

Canada - United States  
Inter-Parliamentary Group  
Canadian Section



Groupe interparlementaire  
Canada - États-Unis  
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne  
concernant sa participation à la Conférence de l'Alliance  
commerciale de la frontière canado-américaine  
(CAN/AM BTA)**

**Groupe interparlementaire Canada-États-Unis**

**Ottawa, Ontario, Canada  
Du 2 au 4 mai 2010**

# Rapport

## MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Du 2 au 4 mai 2010, M. Phil McColeman, député, et M. Claude Bachand, député, ont représenté le Groupe interparlementaire (GIP) Canada-États-Unis à l'occasion de la réunion du printemps de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (CAN-AM BTA). La délégation était accompagnée de M<sup>me</sup> June Dewetering et de M. John Christopher, tous deux conseillers auprès du GIP.

## LA RÉUNION

La CAN-AM BTA organise deux réunions par année : une au printemps, à Ottawa, et l'autre à l'automne, à Washington, D.C. La CAN-AM BTA est une coalition d'entreprises, d'organismes du secteur public et de particuliers ayant des intérêts dans le commerce bilatéral et le tourisme. Cette alliance a pour mission d'intensifier 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.

Lors de la réunion, les séances de travail ont porté sur les sujets suivants :

- Orientation stratégique de la coopération Canada-États-Unis en vue d'une frontière intelligente pour le XXI<sup>e</sup> siècle et par-delà
- Vue des ponts
- Passage international de la rivière Detroit
- Relations canado-américaines et activités de coopération parlementaire
- Point de vue des États-Unis
- Point de vue du secteur du camionnage
- Point de vue du secteur commercial au sujet du manifeste électronique de l'IPEC
- Aperçu des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis et dossiers d'actualité, notamment la clause « *Buy American* »
- Orientation stratégique pour la politique sur le transport — Infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et maritimes nationales, avec données particulières sur les portes d'entrée et couloirs commerciaux et les postes frontaliers
- Aperçu de l'Agence des services frontaliers du Canada : stratégie, réorganisation, priorités et principales initiatives
- Relations Québec/New York : réussites du Sommet, répercussions économiques, état du corridor

Ont participé à l'événement des représentants du secteur privé œuvrant dans le tourisme, les transports et le commerce, ainsi que des représentants de différents ministères et départements américains et de l'ambassade États-Unis à Ottawa.

## **OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION POUR LA RÉUNION**

Associé depuis longtemps à la CAN/AM BTA, le GIP assiste généralement à la réunion d'automne et à celle du printemps. Étant donné le centre d'intérêt de la CAN/AM BTA, il s'agit là pour les membres du GIP d'une occasion importante de se familiariser avec les problèmes que rencontrent les entreprises et les particuliers en matière de commerce et de tourisme, et de se tenir au courant des efforts et des mesures que déploient les pouvoirs publics pour résoudre ces problèmes.

En particulier, les coprésidents du GIP, M<sup>me</sup> Janis Johnson, sénateur, et M. Gord Brown, député, ont eu l'occasion de faire connaître aux participants les activités de leur groupe depuis la dernière réunion de la CAN/AM BTA, à l'automne, et d'en expliquer la nature et la portée des activités qui auront lieu cet été, notamment la 51<sup>e</sup> Réunion annuelle et les rencontres avec certains gouverneurs et législateurs d'États américains. D'autres membres de la section canadienne du GIP se sont entretenus avec les participants, notamment son excellence David Jacobson, ambassadeur des États-Unis au Canada.

Lors des réunions de la CAN/AM BTA, les membres du GIP ont l'occasion d'entrer en relation avec des organismes privés et publics et des particuliers qui traitent quotidiennement de questions frontalières, et d'en tirer des enseignements. En participant aux réunions de la CAN/AM BTA, les membres du GIP ont également l'occasion d'informer d'autres interlocuteurs des diverses mesures que prend le GIP au regard des objectifs bilatéraux communs et des divergences. Cette information est transmise notamment lors des allocutions que présentent habituellement les coprésidents sur les activités et les priorités du Groupe.

