



REPORTAGE

NUMÉRO 27. JUILLET 2024

04 **INEOS Britannia**

14 **Rapport durabilité
2023 de INEOS**

18 **L'hydrogène prend
la route**

20 **Grenadier -
Un aperçu de l'avenir**

24 **Six Rivers**

INEOS s'épanouit dans la compétition. Voilà pourquoi INEOS Britannia sera à nouveau sur la ligne de départ de la Coupe de l'America pour tenter de détrôner la Nouvelle-Zélande et de remporter le trophée tant convoité. Si l'équipe y parvient, alors l'histoire se sera aussi écrite à Barcelone.

Car bien qu'ils soient les plus fréquents challengers, les Britanniques n'ont jamais remporté la prestigieuse Coupe de l'America, le plus ancien trophée sportif international au monde, avant même les Jeux olympiques modernes.

Selon les mots de Sir Ben Ainslie, qui sera le skipper d'INEOS Britannia, la Coupe de l'America est le sport d'équipe par excellence. L'un des défis les plus techniques de l'univers sportif.

Pour relever ce défi à 100 %, l'écurie de Formule 1 Mercedes-AMG Petronas et INEOS Britannia ont conclu un partenariat, notamment parce que la F1 et la Coupe de l'America partagent un lien spécial. C'est-à-dire, la nécessité de fusionner savamment conception technique et performances humaines pour signer des performances exceptionnelles lors des courses.

Dans ce nouveau numéro de INCH, nous nous penchons également sur un autre défi, le développement durable, et la façon dont ce dernier continue à stimuler l'innovation.

INEOS réunit des personnes et des entreprises diverses, et des initiatives uniques, liées par une même nature. Nous aimons les défis et nous posons les questions essentielles.

Nous rassemblons des personnes remarquables et avec ténacité, rigueur et humour, nous libérons le potentiel humain pour atteindre des résultats extraordinaires, que ce soit sur terre ou en mer.



04



APP STORE

Installez l'application INCH d'INEOS sur votre smartphone ou votre tablette pour suivre notre actualité.



INCH EN LIGNE

Abonnez-vous au magazine INCH et téléchargez ses publications numériques depuis le site INCHNEWS.COM

RÉSEAUX SOCIAUX

Rejoignez-nous sur Facebook, X et LinkedIn pour suivre notre actualité en direct :

[FACEBOOK.COM/INEOS](https://www.facebook.com/ineos)

[X.COM/INEOS](https://twitter.com/ineos)

[LINKEDIN.COM/COMPANY/INEOS](https://www.linkedin.com/company/ineos)

PRODUCTION

Éditeur : Richard Longden, INEOS

Articles rédigés par : Sue Briggs-Harris

Design : Peter McMonagle, PARKER-DESIGN.CO.UK

Publié par : INEOS AG

Adresse de la rédaction : INCH, INEOS AG, 3 avenue des Uttings, 1180 Rolle, Suisse

E-mail : INCH@INEOS.COM

Photographie : INEOS AG©

INEOS n'assume aucune responsabilité quant aux opinions ou aux informations contenues dans cette publication. Bien que nous nous soyons attachés à fournir des informations exactes dans cette publication, nous n'offrons aucune garantie de précision ou d'intégralité.

© INEOS AG 2024



04



08



18



20



22



24

04 INEOS Britannia – Un combat de titans

20 Grenadier – Un aperçu de l'avenir

22 Ineos Oxford Institute – Menace sur le socle de la médecine moderne

08 INEOS Britannia – L'ère du cyclor

24 Six Rivers

10 INEOS Britannia – Où visionner

26 Six Rivers – Afrique

12 INEOS Britannia – Second souffle pour les voiles en fibre de carbone du Britannia

28 Six Rivers – Islande

13 INEOS Britannia – Coupe de l'America féminine à Barcelone

14 Rapport durabilité 2023 de INEOS

16 Durabilité – L'innovation ouvre la voie

18 L'hydrogène prend la route

30 The Daily Mile – Dans leur élément




**37TH
AMERICA'S
CUP**
LOUIS VUITTON

Un combat de titans

Après des années de conception et de développement, INEOS Britannia se prépare à la 37^e Coupe de l'America, qui déterminera quel équipage règnera en maître sur les flots, et à peut-être devenir la première équipe britannique à remporter le plus ancien trophée sportif international au monde.

En savoir plus sur la préparation d'INEOS Britannia au défi d'une vie [➤](#)



Les pilotes de F1, Lewis Hamilton et George Russell, ainsi que Toto Wolff, le directeur de l'écurie, ont rendu visite à INEOS Britannia à sa base de Barcelone lors des préparations de la 37e Coupe de l'America.

LE jour du jugement approche pour INEOS Britannia. Fin octobre, le Challenger of Record de la 37e Coupe de l'America saura s'il a remporté le trophée de voile le plus convoité au monde pour la première fois de ses 173 ans d'existence.

Mais ne nous emballons pas, car il reste beaucoup à faire, ne serait-ce que pour atteindre le défi.

« Remporter la Coupe de l'America est l'une des choses les plus difficiles à accomplir dans l'univers du sport et c'est notre motivation, en tant qu'équipe » explique Sir Ben Ainslie, qui espère mener son équipe vers la victoire cet été. « Nous savons que ce sera un défi particulièrement ardu, mais nous sommes prêts. »

Lors de la dernière édition, les concurrents se sont affrontés dans le golfe intérieur de Hauraki, en Nouvelle-Zélande, près d'Auckland. Cette fois, la bataille se déroulera dans la Méditerranée, au large de Barcelone.

« Notre bateau est très différent de celui de l'édition précédente » déclare Sir Ben.

Sir Ben, quatre fois médaillé d'or aux Jeux olympiques, s'exprime alors après le baptême officiel du nouveau voilier de course d'INEOS Britannia, 20,7 m d'audace, qui prend la mer pour la première fois. « C'était incroyable d'enfin naviguer après des années de conception et de développement, et de mettre en pratique tout ce que nous avons appris » dit-il.

Le Britannia est le fruit de la collaboration entre INEOS et l'écurie de Formule 1 Mercedes-AMG Petronas, qui a aidé à concevoir et développer ce voilier de 6,2 tonnes dans un hangar à avions de l'aérodrome de Turweston, à Brackley, dans le Northamptonshire.

« Il est difficile d'expliquer à quel point ces bateaux sont complexes » ajoute Sir Ben. « Vous avez là plus de 100 000 composants, tous modélisés et fabriqués individuellement. Si on considère le défi technique, disons que c'est de la Formule 1 sous stéroïdes. »

Le bateau a d'abord été construit à Carrington Boats, à Hythe, dans le Hampshire. Puis, il a passé des essais structurels et de chargement à Turweston.

Martin Fischer est concepteur en chef chez INEOS Britannia. « Je crois fermement qu'examiner un problème sous plusieurs angles peut aider à trouver de nouvelles, voire de meilleures solutions » affirme-t-il. « À

Brackley, travailler avec l'équipe de F1 de Mercedes a donné lieu à des échanges particulièrement constructifs entre les concepteurs de voiliers et ceux des voitures de course, échanges concrétisés par un bateau dont l'aspect a surpris les observateurs et qui, nous l'espérons, surprendra aussi agréablement lors de la compétition. »

INEOS Britannia a également consulté d'autres équipes d'élite d'INEOS Sport, notamment l'équipe de cyclisme INEOS Grenadiers, qui a entraîné nos huit marins cyclistes, nos cyclors, pendant la majeure partie des deux dernières années pour les préparer à la Coupe.

Quatre de ces cyclors sont d'anciens rameurs olympiques et trois d'entre eux n'avaient jamais posé le pied sur un voilier à foils avant son lancement officiel.

Matt Gotrel et Freddie Carr font partie de ces cyclors. Matt a décroché l'or olympique avec l'équipe masculine britannique d'aviron à huit, en 2016 à Rio. Quant à Freddie, il côtoie la Coupe de l'America depuis 20 ans, avec des bateaux dont la vitesse moyenne atteignait 15 km/h.

« Désormais, ils volent au-dessus de l'eau à plus de 95 km/h » explique-t-il.

En vue du 22 août, jour du début de la compétition, tout le monde se concentre à présent sur les tests des capacités du Britannia avant la régata préliminaire de Barcelone, lors de laquelle les six AC75 concourront pour la première fois. Les cinq challengers s'affronteront pour remporter la Coupe Louis-Vuitton et le droit de se mesurer aux champions en titre, l'équipe Emirates Team New Zealand.

« Nous nous attaquons à un immense défi, mais je sais que l'équipe le relèvera avec ténacité et détermination » confie Sir Jim Ratcliffe, président d'INEOS.

La Coupe de l'America remonte à 1851, où la Grande-Bretagne affronte l'Amérique en duel sur une course de 80 km autour de l'île de Wight. La Grande-Bretagne s'incline et, malgré de nombreuses tentatives depuis, n'a toujours pas réussi à l'emporter.

Pour l'équipe britannique, réunissant aujourd'hui plus de 200 personnes, c'est cette chance d'écrire l'histoire qui entretient la motivation.

« C'est le meilleur voilier de course britannique qui ait jamais été construit » dit Freddie. « En comparaison, les fusées qui se posent sur la Lune ont l'air basique. C'est une œuvre d'art. »



« Nous nous attaquons à un immense défi, mais je sais que l'équipe le relèvera avec ténacité et détermination »

– Sir Jim Ratcliffe

CHANGEMENT DE CAP Les nouvelles règles du combat de titans de cette année ont été établies quelques mois après la victoire des Kiwis, lors de la 36e Coupe de l'America à Auckland, en mars 2021. Elles ont fait l'objet de plusieurs mois de négociations entre les Defenders, Emirates Team New Zealand, et le Challenger of Record, INEOS Britannia. Nous vous présentons ici certaines de ces nouvelles règles, les principales, avec lesquelles les équipes de la Nouvelle-Zélande, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Amérique, la France et la Suisse devront composer.

AC75 DELIXIÈME GÉNÉRATION L'AC75 était un concept nouveau (et extrêmement coûteux) pour la 36e Coupe de l'America, donc il reste en vigueur afin de réduire les coûts et de rendre la Coupe plus inclusive. De plus, les équipes n'ont eu le droit de construire qu'un seul nouvel AC75.

MISSION DE RECONNAISSANCE COMMUNE

Par le passé, les couillisses de la course ont été très mouvementées et opaques. À présent, le voile est levé grâce à un programme de reconnaissance commune, visant à empêcher l'espionnage (un jour, une équipe a surpris un plongeur, plus précisément un caméraman, en train de photographier la quille d'un bateau d'une équipe adverse) et à faire découvrir aux fans de la Coupe de l'America les couillisses des tests et du développement sur les flots, avec toutes les équipes.

NOMBRE Seulement huit marins, et non 11, sont autorisés à bord pendant une course, et seules quatre personnes peuvent propulser le bateau.

POIDS Le poids total a été réduit pour aider les bateaux à se soulever plus tôt et nettement améliorer leurs performances en cas de vents faibles, un aspect qui avait suscité des problèmes lors de la 36e Coupe de l'America. De plus, la taille des foils a été augmentée pour que les bateaux puissent voler plus vite.



