

Canadian NATO
Parliamentary Association



Association parlementaire
canadienne de l'OTAN

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation à la visite conjointe de la Sous-
commission sur les relations transatlantiques et de la Sous-
commission sur les relations économiques transatlantiques**

**Association parlementaire canadienne de l'OTAN
(AP OTAN)**

**Vancouver et Victoria, Colombie-Britannique, Canada
30 avril au 3 mai 2014**

Rapport

INTRODUCTION

La délégation canadienne à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN (AP OTAN) était fière d'accueillir la visite de ses homologues de la Sous-commission sur les relations transatlantiques et de la Sous-commission sur les relations économiques transatlantiques en vue de la tenue de réunions de deux jours portant sur la défense et la sécurité de l'Asie-Pacifique, et sur le secteur de l'énergie non conventionnelle de la Colombie-Britannique. La visite était organisée par Cheryl Gallant, députée, chef de la délégation canadienne, et menée de concert avec le président de la Sous-commission sur les relations transatlantiques, John Dyrby Paulsen (Danemark), et le président de la Sous-commission sur les relations économiques transatlantiques, Menno Knip (Pays-Bas). Hugh Bayley (Royaume-Uni), président de l'AP OTAN, a également participé. La délégation de l'AP OTAN pour cette visite comptait 28 législateurs de 14 pays alliés.

Au cours du programme de deux jours, la délégation a rencontré des hauts fonctionnaires du gouvernement du Canada et du gouvernement de la Colombie-Britannique ainsi que des universitaires et des experts indépendants. Les sujets et les thèmes étudiés comprenaient l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, les défis en matière de sécurité pour les pays de l'OTAN émanant de la région de l'Asie-Pacifique, ainsi que les possibilités actuelles et les répercussions du secteur canadien du gaz non classique pour les pays de l'OTAN. Compte tenu des sujets traités, la province de la Colombie-Britannique était un lieu idéal où tenir ces réunions, puisqu'elle est le point de rencontre où le secteur pétrolier et gazier canadien interconnecte avec les ambitions économiques et énergétiques de l'Asie-Pacifique.

La visite s'est terminée par un programme culturel dans le cadre duquel les délégués ont visité le parc Thunderbird et la galerie des Premières Nations du Musée royal de la Colombie-Britannique. La visite organisée était offerte par Leslie McGarry, du Victoria Native Friendship Centre.

Bien que le programme nord-américain complet des sous-commissions conjointes ait prévu des réunions à Washington (DC) (États-Unis), avant la visite en Colombie-Britannique, la délégation canadienne a concentré son attention sur l'organisation des réunions en Colombie-Britannique et, par conséquent, n'a participé qu'à la partie canadienne du programme.

Les réunions ont été gérées conformément à la règle de Chatham House. Les sections suivantes résument les éléments clés de ces discussions.

RÉSUMÉ DES DISCUSSIONS

1. Colombie-Britannique : Porte du Canada vers l'Asie-Pacifique

L'AP OTAN s'intéresse depuis longtemps à la dynamique politique, économique et sécuritaire de la région de l'Asie-Pacifique. Bien que l'OTAN elle-même ne joue pas de rôle dans la région, elle a des partenariats en matière de sécurité avec un certain nombre d'États de la région. De plus, les relations en général – et tout différend en particulier – entre les intervenants régionaux ont des répercussions éventuelles sur la sécurité des pays alliés. En raison de leur géographie, les pays alliés nord-américains de l'Alliance, le Canada et les États-Unis, ont tous deux une vocation pacifique. Comme le Canada a des liens diplomatiques, économiques et démographiques de longue date avec l'Asie-Pacifique, le pays – et la Colombie-Britannique en particulier – est dans une position idéale pour partager son expérience, ses connaissances et son expertise relatives à l'Asie-Pacifique avec ses alliés européens.

À Vancouver, la délégation a rencontré un représentant de Transports Canada pour discuter de l'initiative Porte et Corridor de l'Asie-Pacifique. L'Initiative est un projet exhaustif mis en place pour accroître l'efficacité du transport de marchandises entre le Canada et l'Asie. En raison de l'accroissement de la demande des deux côtés du Pacifique, le Canada a dû améliorer le réseau de transport reliant les chaînes d'approvisionnement mondial entre les économies nord-américaines et les économies croissantes de l'Asie. Par exemple, on a dit aux délégués que, sans cette initiative, le Canada ne serait pas en mesure de s'adapter à son commerce croissant avec la Chine. Les partenariats publics-privés se sont avérés essentiels pour réaliser les objectifs de l'Initiative. À ce jour, le projet a généré environ 1,4 milliard de dollars canadiens en investissements des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que du secteur privé.

