

Compte rendu de la réunion du conseil de CARS

Le 30 avril 2021

Sujet	Commentaire
1A	<p>John Hall ouvre la réunion du 30 avril à 19 h 03 HAE.</p> <p>Sont présents :</p> <p>John Hall (président) Martin Burnley (directeur du RPM) Chris Kremer (directeur du RW et secrétaire-trésorier) Warren Haywood (directeur du RSO) François East (directeur de RSQ et vice-président) Ross Wood (représentant des organisateurs) Terry Epp (directeur du championnat) Wim van der Poel (représentant des compétiteurs) Graham Bruce (directeur technique)</p> <p>Nous avons quorum à 4/5.</p> <p>Est absent :</p> <p>Clarke Paynter (directeur du ARMS)</p>
2A	<p>On propose d'adopter le compte rendu de la réunion du conseil du 29 mars. Proposition appuyée et adoptée.</p>
1B	<p>Chris fait une courte mise à jour. Nous avons vendu quelques licences et ajouté un peu de revenus à notre compte.</p>
2B	<p>Terry annonce que le Rocky Mountain Rally retarde son événement et demande qu'on lui accorde la week-end du 8/9 octobre au calendrier du CRC. Ceci permettrait de tenir les rallyes du RMR et du PDR en deux week-ends de suite. L'organisateur considère réserver une aire d'entreposage et un atelier mécanique pour les équipages en déplacement qui seraient là pour les deux rallyes. Le conseil approuve les dates du 8 et 9 octobre. Le Rocky Mountain Rally sera un événement d'une journée.</p> <p>Le règlement particulier du Bdc a été reçu et approuvé par Terry. Il sera mis en ligne bientôt.</p> <p>Terry signale qu'il est fort probable que tous les rallyes en 2021 soient des événements d'une journée, mais ni Défi, ni PFR ne l'ont confirmé. C'est aux organisateurs de décider, mais la plupart reconnaissent le besoin constant de minimiser les expositions à la Covid.</p> <p>Le conseil discute de ce qui constitue un rallye national alors que certaines frontières provinciales sont fermées et que des compétiteurs ne peuvent se rendre au rallye. Les avis allaient de « ce ne peut pas être des nationaux » à « laissons faire les choses et 2021 va passer en présentant toutes sortes de possibilités ». Tous conviennent qu'il est difficile de prévoir le futur et de déterminer un plan et que de laisser la saison se dérouler est probablement la chose à faire.</p>
3B	<p>John annonce que CARS a enfin reçu le coût de l'assurance et des couvertures de la part de Stoneridge et Bazinet. Cela a pris beaucoup de temps à nous parvenir, ce qui signifie que nous avons eu peu de temps pour acheter nos assurances de responsabilité civile et de dirigeants.</p> <p>John raconte comment cette situation d'assurance s'est déroulée.</p>

	<p>L'automne dernier, nous avons convenu de travailler avec l'ASN pour demander une assurance de sports automobiles commune et exhaustive pour tous les groupes affiliés à l'ASN. Puis ils se sont rendu compte que les courtiers et les assureurs hésitaient à offrir ou ne pouvaient pas offrir l'assurance recherchée avant la date prévue. L'ASN a trouvé que tout le processus de définir les assurances nécessaires et de comprendre ce qui était disponible sur le marché s'est révélé beaucoup plus compliqué que ce qui avait été prévu. Le seul groupe qui était prêt à nous faire une offre était Stoneridge, puisqu'il connaissait déjà les couvertures dont nous avons besoin. L'ASN a donc poursuivi les discussions avec Stoneridge, tout en travaillant avec une ou deux autres propositions, mais à plus long terme, avec l'intention d'en avoir plus pour 2022.</p> <p>Après un certain temps, il est devenu évident que l'ASN n'arriverait pas à obtenir un seul forfait d'assurances pour sports automobiles pour tout le groupe. Alors elle a demandé aux territoires et à CARS de s'adresser directement à Stoneridge et de négocier chacun sa police. Pour ajouter aux difficultés, l'assureur de longue date Everest a décidé de ne plus offrir ses couvertures.</p> <p>Stoneridge a dû continuer de négocier frénétiquement avec d'autres assureurs. Ils ont fini par obtenir les couvertures qu'il nous fallait auprès de Lloyds Markel Canada. Ce sont eux, par l'entremise de Stoneridge et Bazinet, qui nous fournissent primes et couvertures.</p> <p>Ainsi, il est devenu clair que l'industrie de l'assurance est sous pression et que les primes vont augmenter.</p> <p>Finalement, les primes pour les assurances de responsabilité civile et des dirigeants ont augmenté de façon significative. La plupart des primes pour les événements ont aussi augmenté, même si certaines primes pour rallyes de performance ont légèrement diminué.</p> <p>Les couvertures ont aussi diminué car les assureurs ont ajouté d'autres exclusions comme pour les incidents informatiques et les contagions, comme la Covid, par exemple.</p> <p>Les montants d'assurance ont aussi diminué pour mort accidentelle, frais médicaux et indemnité hebdomadaire.</p> <p>John et Chris ont préparé une proposition de taux par voiture pour les rallyes nationaux, régionaux et sprint. Le conseil a fait ses commentaires et des changements ont été apportés.</p> <p>On propose d'adopter la liste des tarifs 2021 avec les ajustements proposés. Proposition appuyée et adoptée.</p> <p>La liste des tarifs 2021 sera publiée.</p>
1C	<p>John annonce qu'à la demande de Subaru, il a revu le contrat pour refléter les dates actuelles et le mandat. Nous n'avons toujours pas reçu confirmation, mais l'équipe de Subaru travaille à obtenir une entente très bientôt. Ils en sont aux approbations finales, mais tant qu'on ne les a pas, nous n'avons rien.</p> <p>Le rabais en argent comptant pour l'achat de véhicules neufs Subaru par des membres de clubs affiliés à CARS a été prolongé en 2021. Le formulaire est sur le site Web. Il n'y a qu'à le remplir et à l'envoyer au bureau de CARS.</p>
3E	<p>La période de commentaires pour les règlements de rallye-cross et de Rallye-sprint est terminée. Nous avons reçu d'excellents commentaires par certains organisateurs. Le comAdmin s'est réuni et a intégré la plupart des commentaires. Les documents finaux sont présentés au conseil pour approbation.</p> <p>On propose d'adopter les derniers règlements de rallye-cross et de rallye-sprint présentés. Proposition appuyée et adoptée.</p> <p>John enverra les documents à Debbie pour qu'ils soient publiés sous forme de bulletins.</p>
1G	<p>François a rencontré son député pour discuter de quelques points dont la question d'exemption et d'enregistrement des voitures de rallye, comme en Alberta.</p> <p>Warren travaille avec ses gens de RSO sur l'enregistrement des voitures de rallye et de la proposition de loi 282 traitant des courses de rue en Ontario.</p>
2G	<p>John n'a pas réussi à parler à l'ASN à propos du programme Rising Star.</p>

