

Canada – United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada – États-Unis
Section canadienne

Rapport du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis

**Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-
américaine**

Ottawa (Ontario), Canada

Du 6 au 7 mai 2019

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Les 6 et 7 mai 2019, l'honorable Wayne Easter, C.P., député, et M. Brian Masse, député, respectivement coprésident et vice-président de la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis (GIP), ont dirigé une délégation lors de la réunion du printemps 2019 de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (Can/Am BTA ou BTA) à Ottawa, en Ontario. Les autres membres de la délégation étaient l'honorable Robert Black, sénateur, l'honorable Dennis Dawson, sénateur, M. Vance Badawey, député, M. Colin Carrie, député, et M. Kerry Diotte, député. M. Easter et M. Masse ont pris la parole devant les délégués de l'Alliance. La délégation était accompagnée de Mme Miriam Burke, secrétaire exécutive de la Section canadienne, et de M. Alexandre Lavoie, conseiller de la Section canadienne.

L'ÉVÉNEMENT

La Can/Am BTA, une coalition d'entreprises, d'organismes du secteur public et de particuliers ayant un intérêt pour le commerce bilatéral et le tourisme, organise deux réunions par année : une au printemps à Ottawa et une à l'automne à Washington. L'alliance a pour mission de maximiser les échanges commerciaux, d'assurer une croissance continue du commerce transfrontalier et de veiller au maintien de capacités de passage à la frontière efficaces et productives.

Parmi les participants à cet événement se trouvaient des représentants du secteur privé impliqués dans des activités associées au tourisme, au transport et au commerce, ainsi que des représentants de divers départements américains et ministères fédéraux canadiens.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION POUR L'ÉVÉNEMENT

La Section canadienne du GIP est depuis longtemps associée à la BTA, et les membres de la Section canadienne participent parfois à ses deux réunions, à l'automne et au printemps. Étant donné la mission de la BTA, la participation à ces réunions constitue pour les membres de la Section canadienne une bonne occasion de se familiariser avec les problèmes associés au commerce et au tourisme auxquels sont confrontés les entreprises et les particuliers et de se tenir au courant des mesures prises par les gouvernements des deux pays pour y remédier.

À cette conférence, les membres de la section canadienne ont profité de l'occasion pour échanger avec des représentants d'organismes des secteurs public et privé et des particuliers qui doivent composer quotidiennement avec des problèmes transfrontaliers et apprendre d'eux. En participant aux réunions de la BTA, les membres peuvent également informer les délégués à propos des mesures prises par la Section canadienne du GIP au sujet des objectifs bilatéraux communs du Canada et des États-Unis et des différences entre les deux pays. Cela se fait en partie par les allocutions que les coprésidents ou vice-présidents de la Section canadiennes sont invités à présenter sur les activités et priorités du GIP.

ACTIVITÉS AU COURS DE L'ÉVÉNEMENT

Voici les titres des séances qui ont eu lieu pendant la conférence :

- Orientation stratégique de la coopération canado-américaine en vue de l'instauration d'une frontière intelligente
- Discussion sur la vue des ponts et des tunnels
- Mise à jour sur la frontière canado-américaine
- Groupe interparlementaire Canada–États-Unis : Relations canado-américaines et activités de coopération
- Orientation stratégique pour la politique sur les transports : Infrastructures nationales routières, ferroviaires, aériennes et maritimes — Données particulières sur les portes d'entrée, les couloirs commerciaux et les postes frontaliers
- Le point de vue des Américains
- Accord Canada–États-Unis–Mexique : Mise à jour et observations
- Point de vue du secteur ferroviaire : Aperçu, mise au point et conséquences des problèmes à la frontière
- Le point sur les règlements relatifs au contrôle préalable : Élaboration des règlements canadiens et initiative Par-delà la frontière
- Suivi et localisation : Empêcher les opioïdes illicites, le fentanyl et les médicaments contrefaits d'atteindre notre frontière
- Point de vue de l'ASFC : Stratégie, priorités et principales initiatives, etc.
- Point de vue du secteur du transport aérien et des aéroports, et contrôle préalable au-delà de la frontière : Aperçu, mise au point et conséquences des problèmes à la frontière
- Points de vue et perspectives sur la frontière canado-américaine

La suite de ce rapport résume certains des exposés, incluant les allocutions de messieurs Easter et Masse.

