



# Instructions sur le recrutement des administrateurs

Aperçu du poste

Administration portuaire de Saint John

Avril 2019

# Table des matières

1. Vue d'ensemble de l'organisation Organization Overview .....	2
Vision, mission, valeurs et plan stratégique .....	3
Géographie et caractéristiques de Port Saint John.....	6
Installations de Port Saint John.....	7
Services de transport de raccordement .....	8
Secteurs de croissance.....	9
Incidences économiques et sociales.....	10
2. Gouvernance d'entreprise.....	11
3. Comité des candidatures.....	19
4. Rémunération et dépenses .....	20
5. Temps à consacrer .....	21
6. Compétences et expérience du conseil d'administration.....	22
Annexe A : Loi maritime du Canada .....	23
Annexe B : Composition du conseil d'administration .....	25
Annexe C : Critères d'admissibilité .....	26

**Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :**  
Kerrileigh Nelson, secrétaire générale  
[knelson@sjport.com](mailto:knelson@sjport.com)

# 1. Vue d'ensemble de l'organisation

## Administration portuaire de Saint John

L'Administration portuaire de Saint John (APSJ), qui mène ses activités sous le nom de Port Saint John, est une société sans actionnaire et financièrement autonome qui a été établie par le gouvernement du Canada le 1er mai 1999, conformément à la Loi maritime du Canada, et qui est responsable devant le ministre fédéral des Transports.

## Gouvernance

Port Saint John est régie par un conseil d'administration composé de sept (7) membres, qui, dans l'accomplissement de leur mandat défini par la Loi maritime du Canada, établissent l'orientation stratégique de l'Administration portuaire, approuvent les politiques, les budgets et les grands travaux d'immobilisations, puis déterminent les objectifs de rendement de la société, dans le but de guider le président-directeur général et son équipe.

## Contexte commercial

Port Saint John offre un point d'accès à l'Amérique du Nord pour le commerce maritime. Il traite du vrac et des marchandises diverses, puis il est le port à conteneurs qui connaît la plus forte croissance au Canada atlantique et constitue un important port d'escale pour les navires de croisière au Canada et en Nouvelle-Angleterre.

Les produits pétroliers, la potasse, les conteneurs et les croisières sont les éléments fondamentaux des activités portuaires, alors que d'autres marchandises ont un apport variable.

## Vision, mission et valeurs

### Vision

Tisser des liens à l'échelle mondiale par le biais du commerce et du tourisme

### Mission

Miser sur l'innovation et la collaboration pour agir comme moteur de la croissance économique durable dans notre région.

### Valeurs

Collaboration  
Responsabilité sociale  
Reddition de comptes  
Respect  
Intégrité  
Innovation  
Excellence

## Plan stratégique

### Principes directeurs du plan stratégique

À titre d'organisation, Port Saint John est responsable de l'administration des biens immobiliers fédéraux qui forment le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, conformément à la Loi maritime du Canada (1998, 2008). Comme ses activités doivent être menées dans un esprit fidèle à la Loi maritime du Canada, Port Saint John a relevé dans cette loi quatre directives qui constituent ses principes directeurs.

Principes directeurs :

- demeurer autonome sur le plan financier;
- revêtir une importance stratégique pour le commerce du Canada;
- fournir une liaison à l'infrastructure ferroviaire et routière;
- traiter des marchandises diversifiées.

La feuille de route du plan stratégique figure à la page suivante.

Feuille de route du plan stratégique

## CADRE STRATÉGIQUE 2019

**PRINCIPES DIRECTEURS TIRÉS DE LA LOI MARITIME DU CANADA**

Demeurer financièrement autonome	Présenter une importance stratégique pour le commerce du Canada	Être rattaché à l'infrastructure ferroviaire et routière	Traiter des marchandises diversifiées
----------------------------------	---	--	---------------------------------------

**MISSION**

Miser sur l'innovation et la collaboration pour agir comme moteur de la croissance économique durable dans notre région

**VISION**

Tisser des liens à l'échelle mondiale par le biais du commerce et du tourisme

**VALEURS**

COLLABORATION  
RESPONSABILITÉ SOCIALE  
REDDITION DE COMPTES  
RESPECT  
INTÉGRITÉ  
INNOVATION  
EXCELLENCE

## PRIORITÉS STRATÉGIQUES

VALEUR ÉCONOMIQUE	DÉVELOPPEMENT DURABLE	SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT	COLLECTIVITÉ
Analyser les tendances qui se dessinent dans le secteur de la logistique afin de favoriser la croissance <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asseoir une position hautement concurrentielle afin de favoriser la croissance</li> </ul>	Optimiser l'utilisation des terrains et des infrastructures <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer nos activités de manière rentable et durable</li> <li>• Présenter notre proposition de valeur au monde</li> </ul>	Instaurer une solide culture de sécurité <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se concentrer sur la gérance de l'environnement de notre territoire et de nos voies navigables</li> <li>• Renforcer la sécurité dans le cadre de l'ensemble de nos activités</li> </ul>	Tisser des liens et fonctionner en harmonie avec nos intervenants et notre communauté <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaborer avec les établissements d'enseignement</li> <li>• S'ouvrir aux traditions, à la culture et à l'histoire des Premières Nations</li> </ul>