Barreurs



BEN AINSLIE, 47 ans
Barreur et skipper
Le plus grand marin olympique de tous les temps. Il a remporté cinq médailles olympiques, dont quatre médailles d'or consécutives. De plus, il a déjà gagné la Coupe de l'America en 2012, en tant que tacticien avec Oracle Team USA, s'imposant 9 à 8 face à la Nouvelle-Zélande.



DYLAN FLETCHER, 36 ans
Barreur
Il commence la voile à 13 ans, puis devient champion du monde chez les moins de 19 ans. En 2017, il remporte avec son coéquipier les championnats d'Europe et du monde, mais aussi l'or pour la Grande-Bretagne dans la catégorie 49er masculine aux JO de Tokyo 2020. Ce sera sa première campagne de la Coupe de l'America.



GILES SCOTT, 37 ans
Barreur
Champion olympique à deux reprises. Il décroche l'or aux JO de Rio 2016 et de Tokyo 2020. Il participe à sa première Coupe de l'America en 2013 avec l'équipe italienne. Ce sera sa troisième tentative de remporter la Coupe de l'America avec le Challenger britannique.

Chaque AC75 compte deux barreurs. L'un s'assied à bâbord et l'autre à tribord. Les gigantesques voiles, qui balaient le pont, limitant leur champ de vision, la communication est cruciale. Ils dirigent le bateau et disposent de plusieurs fonctions sur leur volant, tout comme en F1, pour ajuster le tangage, l'inclinaison et l'angle du bateau d'une pression sur un bouton.

Contrôleur de vol /Régleur



IAIN JENSEN, 36 ans
Régleur
Médaille d'or olympique, il commence la voile à cinq ans et représente son pays, l'Australie, dès ses 16 ans. Il rejoint l'équipe britannique pour la 36e Coupe de l'America, où il collabore étroitement avec les ingénieurs et les concepteurs, contribuant à concevoir les systèmes et à développer les voiles souples.



BLEDDYN MON, 32 ans
Régleur
Il débute la voile très jeune, sur l'île d'Anglesey, Adoléscent. Il remporte des médailles lors de compétitions mondiales et européennes. Il participe aux campagnes des 35e et 36e éditions de la Coupe de l'America, assumant un rôle aussi bien sur le bateau que lors de la conception. Ce sera sa troisième campagne avec les Britanniques.



LEIGH McMILLAN, 43 ans
Régleur
Il grandit sur l'île de Wight, là où la Coupe de l'America voit le jour en 1851. Il gagne trois médailles lors de compétitions mondiales et européennes. Il participe aux Championnats du Monde en 2003 et 2005. Il rejoint Ben Ainslie lors de la 35e Coupe de l'America comme barreur remplaçant. Pour la 36e Coupe de l'America, il est contrôleur de vol. Cette fois, il sera régleur.

Les deux contrôleurs de vol/régleurs maintiennent le bateau en vol sur les foils et atteignent les vitesses cibles en réglant efficacement les voiles. Ils travaillent avec les barreurs et peuvent participer aux décisions tactiques.

Cyclor



HARRY LEASK, 38 ans
Cyclor
Ancien rameur olympique. Il entre dans l'histoire comme membre du premier bateau britannique à décrocher une médaille en quatre de couple masculin lors de Jeux olympiques, lui et son équipe gagnant une médaille d'argent lors des JO reportés de Tokyo 2020. Ce sera sa première campagne de la Coupe de l'America.



FREDDIE CARR, 42 ans
Cyclor
Il grandit sur l'île de Wight. En 2000, il remporte à Auckland le Championnat du Monde Jeune de match racing. C'est aussi là qu'il assiste pour la première à la Coupe de l'America. Trois ans plus tard, il se lance dans l'aventure. Ce sera sa troisième campagne avec le Challenger britannique et la sixième au total.



JAMES SKULCZUK, 28 ans
Cyclor
Marin et sportif passionné. En 2019, il devient champion national de Finn, mais la pandémie de Covid anéantissant ses projets, il décide de se concentrer sur sa condition physique et travaille le vélo sans relâche. Lorsqu'il apprend que la 37e Coupe de l'America se servira de la propulsion par pédales, il appelle Giles Scott, participe aux essais et est sélectionné pour rejoindre l'équipe INEOS Britannia comme cyclor.



LUKE PARKINSON, 34 ans
Cyclor
Il commence la voile à cinq ans à Perth, en Australie-Occidentale. Il concourt lors d'une Youth America's Cup (2013), de deux Coupes de l'America (AC35 en 2017, AC36 en 2021) et deux Volvo Ocean Race consécutives (2014/15, 2017/18).



RYAN TODHUNTER, 29 ans
Cyclor
Il commence l'aviron à 21 ans, à l'université, inspiré par les succès de l'équipe britannique lors des JO de Londres 2012. Plus tard, il rejoint le Leander Club, le club d'aviron le plus prestigieux et performant au monde, remporte la régata royale de Henley en 2020 et participe à une Coupe du Monde avec l'équipe britannique. Ce sont ses débuts officiels dans le monde de la voile professionnelle.



NEIL HUNTER, 35 ans
Cyclor
Il rejoint la 35e Coupe de l'America aux Bermudes dans le cadre d'un programme académique lancé par Ben Ainslie. Marquant les esprits grâce à sa forme physique, son dévouement et son travail acharné, il est invité à concourir lors de la Coupe avec l'équipe titulaire. L'équipe perd, mais deux jours après avoir retrouvé l'équipe académique, elle gagne la Youth America's Cup.



BEN CORNISH, 32 ans
Cyclor
Il grandit aux commandes d'un dériveur Mirror. Il devient champion national des moins de 16 ans. Il représente la Grande-Bretagne à trois Championnats du Monde consécutifs. Il espérait participer aux Jeux olympiques de Paris, mais sa catégorie a perdu son statut olympique. Il participe à la 36e Coupe de l'America comme grinder. Il est de retour en tant que cyclor.



MATT GOTREL, 35 ans
Cyclor
Ancien rameur olympique ayant décroché l'or aux Jeux de Rio en 2016. Il travaille brièvement comme ingénieur chez Rolls Royce, avant d'être contacté pour rejoindre l'équipe britannique SailGP comme grinder. Impressionné par ce qu'il voit, Ben Ainslie lui propose de rejoindre INEOS Britannia pour la 36e Coupe de l'America. Cette fois, il sera cyclor.



MATT ROSSITER, 35 ans
Cyclor
Il apprend la voile enfant et commence l'aviron à 15 ans, puis remporte un titre mondial et plusieurs médailles, y compris l'or, lors des JO de la jeunesse. Après trois années difficiles où il ne peut plus pratiquer en raison d'une blessure, il rejoint l'équipe titulaire et gagne plusieurs titres européens et de Coupe du Monde, avant de représenter la Grande-Bretagne aux JO de Tokyo en 2021 et de devenir champion du monde d'aviron de mer en 2022.

L'ère du cyclor

Ce sont les jambes et non les bras qui propulseront les monocoques au-dessus des flots lors de la 37e Coupe de l'America

« C'est le meilleur voilier de course britannique qui ait jamais été construit. En comparaison, les fusées qui se posent sur la Lune ont l'air basique. C'est une œuvre d'art. »

- Freddie Carr

« Ce n'est pas comme faire du vélo sur une route. Mais plutôt comme rouler sur une piste de VTT truffée de cailloux avec un vélo de route. Disons que ça peut secouer. »

- Matt Gotrel

L'équipage d'INEOS Britannia s'est préparé à la bataille des flots de cet été. Sur terre. Il s'est entraîné avec INEOS Grenadiers, l'une des équipes de cyclisme les plus performantes au monde. En effet, ce sont les jambes et non les bras qui propulseront les monocoques au-dessus des flots lors de la course de cette année pour remporter la 37e Coupe de l'America.

« Fournir la puissance hydraulique nécessaire pour propulser un bateau se déplaçant à haute vitesse n'est pas une mince affaire » explique le skipper Sir Ben Ainslie.

En tout, huit marins cyclistes, les cyclors, ont été choisis pour aider à propulser le voilier. Mais seuls quatre d'entre eux seront à bord pour chaque course. L'équipe britannique compte quatre anciens rameurs de niveau mondial : Matt Gotrel (champion olympique à Rio en 2016), Matt Rossiter, Ryan Todhunter et Harry Leask (médaillé d'argent aux JO de Tokyo 2020).

La tâche des cyclors consiste à fournir la puissance hydraulique requise pour régler les voiles en pédalant sur des vélos statiques fixés dans la coque de 20,7 m en fibre de carbone.

Leur objectif ? Produire des watts plus vite que les autres équipes. Ce qui signifie, si le Britannia veut atteindre les vitesses les plus élevées, qu'ils doivent maintenir jusqu'à 500 W sur leurs vélos pendant des périodes de 20 minutes avec des sprints atteignant jusqu'à 1 800 W.

Lors de la 36e Coupe de l'America, ce sont les « grinders » qui ont assumé ce rôle crucial à bord. Plus ils généraient de puissance, tournant des manivelles à la main, plus il était possible de régler précisément la grand-voile et la voile d'avant.

« Nous avons atteint un niveau assez élevé avec nos bras et nous nous sommes entraînés dur pour cela, pendant l'essentiel des six ou sept dernières années en préparation des deux dernières éditions de la Coupe » déclare Matt. « Donc c'a été un certain choc pour l'organisme de devoir, à la place, apprendre à pomper l'oxygène vers les jambes. »

Toutefois, des sorties à vélo de six heures en pleine campagne avec les meilleurs cyclistes d'INEOS Grenadiers ont fait des merveilles pour leur forme physique. Ils sont prêts. « Cette année, vous ne verrez pas beaucoup de têtes bouger ici et là sur le voilier » ajoute Matt. « Vous verrez des épaules dissimulées à l'abri du vent. »

Prologo a été chargé de s'assurer que les cyclors puissent rester sur leur selle, peu importe à quel point les flots deviennent houleux. Chaque selle a été conçue pour réduire la fatigue musculaire, améliorer l'adhérence et absorber les vibrations. Le guidon est fixé par du ruban Onetouch 3D de Prologo, là aussi pour contribuer à absorber les vibrations.

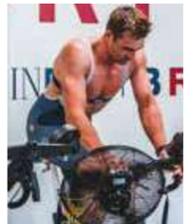
« Après avoir concouru et gagné sur la route avec sept équipes du World Tour et en tout-terrain avec plus de 10 équipes de VTT soutenues, c'était très enthousiasmant de s'attaquer à un nouveau défi, ambitieux : la mer » dit Salvatore Truglio, directeur de marque chez Prologo.

À chaque course, les cyclors devront composer avec la houle qui agite le large de la côte espagnole. « Disons que ça peut secouer » explique Matt.

« Ce n'est pas comme faire du vélo sur une route. Mais plutôt comme rouler sur une piste de VTT truffée de cailloux avec un vélo de route. C'est comme faire simultanément du vélo et participer à un match de rugby. »

Le président d'INEOS, Sir Jim Ratcliffe, qui soutient l'équipe britannique dans ses efforts pour marquer l'histoire, comptait parmi les plus désireux de tester l'équipement à bord. Il est monté à bord du Britannia peu de temps après le baptême de l'AC75, se joignant à trois autres cyclors et impressionnant Sir Ben par sa ténacité, sa rigueur et son humour.

