

# Compte rendu de la réunion du conseil de CARS

Le 12 décembre 2019

Point	Commentaire
1A	<p>On ouvre la réunion à 19 h 05 HNE</p> <p>Sont présents :</p> <p>John Hall (président) Simon Vincent (directeur de RSQ) Clarke Paynter (directeur de Atlantic) Martin Burnley (directeur de RPM) Ross Wood (représentant des organisateurs) Terry Epp (directeur du championnat) Chris Kremer (secrétaire-trésorier et directeur de Rally West) Darryl Malone (directeur de RSO) Graham Bruce (directeur technique)</p> <p>Est absent :</p> <p>Wim van der Poel (représentant des compétiteurs)</p> <p>Nous avons quorum à quatre directeurs sur cinq. Clarke joint la réunion peu après son ouverture.</p>
2A	<p>On propose d'adopter le compte rendu de la réunion du 4 novembre tel que présenté. On appuie la proposition et elle est adoptée. Le compte rendu de la réunion du 4 novembre est approuvé.</p> <p>On propose d'adopter le compte rendu de la réunion du 18 novembre tel que présenté. On appuie la proposition et elle est adoptée. Le compte rendu de la réunion du 18 novembre est approuvé.</p>
1B	<p>Chris présente et commente les faits saillants de nos finances en 2019. Nous avons eu une bonne année, avec des dépenses un peu plus basses que prévu.</p> <p>Puis Chris présente le budget 2020 proposé. Le budget de fonctionnement est équilibré, ne comprend aucune augmentation de coût des licences, des permis ou des abonnements, et les dépenses générales sont les mêmes qu'en 2019. Le budget 2020 indique aussi un bilan légèrement positif dans le compte d'assurance, et légèrement négatif dans le compte commercial. Le conseil appuie cette ébauche de budget qui sera présentée aux membres lors de l'AGA.</p> <p>Chris commente le compte d'assurance et John présente un calculateur qui permet d'ajuster le nombre d'inscriptions et les variables de coûts d'assurance pour conserver un l'équilibre dans ce compte. Le bilan actuel dans ce compte est d'environ 2 000 \$. Le conseil convient qu'il vaudrait mieux avoir un bilan d'environ 5 000 \$ dans ce compte, ce qui permettrait d'absorber les ajustements de prix en milieu de saison, plutôt que d'ajuster les prix à la dernière minute.</p> <p>Voici les tarifs proposés en 2020; ils sont basés sur le même nombre d'inscriptions qu'en 2019 et les mêmes taux d'assurance plus une augmentation de 3 % :</p> <p>National : réduit de 185 \$ à 176 \$ Régional : réduit de 165 \$ à 139 \$</p>

	<p>Rally-sprint : augmenté de 85 \$ à 93 \$.</p> <p>On discute de l'augmentation en rallye-sprint. Chris rappelle à tous que le plan d'origine en 2019 prévoyait d'établir le rallye-sprint à 100 \$, mais qu'un nouveau championnat a été mis sur pied et on a demandé de réduire le tarif à 85 \$ pour l'aider à voir le jour et cette demande a été approuvée.</p>
2B	<p>Terry fait part des derniers développements dans le championnat :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Big White a eu lieu le week-end du 6 décembre. Une spéciale a été envahie durant la pratique, on a changé les blocages pour s'assurer que ça n'arrive pas de nouveau. Le rallye s'est bien déroulé. Il y a eu une demande sur la voiture #2 qui a d'abord été accordée au plaignant, mais qui a été renversée lors du protêt après que de nouvelles données ont convaincu les commissaires et l'organisateur que la voiture était légale. Ça fait les gorges chaudes et causé du mécontentement chez les compétiteurs. Martin en particulier a présenté deux lettres de ses gens qui s'en inquiétaient et qui désiraient que le conseil revoie cette décision.</li> </ol> <p>Le conseil en discute longuement et croit qu'une enquête/révision sur ce cas/question est nécessaire et qu'il pourrait en résulter un changement potentiel de règlement. Il est important que les compétiteurs comprennent bien la procédure de grief puisqu'un appel de la décision du protêt nous aurait amené ailleurs vers un tribunal d'appel.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. La préparation du Perce-Neige est en cours. Le Règlement particulier a été soumis, le plan de sécurité est dû la semaine prochaine. L'organisation veut tenir une nouvelle spéciale en ville.</li> <li>3. L'organisateur du Défi a changé. Les nouveaux organisateurs sont Michel Poirier-Defoy et Louis Montpellier. BGilles Lacroix s'est retiré.</li> <li>4. Darryl demande pourquoi on n'a pas fait appel à un inspecteur national local pour représenter CARS lors du Tall Pines. Ainsi, on aurait épargné en frais de déplacement. John indique que les inspecteurs nationaux habituels n'étaient pas disponibles, et que lui et Graham ont choisi Keith qui s'est révélé très compétent dans ce rôle, et qui a bien travaillé avec l'organisateur et le chef de l'inspection technique.</li> </ol>
6B	<p>John parle de la planification de l'AGA.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le candidat pour RSQ est François East</li> <li>2. Le candidat pour Rally West est Chris Kremer</li> <li>3. Le candidat au poste de président est John Hall</li> <li>4. Nous n'avons pas de candidat au poste de représentant des compétiteurs. Wim a indiqué que dans ce cas il accepte de rester. On propose de nommer Wim au poste de représentant des compétiteurs pour un autre mandat. On appuie la proposition et elle est adoptée. John avertira Wim et le remercie d'avoir accepté.</li> </ol>
4C	<p>John annonce que Hoosier a demandé si le CRC les aiderait à instaurer un programme de soutien des compétiteurs. Il a confirmé le soutien de CARS et a offert de l'aide à instaurer le programme. Il n'a pas reçu de nouvelles depuis.</p>
1D	<p>Graham annonce qu'il a pris contact avec Angel Consulting et une personne d'Écosse qui l'aident à trouver exactement ce qui est arrivé à POV.</p> <p>Dès qu'il aura compris, il déterminera les prochaines étapes et enverra une proposition au conseil. On suggère de s'assurer que les compétiteurs affectés soient au courant. Graham est d'accord.</p>
2D	<p>John a ajouté le Règlement de la classe Production à l'ordre du jour étant donné qu'on s'attend à être questionné à ce sujet, suite à ce qui est arrivé au Big White à propos du Règlement et de la difficulté à le faire appliquer.</p> <p>On discute de devoir fort probablement avoir à garder un ECU ouvert étant donné que presque tous les véhicules modernes ont tellement de caractéristiques qu'il devient difficile, sinon impossible, de faire du rallye sans un ECU d'origine.</p> <p>On parle de l'historique de la classe Production, comment ça a commencé comme une classe de base pour permettre aux voitures de compétitionner avec seulement l'équipement de sécurité et</p>