CATALYSEURS FAVORISANT LA MISE EN ŒUVRE DES PRIORITÉS STRATÉGIQUES

**PERSONNES**

**Culture**

Communications

**SYSTÈMES**

**MARQUE**

16

## Géographie et caractéristiques de Port Saint John

Port Saint John, le troisième port en importance au Canada atlantique en termes de tonnage, est situé sur la rive nord de la baie de Fundy, à l'embouchure de la rivière Saint-Jean. En raison de cet emplacement, les marées du port sont parmi les plus hautes au monde, leur amplitude allant jusqu'à 8,5 mètres. Le port est situé à un endroit central, dans la municipalité de Saint John. Il fait partie des infrastructures essentielles au soutien de l'environnement économique, industriel et commercial de la province, et comprend des routes et des voies ferrées, ainsi que des installations lui permettant de traiter le vrac, les conteneurs et les marchandises diverses, mais aussi d'accueillir les navires de croisière.

Le havre comprend trois principaux secteurs :

i) Les approches du port comprennent la portion de la baie de Fundy se trouvant dans les limites du havre entre l'île Partridge et une ligne s'étendant vers l'est de Musquash Harbour au sud du cap Spencer. Ce secteur comprend l'installation d'amarrage à point unique pour la réception de pétrole brut de Canaport, le terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) de Canaport, le débarcadère pour barges de Spruce Lake, ainsi que la station d'embarquement des pilotes et les trois aires de mouillage désignées du port.

ii) Le havre principal, situé entre la péninsule centrale et le côté ouest de la ville, comprend la majorité des installations de Port Saint John, ainsi que le terminal de traversier Bay Ferries. Un organisme de la Ville de Saint John est en train d'aménager une nouvelle zone dans le secteur riverain du havre principal, sur le site de l'ancienne base de la Garde côtière. Cette zone jouxtera un stationnement exploité par Port Saint John, et viendra s'ajouter aux autres espaces aménagés non loin de là dans le secteur riverain public, où l'on trouve un hôtel, des complexes résidentiels, des restaurants, des commerces de détail et une aire publique de mise à l'eau. L'aménagement de zones du secteur riverain public sur l'ancien site de la base de la Garde côtière, mais aussi le fait que ce site se trouve à proximité de la gare maritime Marco Polo, suscitent des discussions portant sur les possibilités d'aménagement du parc de stationnement exploité par Port Saint John. Cette partie du secteur riverain est de plus en plus importante pour le développement du tourisme, et répond à des besoins liés aux activités de croisière à Port Saint John. L'ancien site de la raffinerie de Sucre Lantic, une propriété de 4,8 hectares appartenant aujourd'hui à la Ville de Saint John, se trouve tout juste au sud de Lower Cove. Étant donné l'emplacement de ce terrain entre Lower Cove et Barrack Point, cette propriété a été désignée comme revêtant une importance stratégique pour Port Saint John.

L'accès par voie navigable, à destination et en provenance du havre, est possible par le chenal principal, qui s'étend du nord-ouest au sud-est, à l'est de l'île Partridge. La rivière Saint-Jean se jette également dans la baie de Fundy par le havre principal, ce qui, en combinaison avec l'amplitude élevée des marées, amène de forts courants dans l'ensemble du secteur, nécessitant un dragage d'entretien annuel dans le port.

iii) La baie Courtenay se trouve à l'est de la péninsule centrale de la ville; on y accède par le chenal de la baie Courtenay, qui s'étend au nord depuis le chenal principal. Le terminal à potasse de Barrack Point et les terminaux d'Irving Oil de Saint John Est se trouvent dans ce secteur.

## Installations de Port Saint John

Port Saint John compte diverses installations; il en détient une partie, alors que d'autres sont de propriété privée.

Les installations de Port Saint John comprennent ce qui suit :

- Le terminal de DP World
- Le bâtiment de fabrication modulaire
- Les terminaux 10, 11 et 12
- Un grand espace découvert adjacent à la jetée 12
- Un immeuble de bureaux adjacent au pont du port de Saint John du côté ouest
- Long Wharf
- Le parc Pugsley
- La gare maritime Marco Polo
- La gare maritime Jubilé de diamant
- Lower Cove du côté est du havre principal
- Le terminal à potasse de Barrack Point dans la baie Courtenay

L'Administration portuaire possède également l'aire de quai de l'ancien site de la raffinerie de sucre, comme l'indique la description du havre principal à la page 9, section ii.

Les installations privées exploitées dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire comprennent ce qui suit :

- L'installation de pétrole brut de Canaport et la bouée d'amarrage au large (amarrage à point unique) permettant d'accueillir les transporteurs de pétrole brut dans l'avant-port
- Le terminal de GNL à pointe Mispic (également dans l'avant-port)
- Les terminaux d'Irving Oil dans la baie Courtenay
- Le terminal Bay Ferries du côté ouest du havre principal
- Le débarcadère pour barges de Spruce Lake



## Services de transport de raccordement

Saint John est située à un endroit central dans le corridor de transport du sud du Nouveau-Brunswick et est reliée aux principales routes de la province.

Route (autoroute) Route 1 (élargie)

Emplacement par rapport à Port Saint John : ouest

Liaisons : États-Unis et autoroutes interétatiques par un nouveau poste frontalier important à St. Stephen – Calais, ME.