## **ACTIVITÉS PENDANT LA RÉUNION**

Comme il a été mentionné plus haut, de nombreuses séances étaient à l'ordre du jour. De plus, les participants ont assisté à une réception donnée à la résidence de l'ambassadeur des États-Unis au Canada, son excellence David Jacobson. Lors de la réunion et de la réception, les membres de la section canadienne du GIP ont pu s'entretenir avec leurs interlocuteurs des problèmes à la frontière du Canada et des États-Unis et leur faire connaître les efforts de la section canadienne du GIP pour que la frontière commune soit efficiente, rentable et sûre.

Le présent rapport résume certaines des discussions qui ont eu lieu lors de la réunion, notamment les allocutions qu'ont présentées les coprésidents du GIP.

## **Orientation stratégique de la coopération Canada-États-Unis EN VUE D'une frontière intelligente pour le XXI<sup>e</sup> siècle et par-delà**

**L'honorable Vic Toews, C.P., député, *ministre de la Sécurité publique***

- Le Canada et les États-Unis ont les relations commerciales bilatérales les plus importantes et les plus étroites au monde, et le commerce transfrontalier est essentiel à la prospérité des deux pays.

- La frontière commune au Canada et aux États-Unis devrait être imperméable aux menaces tout en facilitant la circulation légitime des biens, des services et des personnes.
- Le Canada et les États-Unis devraient adopter une approche fondée sur la gestion du risque pour assurer la sécurité physique des citoyens et protéger leur bien-être économique.
- Le Canada et les États-Unis collaborent dans divers secteurs et de différentes façons, notamment dans les domaines de la frontière commune, de la sécurité aérienne, du terrorisme et des équipes intégrées de la police des frontières (EIPF).
- Les longues attentes à la frontière commune ne sont jamais acceptables, et il faut améliorer les opérations aux points d'entrée; il faut arriver à établir des normes de service.
- Idéalement, le Canada et les États-Unis devraient travailler de concert pour cibler et contrecarrer les menaces avant leur arrivée à la frontière et pour renforcer la sécurité dans notre périmètre plutôt qu'au 49<sup>e</sup> parallèle; une menace pour l'un de nos deux pays constitue par le fait même une menace pour l'autre.
- Les programmes pour les voyageurs et les expéditeurs dignes de confiance devraient être élargis.
- Du point de vue de la sécurité et de l'efficacité, il est judicieux de recourir au prédédouanement.
- Étant donné que les formalités administratives prennent du temps et que le temps, c'est de l'argent, le gouvernement fédéral canadien a pour priorité de réduire la paperasserie.
- La technologie biométrique peut améliorer le traitement des passagers.
- Le Canada et les États-Unis devraient créer et mettre en œuvre une vision à long terme tout en ne perdant pas de vue le court et le moyen terme.
- Tout ce qui se produit à la frontière devrait servir l'objectif qui est d'accélérer les échanges commerciaux et les déplacements transfrontaliers légitimes.