« Cette devise d'INEOS sous-tend tout le travail d'INEOS Britannia et Sir Jim a indéniablement démontré ces trois qualités en embarquant et en nous aidant à propulser le Britannia » indique-t-il. ➤



Calendrier de la 37e Coupe de l'America

37TH AMERICA'S CUP LOUIS VUITTON



Visionnez gratuitement la compétition sur : AMERICASCUP.COM



AOUT	
20 M	
21 M	
22 J	
23 V	
24 S	
25 D	
26 L	
27 M	
28 M	
29 J	
30 V	
31 S	
SEPTEMBRE	
1 D	
2 L	
3 M	
4 M	
5 J	
6 V	
7 S	
8 D	
9 L	
10 M	
11 M	
12 J	
13 V	
14 S	
15 D	
16 L	
17 M	
18 M	
19 J	
20 V	
21 S	
22 D	
23 L	
24 M	
25 M	
26 J	
27 V	
28 S	
29 D	
30 L	
OCTOBRE	
1 M	
2 M	
3 J	
4 V	
5 S	
6 D	
7 L	
8 M	
9 M	
10 J	
11 V	
12 S	
13 D	
14 L	
15 M	
16 M	
17 J	
18 V	
19 S	
20 D	
21 L	
22 M	
23 M	
24 J	
25 V	
26 S	
27 D	



RÉGATE PRÉLIMINAIRE
22 - 25 AOÛT



ROUND ROBINS
29 AOÛT - 8 SEP



DEMI-FINALE
14 - 19 SEP



FINALE
26 SEP - 5 OCT



FINALE EN DUEL
12 - 21 OCT

JOURS DE RÉSERVE JOURS D'ENTRAÎNEMENT



AC75

8 MEMBRES D'ÉQUIPAGE
2 BARREURS, 2 RÉGLEURS ET 4 CYCLORS

PLUS DE 120 000
COMPOSANTS INDIVIDUELS

PLUS DE 700
CAPTEURS ET CANAUX

33
CAMÉRAS À BORD DOTÉES D'UNE LIAISON AVEC LA CÔTE

PLUS DE 30 000
CANAUX DE DONNÉES

PLUS DE 50 NŒUDS
DE VITESSE MAXIMALE ESTIMÉE

20,7 MÈTRES
DE LONG

5 MÈTRES
DE MÂTRE-BAU MAXIMAL

6 200 KG
POUR LE POIDS



Histoire de la Coupe de l'America

REMPORTER la Coupe de l'America est l'une des choses les plus difficiles à accomplir dans le sport mondial. Cela exige de la ténacité, de la détermination, du savoir-faire, de la passion et la capacité de prendre des décisions en une fraction de seconde.

C'est peut-être la plus ancienne compétition sportive au monde, antérieure même aux Jeux olympiques modernes, mais c'est aussi la plus innovante, moderne et techniquement avancée sur la planète. Chaque nation participant aux séries de cet été souhaite s'imposer, justement parce que c'est si difficile à faire.

Mais c'est aussi un peu personnel pour les Britanniques, car pour eux, tout a commencé au large de la Grande-Bretagne le 22 août 1851. Les Britanniques, avec 14 bateaux, ont défié l'Amérique, qui n'en avait qu'un, dans une course à la voile autour de l'île de Wight. Et ont perdu.

L'Amérique est rentrée aux États-Unis avec le trophée et l'a conservé pendant 132 ans, défendant son titre avec succès à 24 reprises jusqu'en 1963, lorsque les Australiens mettent fin à cette série de victoires.

Au fil des ans, seules quatre nations, les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Suisse, ont remporté le trophée. Bien que la Grande-Bretagne figure parmi les Challengers les plus fréquents, elle ne l'a jamais gagné. ➤

Bateau de poursuite propulsé à l'hydrogène

L'HISTOIRE a déjà été écrite lors de la Coupe de l'America de cette année. En effet, pour concourir, chaque équipe a accepté de construire un bateau de poursuite à foils propulsé à l'hydrogène.

Les champions en titre, Emirates Team New Zealand, ont mis leur bateau à l'eau en mars 2022 pour prouver que c'était possible. Une semaine plus tard, le prototype de 10 mètres, Chase Zero, naviguait sur son foil dans le port de Waitematā à Auckland.

L'espoir est qu'en faisant découvrir ces bateaux au monde entier, ils pourraient complètement bouleverser la philosophie de l'industrie maritime. Le secteur est responsable d'environ 3 % des émissions globales de CO₂. Mais l'hydrogène, qui ne produit aucune émission lorsqu'il est utilisé comme carburant, pourrait jouer un rôle prépondérant dans sa décarbonation.

Chaque bateau de poursuite doit mesurer au moins 10 m de long, avec une autonomie de 180 milles, et être en mesure de tenir le rythme des AC75, qui voguent à 50 nœuds. Le modèle de 13 m d'INEOS Britannia décolle et s'appuie pleinement sur les foils à 19 nœuds. ➤

Second souffle pour les voiles en fibre de carbone du Britannia

DES vents faibles ont complètement balayé les espoirs britanniques de se mesurer aux Defenders néozélandais pour la 36e Coupe de l'America. Lors de sa confrontation en duel avec l'Italie, le Britannia n'a pu opposer aucune résistance au Luna Rossa, qui a gagné la Coupe Prada 7 à 1, ainsi qu'une place en finale de la Coupe de l'America. Et tout s'est joué sur la bien meilleure manœuvrabilité des Italiens en situation de vents légers.

« Ils disposaient d'un meilleur ensemble pour gérer l'ensemble des conditions relatives au vent et ils méritaient cette place en finale » a déclaré Sir Ben Ainslie à l'époque.

Mais alors que les Britanniques viennent de trouver un second souffle et sont désormais prêts pour ce challenge estival, les voiles en fibre de carbone du Britannia ont été utilisées à bon escient et sont aujourd'hui vendues comme housses d'ordinateur portables, sacs, pochettes et trousse de toilette grâce à Ocean Republic.

« Ça n'a pas été un tissu facile à manier, parce qu'il est extrêmement résistant et n'apprécie pas vraiment qu'on lui demande d'être autre chose que la voile la plus efficace jamais créée par l'homme » explique le fondateur d'Ocean Republic, Rory McKellar.

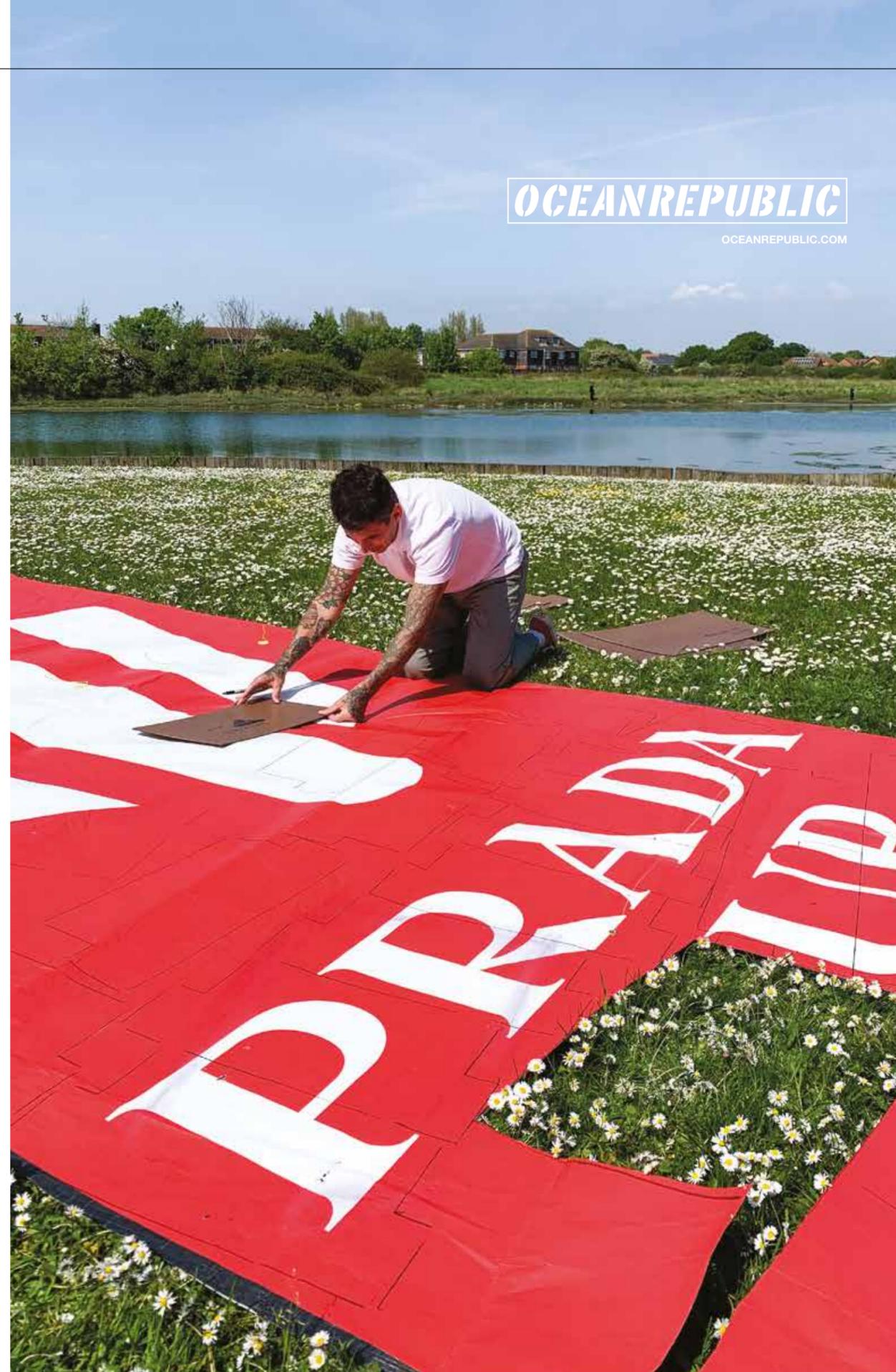
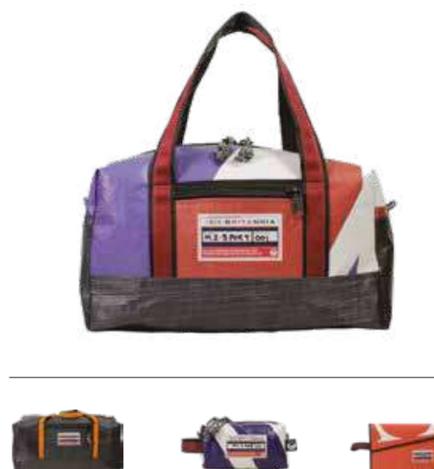
Mais cela n'a pas découragé Rory et son équipe d'accepter un partenariat avec INEOS Britannia pour métamorphoser les voiles en une gamme de produits tendance et robustes, en édition limitée.