Afin de maintenir l'avantage concurrentiel du Canada et de réagir au flux d'échanges croissant avec l'Asie, des mises à niveau constantes de l'infrastructure des transports sont nécessaires. Par conséquent, l'Initiative a été concentrée principalement sur la modernisation de Port Metro Vancouver, dont les délégués ont eu l'occasion de visiter l'emplacement au centre-ville de Vancouver, et de rencontrer ses représentants. On a dit aux délégués que les trois principaux ports de la région de Vancouver, anciennement indépendants, ont été fusionnés en une entité administrative (Port Metro Vancouver) afin d'en faciliter l'administration et d'établir des synergies. Le port de Vancouver est le port nord-américain le plus près de l'Asie et, en tant que passerelle où les marchandises entrent sur le continent nord-américain et en sortent, les incidences importantes sur l'infrastructure sont prises en compte en vue de faciliter la mobilité. Par exemple, les liaisons aériennes, routières et ferroviaires sont cruciales pour garder le port au centre du commerce avec l'Asie et pour transporter des marchandises vers l'Est du Canada, le Midwest américain et le golfe du Mexique. Les délégués ont appris que Port Metro Vancouver a enregistré une augmentation de 40 % du trafic de conteneurs depuis 2006 et continue d'entreprendre divers projets qui faciliteront la croissance future.

2. Frontières sécuritaires et efficaces

La nécessité d'accroître la sécurité frontalière tout en assurant l'efficacité du commerce à la frontière est une priorité pour le gouvernement canadien et les entreprises canadiennes. Les délégués ont rencontré des officiers supérieurs de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et des agents supérieurs de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour discuter de leur rôle pour ce qui est de sécuriser la frontière tout en maintenant l'efficacité du transport des marchandises. La GRC a des responsabilités fédérales, provinciales et municipales en matière de maintien de l'ordre en Colombie-Britannique. Pour ce qui est des affaires concernant la sécurité nationale, la GRC joue un rôle de chef de file en luttant contre la traite de personnes, le passage de clandestins, le crime organisé et le terrorisme. En ce qui a trait à la sécurité frontalière, le partenariat entre la GRC et l'ASFC est crucial. En outre, compte tenu du fait que le Canada et les États-Unis ont une frontière relativement ouverte, cela exige également une coopération étroite avec les agents américains en matière de gestion de la frontière. Les deux pays collaborent à une initiative appelée « Par delà la frontière » – une stratégie à long terme visant à établir un périmètre commun pour lutter contre les activités illégales tout en rationalisant le transport de marchandises et de personnes. Par exemple, les nouvelles installations d'examen des conteneurs maritimes à Port Metro Vancouver ont permis d'améliorer la rapidité des inspections. Pour ce qui est des conteneurs qui entrent au Canada vers une destination finale aux États-Unis, les deux gouvernements ont travaillé en collaboration étroite en vue d'approuver des normes et des règlements mutuellement acceptables qui ont permis d'éliminer la redondance coûteuse de l'inspection des mêmes conteneurs par chacun des pays. En outre, les ministères canadiens des douanes, de l'immigration et de l'agriculture ont fusionné en un organisme unique, ce qui a également facilité l'établissement d'une approche frontalière intégrée.

3. Asie Pacifique : Préoccupations commerciales et géopolitiques

Les États-Unis sont le partenaire commercial le plus proche du Canada bien que la stagnation récente des échanges entre les deux pays ait mené le gouvernement canadien à tenter de réduire sa dépendance à l'égard des États-Unis et à chercher de nouveaux marchés. L'Asie est un facteur clé de la stratégie canadienne de diversification du commerce. Par conséquent, le Canada s'est engagé activement dans les pourparlers du Partenariat transpacifique et négocie également un pacte commercial bilatéral avec le Japon. Il participe également au Forum régional de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-est (ANASE). Il a été dit aux délégués que le gouvernement canadien doit demeurer actif auprès de ces forums régionaux, et on a fait remarquer qu'il était essentiellement absent de la région depuis 1995. Ces mêmes experts maintiennent qu'un engagement politique continu dans les institutions et les sommets régionaux pourrait se traduire par des avantages économiques supplémentaires pour le Canada.