La route 7, vers le nord, mène à Fredericton (puis aux États-Unis et à l'autoroute Interstate 95 par un poste frontalier à Houlton, ME).

Autoroute : route 1 (élargie)

Emplacement par rapport à Port Saint John : est

Liaisons : Route Transcanadienne (liaison à 45 minutes à l'est de la ville à Sussex, au Nouveau-Brunswick)

L'accès direct à l'autoroute permet de réduire la nécessité pour les camions de passer dans les rues de la ville et les secteurs résidentiels.

Transport ferroviaire

Fournisseur de service : New Brunswick Southern Railway (NBSR)

Type : Chemin de fer de courtes lignes qui fournit un service à l'intérieur du port.

Liaisons : Lignes ferroviaires de classe 1 : Canadien National, Canadien Pacifique; Pan AM; Norfolk Southern. Grâce à cet ensemble de services, les expéditeurs et destinataires ont des options pour le transport de marchandises à destination et en provenance de l'arrière-pays.

## Secteurs de croissance

Conscient du fait qu'une bonne partie des biens de consommation et des marchandises fabriquées sont aujourd'hui transportés dans des conteneurs, Port Saint John se concentre désormais sur les importantes possibilités liées à l'achèvement de l'élargissement du canal de Panama et à la croissance prévue du commerce pour les ports de la côte est. Le port est bien placé pour profiter des itinéraires commerciaux nord-sud et des nouvelles possibilités en Europe et en Asie.

Le trafic méditerranéen entrant et sortant offre des perspectives de débouchés, lesquelles ne peuvent qu'être élargies par l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada. En outre, étant donné que d'autres ports de l'est du Canada éprouvent des difficultés liées aux niveaux d'eau, Saint John est particulièrement bien placé pour servir ce marché.

Compte tenu de la croissance prévue dans ce secteur, Port Saint John continuera à travailler avec les compagnies ferroviaires afin de profiter des services intermodaux qu'elles proposent.

Nous travaillons actuellement à la modernisation de nos terminaux du côté ouest, un projet à 205 millions de dollars qui nous permettra de tirer parti de notre position hautement concurrentielle. Ce grand projet, qui prendra fin dans cinq ans, est financé dans le cadre d'un partenariat tripartite entre Port Saint John et les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick.

Ce plan à long terme visant les terminaux du côté ouest a été consolidé en 2017, lorsque DP World est devenu le nouvel exploitant de ces installations portuaires, après avoir remporté l'appel d'offres.

## Sécurité internationale

L'application de mesures de sécurité internationale dans les terminaux maritimes est essentielle et obligatoire pour les ports s'ils souhaitent poursuivre leurs activités; de plus, il s'agit d'un facteur influant fortement sur la capacité d'un port à se créer des occasions d'affaires.

Les installations de Port Saint John sont conformes aux exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et de la Loi sur la sûreté du transport maritime du Canada. Port Saint John et les exploitants de terminaux continuent de s'adapter à mesure que d'autres améliorations sont apportées.

D'autres améliorations et exigences en matière de sécurité seront inévitablement introduites, et Port Saint John devra tenir compte du coût des nouvelles obligations qui en résulteront.  
consideration the cost of future requirements as they develop.

## Retombées économiques

Les 18 principaux ports du Canada traitent la majeure partie des échanges commerciaux maritimes canadiens à l'échelle nationale et internationale. Le réseau de transport maritime du Canada génère 250 000 emplois directs et indirects dans tout le pays, et traite chaque année plus de 460 millions de tonnes de marchandises dont la valeur est estimée à 162 milliards de dollars. Cela a également une incidence sur les régions et les collectivités portuaires.

La région de Saint John est le cœur industriel de la province du Nouveau-Brunswick et joue un rôle crucial dans l'économie régionale et provinciale. Port Saint John, la porte maritime la plus importante et la plus diversifiée du Nouveau-Brunswick, est indispensable au commerce d'importation et d'exportation du Canada. Selon une étude portant sur l'incidence économique, en 2008, le produit intérieur brut (PIB) total résultant de l'activité économique générée par le port dans la région de Saint John était de 375 millions de dollars pour Saint John et de 425 millions de dollars pour la province du Nouveau-Brunswick. La contribution directe au PIB des activités attribuables à Port Saint John se chiffrait à 195 millions de dollars. Le PIB indirect venait ajouter 230 millions de dollars à l'économie de la province dans son ensemble. En 2019, le Port réalisera une nouvelle étude portant sur l'incidence économique, afin de mieux définir et de mieux comprendre la croissance sans précédent de nos activités dans tous les secteurs.

Port Saint John a récemment publié des données mises à jour sur l'impact économique du secteur des croisières au Nouveau-Brunswick, et ces chiffres montrent que les retombées annuelles totales de cette industrie dans la province sont passées de 41,5 millions à 49,9 millions de dollars par année, ce qui représente une hausse de 20 %.

Ces nouveaux chiffres sont tirés d'une étude de l'incidence économique intitulée « International Cruise Industry in Canada (2016) », menée par Business Research & Economic Advisors en partenariat avec l'Atlantic Canada Cruise Association.