« Ce fut un véritable honneur de travailler avec l'équipe » dit Rory. « Son professionnalisme et sa gentillesse en ont fait une formidable expérience. »

Lui et son équipe Ocean Republic ont récupéré les voiles désormais indésirables de l'équipe britannique, après que la Nouvelle-Zélande a remporté, pour la quatrième fois, le plus ancien trophée sportif international au monde l'année dernière. « Ils n'avaient qu'un seul ensemble de voiles, que nous avons récupérées » révèle-t-il.

Chaque produit est fabriqué à la main dans des voileries de la côte sud de l'Angleterre et 10 % des bénéfices reviennent à l'organisation caritative de Sir Ben Ainslie pour l'éducation des jeunes, 1851 Trust.

Ils ont reçu l'aide de Pablo, qui fabrique des voiles depuis 15 ans. « Il a mis au point de superbes designs, bien que ce soit un matériau réputé difficile » déclare Rory. « La voile était peut-être au crépuscule de sa vie, mais nous lui en avons donné une seconde en la transformant en quelque chose d'autre. »



Coupe de l'America féminine à Barcelone

BARCELONE va également accueillir la toute première Coupe de l'America féminine. Et parmi les marins britanniques qui souhaitent écrire l'histoire, citons Hannah Mills et Saskia Clark, qui ont décroché l'or à l'épreuve de 470 aux JO de Rio en 2016. « Concourir pour son pays sur une scène internationale, c'est absolument unique. Et contribuer à soutenir la jeunesse pour qu'elle libère tout son potentiel, c'est vraiment un défi très cool » se réjouit Hannah. « Nous sommes là pour gagner, à 100 % ».

Hannah est la directrice d'équipe des catégories féminine et jeunesse d'Athena Pathway pour la Grande-Bretagne. Elle sera le skipper de l'équipe féminine britannique lors de la Coupe de l'America.

Le programme Athena Pathway a été créé en août 2022 par Hannah et le skipper d'INEOS Britannia, Sir Ben Ainslie, pour soutenir les marins prometteurs et accroître la diversité dans leur discipline. « Nous ne pourrions être plus fiers de ce qu'Athena Pathway représente » dit Ben. « Nous avons sélectionné une équipe de grande qualité et savoir que quelqu'un comme Hannah les guide, sur terre et en mer, est extrêmement inspirant. Nous aurons des attentes très élevées, sans aucun doute. »

Plus de 300 marins ont été candidats pour rejoindre l'équipe qui voguera avec l'AC40, un nouveau concept de monocoque à foils de 12 m, monotype, basé sur l'AC75 et conçu par Emirates Team New Zealand.

Les six nations concourant à l'occasion de la 37e Coupe de l'America aligneront des équipes en catégories féminine et jeunesse et devront aussi faire face à d'autres concurrents d'Espagne, des Pays-Bas, du Canada, d'Allemagne, de Suède et d'Australie.

Chaque AC40 embarquera un équipage de quatre personnes, deux barreurs et deux régleurs, toute l'énergie provenant des batteries.

« L'inclusion d'un événement féminin pour la première fois dans l'histoire de cette compétition vieille de 173 ans traduit d'énormes progrès vers l'égalité entre les genres dans la voile de haut niveau » déclare Ben.

Si l'équipe britannique féminine, Hannah, Saskia, Freya Black et Ellie Aldridge chercheront à marquer l'histoire, celle des jeunes s'attachera à défendre son titre, ayant gagné la Coupe de l'America des jeunes lors de la série de la 35e Coupe de l'America, aux Bermudes en 2017. ➤





Des progrès vers la neutralité carbone

INEOS a constaté une chute de 22 % des émissions de CO₂ par rapport à 2019. 10 % découlaient de la réduction de la consommation énergétique. Mais la conclusion de contrats majeurs pour une énergie propre a joué.



Un rôle majeur dans la capture et le stockage du carbone

Le projet Greensand consiste à capturer en toute sécurité le CO₂ et à le stocker définitivement sous le fond marin. Et INEOS est au cœur de cette initiative.



Faire avancer l'économie circulaire

INEOS maintient son engagement à contribuer à la transition vers une économie circulaire et biosourcée.



Proposer l'excellence pour la santé et la sécurité

INEOS considère la santé et la sécurité de tous comme une priorité et s'engage à maintenir les standards les plus élevés.

Durabilité

La durabilité est ancrée dans toute réflexion commerciale, elle est au centre des décisions, et elle porte l'innovation, même en période d'incertitude.

Marc de Jong est un associé principal du cabinet McKinsey & Company, qui aide les organisations à innover plus durablement.

« Pendant les périodes d'incertitude, les organisations qui investissent dans l'innovation plutôt que de, par exemple, se préparer au pire, ont plus de chances de gagner une longueur d'avance sur la concurrence » explique-t-il.

Récemment, des événements mondiaux ont engendré un environnement économique difficile pour les fabricants énergivores tels qu'INEOS.

La crise énergétique, la guerre en Ukraine et les pressions subies par l'industrie ont perturbé les chaînes d'approvisionnement, étouffé la demande et fait flamber les coûts des matières premières, de la main-d'œuvre et de l'énergie.

Mais même ce contexte n'a pas ébranlé la volonté d'INEOS de se placer à l'avant-garde de la transition vers une économie plus écologique, car l'entreprise sait bien que la vraie durabilité tient compte de la société, de l'environnement et de l'économie comme un tout indissociable.

Elle sait ce qui doit être fait et est là pour le long terme.

L'entreprise a publié récemment son rapport 2023 sur la durabilité. Il révèle une baisse de 22 % des émissions de CO₂ par rapport à 2019, principalement due à la baisse de 10 % de la consommation énergétique.

En outre, le rapport souligne le rôle majeur d'INEOS dans le projet Greensand, visant à capturer en toute sécurité le CO₂ et à le stocker définitivement sous le fond marin. Ce processus est jugé d'une importance vitale pour contribuer à décarboner l'énergie mondiale et à lutter contre le changement climatique.

Le rapport de 2023, épais de 158 pages et préparé conformément aux normes de la Global Reporting

Initiative (GRI), détaille aussi les avancées d'INEOS pour aider à créer une économie circulaire et biosourcée.

« L'industrie chimique est essentielle à l'existence moderne, mais elle est confrontée à des défis sans précédents » dit Francesco Lasagna, responsable de la durabilité chez INEOS Inovyn.

Malgré cela, il a fait part de son enthousiasme à la perspective d'aider à façonner la stratégie de durabilité d'une entreprise ayant l'opportunité d'assumer un rôle majeur dans l'avancée vers une industrie chimique plus verte.

Améliorer la durabilité de son activité et de ses opérations est au cœur de la façon dont INEOS travaille, parce que c'est important pour le personnel, les clients et les communautés où l'entreprise est présente, mais aussi ses investisseurs.

« Chez INEOS, nous ne nous contentons pas d'accumuler des chiffres » indique Erwin Alcasid, spécialiste en données de durabilité et environnementales chez INEOS Styrolution. « Nous les faisons parler pour dynamiser les performances. »

Rapport durabilité 2023 de INEOS

Le rapport souligne l'engagement d'INEOS envers la neutralité carbone d'ici 2050, et ses actions pour atteindre cet objectif. Les données fournissent des informations sur toutes les entreprises INEOS à travers le monde.



INEOS.COM



Une première mondiale

Si les essais s'avèrent concluants, l'usine texane d'INEOS pourra commencer à produire de l'acrylonitrile durable grâce à des matières premières d'origine végétale et réduire les émissions de CO₂.

Une alliance pour tester une première mondiale

INEOS Nitriles a accepté d'accueillir la prochaine phase du développement de la technologie révolutionnaire d'une entreprise concernant l'acrylonitrile. Si cela s'avère concluant, l'usine texane d'INEOS pourra commencer à produire de l'acrylonitrile durable grâce à des matières premières d'origine végétale dès l'année prochaine, et réduire nettement les émissions de CO₂ par la même occasion. Pour INEOS, c'est une chance de participer à une autre première mondiale.

Et pour Trillium Renewable Chemicals, une entreprise fondée dans un garage il y a environ 10 ans, c'est une chance de présenter sa technologie éprouvée et brevetée à un marché mondial cherchant désespérément des matières premières plus écologiques et biosourcées.

« Faire la preuve de la technologie de Trillium à plus grande échelle permettra à nos clients de confirmer la qualité produit, là aussi à grande échelle » affirme le président de Trillium, Erik Scher. « Ce sera une étape clé de nos efforts pour devenir un producteur majeur de produits chimiques renouvelables. »

L'usine de démonstration pour la production d'acrylonitrile à partir de glycérine végétale sera construite sur le site de Green Lake d'INEOS Nitriles, qui accueille déjà l'une des unités de production d'acrylonitrile les plus vastes et avancées au monde.

« Notre soutien envers ce projet, qui s'inscrit dans notre stratégie plus globale de durabilité, souligne notre engagement, en tant que plus grand producteur au monde d'acrylonitrile, à réduire le bilan carbone de l'industrie » déclare Hans Casier, PDG d'INEOS Nitriles.

L'acrylonitrile et ses coproduits sont de précieuses matières premières, utilisées pour un éventail singulier de produits, des pièces structurelles des avions et des voitures aux pulls et aux jouets en fibre acrylique.

Trillium sait que sa technologie fonctionne et des enseignements essentiels ont été tirés de son usine pilote, qui restera en activité pour fournir des échantillons de produits aux clients.

Trillium Renewable Chemicals a développé une technologie révolutionnaire pour produire de l'acrylonitrile durable, un matériau clé dans la fabrication de jouets, de pièces automobiles, de composants aéronautiques et de matériel médical.



Sur la terre ferme

INEOS a reçu l'autorisation de contribuer à établir si la formation de Gassum, dans le Jutland au Danemark, convient au stockage du CO₂.

Premier processus de capture et de stockage du carbone sur la terre ferme

SEULEMENT quelques mois après avoir prouvé au monde qu'il est possible de capturer, de transporter par-delà les frontières, d'injecter et de stocker en toute sécurité du CO₂ 1,8 km sous le fond marin, INEOS a obtenu l'autorisation d'étudier un stockage sécurisé, profondément sous la terre ferme. INEOS, qui dirige le révolutionnaire projet Greensand, coopèrera désormais étroitement avec ses deux partenaires pour établir si la formation de Gassum, dans le Jutland au Danemark, convient également au stockage du CO₂.

« Gassum présente un grand potentiel pour un stockage sécurisé » indique Mads Weng Gade, responsable d'INEOS Energy au Danemark, « mais maintenant, nous devons mener les études nécessaires en nous appuyant sur les enseignements majeurs de Greensand, afin de démontrer qu'un stockage sûr et efficace est aussi possible à Gassum. »

Le Danemark souhaite ouvrir la voie vers une nouvelle industrie, viable sur le plan commercial, de capture et de stockage du carbone en Europe.

Sa décision d'accorder sa toute première licence de capture et de stockage du carbone sur la terre ferme à INEOS Energy Danemark, Wintershall Dea et Nordsøfonden est considérée comme une avancée vers cet objectif.