Les délégués ont appris que le commerce transpacifique est maintenant trois fois plus important que le commerce transatlantique et que neuf des dix plus grands ports du monde sont maintenant situés en Asie. Bien que le Canada ait des intérêts commerciaux croissants dans la région de l'Asie-Pacifique, il a également un certain nombre de préoccupations géopolitiques au sujet de la région. Bien qu'elle abrite certaines des

économies les plus dynamiques au monde, la région de l'Asie Pacifique comprend également certaines des armées les plus actives au monde et la possibilité de conflits en raison de mauvais calculs et/ou de mauvaises communications est élevée, en particulier compte tenu de l'éventail actuel de points névralgiques dans la mer de Chine méridionale. Plus précisément, la supposée ligne en neuf traits tracée par la Chine délimite le périmètre d'une importante revendication maritime représentant de 80 à 85 % de la mer de Chine méridionale – revendication qui entre en conflit avec les allégations de plusieurs autres pays de l'Asie. En conséquence, il y a divers conflits internationaux dans la région ayant trait aux frontières maritimes, aux pêches, à la souveraineté et la propriété des îles, et à l'accès à l'énergie. Il y a également des tensions graves et persistantes entre la Corée du Nord et la Corée du Sud. La Corée du Nord elle-même continue d'être une source importante de préoccupations et est considérée comme hautement imprévisible par tous les pays de l'OTAN. Tout ceci rend l'environnement sécuritaire de la région de l'Asie Pacifique à la fois fragile et incertain.

Les ambitions grandissantes et l'accroissement de la capacité militaire de la Chine sont peut-être le changement stratégique le plus profond dans la région. Par exemple, il a été dit aux délégués que d'ici l'an prochain, la Chine sera le plus important constructeur de navires au monde. Il leur a également été signalé que, après avoir considéré la mer comme un obstacle pendant des siècles, les Chinois commencent à explorer les possibilités stratégiques qu'elle présente. La dépendance de la Chine à l'égard du commerce et de l'énergie importée a aidé à accélérer cette révolution dans la perspective stratégique et la doctrine militaire de la Chine à l'égard du Pacifique. La construction navale ambitieuse de la Chine accroît graduellement sa capacité d'effectuer une projection de puissance en haute mer. En conséquence, les États-Unis considèrent ceci comme une menace directe à sa suprématie navale et cherchent à contrer les capacités croissantes de la Chine.

Il a été dit aux délégués qu'il persiste un degré élevé de méfiance stratégique entre les États-Unis et la Chine. La nécessité de porter davantage attention aux développements le long du littoral du Pacifique a donné lieu à une nouvelle stratégie américaine à l'égard de la région, qu'on en est venu à appeler le « pivot » ou « rééquilibrage », qui peut être interprétée comme un ajustement à une nouvelle réalité économique et stratégique, outre une réinstallation importante des actifs navals américains dans la région. De plus, l'approche américaine a également connu une orientation diplomatique renouvelée sur le Pacifique. Selon les experts, la flotte navale américaine devra élaborer une stratégie efficace pour contrer les capacités naissantes d'interdiction d'accès/de zone de la Chine. La Chine accroît également ses capacités cybernétiques et satellitaires. Il a été dit aux délégués que la Chine travaille maintenant à sa capacité de projection de force et qu'elle étend ses ambitions à l'océan Indien. En outre, des experts ont donné à entendre qu'on devrait accorder davantage d'importance au théâtre indopacifique, étant donné qu'une bonne part de la circulation maritime dans le Pacifique passe également par l'océan Indien et le détroit de Malacca – la principale route de navigation reliant l'Asie orientale au Moyen-Orient et à l'Europe. Cette route est également une autoroute énergétique critique.