A. Orientation stratégique de la coopération canado-américaine en vue de l'instauration d'une frontière intelligente

Karen McCrimmon, députée, secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile

- Les droits de douane imposés en vertu de l'article 232 sur les importations canadiennes d'acier et d'aluminium représentent un problème; leur élimination favoriserait la ratification de l'Accord Canada-Mexique-États-Unis (ACMEU)¹.
- La sécurité et la prospérité du Canada et des États-Unis sont liées et exigent que les deux pays travaillent ensemble pour protéger la longue frontière qu'ils partagent.
- La ratification de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au contrôle préalable dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien devrait se faire à l'été 2019, permettant ainsi un contrôle aérien et ferroviaire préalable à un plus grand nombre d'endroits au Canada et aux États-Unis. Le gouvernement fédéral travaille aussi à élargir cette mesure au contrôle préalable du fret.
- Le gouvernement fédéral travaille à prendre des règlements qui permettraient au Canada et aux États-Unis de s'échanger des données biographiques sur les entrées et les sorties.

B. Discussion sur la vue des ponts et des tunnels

Ken Bieger, Commission du pont de Niagara Falls

- La Commission travaille avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en vue d'installer une technologie de guérite électronique. Elle travaille aussi à l'installation d'une technologie de radiographie en collaboration avec le service des douanes et de la protection des frontières (CBP) des États-Unis.
- Le complexe douanier américain du pont Queenston-Lewiston sera modernisé par l'entremise de l'ajout de voies pour les voitures et les camions, et de voies et d'installations réservées pour les autobus, ainsi que par la modernisation des installations frontalières.

Carolyn Brown, Windsor Detroit Border Link

- Les rénovations du tunnel de Détroit-Windsor se poursuivent et seront bientôt terminées. En outre, la zone commerciale du côté américain du tunnel est reconstruite.
- Windsor Detroit Border Link amorcera un projet en vue de déterminer la façon de traiter les véhicules sans conducteur à l'avenir.

Natalie Kinich, *Société des ponts fédéraux*

¹ Le 17 mai 2019, le Canada et les États-Unis ont convenu d'éliminer les droits de douane imposés par les États-Unis en vertu de l'article 232 sur les importations canadiennes d'acier et d'aluminium et tous les droits de douane imposés sur les produits américains par le Canada à titre de représailles.

- Un nouveau président et chef de la direction a été nommé, et le conseil d'administration a été renouvelé.
- La Société des ponts fédéraux limitée (SPFL) connaît une diminution de la circulation sur ses ponts, malgré la hausse de la valeur commerciale des biens échangés entre le Canada et les États-Unis. Cette diminution pourrait être attribuable à une meilleure gestion des expéditions et à des chargements plus lourds. La situation exerce une pression financière sur la SPFL, puisque les recettes des ponts proviennent du nombre de véhicules, et non pas de la valeur des échanges commerciaux.
- Les ressources limitées du bureau du pont Sault Ste-Marie de l'ASFC se traduisent par des retards accrus à la frontière. Les guérites électroniques pourraient aider à améliorer la situation.
- Plusieurs projets visant des ponts de la SPFL sont en cours :
 - Projet de rénovation du complexe canadien au pont Sault Ste-Marie de 51,6 M\$, financé par le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers du gouvernement du Canada.
 - Rénovation du complexe canadien au pont Blue Water.
 - Un nouveau complexe canadien au pont des Mille-Îles ouvrira en juin 2018. La rénovation du point d'entrée aux États-Unis est prévue d'ici 2022.
 - Le pont du chenal Nord du Pont international de la voie maritime a été remplacé.