« Établir des sites en mer et sur terre pour le stockage permanent du CO₂ sera crucial si l'UE souhaite atteindre ses objectifs vis-à-vis du climat et pour soutenir un marché solide de capture et de stockage du carbone » déclare David Bucknall, PDG d'INEOS Energy.

La géologie danoise présente un potentiel considérable pour le stockage du CO₂. Selon des analyses de la Commission écologique du Danemark et du Groenland (GEUS), la capacité de stockage est comprise entre 12 et 22 milliards de tonnes de CO₂ dans le sous-sol danois, soit 700 fois les émissions annuelles de CO₂ du Danemark.

Si tout se passe bien, les trois partenaires espèrent commencer à pomper le CO₂ vers deux formations géologiques distinctes du Jutland en 2029.

Dans le cadre de la volonté du Danemark d'ouvrir la voie vers une nouvelle industrie, viable sur le plan commercial, de capture et de stockage du carbone en Europe, INEOS Energy Danemark travaillera avec Wintershall Dea et Nordsøfonden.



wintershall dea

nordsøfonden



Investissement

Une nouvelle ligne de film soufflé multicouche, avec système d'orientation dans le sens machine (MDO), a été installée au centre de R&D d'INEOS à Bruxelles, en Belgique.

INEOS ouvre la porte à l'innovation

INEOS est aujourd'hui le premier fabricant de plastique au monde à investir dans une technologie susceptible d'empêcher qu'un million de tonnes de déchets s'entasse dans des décharges chaque année. INEOS O&P invite désormais les fabricants, très intéressés par le développement d'emballages en plastique recyclable, à tester cette technologie dans son centre de R&D à Bruxelles.

« Les films d'emballage souples jouent un rôle essentiel dans notre société, mais nous avons conscience de l'inquiétude des populations à l'égard des déchets plastiques, et la partageons » déclare Rob Ingram, PDG. « C'est pourquoi les films entièrement recyclables marquent un développement considérable. »

Les clients d'INEOS pourront tester la nouvelle ligne de film soufflé multicouche dans les locaux d'INEOS, sans impact sur la production de leurs propres sites de fabrication. Et ils sont nombreux à vouloir le faire.

Les emballages en plastique gardent les aliments plus frais, plus longtemps. Sans eux, bien des produits de nos étagères de supermarché ne résisteraient pas au transport jusqu'au magasin. Et conserver des aliments frais réduit le gaspillage alimentaire, autre facteur de taille du changement climatique.

Toutefois, le recyclage des emballages en plastique est un problème, car ils contiennent beaucoup de polymères différents, et tous les plastiques ne fondent pas à la même température.

« Fabriquer des films plus simples, offrant les mêmes performances, permettra de recycler plus facilement les nouveaux emballages » explique Rob.

La technologie de pointe fournie par Hosokawa Alpine chauffe et étire les films polymères pour améliorer leur qualité.

INEOS fera appel à la nouvelle ligne pilote et à son propre savoir-faire concernant les polymères pour développer de nouveaux films d'emballage à partir de polyéthylène et de polypropylène.

La technologie de pointe, qui chauffe et étire les films polymères pour améliorer leur qualité, a été fournie par Hosokawa Alpine.



Plus écologique

INEOS Nitriles et Hanwha Corporation envisagent de construire en Amérique une usine d'ammoniac à faible consommation de carbone pour satisfaire la demande d'ammoniac plus écologique.

INEOS répond à l'appel pour de l'ammoniac plus écologique

LA population mondiale augmente et la demande d'ammoniac aussi, car il est beaucoup utilisé comme engrais pour favoriser des cultures saines et constitue une matière première importante pour la fibre acrylique et de carbone. Et aujourd'hui, le monde demande de l'ammoniac plus écologique, plus que toute autre chose. Pour répondre à cette demande croissante, INEOS Nitriles et Hanwha Corporation envisagent de construire en Amérique une usine d'ammoniac à faibles émissions de CO₂. L'usine pourrait produire plus d'un million de tonnes d'ammoniac par an et aiderait les deux entreprises à consolider leur position sur le marché mondial de l'ammoniac.

L'hydrogène servant à fabriquer l'ammoniac serait produit à partir de gaz naturel, les émissions nuisibles de CO₂ alors capturées et définitivement stockées.

Plus grand producteur d'acrylonitrile au monde, INEOS utilisera cet ammoniac sobre en carbone pour fabriquer de l'acrylonitrile et aider à réduire les émissions sur les marchés entièrement dépendants de l'acrylonitrile, de la purification de l'eau à une énergie écologique, et du secteur pharmaceutique à ceux des jouets et de la construction.

Même si la décision d'investissement finale dans l'usine ne sera prise qu'en 2026, les deux entreprises sont très enthousiasmées par les bénéfices environnementaux potentiels.

« Ce projet pourrait apporter une contribution majeure aux objectifs de réduction des émissions carbone d'INEOS Nitriles d'ici 2030 et de neutralité carbone d'ici 2050 » révèle Hans Casier, PDG d'INEOS Nitriles.

Kiwon Yang, PDG de Hanwha Corporation, en Corée du Sud, estime que ce pourrait être un véritable tournant dans la vision de son entreprise d'un avenir durable.

Environ 80 % de l'ammoniac produit par l'industrie sont utilisés comme engrais pour l'agriculture, la Chine étant considérée comme le plus grand producteur mondial. L'emplacement de l'éventuelle future usine américaine n'a pas encore été déterminé.

Hanwha Corporation estime que le projet pourrait être un véritable tournant dans la vision de l'entreprise d'un avenir durable.



L'hydrogène prend la route

INEOS Inovyn espère que l'essai réalisé sur un an avec l'hydrogène se concrétisera par une nouvelle réflexion dans le secteur du transport routier

INEOS | Inovyn

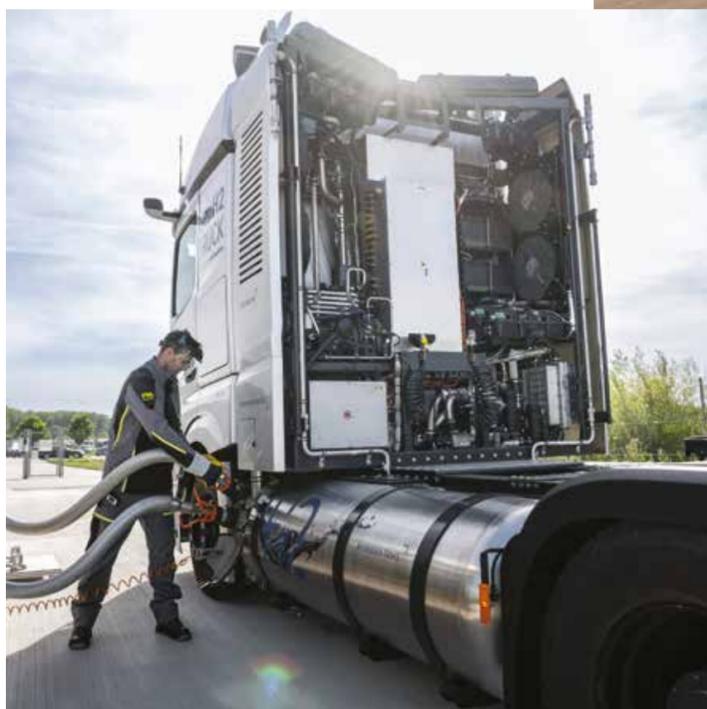


Un camion GenH2 de Mercedes-Benz a parcouru 1 047 km avec un seul plein d'hydrogène liquide en 2023

H₂

INEOS Inovyn est l'un des plus grands exploitants de la technologie d'électrolyse, produisant 60 000 tonnes par an d'hydrogène sobre en carbone sur divers sites.

H₂



« Nous sommes très heureux de soutenir ces essais clients de pile à combustible. L'hydrogène est une source d'énergie révolutionnaire qui va transformer la technologie des camions et nous aider à atteindre la neutralité carbone. À la fois utilisateur et producteur d'hydrogène, INEOS occupe une position unique pour soutenir cette transition. »

- Wouter Bleukx, directeur commercial pour l'hydrogène chez INEOS Inovyn

DES camions fonctionnant entièrement à l'hydrogène liquide commenceront bientôt à transporter des marchandises en Allemagne dans le cadre d'un essai d'un an. Vervaeke, qui transportera jusqu'à 25 tonnes de PVC pour INEOS Inovyn, compte parmi les cinq entreprises ayant accepté de tester le prototype du camion GenH2 de Mercedes-Benz, un camion qui a parcouru 1 047 km avec un seul plein d'hydrogène liquide en 2023.

Si les derniers essais se révèlent fructueux, ils pourraient encourager le secteur du transport routier à passer des véhicules diesel à des camions alimentés par hydrogène et ne rejetant aucune émission.

« Le marché se montrant encore hésitant, nous voulons démontrer que c'est possible, parce que l'hydrogène est une source d'énergie révolutionnaire qui nous aidera à atteindre les objectifs de neutralité carbone de l'Europe et à réduire le CO₂ » affirme Wouter Bleukx, directeur commercial de l'hydrogène chez INEOS.

L'année dernière, INEOS Inovyn est devenue la première entreprise en Europe à utiliser un camion à hydrogène pour transporter du PVC de son usine de production à Tavaux jusqu'à l'usine de composés en PVC de Bervic à Dijon.

Geir Tuft, PDG d'INEOS Inovyn, a décrit cet événement comme un moment historique pour INEOS.

« L'utilisation de camions à hydrogène pour transporter des produits est un aspect essentiel de notre feuille de route pour la durabilité, visant à réduire considérablement notre bilan de CO₂ des prochaines années » déclare-t-il.

INEOS Inovyn est l'un des plus grands exploitants de l'électrolyse industrielle, technologie nécessaire pour produire de l'hydrogène renouvelable, et produit 60 000 tonnes par an d'hydrogène sobre en carbone sur divers sites.

À la fois utilisateur et producteur d'hydrogène, INEOS occupe une position unique pour mener la transition vers une économie alimentée par l'hydrogène. INEOS Inovyn travaille depuis des années avec Vervaeke.

« Nos deux entreprises partagent la même vision »

explique Frédéric Derumeaux, PDG de Vervaeke. « Nous sommes donc très heureux qu'ils nous fassent confiance pour une collaboration sur un projet révolutionnaire en faveur de la durabilité. »

Pendant l'essai de 12 mois avec Daimler Truck AG, les poids lourds feront le plein dans des stations à hydrogène liquide publiques désignées, à Wörth am Rhein et dans la région de Duisbourg.

Mais beaucoup estiment que l'hydrogène ne deviendra le carburant de prédilection des bus et des poids lourds que si davantage de pays investissent dans les infrastructures.

Actuellement, le Japon est en tête avec environ 170 stations à hydrogène, contre 96 en Allemagne, 21 en France et neuf au Royaume-Uni.