Entre-temps, les États-Unis et le Canada gèrent des réductions drastiques des dépenses militaires, tandis que le budget de défense de la Chine augmente essentiellement en fonction du taux de croissance du produit national brut (PNB), bien que les capacités

navales de la Chine restent très éloignées des capacités américaines. D'autres pays de l'Asie, comme l'Inde et le Japon, ont également augmenté leurs budgets de défense. Un grand nombre de pays de la région, notamment le Vietnam, l'Indonésie, la Corée du Sud et l'Australie, ont également investi davantage dans la défense. Les délégués ont entendu dire que l'Asie Pacifique est un environnement riche en sous-marins, plus de 200 sous-marins effectuant des opérations dans ses eaux. Des experts ont formulé des préoccupations au sujet d'une course éventuelle aux armements navals dans la région, la situation ténue en matière de sécurité créant une approche action/réaction lorsque des rencontres tendues ont lieu en mer. Il a été dit aux délégués que la Russie s'inquiète également beaucoup de la hausse des capacités navales de la Chine alors même qu'elle continue de s'engager dans un commerce substantiel d'armes avec la Chine.

De façon générale, le Canada maintient un profil relativement faible quant aux conflits asiatiques en matière de sécurité, y compris les tensions entre le Japon et la Chine. Les experts ont formulé des préoccupations en ce qui a trait à la manipulation du nationalisme, tant par la Chine que par le Japon, et ont recommandé que le Canada n'encourage pas ce comportement de l'un ou l'autre pays. Les experts ont également recommandé que le Canada regarde au-delà des points névralgiques classiques et se concentre également sur les menaces non classiques émanant de l'Asie Pacifique. Par exemple, le terrorisme est un défi continu qui pourrait avoir des répercussions nationales. Il a été dit aux délégués que le nombre d'immigrants au Canada en provenance de l'Asie du Sud incluait certains individus entretenant des points de vue extrêmes. Par exemple, on sait que ceux qui sympathisent avec les Tigres de libération ont levé des fonds au Canada pour leur cause.

4. Opérations de la Marine royale canadienne dans le Pacifique

La délégation a visité la base Esquimalt des Forces canadiennes, le port d'attache des Forces maritimes du Pacifique (FMAR[P]) et les quartiers généraux de la Force opérationnelle interarmées (Pacifique) (FOIP). Les FMAR(P) sont chargées de l'entraînement de la flotte et de l'état de préparation opérationnel de la Marine royale du Canada (MRC) dans l'océan Pacifique, tandis que la FOIP est l'une de six forces opérationnelles interarmées régionales pancanadiennes, chargée de mener les opérations continentales. Les délégués ont appris que la FOIP est responsable de toutes les opérations des Forces armées canadiennes (FAC) en Colombie-Britannique, y compris les approches aériennes et maritimes dans l'Ouest. Le commandant de la FOIP commande l'intervention des FAC en réponse à toute demande d'intervention militaire présentée par les autorités civiles en vue de la prestation d'une aide ou d'un soutien d'urgence lors d'incidents critiques, dans toute la zone de responsabilité. La région de recherche et sauvetage de Victoria, dont est responsable le commandant de la FOIP, a également un domaine de responsabilité englobant le quadrant Nord-est de l'océan Pacifique, le territoire du Yukon ainsi que la province de la Colombie-Britannique.

Au cours des discussions tenues avec les officiers et les stratégestes de la marine à la base, la délégation a eu l'occasion d'examiner de façon plus approfondie la perspective asiatique du Canada, les développements en matière de sécurité dans la région et la façon dont la structure des Forces canadiennes est conçue pour relever ces défis. Il a été dit aux délégués qu'il est dans l'intérêt national du Canada que les voies maritimes de

l'Asie Pacifique demeurent ouvertes et que la région elle-même devienne plus prospère et stable. La Marine royale du Canada (MRC) a visité un certain nombre des ports de l'Asie et ses forces ont participé à plusieurs interventions clés en matière de secours aux sinistrés dans la région à la suite de catastrophes provoquées par des tsunamis et des séismes. Lors de la visite de l'AP OTAN, les FAC s'apprêtaient à participer à l'exercice annuel sur la côte du Pacifique (RIMPAC), l'exercice militaire le plus important au monde, où elles joueront un rôle de commandement.