## **VUE DES PONTS**

**Lew Holloway, *Commission du pont de Niagara Falls***

**Stan Korosec, *pont Blue Water***

**Ron Rienas, *pont Peace***

**Rik Saaltink, *pont Seaway***

- Bon nombre des ponts de la frontière commune au Canada et aux États-Unis sont en cours de modernisation ou de réfection, ou sont en attente des autorisations ou ententes de financement nécessaires pour amorcer les travaux.
- Les travaux comprennent notamment le remplacement du tablier, la peinture, la construction d'esplanades, l'accroissement du nombre de voies, l'élargissement du pont, la construction de guérites à deux niveaux, etc.
- Une infrastructure adéquate ne vaut rien sans le personnel nécessaire; la dotation est une question préoccupante du côté canadien de la frontière commune.
- Même si le Canada a bien amélioré ses points d'entrée, la technologie d'identification par radiofréquence (IRF) demeure insuffisante, ce qui limite les avantages des programmes NEXUS, Expéditions rapides et sécuritaires (Expres) et du permis de conduire Plus.
- Les programmes NEXUS et Expres sont utiles pour réduire le temps d'attente à la frontière et pour renforcer la sécurité et l'efficacité, mais les gouvernements n'en ont pas fait la promotion convenablement; par conséquent, le secteur privé dépense des dizaines de milliers de dollars en marketing.
- Le gouvernement américain n'a pas engagé les fonds nécessaires aux améliorations à apporter à certains des postes frontaliers les plus importants.
- Les activités de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) présentent des lacunes sur le plan du fonctionnement, notamment en ce qui concerne la suppression du programme étudiant, la dotation inadéquate des voies d'inspection primaire, la faiblesse de la supervision, le manque de guérites d'inspection dotées de la technologie d'IRF au Canada, l'insuffisance des services NEXUS, etc.
- Les membres du programme NEXUS ne devraient pas avoir à remplir une carte de déclaration du voyageur.
- La circulation automobile nuit au transport commercial si les automobiles doivent attendre longtemps pour franchir la frontière.
- Le Canada et les États-Unis suivent des modèles de financement complètement différents l'un de l'autre.
- Les postes de péage ne doivent pas avoir un effet dissuasif sur les voyageurs.
- En raison des exigences de sécurité mises en œuvre depuis les attaques du 11 septembre 2001, le traitement des voyageurs prend deux fois plus de temps qu'auparavant.

## **Relations canado-américaines et activités de coopération parlementaire**

## **Gord Brown, député, coprésident, *Groupe interparlementaire Canada-États-Unis***

- Depuis septembre 2009, le GIP n'a pas cessé de communiquer le message canadien aux législateurs fédéraux et d'État ainsi qu'aux gouverneurs.
- En octobre 2009, un membre du GIP a participé à une réunion des législateurs des États de l'ouest, où il s'est entretenu avec les participants des relations commerciales bilatérales, de l'importance d'une frontière commune sûre et efficace et de la relation des deux pays, essentielle, dans le domaine de l'énergie. Chaque année, cette réunion organise un sommet nord-américain; en octobre dernier, le sommet a porté sur le renforcement de la sécurité régionale et de la concurrence économique.
- Également en octobre 2009, les membres du GIP ont assisté au forum du leadership économique et à l'académie législative de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique, qui comprend cinq États américains et trois provinces et deux territoires canadiens; les participants ont notamment discuté de la reprise économique, de l'énergie, des questions frontalières et des politiques commerciales.
- En novembre 2009, le GIP a participé à l'assemblée annuelle du Conseil des gouvernements des États, qui représente les législateurs des 50 États. Deux gouverneurs américains – Joe Manchin, de la Virginie-Occidentale, et Mike Rounds, du Dakota du Sud – ont assisté à l'assemblée.
- Les travaux du GIP se sont poursuivis en février 2010. Les membres ont participé à la réunion de la *National Governors Association* (NGA), à Washington, D.C., et se sont entretenus avec les gouverneurs des enjeux d'intérêt canadien ou commun, notamment de la clause « *Buy American* » du plan de relance américain et d'autres mesures, des postes transfrontaliers et de diverses questions commerciales. Pour la première fois, conscients de la relation dynamique et de plus en plus importante avec les industries intégrées, des chaînes d'approvisionnement nord-américaines, de la frontière commune et des priorités communes en matière de sécurité et de prospérité des deux pays, les premiers ministres canadiens ont assisté avec les gouverneurs à une réunion spéciale pour discuter d'enjeux communs comme la frontière, l'énergie et l'environnement.
- À la suite de la réunion de la NGA, les membres ont fait une visite de deux jours au Congrès, au cours de laquelle ils ont discuté de points similaires; les membres du GIP ont rencontré plus de 15 sénateurs américains et environ 35 membres de la Chambre des représentants ou leur personnel.
- Les membres du GIP ont dit aux membres du Congrès qu'une frontière commune perméable et efficace facilite les échanges commerciaux, dont tirent avantage les deux pays, et que le Canada et les États-Unis devraient collaborer pour réduire les obstacles et les coûts et supprimer les exigences superflues à la frontière. Ils ont également indiqué que, même si le Canada se préoccupe

également de la sûreté de la frontière, il n'est pas toujours manifeste que les nouvelles mesures de sécurité en renforcent effectivement la sûreté.