PROTOTYPE
TOUT-TERRAIN BUZZ SPECIAL VERSION RALLYE



GRENADIER



PROTOTYPE
TOUT-TERRAIN V8

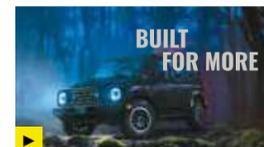
INEOSGRENADIER.COM

Un aperçu de l'avenir

INEOS Automotive fait un détour pour dévoiler cinq prototypes de son 4x4 Grenadier au plus grand salon de l'automobile de la planète



CAMPAGNE BUILT FOR MORE



PROTOTYPE

QUARTERMASTER ET TOUT-TERRAIN A PONT PORTIQUE



PROTOTYPE

QUARTERMASTER À PLATEAU COURT



PROTOTYPE
QUARTERMASTER DE SAFARI HUIT PLACES

INEOS Automotive a dévoilé un ensemble éclectique de futurs Grenadier potentiels au Festival de vitesse de Goodwood 2024.



INEOS Automotive a pris la route avec un ensemble éclectique de futurs Grenadier potentiels, notamment sa toute première voiture de rallye, dotée de toutes les spécifications pour la course, y compris une suspension modifiée, les freins, des sièges baquets et un arceau de sécurité intégral. Les cinq prototypes ont été dévoilés à l'occasion du Festival de vitesse de Goodwood 2024, la garden party estivale incontournable du sport automobile au Royaume-Uni. Ils ont prouvé, si c'était nécessaire, l'adaptabilité du Grenadier.

« La carrosserie sur châssis du Grenadier a déjà démontré son incroyable polyvalence, donc nous voulons continuer à innover » déclare Lynn Calder, PDG d'INEOS Automotive.

« Notre nouvelle campagne de marque indique que le Grenadier est construit pour plus de performances, Built For More. Donc ces prochaines années, nous nous emploierons à montrer ce que cela signifie. »

Outre la voiture de rallye, conçue pour concourir lors du Championnat du monde de rallye-raid 2025, ont été présentés le Grenadier Quartermaster et un tout-terrain équipé d'un châssis surélevé et de grands pneus tout-terrain, une version plus compacte de son pick-up Quartermaster et pick-up Quartermaster transformé pour offrir huit places, l'idéal pour les safaris.

Lors du Festival de vitesse de Goodwood, durant cinq jours et organisé près de Chichester dans le Sussex de l'Ouest, les spectateurs ont eu un aperçu de ces cinq modèles.

Mais ce ne fut pas tout.

INEOS a aussi choisi le festival, qui se décrit lui-même comme le meilleur salon de l'automobile au monde, pour mettre en avant son partenariat avec la Royal National Lifeboat Institution et officiellement lancer un Grenadier en édition limitée, le Detour.

Seulement 200 Detour seront fabriqués.

Les passionnés pourront repérer le Detour grâce à ses jantes forgées uniques en alliage, de 45,7 cm, et sa calandre spécialement conçue, équipée d'encadrements de phares.

De plus, le 4x4 sera disponible dans quatre couleurs exclusives.

« Ce sera un niveau de personnalisation sans pareil sur le marché des 4x4 » explique George Ratcliffe, directeur commercial chez INEOS Automotive.

Le Detour est le premier véhicule en édition limitée produit par la nouvelle division d'INEOS Automotive, Arcane Works, qui créera des Grenadier personnalisés et finis à la main.

En parallèle, dans le cadre de son partenariat de cinq ans avec la RNLI, INEOS a accepté de déployer 20 tout-terrain Grenadier sur divers sites du Royaume-Uni et de l'Irlande.

Les Grenadier serviront principalement à aider les équipages à lancer leur canot de sauvetage pneumatique de catégorie D, l'outil de travail de l'organisation caritative ces 60 dernières années.

« C'est une formidable marque d'approbation à l'égard de la capacité du Grenadier à respecter les normes strictes indispensables pour un travail de première ligne si vital » déclare Lynn.

Depuis sa création en 1824, la RNLI a sauvé plus de 140 000 vies.

« Un tel soutien d'INEOS Automotive nous permet de continuer à sauver des vies en mer et met entre les mains de nos bénévoles le meilleur équipement disponible » dit Jamie Chestnutt, directeur de l'ingénierie et de l'approvisionnement pour RNLI.

« Ce n'est qu'en travaillant en véritables partenaires avec le secteur que nous pouvons maintenir notre service de sauvetage pour notre 200e année. »



Lifeboats

Dans le cadre d'un partenariat de cinq ans avec la RNLI, INEOS a accepté de déployer 20 tout-terrain Grenadier sur divers sites du Royaume-Uni et de l'Irlande.



Menace sur le socle de la médecine moderne

Les scientifiques et les chercheurs de l'Ineos Oxford Institute (IOI) pour la recherche sur les antimicrobiens découvrent de nouvelles solutions pour éviter la prochaine pandémie mondiale

« C'est une menace mondiale qui pèse sur chacun de nous et exige une réponse collective mondiale » déclare M. David Sweetnam, président du conseil consultatif de l'IOI. « Les opérations de routine, les accouchements, des infections banales et les maladies sexuellement transmissibles, comme la gonorrhée, pourraient un jour devenir mortels. » En raison du manque d'investissement dans la recherche, le monde n'a pas découvert de nouvelle classe d'antibiotiques depuis près de 40 ans. Le don de £100 millions d'INEOS à l'université d'Oxford a permis aux chercheurs d'entreprendre des travaux scientifiques pour trouver de nouveaux antibiotiques, mais aussi comprendre comment la résistance à ces médicaments vitaux s'étend dans le monde entier.

La priorité principale de l'institut est de protéger les antibiotiques de dernier recours, comme le méropénem, utilisés dans les hôpitaux pour traiter des infections graves, par exemple une septicémie.

« Un monde sans antibiotiques se révélerait très effrayant et nous toucherait tous » explique le Dr Alistair Farley, responsable scientifique à l'institut. « Nous devons développer de nouveaux médicaments pour contrer la résistance aux antimicrobiens (RAM), mais il nous faut aussi une gestion plus efficace des médicaments, existants et nouveaux. »

Le travail de l'IOI est guidé par ses programmes de surveillance mondiale dans les pays les plus concernés par la menace de la RAM. Aujourd'hui, l'institut travaille sur plus de 28 sites dans 13 pays pour soutenir et renforcer les systèmes et les laboratoires de surveillance, en particulier dans les pays les plus pauvres.

« Plus vite nous comprendrons la situation globale, plus vite nous pourrons agir » affirme le Dr Kirsty Sands, responsable scientifique à l'institut.

« Vous ne pouvez pas résoudre un problème sans données exploitables » déclare le professeur Tim Walsh, directeur de la biologie à l'IOI. « Nous devons impérativement comprendre comment les antibiotiques sont utilisés à travers le monde pour comprendre toute la situation. »

Au niveau national, ces données génomiques très détaillées aideront à influencer sur les politiques de santé et les réponses aux urgences sanitaires. À l'échelle mondiale, elles peuvent donner des signes avant-coureurs de menaces émergentes et aider à identifier les tendances à long terme.

Ces données mondiales éclairent le travail des scientifiques de l'institut dans la conception de nouveaux antibiotiques et les tests de nouvelles combinaisons d'antibiotiques, afin de contrer les superbactéries.

« Au 20e siècle, la recherche a permis de découvrir des antibiotiques faciles à utiliser, d'une valeur inestimable. Mais cela ne signifie pas que tout a été découvert » déclare le professeur Chris Schofield, directeur de la chimie à l'IOI.

Des scientifiques ont découvert qu'il est possible de restaurer l'efficacité du méropénem en le combinant avec un autre antibiotique et un inhibiteur pour empêcher la bactérie de détruire l'antibiotique avant que celui-ci ait le temps d'agir.

Par ailleurs, le professeur Schofield dirige une équipe

menant des travaux révolutionnaires en chimie organique de synthèse, créant de nouveaux composés qu'ils espèrent faire progresser jusqu'à des essais cliniques précoces. Les premiers travaux in vivo sont très encourageants.

« Ces recherches précliniques initiales sont vitales pour découvrir un éventuel successeur à nos antibiotiques actuels, de moins en moins nombreux à être efficaces » déclare M. Sweetnam.

Découvrir de nouveaux antibiotiques est une tâche difficile, longue et coûteuse. Terminer tous les essais de sécurité avant la commercialisation peut coûter jusqu'à \$1 milliard et durer jusqu'à 10 ans.

Sans source de revenus garantie à la fin du processus, on ne peut réellement s'étonner que quasiment toutes les grandes sociétés pharmaceutiques aient délaissé ce secteur vital de la recherche en faveur d'autres domaines plus lucratifs, par exemple des médicaments de style de vie pour lutter contre l'obésité.

Et c'est bien le nœud du problème. Il n'existe aucune incitation financière pour le travail sur les antibiotiques.

« Même si vous avez un antibiotique très efficace, il ne faut pas trop l'utiliser, car alors la résistance augmente inévitablement » explique le Dr Farley.

Il ajoute que la RAM, qui a tué 1,27 million de personnes en 2019, soit davantage que le VIH ou la malaria, est un problème complexe, similaire au défi du changement climatique.

« Ce n'est qu'en travaillant avec l'industrie, le gouvernement et les décideurs politiques que nous pourrons surmonter cela, ensemble » dit-il.

INEOS travaille avec l'équipe de l'IOI, partageant son sens des affaires et son expérience pour faire face à cet immense défi.

« C'était formidable de recevoir un tel don sans précédent. Mais à mon avis, l'aide et l'accompagnement d'INEOS, dans ce rôle consultatif, le rendent d'autant plus spécial » déclare M. Sweetnam.

En septembre, des responsables de gouvernement, de l'industrie, d'institutions financières et d'organisations scientifiques se rencontreront à New York pour discuter de la menace imminente que la RAM fait planer sur la santé et la sécurité alimentaire mondiales.

« C'est une excellente occasion pour les dirigeants mondiaux de s'unir afin de surmonter l'un des plus grands défis sanitaires auxquels notre société est aujourd'hui confrontée » ajoute M. Sweetnam. ●



10 millions

D'ici 2050, 10 millions de personnes pourraient décéder chaque année du fait d'infections résistantes aux médicaments.

40 ans

En raison du manque d'investissement dans la recherche, le monde n'a pas découvert de nouvelle classe d'antibiotiques depuis près de 40 ans.

£100 millions

Le don de £100 millions d'INEOS à l'université d'Oxford a permis aux chercheurs de l'institut de commencer à dresser une base de données mondiale.



**SIX RIVERS
AFRICA**

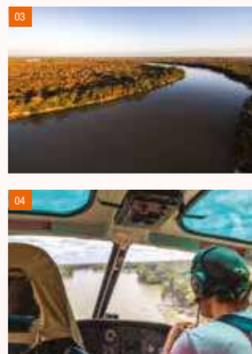


**SIX RIVERS
ICELAND**

THE SIX RIVERS FOUNDATION.COM

Si l'Islande et la Tanzanie sont littéralement aux antipodes l'une de l'autre, l'implication d'INEOS dans ces deux pays vise le même objectif : la préservation. En Islande, la mission de la fondation Six Rivers est d'enrayer le déclin du saumon atlantique sauvage. En Tanzanie, elle cherche à comprendre et à protéger les marais non cartographiés et les anciennes zones de chasse.