Stan Korose, *Canadian Transit Company*

- Le déclin de l'industrie automobile dans la région de Windsor-Detroit a une incidence sur la circulation du pont Ambassador.
- L'ASFC fait l'essai d'un concept de couloir sécurisé à son point d'entrée du pont Ambassador avec certains transporteurs commerciaux. Le concept réduirait le délai de traitement à l'entrée à 20 ou 30 secondes, alors que celui-ci est actuellement de deux minutes.
- Un nouveau complexe verra le jour du côté canadien du pont, avec peut-être deux ou trois guérites électroniques.

Ron Rienas, *pont de la Paix*

- La rénovation du pont de la Paix comprend des travaux de peinture qui s'étaleront sur une période deux ans à compter du mois de juin 2019.

- Toutes les voies sont désormais prêtes pour la technologie d'identification par radiofréquence (IRF); on attend maintenant que Passeports Canada délivre le passeport IRF.
- Un projet de contrôle préalable avec le CBP a commencé en mai 2018. On s'attend à ce que ce projet réduise le temps de traitement de 50 %.
- Comme pour les autres ponts canado-américains, le pont de la Paix connaît une diminution des passages frontaliers commerciaux.

C. Mise à jour sur la frontière canado-américaine

Jim Phillips, *Alliance commerciale de la frontière canado-américaine*

- L'avenir repose sur l'identification biométrique. Le CBP l'utilise pour ses déplacements aériens; elle fait maintenant son entrée aux postes frontaliers terrestres.
- Pour ce qui est des passages frontaliers commerciaux, l'identification biométrique permettrait pratiquement de doubler la vitesse de traitement.

Pat Whalen, *Alliance commerciale de la frontière canado-américaine*

- Les discussions concernant la possibilité d'établir des installations de contrôle préalable dans la région de Niagara et d'étendre le Go Train de Toronto jusqu'à Buffalo se poursuivent.
- Ces discussions se déroulent sous les auspices de la Can/Am BTA, en qui les autorités des deux pays ont confiance.

D. Groupe interparlementaire Canada–États-Unis : Relations canado-américaines et activités de coopération

Wayne Easter, *député*

- La Section canadienne du GIP a pris part à plusieurs activités depuis la conférence de la BTA à l'automne 2018 :
 - En novembre 2018, la Section canadienne du GIP s'est rendue à Washington, D.C. pour rencontrer des sénateurs américains et des membres de la Chambre des représentants.
 - En décembre 2018, des membres de la Section canadienne du GIP se sont rendus à la conférence nationale annuelle du Council of State Governments.
 - En février 2019, la Section canadienne du GIP est retournée à Washington, D.C. pour rencontrer des sénateurs américains et des membres de la Chambre des représentants.

- Ces activités ont permis à la Section canadienne du GIP de faire ressortir l'importance des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, de la ratification de l'ACMEU et de l'élimination des droits de douane américains sur les importations canadiennes d'acier et d'aluminium.

Brian Masse, député

- Au cours des mois à venir :
 - Les membres de la Section canadienne du GIP comptent prendre part à plusieurs conférences nationales, y compris la conférence de la Western Governors Association en juin et celle de la National Governor Association en juillet. Ils espèrent aussi être invités à la conférence annuelle des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada, à l'automne.
 - Les membres de la Section canadienne du GIP comptent envoyer des délégations à des conférences tenues à l'échelle des États-Unis par le Council of State Governments et ses quatre groupes régionaux, et participer à la conférence annuelle de l'Alliance des États du Sud-Est des États-Unis et des provinces canadiennes en juin, au sommet de la Pacific NorthWest Economic Region en juillet et à celui de la National Conference of State Legislators en août.
- Par ailleurs, la Section canadienne du GIP travaille avec ses homologues américains afin de déterminer un lieu aux États-Unis pour organiser la réunion annuelle du GIP à l'automne.