- Les visites au Congrès permettent aux membres du GIP de joindre un grand nombre de législateurs fédéraux américains dans une période très courte pour des entretiens particuliers serrés; on s'efforce particulièrement de rencontrer les membres du Sénat américain et de la Chambre des représentants qui ne participent pas à l'assemblée annuelle du GIP, pour les informer des enjeux cruciaux qui touchent les deux pays et pour obtenir leur appui à cet égard.
- Étant donné que les rencontres avec les législateurs fédéraux américains sont officielles, le rapport sur les visites au Congrès déposé au Parlement résume la nature générale des questions soulevées par les législateurs canadiens et américains.

**M<sup>me</sup> Janis Johnson, sénateur, coprésidente, *Groupe interparlementaire Canada-États-Unis***

- Les activités estivales du GIP débuteront en mai 2010 avec sa 51<sup>e</sup> Réunion annuelle, en Louisiane, à laquelle participeront une vingtaine de parlementaires canadiens. Cette rencontre sera l'occasion de débats approfondis et axés sur les solutions avec nos homologues américains.
- Lors de l'assemblée annuelle du GIP, les membres des délégations canadienne et américaine seront divisés en trois comités, chargés de débattre de diverses questions bilatérales et multilatérales feront l'objet de discussions. Le premier comité s'intéressera aux questions financières et commerciales nord-américaines, notamment la frontière commune, les obstacles commerciaux et les ententes commerciales. Le deuxième comité se penchera principalement sur la collaboration bilatérale concernant des dossiers comme l'Afghanistan, l'OTAN, la non-prolifération nucléaire et les droits de la personne. Le troisième comité traitera en majeure partie des questions énergétiques et environnementales.
- Tout au long de l'été, les membres du GIP iront dans différentes régions du Canada et des États-Unis et rencontreront des législateurs et des gouverneurs d'État ainsi que des représentants d'entreprises américaines privées.
- Grâce à sa participation aux réunions régionales et nationales des législateurs et des gouverneurs d'État, le GIP s'attachera à faire connaître l'opinion du Canada sur des dossiers comme le besoin de travailler ensemble à la création d'une stratégie nord-américaine sur l'énergie qui englobe l'utilisation responsable de sources d'énergie courantes et la promotion de l'énergie renouvelable, le maintien du rôle du Canada en tant que fournisseur d'énergie fiable et sûr pour les États-Unis, malgré les efforts de ces derniers pour éviter le pétrole « étranger », la nécessité d'une frontière commune sûre, efficace et gérée conjointement avec les États-Unis, et le besoin de garantir que les mesures prises par les deux pays appuient les industries intégrées et les chaînes

d'approvisionnement nord-américaines qui contribuent à la prospérité des entreprises et, par extension, des deux nations.

- Les membres du GIP feront tout ce qu'ils peuvent pour que des mesures de soutien et constructives soient prises. La présence canadienne aux réunions des législateurs et des gouverneurs d'État constitue un rappel constant et visible de notre solidarité.

### **Point de vue du secteur du camionnage**

#### **David Bradley, *Alliance canadienne du camionnage***

- Le secteur du camionnage « a atteint le fond du baril » à l'automne 2009. Le transport routier demeure inférieur de 30 % à ce qu'il était au début de la récession, mais il se relève progressivement.
- Le manque de fiabilité et le niveau élevé d'incertitude à la frontière constituent des préoccupations importantes.
- La sécurité et les échanges commerciaux à la frontière doivent suivre une approche intégrée.

### **Point de vue du secteur commercial au sujet du manifeste électronique de l'IPEC**

#### **Michelle Bunbury, *UPS-SCS***

#### **Allan Schepens, *Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée***

#### **Renate Jalbert, *FedEx Canada***

- Le passage du traitement manuel au traitement électronique a présenté quelques défis pour les expéditeurs.
- Il n'est pas toujours facile d'obtenir l'information appropriée sur les manifestes électroniques.
- Le manifeste électronique destiné aux expéditeurs devrait suivre le modèle qu'utilisent les compagnies aériennes pour recueillir l'information électroniquement.
- Réalistement, la mise en œuvre complète de l'initiative relative au manifeste électronique devrait prendre de 12 à 18 mois.