En savoir plus sur la façon dont INEOS fait la différence et aide les habitants des deux pays à façonner une industrie du tourisme durable ➤



- 01** Des défenseurs de l'environnement pistent régulièrement les animaux pour mieux comprendre où ils se rendent.
- 02** La nouvelle piste a été construite grâce à des fonds fournis par le président d'INEOS, Sir Jim Ratcliffe.
- 03** Les marais d'Usangu sont la source de la rivière Ruaha et un refuge pour de nombreuses espèces sauvages.
- 04** Des patrouilleurs surveillent les marais depuis les airs.

L'espoir naît de l'Afrique

Une nouvelle piste a été construite pour aider les patrouilleurs à surveiller et à protéger l'un des plus importants marais de la planète



DEPUIS le ciel, elle peut disparaître dans le vaste paysage. Mais au sol, construire une piste dans l'une des zones les plus reculées d'Afrique n'est pas seulement un accomplissement notable, c'est aussi extrêmement important. En effet, elle permettra de petits aéronefs de patrouiller régulièrement au-dessus des marais d'Usangu, la source de la rivière Ruaha et un refuge pour de nombreuses espèces sauvages.

« Ce sera un réel tournant pour la protection des marais » déclare Brandon Kemp, PDG de Six Rivers Afrique. « Usangu est une zone fragile, qui a besoin de toute l'aide possible. »

Le marais d'Ihefu se situe au cœur des marais d'Usangu, une vaste étendue sauvage et préservée au sud de la Tanzanie. Cette zone abrite des éléphants, des buffles, des lions, des léopards, des lycaons et des poissons-tigres. Et auparavant, l'on ne pouvait atteindre le parc qu'à pied.

En 2019, une route a été construite dans la savane boisée et dense du Miombo. Désormais, Ikoga dispose d'une piste d'atterrissage.

À l'ouverture de la nouvelle piste de 1,4 km, Glenn Turner, président de Six Rivers Afrique, a remercié le gouvernement et le peuple tanzaniens pour leur confiance envers l'organisation caritative soutenue par INEOS et investissant dans des projets qui contribueront à protéger certaines des plus belles zones sauvages d'Afrique.

« Ensemble, nous pouvons améliorer la situation » a-t-il déclaré.

Il a fallu six mois pour construire la nouvelle piste et la base de protection attenante, où les habitants seront formés à effectuer des recherches et des patrouilles contre le braconnage. Les 16 « patrouilleurs » vivront également là.

Même si elle n'est actuellement utilisée que par l'Autorité des parcs nationaux de Tanzanie et l'équipe de Six Rivers, l'espoir est qu'un jour la piste permette à des touristes d'accéder plus facilement à cette zone reculée d'Afrique.

La piste a été construite grâce à des fonds fournis par le président d'INEOS, Sir Jim Ratcliffe, qui a créé Six Rivers Afrique face aux inquiétudes liées à la destruction de la savane africaine.

Il a passé beaucoup de temps en Afrique et estime que le développement d'un tourisme durable dans le sud de la Tanzanie d'une part sensibilisera à la beauté et à l'importance de la région, et d'autre part créera des emplois à long terme pour les habitants.

« Quand une communauté locale tire parti d'emplois de

haute qualité associés au tourisme, le braconnage disparaît au profit de la protection, afin de préserver les emplois » dit-il.

Depuis neuf ans, Six Rivers Afrique coopère étroitement avec Asilia Africa, l'une des principales entreprises de safaris du pays.

Le tout dernier camp s'est ouvert à Usangu, où les touristes ont aidé à effectuer des recherches et à pister les animaux sauvages.

L'autre mission du camp est de contribuer à décourager les braconniers. Et il semblerait que la stratégie porte ses fruits.

« Depuis son ouverture, le braconnage illégal a très nettement chuté » révèle Glenn. « Maintenant, nous voyons des troupeaux de centaines de buffles et d'antilopes noires, ainsi que des dizaines d'éléphants accompagnés de jeunes, revenir dans ces marais emblématiques. »

Mais ce n'est pas tout.

Des meutes de lions ont elles aussi investi les marais, sans oublier les léopards et les hyènes.

Chris Fallows, photographe animalier professionnel, est resté un moment dans le camp d'expédition d'Usangu en fin d'année dernière. Le travail accompli par l'équipe l'a ébloui.

« Toutes les personnes impliquées dans ce projet ont été stupéfaites par la vitesse à laquelle les changements sont survenus, et de l'avis général, le potentiel de rétablissement est immense » déclare-t-il. ➤

2019

Une route a été construite dans la savane boisée et dense du Miombo. Auparavant, il n'était possible d'atteindre le parc national de Ruaha qu'à pied.

6 mois

Il a fallu six mois pour construire la nouvelle piste et la base de protection attenante, où les habitants seront formés à effectuer des recherches et des patrouilles contre le braconnage.

9 ans

Six Rivers Afrique coopère étroitement avec Asilia Africa, l'une des principales entreprises de safaris du pays, depuis neuf ans.



L'Islande s'appuie sur des bases solides

Les efforts de préservation ont été intensifiés pour aider à sauver le saumon islandais

LES investissements continuent à affluer vers l'Islande pour aider à enrayer le déclin spectaculaire du saumon atlantique sauvage. Six Rivers Islande prévoit d'ouvrir davantage de camps de pêche de classe mondiale le long de rivières du nord-est de l'Islande pour contribuer à lever des fonds essentiels à la poursuite de la recherche et à la préservation.

« Ces dernières années, la pêche a subi l'impact de la guerre en Ukraine, de la récession dans certains pays et du fait que les Américains sont plus hésitants depuis l'éruption du Sundhnúkur » explique Gisli Ásgeirsson, PDG de Six Rivers Islande. « Mais plus nous vendons de permis de pêche, plus nous pouvons générer de revenus, tous investis dans nos recherches. »

Un nouveau camp de pêche haut de gamme a ouvert environ 2 km en amont de l'ancien camp de pêche de la rivière Miðfjarðará, qui serpente dans un paysage spectaculaire et préservé.

« C'est vraiment une zone très reculée de l'Islande, même pour nous » confie Glenn Turner, président de Six Rivers Islande.

D'autres camps doivent ouvrir près des rivières Hafralónsá et Hofsa. Le camp de pêche actuel de Hofsa a été construit dans les années 1970, comptant le roi Charles, alors prince, parmi ses premiers clients réguliers. Le bassin de pêche du prince de Galles, sur la rivière Hofsa, reste l'un des spots de pêche les plus mythiques au monde.

Une fois sortis de terre, tous les camps de pêche demeureront disponibles après la saison de la pêche, qui dure trois mois.

« Nous pensons qu'ils peuvent attirer les personnes qui ont envie de faire du kayak ou du ski, d'aller observer les baleines ou de faire du VTT » explique Gisli.

Le président d'INEOS, Sir Jim Ratcliffe, grand amateur de pêche à la mouche, a fondé Six Rivers Islande en 2019, après avoir appris que le légendaire saumon atlantique sauvage était menacé.

Il a découvert que le club de pêche Strengur faisait tout son possible pour protéger l'espèce, mais avait besoin d'une aide financière pour renforcer son action.

Depuis, des échelles à saumon ont été installées afin d'élargir la zone de reproduction de ce poisson, qui dépose ses œufs dans l'eau avant de partir vers l'océan.

Des arbres ont été plantés pour enrichir le sol à proximité des rivières et assainir ces dernières. Des saumoneaux ont été marqués pour permettre aux scientifiques de les suivre et de surveiller leur comportement. Et des centaines de

milliers d'œufs de saumon ont été déposés dans les galets de rivières plus en amont pour là aussi étendre les lieux de reproduction.

« La vitesse à laquelle le projet s'est élargi est réellement impressionnante » déclare Glenn.

Depuis 2019, environ 10 000 jeunes arbres ont été plantés chaque année. En 2023, ce nombre s'élevait à plus de 90 000, et bien d'autres doivent être plantés cette année. D'ici 2028, l'objectif est de planter un million d'arbres par an.

« Nous avons atteint d'excellents chiffres dès que nous avons commencé à planter les arbres, mais nous avons toujours voulu viser plus haut » dit Glenn. « Et cette croissance accélérée peut être attribuée à une combinaison de facteurs, notamment une planification minutieuse, des objectifs clairs et un superbe travail d'équipe. »

Toutes les données rassemblées par les scientifiques aideront les chercheurs et les défenseurs de l'environnement à comprendre pourquoi le saumon atlantique décline et comment agir pour inverser cette tendance.

Plus tôt cette année, plusieurs experts d'Islande, du Royaume-Uni et de Norvège se sont rencontrés à Vopnafjörður, près des rivières, pour échanger sur leurs découvertes et les potentielles menaces pesant sur l'existence des saumons.

« Il est important que nous échangions avec la communauté locale pour nous assurer qu'elle sait ce que nous faisons et pourquoi » indique le Dr Rasmus Lauridsen, directeur scientifique de Six Rivers Islande, qui a une nouvelle fois animé l'événement.

Il a évoqué la menace potentielle des élevages de saumon en enclos ouverts.

« Il est difficile d'estimer à quel point l'élevage de saumon en enclos ouverts menace l'Islande, mais en Norvège, il a été démontré que les saumons adultes revenant pour frayer sont 10 % moins nombreux, uniquement à cause de l'augmentation des poux de mer provoquée par les fermes piscicoles » explique-t-il.

De plus, il a souligné que les saumons s'échappant des enclos ouverts ne disposent pas d'un patrimoine génétique adapté aux rivières islandaises.

« Lorsqu'ils s'échappent des enclos à l'occasion de violentes tempêtes, fréquentes, ils se mélangent et se reproduisent avec les saumons sauvages et leurs gènes diluent ceux de l'espèce sauvage, adaptés aux conditions locales. Et cela peut réduire considérablement le niveau d'adaptation des populations sauvages » ajoute-t-il.

« Les saumons d'élevage sont sélectionnés pour grandir rapidement dans une ferme où ils n'ont pas à se méfier des prédateurs. »

Le saumon atlantique sauvage est un poisson aux capacités d'adaptation incroyables. En quelques minutes, il peut passer de l'eau salée à l'eau douce.

Mais il pâtit à la fois de la surpêche, du braconnage et du réchauffement des océans et des rivières.