E. Orientation stratégique pour la politique sur les transports — Infrastructures nationales routières, ferroviaires, aériennes et maritimes : Données particulières sur les portes d'entrée et couloirs commerciaux et les postes frontaliers

Michael Keenan, *Transports Canada*

- En 2016, le ministre des Transports a publié son plan stratégique pour l'avenir des transports, appelé Transports 2030. Depuis, de nombreuses initiatives destinées à accélérer le système de transport au Canada ont été mises sur pied.
- Transports 2030 comprend des initiatives qui visent à accélérer l'expédition de marchandises vers des marchés extérieurs au moyen des corridors de commerce et de transport.
- Le Système d'information sur le commerce et le transport mettra les renseignements et les données à la disposition des expéditeurs et des transporteurs pour les aider à déplacer efficacement la marchandise le long des chaînes d'approvisionnement et de distribution.

- Le Fonds national des corridors commerciaux accorde du financement à des projets d'infrastructure stratégiques qui permettront de se pencher sur des problèmes de transport, comme les embouteillages et la congestion le long des corridors commerciaux du Canada. Les projets sont les suivants :
 - Mettre à profit les technologies, par exemple la mise en œuvre de l'IRF et le remplacement des systèmes de péage.
 - L'innovation en matière de transport, comme les règlements concernant les véhicules autonomes et la circulation en pelotons des camions.
- Transports Canada travaille aussi à des initiatives pour accélérer la délivrance d'autorisations au moyen de la numérisation.

F. Le point de vue des Américains

Richard Mills Jr., *Ambassade des États-Unis à Ottawa*

- Aucune relation n'est plus profonde et exhaustive que celle qu'entretiennent le Canada et les États-Unis.
- La compréhension mutuelle de la règle de droit, du rôle des gouvernements et de la nécessité de protéger la main-d'œuvre et l'environnement ont permis de négocier rapidement l'ACMEU
- Cet accord modernise, renforce et rééquilibre les règles commerciales entre les trois pays.
- L'administration américaine souhaite une approbation bipartisane et rapide de l'accord. Elle se dit également prête à défendre l'accord auprès des Américains.
- Les États-Unis se concentreront sous peu sur la libre circulation des biens à la frontière en cernant les menaces possibles pour mieux les réduire, et en mettant en place la frontière sur 21^e siècle en favorisant l'échange de données sur les entrées et les sorties, en élargissant le contrôle préalable et en facilitant le passage du fret à la frontière.
- Les États-Unis désirent aussi réduire le fardeau réglementaire et les chevauchements avec le Canada qui ont une incidence défavorable sur les entreprises en revitalisant le Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

G. Accord Canada–Mexique–États-Unis : Mise à jour et observations

Dan Ujcz, *Dickinson Wright PLLC*

- Alors qu'un certain nombre d'entreprises américaines planifiaient les droits de douane imposés en vertu de l'article 232 sur les importations canadiennes d'acier

et d'aluminium en achetant des biens et des matières brutes avant l'introduction des droits de douane, d'autres entreprises demandaient une exemption.

- La politique commerciale actuelle des États-Unis est grandement influencée par la volonté de l'administration américaine de régler la question des échanges commerciaux avec la Chine.
- Pour que l'ACMEU soit approuvé par le Congrès, des réformes en matière de main d'œuvre devront être approuvées au Mexique. Les enjeux soulevés par des membres démocrates du Congrès en ce qui a trait à l'application de la législation en matière de main d'œuvre et d'environnement, et aux prix des médicaments devront aussi être abordés.

H. Point de vue du secteur ferroviaire : Aperçu, mise au point et conséquences des problèmes à la frontière

Allan Sheppen, *Chemin de fer Canadien Pacifique*

- Les compagnies ferroviaires préconisent le remplacement des documents sur papier soumis à l'ASFC par des documents électroniques.
- Plus particulièrement, le processus de nouveau manifeste est préoccupant pour les compagnies ferroviaires, puisque ce processus sur papier est long, lourd et exigeant en main d'œuvre. Les compagnies ferroviaires aimeraient que le processus de nouveau manifeste soit automatisé et électronique.
- L'emballage fait de bois étranger est préoccupant pour le CBP en raison des risques de contamination. Les transporteurs ferroviaires assument le coût du traitement de ces emballages lorsqu'ils sont rejetés initialement par le CBP.