L'impact total comprend les dépenses directes des compagnies de croisière et de leurs passagers et membres d'équipage au Nouveau-Brunswick (qui s'élèvent à 21,5 millions de dollars), 298 emplois directs dans la province et 12,5 millions de dollars en revenu personnel.

Port Saint John a toujours fait partie intégrante de la vie de la collectivité et de l'économie locale. Il soutient principalement la collectivité par la création d'emplois liés à ses diverses activités.

Parmi ces activités, citons notamment le travail portuaire, les activités des remorqueurs, des pilotes, des agents, des exploitants de terminaux et des transitaires, le transport routier et ferroviaire, le travail de construction et d'entretien, les services gouvernementaux et l'exploitation du potentiel touristique. Dans l'ensemble du secteur du transport maritime, Port Saint John fait activement la promotion du port, mais aussi de la municipalité, de la région et de la province.

## Répercussions sociales

Port Saint John appuie tout au long de l'année des dizaines d'organismes de bienfaisance et sans but lucratif par le biais de dons et d'heures bénévoles de ses employés. Plus particulièrement, la priorité est accordée aux organisations caritatives qui répondent à des besoins essentiels des enfants et des familles qui vivent dans les environs du havre.

Les gens de mer bénéficient également de dons de charité de Port Saint John par l'entremise de la Saint John Seafarers' Mission.

Au cours des dernières années, Port Saint John a mis en œuvre un programme d'éducation sur les activités portuaires, qui comprend des documents de présentation en classe pour les enseignants des niveaux 3 à 10, des visites éducatives du port, ainsi qu'un livre de contes et une mascotte (Champ et la ville portuaire) pour les jeunes enfants.

Le cœur de l'engagement de Port Saint John envers la collectivité est la journée communautaire, qui est organisée chaque mois de juin pour les familles et réunit de multiples intervenants.

## 2. Gouvernance d'entreprise

### Administration portuaire de Saint John – Mandat

En vertu de la Politique maritime nationale de 1995, 19 ports canadiens principaux sont jugés essentiels au commerce intérieur et international du Canada. Ces 19 ports ont été désignés en tant qu'administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la Loi maritime du Canada, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998. Les administrations portuaires canadiennes ont été créées pour exploiter certains ports au nom du gouvernement du Canada. Dans certains cas, les APC peuvent s'engager dans des activités liées à l'expédition, à la navigation et au transport de passagers et de marchandises. Elles peuvent se voir confier l'exploitation et la gestion de terres de la Couronne, mais ne peuvent en être propriétaires. Elles peuvent néanmoins acquérir et posséder des terres en leur propre nom. Les APC doivent être autonomes et en mesure de financer leurs activités grâce aux revenus qu'elles génèrent. En vertu de l'article 25 de la Loi maritime du Canada, les APC ne sont pas admissibles aux fonds fédéraux, sauf dans le cas de subventions d'ordre général ou de situations d'urgence. L'Administration portuaire de Saint John a pour mandat de superviser l'exploitation du Port de Saint John, de fournir l'infrastructure portuaire nécessaire à l'appui du commerce maritime, puis de promouvoir le port dans l'intérêt du commerce maritime intérieur et international du Canada.

(Source : <http://www.appointments.gc.ca/prflOrg.asp?OrgID=SJN&lang=eng>)

### Gouvernance du conseil

Le conseil d'administration a établi un cadre stratégique de gouvernance, qui se trouve dans le manuel d'orientation du conseil fourni aux nouveaux administrateurs, par l'intermédiaire d'un portail électronique, lors de leur orientation.

La section suivante, extraite du manuel d'orientation du conseil, décrit les rôles et responsabilités du conseil d'administration.

## Conseil d'administration : Introduction aux rôles et aux responsabilités

### Introduction

Les points ci-dessous décrivent les lignes directrices clés qui régissent la manière dont le conseil d'administration (« conseil ») de l'Administration portuaire de Saint John (« Administration portuaire ») mènera ses activités en vue de remplir ses devoirs d'intendance et de responsabilité.

#### 1. Taille du conseil

Le conseil de l'Administration portuaire de Saint John est composé de sept membres, soit le nombre minimal établi dans la Loi maritime du Canada. Une personne est nommée par chaque ordre de gouvernement (fédéral, provincial, municipal), et quatre personnes sont nommées à même une liste de candidats fournie au ministre des Transports par les usagers du port. Chaque siège devient vacant par rotation.

#### 2. Code de conduite

Les administrateurs doivent lire le code de conduite, puis confirmer par écrit qu'ils le comprennent et l'acceptent, tel qu'il est décrit dans les lettres patentes de l'Administration portuaire de Saint John. Cette attestation écrite est exigée à l'acceptation d'un poste au sein du conseil, puis au plus tard le 15 mars de chaque année subséquente.

#### 3. Réunions du conseil et ordres du jour

Le conseil tient généralement une séance tous les trois mois et une séance distincte de planification stratégique ou d'étude au cours des mois de juin ou de juillet pour mieux informer les administrateurs sur la mise à jour du plan stratégique, le plan d'entreprise quinquennal, etc. Le conseil approuve le calendrier annuel des séances prévues. Un avis de convocation sera envoyé sept jours avant chaque rencontre. En cas de questions urgentes, le président du conseil peut convoquer une réunion extraordinaire. La présence d'un administrateur à une réunion équivaut à une renonciation à l'avis de sept jours.