	<p>des modifications d'endurance. Au fil du temps, le Règlement a évolué pour répondre à la technologie moderne dans les voitures.</p> <p>On ne fonctionne pas avec des normes précises. Ainsi notre Règlement crée un cadre à l'intérieur duquel les voitures peuvent être modifiées. De cette façon, nous aurons toujours des voitures modifiées à l'extrême limite de ce qui est permis et d'autres qui correspondront au cadre imposé. Nous avons donc toute une gamme de niveaux de compétition.</p> <p>Avant de s'embarquer dans une révision du Règlement, il faudrait mener une enquête/révision des problèmes et inquiétudes tels que mentionnés à 2B ci-dessus, il faudrait recueillir des commentaires et inviter ARA à travailler avec nous à un projet commun de règlement de la classe Production. C'est pourquoi John, Darryl, Chris et Graham travailleront à développer un mandat pour cette équipe d'enquête/révision générale.</p>
3D	<p>Darryl se dit préoccupé du fait que le Comité du règlement technique n'est pas aussi engagé qu'il le pensait, dans certaines décisions techniques récentes.</p> <p>On discute de l'histoire du TRC et comment il y a quelques années, le directeur technique et son équipe disposaient d'une grande autonomie pour définir la direction et mettre en œuvre les règles. De plus, l'équipe technique était composée principalement de constructeurs de voitures.</p> <p>Sous la direction actuelle, la direction a évolué pour que le conseil d'administration de CARS soit plus impliqué et responsable de la direction et de la philosophie en ce qui concerne les règles.</p> <p>Aujourd'hui le directeur technique se tourne vers le conseil d'administration de CARS pour obtenir des directives, présente ses propositions au conseil d'administration et se tourne vers le conseil pour approbation. Afin d'obtenir les meilleurs résultats, il pense qu'une équipe technique fixe ne nous sert pas nécessairement le mieux et, en tant que telle, a tendance à utiliser une approche beaucoup plus flexible, faisant appel à une plus grande variété d'experts techniques selon les besoins. Avec des mandats comme la refonte du règlement de la classe Production, il rassemblerait plutôt une petite équipe des ressources techniques appropriées.</p>
1E	<p>L'article 13.2.2 dans le Règlement, traite du choix de l'itinéraire. Actuellement, certains mots contredisent ce que nous voulons faire dans la pratique. Cela crée un problème pour le directeur du championnat lors de l'approbation des itinéraires de rallye. Il a été convenu que le comité du Règlement administratif examinerait et rédigerait les propositions de formulation pour mieux refléter ce que nous souhaitons.</p>
2E	<p>L'article 11.4.1.1 traite des critères de délivrance d'une licence. Nous ne faisons pas de distinction entre les licences de pilote et de copilote. Il peut être difficile de juger quand un copilote devrait recevoir une licence de compétition et le degré de discrétion dont le directeur régional dispose à cet égard.</p> <p>Le comAdmin examinera et fera une proposition.</p>
1F	<p>John annonce que Frontech a commencé à travailler sur le carnet de bord électronique.</p>
1G	<p>Simon annonce qu'ils attendent une réponse de la SAAQ.</p>
1H	<p>Darryl partage le travail qu'il a fait avec Transports Canada pour rétablir le processus d'importation de voitures de compétition que nous avions autrefois. Les discussions avancent. Nous espérons pouvoir ajouter la définition d'une voiture de rallye au texte qui régit le processus décisionnel au sein du service importation.</p>
2H	<p>John partage ce qu'il sait de la démission d'ASN Canada de la FIA.</p> <p>Il a été averti le 10 décembre qu'ASN Canada avait démissionné de la FIA</p> <p>Peu d'informations sur les raisons</p> <p>La démission d'ASN Canada sera officielle le 31 décembre 2019</p> <p>L'assurance sera en vigueur jusqu'au 31 mars 2020, telle que stipulé au contrat</p> <p>On cherche déjà à établir un nouveau groupe de direction avec le soutien de la FIA</p> <p>Une nouvelle OSBL fédérale a déjà été créée</p> <p>On négocie avec Stonebridge pour ne pas interrompre la couverture d'assurance</p>

	On s'assurera de poursuivre le processus d'attribution de licences internationales et d'événements internationaux.
1J	La prochaine est prévue le 10 janvier 2020 à 18 h HNE à Ottawa, le week-end de l'AGA.
2J	La réunion est levée à 21 h 55 HNE.