Le Canada est également chargé d'un ensemble d'obligations arctiques, compte tenu de son vaste territoire dans la région. Cependant, des experts non gouvernementaux ont formulé des préoccupations à savoir que la flotte arctique du Canada ne répond pas à la nécessité de mener des missions dans le Nord. La flotte canadienne de navires résistants aux glaces est très restreinte et il serait très coûteux de la renforcer. L'Arctique a une importance symbolique considérable pour le Canada, qui préside actuellement le Conseil de l'Arctique. De plus, le Canada a également pris note de l'intérêt croissant de la Chine pour l'Arctique. La Chine a maintenant acquis le statut d'observateur auprès du Conseil de l'Arctique – résultat d'une stratégie d'engagement ciblé avec certains pays membres.

5. Boom énergétique et préoccupations environnementales en Colombie-Britannique

La délégation a également rencontré des hauts fonctionnaires du gouvernement de la Colombie-Britannique ainsi que des représentants de la BC Oil and Gas Commission (la Commission), de la Canadian Society for Unconventional Resources, ainsi qu'un académicien de l'Université de la Colombie-Britannique pour discuter de diverses questions concernant l'énergie et l'environnement qui sont liées à l'expansion spectaculaire du secteur de l'énergie non conventionnelle de la province. Les délégués ont appris qu'il existe une vaste expansion de la production d'énergie dans l'Ouest du Canada, à l'échelle d'un éventail de secteurs, dont le gaz de schiste, le shale bitumineux, les sables bitumineux, le méthane de houille, l'hydroélectricité, l'énergie géothermique et la bioénergie. À mesure que la portée et l'ampleur des approvisionnements pétroliers et gaziers de l'Ouest canadien sont devenues évidentes, l'intérêt mondial pour son potentiel s'est accru, de même que la participation internationale à l'exploitation de ces champs. Les délégués ont appris que la province de la Colombie-Britannique, en particulier, jouit d'une richesse considérable en gaz naturel et deviendra l'un des plus importants producteurs au monde. En outre, certaines estimations donnent à entendre que la province pourrait produire du gaz pendant jusqu'à 200 ans. L'établissement d'une capacité de transformer ce gaz en gaz naturel liquéfié (GNL) sera crucial pour faire passer cette énergie sur les marchés mondiaux.

La Colombie-Britannique est également touchée par les secteurs pétrolier et gazier non classiques de l'Alberta et de la Saskatchewan. En définitive, le Canada considère l'Asie comme le marché le plus prometteur pour ses exportations d'énergie, compte tenu de la demande croissante de la région ainsi que des écarts de prix actuels. Par conséquent, le transport du pétrole et du gaz vers la côte du Pacifique nécessitera une série de pipelines, qui traverseraient la Colombie-Britannique.

Actuellement, il y a deux projets de pipeline distincts à l'étude, dont l'un visant à transporter du bitume et du pétrole lourd de l'Alberta à la côte Ouest, et l'autre ayant pour but de transporter du GNL de l'intérieur de la Colombie-Britannique vers la côte. La crainte de déversements pétroliers et gaziers est la source d'une certaine résistance, le souvenir du déversement de pétrole d'Exxon Valdez encore frais dans la mémoire des citoyens. Il reste des préoccupations au sujet des eaux traîtresses de la côte de la Colombie-Britannique et des dommages éventuels qu'un déversement de pétrole pourrait causer à cet environnement vierge, qui est également important pour la pêche. Les délégués ont appris que, typiquement, les déversements de pipeline sont attribuables à de vieux pipelines et que l'Office national de l'énergie étudie actuellement cette question.

Il y a également des critiques contre l'extraction non classique de pétrole et de gaz en général. Les délégués ont appris que l'entretien de l'eau potable et de la biodiversité de la province sont d'une importance capitale pour la population de la Colombie-Britannique. Les préoccupations environnementales entourant la fracturation hydraulique persistent et, de l'avis des experts, il est essentiel que l'industrie établisse un code de déontologie solide, accroisse la transparence ainsi que les pratiques environnementales exemplaires afin de protéger l'environnement et, en particulier, les sources d'eau potentiellement vulnérables. Tandis que le changement technologique permet de rendre davantage de ces ressources économiquement viables, il met également au jour des techniques d'extraction plus écologiques. Il a été dit aux délégués que, bien qu'il incombe à l'industrie de se conformer à des normes provinciales, la Commission a commencé à nommer les industries qui ne se conforment pas. Elle raffine également son étude des zones que l'industrie ne devrait pas exploiter.