Le président du conseil et le président-directeur général, en consultation avec la secrétaire générale, élaboreront l'ordre du jour pour chaque réunion du conseil. Dans des circonstances normales, l'ordre du jour et les documents sont distribués aux administrateurs au moins quatre jours ouvrables avant la réunion. Les réunions ont généralement lieu dans les bureaux de l'Administration portuaire de Saint John.

## Conseil d'administration : Introduction aux rôles et aux responsabilités (suite)

### 4. Intérêts supérieurs de l'Administration portuaire

En vertu de la loi, le conseil assume la responsabilité de gérer les activités de l'Administration portuaire, donc, peu importe l'organisme de nomination ou de candidature, un administrateur du conseil est tenu de défendre uniquement les intérêts supérieurs de l'Administration portuaire dans la gestion de l'exploitation du port. De façon générale, il incombe au conseil de superviser les politiques, puis d'établir et de gérer l'orientation stratégique de l'Administration portuaire, et la direction a la responsabilité de mener les activités. Bien que les administrateurs soient nommés par le ministre, le gouverneur en conseil et des entités de proposition de candidatures, dans le but d'apporter des compétences particulières ou un point de vue aux délibérations du conseil, les intérêts supérieurs de l'Administration portuaire doivent être à tout moment la principale préoccupation.

### 5. Mandat

Le conseil a élaboré des mandats qui s'appliquent à divers comités qu'il a établis. Chaque comité mène ses activités conformément à un mandat approuvé par le conseil, lequel décrit ses tâches et responsabilités. Cette structure peut être modifiée de temps à autre, à mesure que le conseil détermine lesquelles de ses responsabilités seront exercées au mieux par un examen détaillé au sein d'un comité.

Les mandats des comités du conseil sont examinés annuellement par le comité de gouvernance. Ce comité proposera toute modification au conseil aux fins d'approbation.

### 6. Stratégie d'entreprise

La direction est responsable de l'élaboration d'un plan stratégique global à présenter au conseil. Le rôle du conseil est de s'assurer qu'un processus de planification stratégique est en place, puis d'examiner, de mettre en question, de modifier au besoin et d'approuver la stratégie pour l'Administration, ainsi que de surveiller sa mise en œuvre. Chaque année, une réunion du conseil est consacrée à l'examen du plan stratégique.

### 7. Principaux risques

Le conseil doit s'assurer de toujours comprendre les principaux risques associés aux activités de l'Administration portuaire, et il incombe à la direction de veiller à ce que le conseil et ses comités soient tenus au courant de l'évolution des risques. Le comité d'audit et le processus de planification stratégique représentent les principaux mécanismes au moyen desquels le conseil examine les risques. Il est important que le conseil comprenne et appuie les principales décisions liées aux risques de l'Administration portuaire; il doit notamment acquérir une compréhension de l'équilibre adéquat entre les risques et les gains.

## Conseil d'administration : Introduction aux rôles et aux responsabilités (suite)

### 8. Contrôles internes et systèmes d'information de gestion

Les systèmes de contrôle permettent au conseil de s'acquitter efficacement de ses responsabilités globales et en font partie intégrante. Il est nécessaire d'établir un équilibre entre, d'une part, l'imposition de contrôles qui donnent au conseil l'assurance raisonnable que ses responsabilités sont exercées et, d'autre part, la création d'un système inutilement bureaucratique et coûteux de mécanismes de contrôle. La confiance du conseil à l'égard de la compétence et de l'intégrité de la direction est le principal mécanisme de contrôle.

### 9. Rémunération des administrateurs

Les détails concernant la rémunération des administrateurs sont fournis dans la politique d'indemnités journalières. Le comité de gouvernance peut examiner la rémunération des administrateurs chaque année, et proposera au conseil toute modification en la matière.

### 10. Durée de service

Les administrateurs sont nommés pour un mandat de trois ans. Ce mandat peut être renouvelé deux fois seulement, si le titulaire est nommé.

### 11. Politique en matière de communications

Ensemble, et en consultation l'un avec l'autre, le président-directeur général et le président du conseil agissent comme principaux porte-parole de l'Administration portuaire et supervisent les interactions avec le gouvernement et les autres intervenants, notamment pour ce qui suit :

- a) élaboration et mise en œuvre d'un programme de communications;
- b) communication avec le gouvernement, les organismes de réglementation et les autres intervenants.

Le président est tenu de s'assurer que les activités de communication sont adéquatement coordonnées et que les administrateurs obtiennent toutes les informations sur les présentations ou les déclarations publiques. On s'attend à ce que les citoyens et personnes qui s'intéressent aux activités du port communiquent souvent leurs questions et préoccupations aux administrateurs. Il est important que les administrateurs informent la direction de telles communications, de sorte que des mesures adéquates soient prises et que des réponses précises soient données par le représentant concerné de l'Administration portuaire.



## Conseil d'administration : Introduction aux rôles et aux responsabilités (suite)

### 12. Président et vice-président du conseil

Le président et le vice-président du conseil sont élus par le conseil d'administration à la première réunion du conseil après que chaque poste est devenu vacant. Selon les lettres patentes de l'APSJ, la durée d'un mandat est d'au plus deux ans.