## **Aperçu des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis et dossiers d'actualité, notamment la clause « *Buy American* »**

### **Gerald Keddy, député, *secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international***

- Le Canada et les États-Unis entretiennent la relation économique la plus importante du monde, et ont des chaînes d'approvisionnement intégrées, une histoire commune, des relations personnelles, etc.
- Les échanges commerciaux bilatéraux entre le Canada et les États-Unis représentent plus de 8 millions d'emplois.
- On éprouve la solidité d'un partenariat non pas dans les moments faciles, mais dans les moments difficiles; le Canada et les États-Unis ne devraient jamais tenir leur collaboration bilatérale pour acquise.
- Les clauses « *Buy American* » de la *American Recovery and Reinvestment Act of 2009* ont mis en péril les chaînes d'approvisionnement intégrées et l'intégration des économies des deux pays; le Canada a été exempté de ces clauses, et les travaux en vue d'un accord bilatéral global sur les marchés publics sont en cours.
- Récemment, il a été annoncé que le ministre canadien du Commerce international rencontrera le représentant pour le Commerce des États-Unis deux fois par an. On espère que ces rencontres au sommet aideront à résoudre les difficultés commerciales.
- Il faut un juste équilibre entre les impératifs de sécurité et un ordre efficace qui convient bien aux deux pays.
- Les permis de conduire Plus sont offerts dans un certain nombre d'États américains et de provinces canadiennes.
- La circulation automobile devrait doubler au cours des trente prochaines années; le transport routier devrait quant à lui tripler.
- Les trois pays signataires de l'Accord de libre-échange nord-américain doivent travailler de concert pour améliorer l'efficacité de l'Accord.
- Des relations commerciales évoluées doivent aller au-delà de la réduction et de l'élimination des tarifs et s'intéresser aux obstacles non tarifaires.
- Les économies du Canada et des États-Unis sont grandement intégrées l'une à l'autre, et toute mesure qui stimule l'économie canadienne aura des retombées positives sur l'économie américaine.
- Une approche commerciale libre et ouverte est la meilleure façon de créer des occasions pour l'économie mondiale et d'en stimuler la prospérité.

- Le « spectre du protectionnisme » continue de se manifester.
- Le Canada et les États-Unis doivent discuter sérieusement de ce qui présente une menace et de ce qui n'en présente pas; le commerce libre et équitable ne constitue pas une menace.

**Orientation stratégique pour la politique sur le transport — Infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et maritimes nationales, avec données particulières sur les portes d'entrée et couloirs commerciaux et les postes frontaliers**

**Kristine Burr, *Transports Canada***

- Le Canada et les États-Unis entretiennent une relation commerciale et économique très importante; les transports ont pour fonction de favoriser les échanges commerciaux.
- Plus de 75 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis passent par six postes frontaliers.
- Les chaînes d'approvisionnement mondiales jouent un rôle de plus en plus important dans les relations entre les pays.
- La montée de la mondialisation a pour résultat de créer des flux commerciaux de plus en plus complexes; nous devons donc développer une vision généralisée du système de transports.
- Le secteur des transports se heurte à des problèmes de congestion, de fiabilité et d'infrastructure.
- Les solutions aux problèmes de transport doivent être axées sur l'efficacité et la compétitivité, et nous avons besoin d'investissements stratégiques et de nouvelles politiques.
- Avec les initiatives sur les portes d'entrée et couloirs commerciaux stratégiques du Canada, on tente d'accroître le transport de volumes de marchandises importants sur le plan national dans des régions précises.
- Le financement des infrastructures est moins axé sur des facteurs démographiques. Il est maintenant plus stratégique et fondé sur le mérite. Une partie du financement est attribuée aux régions présentant des goulots d'étranglement, et des investissements ciblés sont parfois faits pour bonifier les fonds attribués par les partenaires.
- Le transport ferroviaire est perçu en partie comme un moyen d'atténuer la congestion routière; de plus, il occasionne moins d'émissions de gaz à effet de serre pour le transport en zone longue.