3G	Nous n'avons toujours pas de conseiller médical pour le Québec et le reste du Canada. François et Warren font le suivi.
1H	John aborde le sujet de la recherche d'un nouveau président. Lors de l'AGA en janvier dernier, il a accepté de faire un autre mandat comme président, mais ce sera le dernier. Le conseil indique qu'il n'a encore rien fait à ce sujet, mais convient d'élaborer un plan de recrutement et d'entreprendre de trouver un remplaçant.
2H	Martin demande quelle est la position du conseil à propos de Rallysafe. Il signale que nous étions avant-gardistes il y a quelques années quand nous avons identifié Rallysafe comme système de prédilection et que nous avons commencé à l'utiliser dans l'Ouest. SAS a même reconnu que CARS a été un de ses premiers clients. Mais depuis, nous avons été incapables d'instaurer un seul outil et les rallyes utilisent Rallysafe et EZTrak. Entretemps, le WRC et le championnat américain ont adopté Rallysafe. Ils utilisent même toutes les dispositions de chronométrage et de compilation. À sa dernière édition, l'Olympus a même utilisé la fonction de Zone de silence et celle de la chicane virtuelle tout en laissant tomber complètement les horloges sur la ligne de départ. ARA utilise l'ensemble des fonctions de sûreté qui comprennent les avertissements de proximité, les alertes de capotage et de collision, etc. Une vive discussion s'ensuit sur les diverses fonctions offertes, que ce soit par EZTrak ou Rallysafe et ce que chaque système offre. Les fonctions diffèrent et le coût aussi. Le conseil convient que le comAdmin effectuera une analyse coûts/bénéfices. Nous aurons des chiffres plus récents, ce qui nous permettra de discuter et de mieux évaluer les fonctions par rapport à leurs coûts.
3H	Martin parle d'un pneu d'hiver qu'un compétiteur de BC a acheté. Il s'agit d'un pneu à neige italien DOT auquel on peut ajouter des crampons. L'image qu'il partage montre un crampon qui même s'il a l'air d'avoir la bonne longueur et le bon diamètre, ne ressemble pas à un crampon TSMI, qui est ce que nous acceptons par règlement. Martin demande si l'exigence DOT pour les pneus d'hiver à crampons est limitée aux pneus DOT d'ici. Une discussion s'ensuit et les membres croient qu'on devrait accepter tous les DOT, qu'ils soient italiens, japonais ou canadiens. Toutefois, le conseil est d'accord pour dire que les crampons doivent être TSMI.
4H	François présente au conseil une lettre que RSQ a reçu d'ASQ. Essentiellement, on y dit que ASQ est l'autorité sportive au Québec et que RSQ doit s'affilier à ASQ et payer les coûts d'affiliation plus un pourcentage des revenus de vente de licences. François va tenir une assemblée générale spéciale pour en discuter et faire voter les membres. Il est intéressant de noter qu'en 30 ans RSQ ne s'est affilié qu'une fois avec ASQ et c'est l'an dernier, pour partager les coûts d'administration.
5H	John rapporte qu'il a eu une bonne conversation avec Ron Fellows de GDS, l'ASN pour le Canada. Lui et François Dumontier ont été très occupés avec leur entreprise ainsi qu'à mettre sur pied la nouvelle ASN et sa mise en fonction. Il a confirmé qu'il a bien reçu notre demande d'affiliation en février et il s'excuse de ne pas nous avoir inscrit comme membre affilié sur leur site Web. John restera en contact avec Ron.
1J	La prochaine réunion est prévue pour le 16 juin à 19 h HAE.
2J	On propose de lever la réunion à 22 h 02 HAE.