Le président a comme rôle et responsabilité de gérer le conseil d'administration et d'en assurer le leadership, et de maintenir une liaison avec la direction par l'entremise du directeur général. Le vice-président appuiera le président et agira en cette qualité lorsque le président ne pourra prendre part à une réunion.

### 13. Comités

Le conseil a élaboré des mandats qui s'appliquent à divers comités qu'il a établis. Chaque comité mène ses activités conformément à un mandat approuvé par le conseil, lequel décrit ses tâches et responsabilités. Cette structure peut être modifiée de temps à autre, à mesure que le conseil détermine lesquelles de ses responsabilités seront exercées au mieux par un examen détaillé au sein d'un comité.

Voici les comités actifs à l'Administration portuaire de Saint John :

- Comité de gouvernance
- Comité exécutif (actuellement inactif)
- Comité des finances
- Comité d'audit
- Comité de développement commercial
- Comité des ressources humaines
- Comité du projet du côté ouest

### 14. Groupes de travail

Le conseil peut également établir des groupes de travail afin d'examiner un sujet qui revêt de l'importance pour l'Administration portuaire et qui nécessite l'intervention du conseil. Les groupes de travail sont considérés comme des comités du conseil, mais ils diffèrent dans la mesure où chaque groupe de travail est établi pour l'exécution d'une tâche précise pendant une période donnée, au terme de laquelle il est dissous.

Chaque groupe de travail mène ses activités conformément à un mandat approuvé par le conseil, lequel décrit ses tâches et responsabilités. Cette structure fera l'objet d'un examen régulier, à mesure que le conseil déterminera lesquelles de ses responsabilités seront exercées au mieux par un examen détaillé au sein d'un groupe de travail.

## Conseil d'administration : Introduction aux rôles et aux responsabilités (suite)

### 15. Présidents et membres des comités

Le président du conseil assume la responsabilité, vis-à-vis du conseil, de proposer chaque année les dirigeants et membres de chaque comité. Après un appel de manifestation d'intérêt, le président du conseil, en consultation avec le vice-président et le président du comité de gouvernance, tiendra compte des préférences, des compétences et de l'expérience de chaque administrateur.

Les nominations des présidents et des membres des comités sont généralement approuvées lorsque des postes vacants doivent être pourvus au cours de l'année.

En collaboration avec la secrétaire générale, le président et les membres déterminent le calendrier des réunions de chaque comité, selon le plan de travail et le mandat du comité. Le président du comité élaborera l'ordre du jour de chaque réunion. Chaque comité présentera au conseil, en temps opportun, les résultats obtenus lors de ses réunions, généralement à la séance du conseil suivant la réunion du comité.

### 16. Information concernant les réunions du conseil

Les documents distribués aux administrateurs avant les réunions du conseil doivent être concis, bien que complets, et mettre l'accent sur les thèmes cruciaux à aborder. Lors des réunions du conseil, des rapports peuvent être présentés par des administrateurs, des membres de la direction ou du personnel, ou par des conseillers externes qui ont été invités. Au cours des réunions du conseil, les présentations sur des sujets particuliers doivent résumer la documentation envoyée aux administrateurs, de manière à maximiser le temps consacré à l'examen des questions sur les documents.

Il est reconnu que, dans certains cas, en raison de la nature confidentielle des questions à aborder au cours d'une réunion, il ne serait ni prudent ni opportun de distribuer des documents écrits à l'avance.

### 17. Représentants de la direction aux réunions du conseil

Le conseil reconnaît la valeur qu'apportent les membres de la direction aux réunions du conseil en communiquant leurs opinions et de l'information pour aider les administrateurs dans leurs délibérations. En général, le directeur général et les membres de la haute direction assisteront à chaque réunion du conseil. D'autres représentants de la direction seront invités de temps à autre, tel que le détermineront le président du conseil et le directeur général.

### 18. Relations du conseil avec la direction

Les politiques et lignes directrices du conseil sont communiquées à la direction, dans le but d'en assurer le respect. Les administrateurs peuvent soumettre leurs questions ou préoccupations concernant le rendement

## Conseil d'administration : Introduction aux rôles et aux responsabilités (suite)

de la direction au président du conseil ou lors des réunions du conseil et des comités.

Les administrateurs doivent respecter la structure organisationnelle et transmettre leurs commentaires par l'entremise du président du conseil. Un administrateur n'a pas le pouvoir de donner des ordres à un membre du personnel. Les communications sont assurées avec le directeur général. Pour les communications concernant les questions administratives comme les voyages, les travaux d'un comité du conseil et les demandes de précisions sur les documents fournis, les administrateurs peuvent communiquer avec le membre du personnel attribué.

### 19. Niveaux décisionnels pour la direction et le conseil

Les administrateurs n'ont pas le pouvoir de prendre des engagements financiers pour l'Administration portuaire autrement que sous forme d'approbation secondaire, tel qu'il est décrit dans les niveaux décisionnels pour la direction et le conseil.

### 20. Services de bureau et de secrétariat pour les administrateurs

L'Administration portuaire de Saint John mettra la salle de conférence à la disposition du président du conseil et des autres administrateurs, au besoin, pour la conduite des activités du Port. Les activités du conseil sont coordonnées par l'entremise de la secrétaire générale, qui est aussi l'adjointe administrative du directeur général.

