nombre. Le circuit Eurosaf, limité géographiquement à l'Europe trouvera de ce fait une nouvelle nécessité et légitimité.

Les meilleurs compétiteurs qui peuvent obtenir une sélection pour les étapes de la Sailing World Cup ont besoin d'épreuves d'entraînement et ceux, notamment les plus jeunes, qui ne peuvent encore prétendre à la sélection ont besoin d'un ensemble de compétitions pour progresser. Le circuit Eurosaf trouve donc une place dans notre organisation Internationale.

Nous avons obtenu l'une de ces épreuves avec La Rochelle qui organise désormais la Semaine Olympique Française, qui appartient à la FFVoile, alors que la Sailing World Cup appartient à l'ISAF, et nous sommes ainsi représentés sur les deux circuits, Européen et Mondial.

La deuxième conséquence concerne la médiatisation de la Sailing World Cup et ce qu'elle implique. Il va de soi que l'un des objectifs de cette nouvelle organisation est l'obtention d'une médiatisation plus importante de la Voile Olympique.

Dans ce domaine, notre sport, considéré parfois comme ésotérique, a connu une première évolution avec la création des « Medal-Race », étape significative, permettant une médiatisation potentiellement accrue mais insuffisante. Pourquoi insuffisante ? Parce que le vainqueur de cette « finale » n'est pas obligatoirement le vainqueur de l'épreuve et nous privons ainsi les commentateurs et les spectateurs de l'émotion et du stress qui accompagnent une finale classique.

L'émotion et le stress sont cependant présents pour les connaisseurs de la régates, car au vu des places de chacun à chaque marque, nous additionnons les points potentiels et vivons l'évolution du classement. Mais force est de constater que nous retombons un peu dans l'ésotérisme, le spectateur non pratiquant de la régates ne pouvant pas suivre l'évolution du classement et donc du résultat final. Mais alors si ce n'est pas bien et si certains disent que cela pourrait un jour remettre en cause la place de la voile aux Jeux Olympiques, pourquoi le faisons-nous ? Il y a à cela une réponse : tout d'abord, les classes Internationales Olympiques et certains dirigeants de Fédérations Nationales sont opposés à une évolution plus radicale, mais aussi, et leur opinion pèse lourd, celle de nombreux compétiteurs parmi les plus huppés. Ben Ainslie explique ainsi que la Voile est un sport de régularité et que celui qui doit être sacré est celui qui a été le meilleur sur un ensemble de courses et non pas sur une seule. Cela s'entend, mais a contrario personne ne discute le format du Match-Racing, limpide en termes de résultats et de suivi d'épreuve. La solution à trouver est donc plus complexe qu'il n'y paraît et les solutions à l'emporte-pièce sans avenir. Mais la question reste posée et elle est d'importance.

La deuxième évolution est née à Weymouth en 2012 avec la création d'un « stade nautique » permettant à 4600 spectateurs payants d'assister aux Medal-Race des Jeux Olympiques.

L'époque des régates au large hors de vue de tous ceux qui sont à terre devrait se terminer, en ce qui concerne au moins les phases finales. En effet, il s'agit là, concernant les Jeux Olympiques, d'un point dur et le nombre de spectateurs payants (donc objectivement comptabilisable) est considéré comme un marqueur par le CIO pour déterminer l'attrait d'une discipline sportive aux Jeux Olympiques.

L'ensemble de la Sailing World Cup doit ainsi adopter ces nouvelles normes, à ce jour plus indicatives que contraignantes, mais petit à petit toutes les épreuves Internationales devront établir ce type d'organisation et notamment les villes portuaires Françaises, qui ne manqueront pas d'être candidates à l'organisation de l'épreuve de voile des Jeux Olympiques de 2024, si Paris et la France sont candidates à cette organisation. Cela demandera quelques réflexions car il ne me semble pas que nos villes et leurs plans d'eau organisant les grandes épreuves Internationales de voile soient naturellement aptes à ce jour à obtenir un tel espace pour les spectateurs et les médias.