Mike Tamilia, *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*

- La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique ont amorcé un projet de contrôle préalable avec l'ASFC et le CBP à Lacolle (Québec) en 2017. Dans le cadre de ce projet, les agents du CBP peuvent balayer les trains avant qu'ils ne franchissent la frontière, et comparer leur contenu avec les manifestes. Cette procédure permet à l'ASFC et au CBP de contrôler les trains avant leur entrée au Canada ou aux États-Unis, ce qui aide à réduire les risques et à accélérer les expéditions.

I. Le point sur les règlements relatifs au contrôle préalable : Élaboration des règlements canadiens et initiative Par-delà la frontière

Mark Potter, *Sécurité publique Canada*

- Le Canada et les États-Unis ont signé l'Accord relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien en 2015. Entre autres, l'accord prévoit un nouveau mécanisme de recouvrement des coûts et

permet aux agents du CBP d'être armés au Canada, là où les agents de l'ASFC le sont.

- Le Congrès américain a adopté la loi habilitante permettant l'entrée en vigueur de l'accord en décembre 2016.
- La *Loi sur le précontrôle (2016)*, qui met en œuvre l'accord au Canada, a reçu la sanction royale en décembre 2017, mais n'est toujours pas en vigueur puisque les règlements d'application sont en voie d'être finalisés. Sécurité publique Canada prévoit que la *Loi* et les règlements connexes entreront en vigueur à l'été 2019.
- Des règlements additionnels pourraient être requis pour permettre le précontrôle de lieux précis ou de modes de transport en particulier. Des règlements additionnels pourraient aussi être nécessaires pour la mise en œuvre d'installations partagées aux points d'entrée frontaliers.
- Le Canada et les États-Unis continueront de travailler à la mise en œuvre de l'initiative Par-delà la frontière.

J. Suivi et localisation : Empêcher les opioïdes illicites, le fentanyl et les médicaments contrefaits d'atteindre notre frontière

Alicia Duval, GS1 Canada

- GS1 Canada a mis au point un registre national de codes à barres appelé ECCNet.
- ECCNet pourrait être intégré au processus de déclaration à la frontière de manière à améliorer l'exactitude et la traçabilité des expéditions.

Libby Baney, Faegre Baker Daniels LLP

- L'Internet permet à des fournisseurs de médicaments de contourner le processus national de traçabilité actuellement en place.
- On retrouve trois types de fournisseurs de médicaments sur Internet :
 - Les pharmacies en ligne qui vendent des médicaments au sein des territoires de compétences où ils détiennent un permis et où se trouvent leurs patients.
 - Les vendeurs illégaux qui vendent des médicaments falsifiés ou frauduleux, des médicaments qui ne sont pas approuvés au sein du territoire de compétence des patients, des médicaments de qualité inférieure ou des médicaments sur ordonnance sans obtenir l'ordonnance du patient.
 - Les trafiquants de drogues qui vendent des drogues illégales.

- Les vendeurs illégaux en ligne peuvent gagner de 1 à 1,5 million de dollars par mois, et les fournisseurs de médicaments contrefaits peuvent réaliser jusqu'à dix fois plus de profits que les trafiquants de drogues.
- Le nombre de médicaments contrefaits saisis par l'ASFC augmente. L'amélioration de l'application de la loi aux frontières pour les petits emballages aiderait à corriger ce problème. Il faut aussi améliorer la collaboration entre le Canada et les États-Unis par un meilleur échange de renseignements entre l'ASFC et le CBP, et entre les organismes frontaliers et les organisations de santé publique.