Pour les administrateurs, l'Administration portuaire offrira des services de secrétariat pour la rédaction et la publication des procès-verbaux des réunions, la correspondance selon les besoins de l'Administration portuaire, ainsi que les préparatifs de voyage des administrateurs qui doivent se déplacer à la demande de l'Administration portuaire. Aucun autre service de secrétariat personnel n'est proposé.

### 21. Orientation des nouveaux administrateurs

Les nouveaux administrateurs se verront proposer une séance d'orientation ou une visite du port; ils recevront alors de l'information écrite concernant les tâches et les obligations des administrateurs, ainsi que les activités et l'exploitation de l'Administration portuaire, et des documents des dernières réunions du conseil. Ils seront également mis au courant des possibilités de se réunir et de discuter avec des membres de la haute direction et d'autres administrateurs.

De plus, les administrateurs auront l'occasion d'assister à des événements qui leur permettront d'approfondir leur compréhension des activités du Port.

## 4. Comité des candidatures

Le comité des candidatures est un comité consultatif qui fournit des conseils au ministre des Transports relativement à quatre postes d'administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Le comité des candidatures est composé de quatre représentants des membres votants de certaines classes d'utilisateurs du port dans le domaine de l'Administration portuaire de Saint John.

Conformément au nouveau processus de nomination du gouvernement du Canada annoncé au début de 2016, le processus de sélection des candidats désignés d'un groupe d'utilisateurs sera transparent et fondé sur le mérite, puis visera à assurer la parité entre les sexes et à être représentatif de la diversité du Canada.

Les lettres patentes de l'Administration portuaire de Saint John décrivent un processus que doit suivre le comité des candidatures pour solliciter les mises en candidature et recommander des candidats au ministre (annexe D des lettres patentes). Ce processus comprend l'obtention des candidatures, l'exécution d'un examen approfondi des candidats par rapport aux critères décrits dans la Loi maritime du Canada et les lettres patentes, puis la présentation de recommandations au ministre des Transports. Puis, le ministre demande l'approbation du gouverneur en conseil pour le candidat en question. Le candidat retenu est informé directement par le bureau du ministre. L'exécution de ce processus peut prendre plusieurs mois.

Malgré son obligation de consulter le comité des candidatures, le ministre conserve la souplesse et la discrétion lui permettant de nommer des personnes autres que celles recommandées par le comité des candidatures, afin que la composition du conseil soit toujours adéquate.

## 5. Rémunération et dépenses

Le conseil assume la responsabilité d'établir la rémunération des administrateurs (Règlement sur la gestion des administrations portuaires, article 30). La rémunération des administrateurs est répartie dans les trois catégories suivantes :

- Un salaire annuel, comme suit :
  - Président : 25 000 \$
  - Vice-président : 12 500 \$
  - Administrateurs : 6 250 \$
  - Les présidents des comités reçoivent un salaire supplémentaire : 1 250 \$
- Une rémunération quotidienne (pour assister aux réunions du conseil et des comités du conseil ou à d'autres réunions, selon l'approbation du président du conseil)
  - Moins de 2 heures : 325 \$
  - Plus de deux heures : 650 \$
- Un remboursement des dépenses raisonnables engagées relativement aux déplacements approuvés par le président du conseil, conformément aux politiques sur les voyages et sur l'accueil de l'Administration portuaire.

## 6. Temps à consacrer par année

There are approximately six Board Meetings a year of an approximate duration of 4-6 hours each (or an annual time of 24-36 hours of board meeting time) plus approximately 18 hours of preparatory work (reading materials) per annum.

Chaque administrateur fait partie d'au moins un ou deux comités du conseil (voir la page 15). Chaque comité a son propre calendrier, et le nombre de réunions varie d'un comité à l'autre. Le comité des finances se réunit cinq fois l'an, alors que les autres comités organisent de deux à trois réunions par année. Habituellement, chaque réunion de comité dure deux heures ou moins. Dans le cas des comités, il faut prévoir chaque année entre 2 et 10 heures pour assister aux réunions, et de 1 à 10 heures pour effectuer le travail préparatoire (documents à lire).

Location of Board and Committees meetings are at the offices of Port Saint John at 111 Water Street, Saint John, New Brunswick. Travel for meetings is extremely rare.

## 7. Compétences et expérience du conseil

Compte tenu des priorités stratégiques du conseil, ainsi que des défis et des possibilités connexes, les membres du conseil, en tant que groupe, doivent posséder l'expérience et les compétences suivantes :

Les membres du conseil doivent être reconnus comme chefs de file dans le monde des affaires ou l'industrie des transports et posséder des connaissances pertinentes ainsi qu'une expérience importante liées à la gestion d'entreprise, au fonctionnement d'un port ou au commerce maritime. (Source : Loi maritime du Canada)

De plus, chaque administrateur doit apporter des connaissances, de l'expérience et des compétences dans au moins deux des domaines suivants :

- droit;
- génie; assurances;
- industrie maritime, opérations portuaires; autres industries du transport; immobilier/aménagement des immeubles;
- comptabilité, opérations bancaires, services financiers; travail avec le gouvernement;
- marketing;
- expérience du travail avec une main-d'œuvre diversifiée (directement et indirectement);
- expérience en matière de gouvernance d'un conseil.