Nous voyons ainsi que l'essor de la Sailing World Cup va induire des modifications dans notre organisation des régates majeures de Voile Légère, au moins, et que notre réflexion collective sur les phases finales doit se poursuivre en tentant d'allier la tradition, fondée d'un ensemble de courses au sein d'une épreuve apportant le principe de régularité et la nécessaire évolution vers des finales plus tranchées, capables de générer l'intérêt et la compréhension d'un public peu averti.

La réforme territoriale de l'Etat est en place à effet du 1^{er} janvier 2016 et a des conséquences sur notre propre organisation.

En effet, le territoire de nos ligues régionales doit correspondre au découpage du ressort territorial des services déconcentrés du Ministère des Sports, sauf dérogation.

Cette obligation est statutaire et n'est pas sanctionnée à ce jour si elle n'est pas respectée.

Mais les futurs services des sports des futures nouvelles régions pourront, eux, souhaiter ou exiger un interlocuteur dont le ressort géographique est conforme au leur.

De plus, la mise en place de ce que l'on appelle le « guichet unique » risque fort d'accélérer les procédures en ce sens et minimiser de ce fait l'impact de la position stable des départements.

A ce stade, nous ne pouvons pas dire ce que sera cette nouvelle organisation, mais on peut imaginer que le sens de la réforme amènera toutes demandes de collaboration ou de subvention vers un entonnoir qui se finira en « guichet unique ».

Il me semble donc que notre intérêt est de réaliser les fusions à effet du 1^{er} janvier ou au plus tard du 1^{er} juillet 2016 afin d'être en ordre de marche dès que les nouvelles administrations régionales prendront leurs fonctions, et d'être prêt pour les futures élections au sein de la Fédération, à la fois régionales et nationale.

Les fusions en elles-mêmes, en dehors du temps de travail et des réunions nécessaires, ne posent guère de problème.

En revanche, l'organisation des nouveaux territoires et le respect des sensibilités territoriales, méritent notre attention et notre réflexion. Les fusions doivent être positives, ne pas générer de frustration, et l'organisation future compatible avec l'engagement bénévole des futurs dirigeants.

La taille de certaines nouvelles ligues est évidemment un problème, tant pour les déplacements de tous les dirigeants, que pour ceux des compétiteurs, mais nous aurons toutes les possibilités de nous organiser comme nous le souhaitons au sein de ses nouvelles entités.

Les Comités Départementaux de Voile subsistent et n'ont pas de raison d'évoluer, quand ils ont la taille nécessaire et que les départements n'évoluent pas eux-mêmes ; des comités territoriaux peuvent être créés pour gérer une partie de l'activité sur un espace nouvellement défini qui permette de conserver les identités et les sensibilités souhaitables.

Nous pouvons imaginer que les prérogatives des ligues qui le souhaitent soient redéfinies et que l'organisation des pratiques compétitives, en tout ou partie, soit confiée à des bassins de navigation identifiés comme comité territorial.

Ceci n'est qu'un exemple, mais nous devons être convaincus que cette réforme peut être une chance plus qu'une contrainte et que nous avons la possibilité de trouver les formes d'organisation qui conviennent à toutes les parties prenantes.

Enfin, je rappellerais les fondamentaux de notre organisation et de notre Politique : nous sommes organisés autour de deux pôles, l'enseignement, le loisir et la formation d'une part, les pratiques compétitives d'animation et du Haut Niveau d'autre part. Si une part plus importante de nos rapports annuels, de nos actions Fédérales, de notre budget, est consacrée aux pratiques compétitives et à ce qui les sert, le fondement de notre Politique ainsi que l'action du terrain est la parité et c'est notre force.

Que serait l'avenir d'un sport qui ne s'intéresserait pas à son enseignement ouvert à tous ?

Une pratique certes tout à fait responsable mais beaucoup plus fermée qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Quelle image donnerions-nous aux collectivités publiques, à l'Etat qui nous aide depuis longtemps ?

Combien pèserions-nous au sein du mouvement sportif ? Beaucoup moins.

Comment pourrions-nous contribuer aux politiques touristiques des territoires et des collectivités, là où nos associations sont implantées ?

Avec l'organisation de nos compétitions ?