- Il est possible d'accroître le volume de marchandises acheminées vers les États-Unis par chemin de fer.
- Comme pour le transport ferroviaire, le transport maritime est perçu en partie comme un moyen d'atténuer la congestion routière; ce moyen de transport occasionne lui aussi relativement moins d'émissions de gaz à effet de serre.
- Pour que le transport maritime soit efficace, il faut renforcer l'intermodalisme.
- Au sujet des postes frontaliers, les intervenants s'inquiètent de l'efficacité frontalière sur le plan de la capacité, des exigences concernant les documents, du temps de traitement et d'attente, et des inscriptions aux programmes NEXUS et EXPRES.
- Au sujet du transport maritime, les intervenants s'inquiètent à propos de la réglementation sur les émissions atmosphériques et de certaines exigences concernant les eaux de ballast.
- Le gouvernement fédéral du Canada a offert récemment de prêter jusqu'à 550 millions de dollars pour le Passage international de la rivière Detroit.
- Chacun devrait voir à tirer le maximum de chaque dollar investi.
- Pour la suite, on mettra l'accent sur, entre autres, les futurs flux commerciaux, l'efficacité des portes d'entrée et couloirs commerciaux et des postes frontaliers, le recours à une technologie novatrice, la responsabilité environnementale et les partenariats.

### **Aperçu de l'Agence des services frontaliers du CANADA : stratégie, réorganisation, priorités et principales initiatives**

#### **Stephen Rigby, Agence des services frontaliers du Canada**

- L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est en transformation. Maints changements sont survenus, et il reste encore beaucoup à faire.
- Les intérêts communs du Canada et des États-Unis au sujet de la sécurité nationale et de la facilitation des échanges commerciaux doivent être regroupés dans une perspective de frontière commune.
- Nous vivons dans un monde présentant des risques, des menaces et des questions commerciales de plus en plus complexes.
- L'ASFC joue depuis toujours un rôle de gardien de la nation contre les menaces extérieures.
- Il faut diriger les efforts vers la réduction des coûts pour les entreprises aux premières lignes des activités frontalières.

- Il faudra jouer de prudence sur le plan financier, et les ressources doivent être réaffectées au gré des changements de priorités.
- Les ressources doivent être attribuées aux secteurs où nous obtiendrons les meilleurs résultats pour notre argent par rapport à la fluidité de la circulation à la frontière et à l'application de la loi à la frontière.
- L'ASFC est en pourparlers avec les États-Unis au sujet d'une vision de la gestion de la frontière commune.
- Nous avons besoin d'un cadre stratégique à long terme, et nous devons nous concentrer sur les outils de gestion du risque.
- Focaliser sur le périmètre de sécurité fourni des possibilités de collaboration.
- Quatre facteurs expliquent les longues attentes à la frontière : l'infrastructure, le nombre de guérites d'inspection, le manque d'effectif et le temps de traitement.
- Dans leurs réflexions sur la frontière commune, le Canada et les États-Unis ont besoin d'éléments communs et d'un aperçu clair des données disponibles.
- Environ 80 % des passages à la frontière se produisent dans environ 20 % des points d'entrée; ces derniers assument le gros des passages à la frontière et doivent être notre priorité.

Respectueusement soumis,

L'hon. Janis G. Johnson, sénateur  
coprésidente  
Groupe interparlementaire  
Canada-États-Unis

Gord Brown, député  
coprésident  
Groupe interparlementaire  
Canada-États-Unis

## Dépenses de voyage

<b>ASSOCIATION</b>	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
<b>ACTIVITÉ</b>	Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (CAN/AM BTA)
<b>DESTINATION</b>	Ottawa, Ontario, Canada
<b>DATES</b>	Du 2 au 4 mai 2010
<b>DÉLÉGATION</b>	
SÉNAT	Ø
CHAMBRE DES COMMUNES	M. Phil McColeman, député M. Claude Bachand, député
PERSONNEL	June Dewetering, analyste John Christopher, analyste
<b>TRANSPORT</b>	Ø \$
<b>HÉBERGEMENT</b>	Ø \$
<b>HOSPITALITÉ</b>	Ø \$
<b>INDEMNITÉS JOURNALIÈRES</b>	Ø \$
<b>CADEAUX OFFICIELS</b>	Ø \$
<b>DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION</b>	1 641.38 \$
<b>TOTAL</b>	1 641.38 \$