### Matrice de compétences du conseil

Compte tenu du caractère permanent du conseil d'administration, et du fait que les compétences exigées changent au fil du temps, le comité de gouvernance de l'Administration portuaire de Saint John fournit au comité des candidatures une matrice d'ensembles de compétences qui est à jour au moment où le mandat d'un poste prend fin. La matrice doit servir à cerner toute lacune sur le plan des ensembles de compétences ou de l'expérience professionnelle, de manière à aider les organismes de nomination dans la prise de décisions.

## Annexe A : Loi maritime du Canada

L'Administration portuaire de Saint John (APSJ) a été créée en vertu de la Loi maritime du Canada (la « Loi ») et de ses lettres patentes délivrées aux termes de la Loi (les « lettres patentes ») pour gérer les immeubles fédéraux et les activités portuaires connexes au port de Saint John, dans la province du Nouveau-Brunswick. L'APSJ est une entité juridique autonome qui est régie par un conseil d'administration dont les membres sont les seuls responsables de l'ensemble des décisions concernant les activités du port.

Alors qu'elle exerce des activités portuaires, l'APSJ est un agent de Sa Majesté la reine du chef du Canada. L'APSJ exploite le port conformément aux objectifs de la Loi, tel qu'il est décrit à la section 4.

Compte tenu de l'importance du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne, la Loi a pour objet de :

- a) mettre en œuvre une politique maritime qui permette au Canada de se doter de l'infrastructure maritime dont il a besoin, qui le soutienne efficacement dans la réalisation de ses objectifs socioéconomiques nationaux, régionaux et locaux aussi bien que commerciaux, et l'aide à promouvoir et préserver sa compétitivité;
- b) promouvoir la vitalité des ports dans le but de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada;
- c) fonder l'infrastructure maritime et les services sur des pratiques internationales et des approches compatibles avec celles de ses principaux partenaires commerciaux dans le but de promouvoir l'harmonisation des normes qu'appliquent les différentes autorités;
- d) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de façon à satisfaire aux besoins des utilisateurs et leur soient offerts à un coût raisonnable;
- e) fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;
- f) offrir un niveau élevé d'autonomie aux administrations locales ou régionales des composantes du réseau des services et installations portuaires et prendre en compte les priorités et les besoins locaux;
- g) gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où un port ou havre est situé;
- h) prévoir la cession, notamment par voie de transfert, de certains ports et installations portuaires;
- i) favoriser la coordination et l'intégration des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

Les activités de l'APSJ comprennent l'expédition, la navigation, le transport de passagers et de marchandises,



## Annexe A : Loi maritime du Canada (suite)

la manutention et l'entreposage de marchandises, ainsi que toute autre activité jugée nécessaire à l'exploitation du port. La loi et les lettres patentes prévoient certaines restrictions aux pouvoirs de l'APSJ, y compris des dispositions précises relativement aux domaines suivants :

la portée des activités autorisées de l'APSJ;

- le droit de gérer certains immeubles et biens réels fédéraux;
- le droit de conclure des contrats de location et de travail;
- le droit d'établir des frais;
- le droit d'emprunter de l'argent.

Sources pour l'annexe A :

Loi maritime du Canada (article 4, 28-29, 44-46 et 49-53) et lettres patentes de l'Administration portuaire de Saint John (articles 7-9)

## Annexe B : Composition du conseil d'administration

Le conseil est formé de sept administrateurs à temps partiel, qui sont nommés comme suit :

- a) le gouverneur en conseil nomme une personne proposée par le ministre des Transports;
- b) la municipalité de Saint John nomme une personne;
- c) la province du Nouveau-Brunswick nomme une personne;
- d) le gouverneur en conseil nomme quatre personnes proposées par le ministre des Transports en consultation avec le comité des candidatures.

La Loi prévoit que les administrateurs désignés aux alinéas (a) à (c) ci-dessus « doivent être reconnus comme chefs de file dans le monde des affaires ou l'industrie des transports », et que ceux désignés à l'alinéa (d) ci-dessus « doivent être reconnus comme chefs de file dans le monde des affaires ou l'industrie des transports et posséder des connaissances pertinentes ainsi qu'une expérience importante liées à la gestion d'entreprise, au fonctionnement d'un port ou au commerce maritime ».

Sources pour l'annexe B :

Loi maritime du Canada (article 15)

## Annexe C : Critères d'admissibilité

La Loi maritime du Canada stipule que les personnes suivantes ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire :

- a) les maires, conseillers, dirigeants et employés de la ville de Saint John;
- b) les députés de la législature de la province du Nouveau-Brunswick et les dirigeants et employés de l'administration publique ou d'une société d'État du Nouveau-Brunswick;
- c) les sénateurs et les députés fédéraux;
- d) les dirigeants et employés de l'administration publique fédérale, d'une société d'État fédérale ou d'une administration portuaire;
- e) les personnes qui ne sont pas résidents canadiens au sens du paragraphe 2(1) de la Loi canadienne sur les sociétés par actions;
- f) les administrateurs, dirigeants et employés d'un utilisateur du port;
- g) les personnes âgées de moins de dix-huit ans;
- h) les personnes atteintes d'une déficience mentale qui ont été reconnues comme telles par un tribunal, même étranger;
- i) les faillis non libérés.

Source pour l'annexe C :

Loi maritime du Canada (article 16)