Bien sûr, mais nous ne pourrions en aucun cas accueillir les milliers de jeunes pratiquants qui fréquentent nos écoles et notre contribution serait infiniment plus faible. Dans cette sinistre hypothèse, je ne doute pas qu'une autre organisation se mettrait en place pour subvenir aux besoins évidents mais nous perdrons tous beaucoup, à commencer par l'unité de notre sport et l'image d'ouverture qui est la nôtre, au service de tous les publics.

Nous perdrons aussi les aides liées à l'animation des territoires, un nombre considérable de licenciés, bref cela serait un retour vers le passé et une Fédération de Yachting à Voile.

Beaucoup d'autres Fédérations dans le monde sont organisées comme cela mais à peu près toutes nous envient notre organisation.

Quant à la répartition budgétaire, elle n'est pas du tout à parité, ce qui s'explique et est admis par tous, mais on ne peut pas dire ou laisser croire (ou penser) que les pratiques compétitives financent l'enseignement et le loisir.

L'équilibre que nous avons trouvé dans le budget fédéral est juste; quant à nos associations affiliées elles sont seules maîtres de leur budget et de leur répartition.

Mais je considère qu'elles aussi ont trouvé un bon équilibre.

Ceci étant, on ne peut que regretter collectivement que trop peu des élèves de nos E.F.V. deviennent des membres de nos clubs et nous devons tous réfléchir à cette problématique, tant au niveau Fédéral que des ligues, des CDVoile et bien entendu de nos associations affiliées elles-mêmes.

Ce n'est pas la seule Fédération qui peut inventer une « Martingale » d'adhésion au profit de nos clubs et d'elle-même.

Il est nécessaire de se poser les bonnes questions sur l'attractivité de nos pratiques, la façon dont nous les mettons en œuvre tant sur l'eau que dans le rythme des compétitions, les méthodes d'encadrement des débutants dans les pratiques compétitives et tout simplement l'accueil que nous réservons aux nouveaux venus.

Ceci étant, nous pouvons être fiers de l'organisation et de la qualité de l'enseignement de la voile en France et fiers que nos licences passeports voile soient en augmentation constante depuis plusieurs années.

Cela ne résout pas la baisse des licences club, qui nous interroge et doit continuer de nous interroger tous collectivement. Néanmoins, le solde de l'ensemble de nos licences, donc de l'ensemble de nos adhérents que nous accueillons et respectons de la même façon, reste une satisfaction.

Je rappellerai des initiatives marquantes, propres à développer la pratique de la voile et l'adhésion à nos clubs :

- La régates sous forme de flotte collective qui se développe depuis quelques années et prend sa place dans notre paysage sportif, pour l'animation sportive de base et de championnat de France,
- La nouvelle collaboration qui s'est installée entre les classes et le Département Voile Légère et l'ensemble de la Fédération, concernant l'organisation des Championnats de France de classe et plus généralement l'animation sportive et l'arbitrage correspondant.
- L'expérimentation « coach plaisance » tournée vers les plaisanciers, qu'ils soient membres de nos clubs ou pas, pour leur apporter une formation complémentaire de qualité.

La situation du Kiteboard en France, pour lequel nous n'avons pas obtenu la délégation, est aujourd'hui particulièrement délicate. Le Kiteboard n'est pas reconnu comme étant une discipline de Voile en France, alors qu'elle constitue une discipline de la Voile dans le reste du Monde et à l'ISAF, ce qui amène aujourd'hui pour l'organisation des compétitions Internationales de Kiteboard en France

et la participation des compétiteurs Français aux compétitions Internationales une situation de blocage, très préjudiciable, dont nous ne sommes pas les auteurs, mais que nous subissons comme d'autres.

Pour conclure, je souhaiterais aborder la perspective des fonds Européens. Confrontés à la raréfaction de l'argent public et parfaitement conscient des incertitudes liées aux différentes réformes territoriales, nous poursuivons notre réflexion pour diversifier nos sources de financement. C'est dans ce contexte que la FFVoile accentue le développement de sa stratégie Européenne afin de permettre à l'ensemble des acteurs de la Voile Française de mieux profiter des opportunités présentes au niveau supranational.

Mesdames et Messieurs, je renouvelle mes remerciements au Ministère des Sports pour son soutien, je remercie le groupe Banque Populaire pour son aide constante et l'amitié qu'il nous témoigne et je vous souhaite à toutes et à tous une bonne année 2015.