Des représentants ont fait valoir que, pour la fracturation de puits, on emploie des tubages de très haute qualité et l'on exerce des pratiques exemplaires afin de réduire au minimum la possibilité de déversements de puits sur les terres boisées. La Colombie-Britannique a examiné de près les expériences de New York et du Texas, qui ont aidé à façonner l'environnement réglementaire. La Commission suit de près l'utilisation de l'eau dans l'industrie et a fermé des installations lors de sécheresses. La Commission exige également la divulgation complète des produits chimiques utilisés au cours du processus de fracturation, afin d'assurer la transparence maximale. Les délégués ont appris que des recherches sont menées à l'Université de la Colombie-Britannique en vue de créer des produits chimiques non toxiques qui pourraient servir au procédé, afin de mieux protéger l'environnement. Les délégués s'inquiétaient également du potentiel d'activités sismiques attribuables à la fracturation hydraulique. Des experts ont signalé la nécessité de comprendre parfaitement le paysage géologique de l'endroit où a lieu l'exploration. Habituellement, l'activité sismique causée par la fracturation hydraulique est minimale, soit entre -2 et 0 sur l'échelle Richter. La Commission est dotée d'experts en séismes faisant partie du personnel qui surveille l'activité sismique sur les sites d'exploitation et aux alentours. Des tremblements se chiffrant à 4 sur l'échelle Richter feraient en sorte qu'une industrie doive fermer ses puits. On a fait savoir aux délégués que, à ce jour, l'activité sismique n'a pas touché les collectivités puisque le forage a eu lieu loin des zones peuplées.

De façon générale, la tenue de discussions avec les populations locales touchées par le forage ou la construction de pipelines est cruciale pour le succès des projets énergétiques

actuels et futurs. Il a été dit aux délégués que l'absence de discussions avec les communautés autochtones et locales pourrait mener au déraillement de ces projets. Ceux qui sont susceptibles d'empiéter sur les terres des Premières Nations doivent également faire l'objet de négociations, en particulier en matière d'ententes de partage équitable des redevances.

Enfin, l'Europe s'intéresse au boom du pétrole et du gaz non conventionnels du Canada et ce, pour plusieurs raisons. Les alliés européens de l'OTAN sont constamment préoccupés par leur propre dépendance à l'égard de l'énergie russe. Cette dépendance permet à la Russie de manipuler les prix de l'énergie pour contrôler les États qu'elle considère comme s'inscrivant dans sa sphère d'influence, et elle a également affaibli la capacité de certains États de l'Europe occidentale de prendre une position plus rigoureuse contre le gouvernement russe, en particulier dans la foulée de la crise en Ukraine. En conséquence, certains États européens cherchent à développer leur propre secteur énergétique, tandis que d'autres se tournent vers l'Amérique du Nord comme fournisseur éventuel de l'énergie dont ils ont besoin. Les délégués ont appris que la Commission partage sa propre expérience avec d'autres pays ayant le potentiel d'exploiter ces industries et qu'elle a récemment tenu des consultations avec des représentants britanniques, polonais et de l'Union européenne. Il existe également un potentiel pour le Canada en matière d'installations d'exportation de GNL sur la côte Est, où les sociétés canadiennes pourraient l'exporter vers l'Europe.

Respectueusement soumis,

Madame Cheryl Gallant, députée
Présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN (AP OTAN)

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Association parlementaire canadienne de l'OTAN (AP OTAN)
ACTIVITÉ	Visite conjointe de la Sous-commission sur les relations transatlantiques et de la Sous-commission sur les relations économiques transatlantiques
DESTINATION	Vancouver et Victoria, C.B., Canada
DATES	30 avril au 3 mai 2014
DÉLÉGATION	
SÉNAT	S/O
CHAMBRE DES COMMUNES	Mme Cheryl Gallant, députée <i>(Victoria seulement)</i> M. Leon Benoit, député M. Jack Harris, député
PERSONNEL	Mme Melissa Radford, analyste Mme Catherine Mathieu, agente de la logistique
TRANSPORT	10,657.50\$
HÉBERGEMENT	3,677.36\$
HOSPITALITÉ	6,402.36\$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	898.50\$
CADEAUX OFFICIELS	326.11\$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	2,944.81\$
TOTAL	24,906.64\$