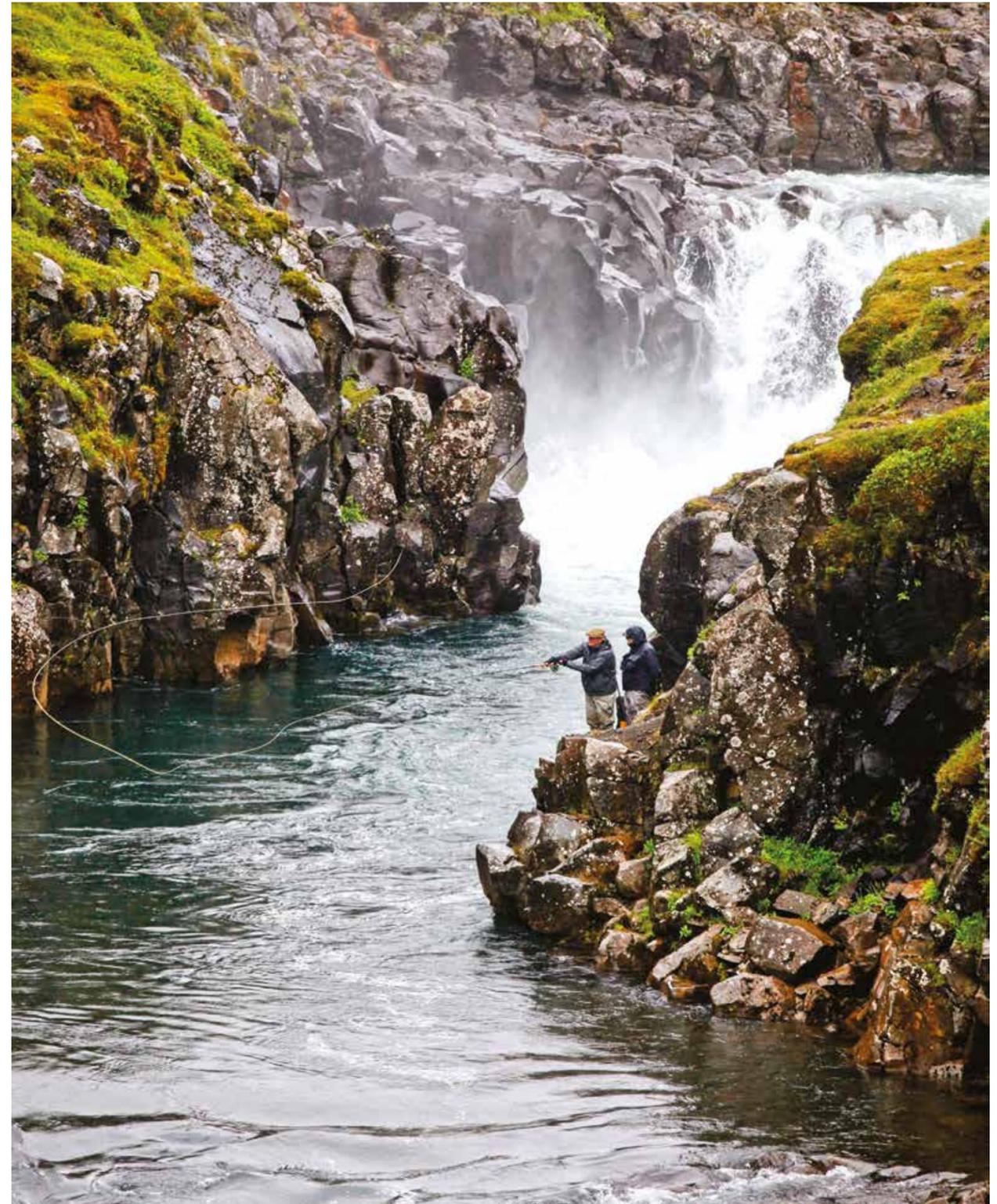
Dans les années 1980, on dénombrait six millions de saumons sauvages dans l'Atlantique Nord. Aujourd'hui, ils ne sont plus que deux millions.

La récente augmentation rapide de populations de saumon rose non autochtones dans l'Atlantique Nord préoccupe aussi les scientifiques. En effet, ils craignent que le saumon rose du Pacifique constitue une concurrence plus agressive pour la nourriture et le territoire.

Mais il y a une bonne nouvelle : désormais, Six Rivers Islande constate que le nombre de saumons dans les rivières gérées par la fondation ne baisse plus. ●



Campe de pêche de Miðfjarðará
Le camp de pêche de la rivière Miðfjarðará est un écrin de confort, idéal pour ceux souhaitant pêcher dans l'une des meilleures rivières à saumon d'Islande. (Notez que les repas ne sont pas inclus.)



2019

Des défenseurs de l'environnement ont commencé à planter des milliers d'arbres pour enrichir le sol à proximité des rivières et assainir ces dernières.

2 millions

Dans les années 1980, on dénombrait six millions de saumons sauvages dans l'Atlantique Nord. Aujourd'hui, ils ne sont plus que deux millions.

1970s

Le camp de pêche de Hofsa a été construit dans les années 1970, comptant le roi Charles, alors prince, parmi ses premiers visiteurs réguliers. Le bassin de pêche du prince de Galles, sur la rivière Hofsa, reste l'un des spots de pêche les plus mythiques au monde.

Dans leur élément

Comment INEOS Nitriles a suscité l'intérêt envers The Daily Mile et rassemblé toute une communauté

UN ANCIEN professeur de sciences s'est fixé une mission : faire courir tous les écoliers d'Amérique lors de The Daily Mile. Bill Russell, directeur de programme de Daily Mile USA, initiative soutenue par INEOS, estime que c'est le meilleur moyen d'améliorer la condition physique et que cela permet d'avoir des enfants en meilleure santé et plus heureux. « Si les enfants et les enseignants se sentent mieux physiquement, ils seront plus performants mentalement » dit-il. « Nous aurons de meilleurs enseignants et de meilleurs élèves. »

Mais il confie qu'il existe une autre raison, encore plus importante, pour laquelle chacun doit faire une pause de 15 minutes hors de la salle de classe.

« Au fond, ce qui compte, c'est l'humain » déclare-t-il. « L'important est de créer des moments magiques, où l'on peut apprendre à découvrir l'autre et établir un lien de confiance. »

The Daily Mile USA a été lancée en 2019.

Depuis, l'équipe a créé des liens et de la confiance avec les écoles, lors de conférences ou de forums en ligne pour les enseignants.

Et plus de 4 000 écoles des États-Unis ont adopté cette initiative simple grâce à cette approche.

Mais pour la première fois, une entreprise INEOS américaine s'est occupée du travail sur le terrain et a établi The Daily Mile dans des écoles proches.

« Ils ont accompli un travail incroyable, non seulement dans l'amélioration des relations entre les enfants et les enseignants, mais aussi entre INEOS et la communauté locale » déclare Kathryn Shuler, directrice de la fondation INEOS ICAN.

Elle explique qu'en règle générale, les entreprises chimiques suscitent la méfiance aux États-Unis, mais que d'une part, INEOS Nitriles avait réussi à changer la perception du public quant à son fonctionnement, et d'autre part avait prouvé à ses propres employés qu'elle se soucie réellement de la communauté.

« Cela a vraiment contribué à faire connaître l'entreprise de manière positive au sein de la communauté, ce qui aide à recruter et à fidéliser les employés, car la population nous connaît et sait ce que nous faisons » révèle Sara Bassett, responsable des ressources humaines.

À présent, chaque école du district de Shawnee, à Lima, dans l'Ohio, participe à The Daily Mile. Et chaque année, c'est l'occasion pour les quatre écoles de réunir la communauté, avec en fin d'année une célébration de cette relation pour les enseignants, les élèves, les membres du conseil scolaire, les parents, les bénévoles d'INEOS, la police locale, les pompiers et la garde nationale.

Cette année, INEOS Nitriles a fait don de fonds pour participer à la construction d'une nouvelle piste Daily Mile, qui sera accessible à tous hors des heures d'école.

L'école primaire d'Elmwood a été la première des quatre

écoles du district de Shawnee à introduire The Daily Mile.

Récemment retraité d'INEOS Nitriles, le père de Heather Davis-Kohli, enseignante, lui en a parlé après avoir appris qu'elle tenait un club de course matinal pour ses élèves « hyperactifs ».

« Certains de mes élèves n'arrivaient pas à rester assis très longtemps, un signe qu'ils ne se dépensaient pas assez physiquement. Donc j'ai voulu tester quelque chose de nouveau » explique-t-elle. « Et ces courses matinales ont fonctionné. Après une séance de course, ce n'étaient plus les mêmes enfants. »

Mais elle ne pouvait pas accueillir beaucoup d'enfants et a pensé, par ailleurs, que les enseignants aussi pouvaient bénéficier de cette activité.

Lorsqu'elle a découvert The Daily Mile, elle en a parlé à Bill et à Sara, qui ont aidé à convaincre le chef d'établissement.

« Cet échange avec Heather a eu un effet domino : en quelques mois son petit club de course a gagné toute l'école, qui participe maintenant à The Daily Mile » dit Sara.

D'autres sites américains d'INEOS souhaitent reproduire ce qu'INEOS Nitriles a accompli.

Le conseil de Sara ? Trouver dans l'école une personne passionnée par la santé, le bien-être, l'activité physique ou la course.

« Avec une telle personne, la passion sera le moteur du programme » confie-t-elle. ➤



The Daily Mile aide aussi les enseignants

DES enseignants américains, éprouvés par leur travail, redécouvrent eux aussi leur amour de la vie en salle de classe grâce à The Daily Mile. Beaucoup ont indiqué se sentir plus dynamiques et en meilleure condition pour enseigner depuis qu'ils se sont inscrits à cette initiative simple, lancée au Royaume-Uni en 2012 pour aider les enfants à améliorer leur condition physique. « The Daily Mile m'a aidée mentalement et physiquement » déclare Rhonda Conrad-Jaufre, enseignante à St Michael Special School, à la Nouvelle-Orléans. « Je me sens vraiment bien. J'ai bien plus d'énergie et je dors beaucoup mieux. »

Une étude récente menée auprès d'enseignants américains a révélé que beaucoup envisageaient de quitter la profession en raison de la difficulté à gérer le stress lié à leur travail.

L'étude Rand sur la situation de l'enseignant américain a mis en cause le comportement des élèves, les faibles salaires et le travail administratif à effectuer hors de l'école.

Mais certains ont pu évacuer ce stress grâce à The Daily Mile, en prenant la pause dont ils avaient bien besoin pendant la journée d'école.

« Aujourd'hui, les enseignants ressentent une forte pression » explique Leigh Daily, directrice de l'école primaire d'Elmwood à Lima, dans l'Ohio. « Mais ils savent que c'est le moment de la journée où ils n'ont pas à parler de données ou de plans de cours, mais peuvent simplement sortir, mieux connaître les enfants et profiter de ces moments avec eux. »

Bill Russell a travaillé comme enseignant, coach et administrateur scolaire pendant des années. Il a vu beaucoup de ses collègues terrassés par le stress.

« D'excellents enseignants s'en vont et cela m'inquiète, parce que nous n'avons pas énormément de candidats pour les remplacer » révèle-t-il. « Parfois, il n'y a même aucun candidat. »

Mais si nous n'avons pas d'excellents professeurs face aux élèves, alors ceux-ci en pâtissent. »

Bien qu'il se considère toujours enseignant, il est désormais directeur de programme pour The Daily Mile USA et souhaite que chaque école des États-Unis l'adopte, pour le bien de tous.

« Les personnes du secteur de l'éducation en ont besoin, maintenant » déclare-t-il. « C'est un petit bol d'air frais, un petit coup de pouce et une petite dose d'énergie. »



2019

The Daily Mile USA a été lancée en 2019

4304

écoles américaines participent désormais à The Daily Mile



LA BATAILLE COMMENCE
29.08.24

INEOS | **BRITANNIA**
CHALLENGER OF RECORD



 **37TH
AMERICA'S
CUP**
LOUIS VUITTON