K. Point de vue de l'ASFC : Stratégie, priorités et principales initiatives, etc.

Peter Hill, Agence des services frontaliers du Canada

- L'ASFC a décidé de répartir ses activités en trois secteurs d'activité : les marchandises et échanges commerciaux, l'exécution de la loi et les voyageurs. Cette répartition assurera que la haute direction accorde davantage d'attention aux questions d'entreprises et d'échanges commerciaux, fournira un meilleur soutien aux équipes de gestion régionales et assurera la prestation de services plus uniformes et prévisibles.
- Comme les passages frontaliers augmentent continuellement, la prestation de services actuelle de l'ASFC n'est pas durable en raison des contraintes en matière de ressources humaines. Ainsi, l'Agence continuera de mettre en œuvre son initiative du guichet unique afin de rationaliser la façon dont les entreprises transmettent au gouvernement fédéral leurs données sur les importations.
- La chaîne d'approvisionnement pour la fabrication de biens importés au Canada change constamment, étant remodelée par la technologie. Ainsi, les expéditions vers le Canada découlant de transactions électroniques ont augmenté de 92 % en 2018. L'ASFC examine des façons de réagir à ces changements en développant le Cadre de normes pour le commerce électronique transfrontalier avec ses partenaires internationaux.

Fred Gaspar, Agence des services frontaliers du Canada

- La deuxième phase du Concept de couloir sécurisé devrait être amorcée au printemps 2019.
- L'ASFC explore la façon de mettre en œuvre le processus de contrôle préalable dans le secteur ferroviaire, ce qui permettrait à l'inspection d'avoir lieu plus tôt dans le processus de gestion de la chaîne d'approvisionnement.

L. Point de vue du secteur du transport aérien et des aéroports, et précontrôle au-delà de la frontière : Aperçu, mise au point et conséquences des problèmes à la frontière

Gerry Bruno, *Administration aéroportuaire de Vancouver*

- Le livre blanc de la coalition Beyond Preclearance a été publié en octobre 2018. Abordant les modes de transport aérien, ferroviaire et maritime, le document présente une vision et une stratégie en vue d'améliorer l'efficacité, l'efficacité et la sécurité à la frontière.

Daniel Gooch, *Conseil des aéroports du Canada*

- La transition de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État, vers une entité sans but lucratif dirigée par les aéroports et les transporteurs aériens pour l'administration du processus de contrôle de sûreté des aéroports permettra de combler les lacunes actuelles en mettant en place une organisation financée comme il se doit. La nouvelle organisation devrait être en fonction d'ici au 1^{er} avril 2020.

Denis Vinette, *Agence des services frontaliers du Canada*

- L'ASFC recherche des façons innovatrices d'accélérer les passages frontaliers tout en assurant la sécurité des frontières. Ainsi, elle doit recueillir davantage de renseignements au sujet de l'identité des voyageurs, par exemple des données sur leurs voyages antérieurs, des données biométriques et des renseignements sur les entrées et les sorties.

M. Points de vue et perspectives sur la frontière canado-américaine

M^e Bill Owens, *Conseil consultatif supérieur de Can/Am BTA*

- Selon l'U.S. International Trade Commission, l'ACMEU n'aura qu'une incidence marginale sur l'économie américaine. Pour cette raison, les entreprises de la plupart des secteurs, à l'exception du secteur agricole, n'exercent pas une pression suffisamment importante sur le gouvernement pour qu'il adopte l'accord. Les entreprises américaines se préoccupent principalement des droits de douane imposés en vertu de l'article 232 sur les importations canadiennes d'acier et d'aluminium.
- Pour que l'ACMEU soit approuvé par le Congrès américain, des concessions devront vraisemblablement être faites afin de satisfaire les démocrates, notamment par des réformes dans les domaines pharmaceutiques et de l'immigration.

Respectueusement soumis,

L'hon. Michael L. MacDonald,
Sénateur, coprésident
Groupe interparlementaire
Canada-États-Unis

L'hon. Wayne Easter, C.P., député
Vice-président
Groupe interparlementaire
Canada-États-Unis

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine
DESTINATION	Ottawa (Ontario), Canada
DATES	6-7 mai 2019
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Michael L. MacDonald L'hon. Robert Black L'hon. Dennis Dawson
CHAMBRE DES COMMUNES	L'hon. Wayne Easter, C.P. M. Vance Badawey M. Colin Carrie M. Kerry Diotte M. Brian Masse
PERSONNEL	Mme Miriam Burke M. Alexandre Lavoie
TRANSPORT	0.00 \$
HÉBERGEMENT	0.00 \$
HOSPITALITÉ	3,058.10 \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	5,630.98 \$
TOTAL	8,689.08 \$