

Mémoire prébudgétaire

Dans le cadre des Consultations prébudgétaires 2026-2027



CANADA STEAMSHIP LINES

Février 2026

Introduction : À propos de Canada Steamship Lines

Canada Steamship Lines a le plaisir de soumettre ses recommandations et commentaires dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027. Dans un contexte de ralentissement économique et d'incertitude géopolitique accrue, le transport maritime domestique constitue un levier structurant pour soutenir la productivité, la résilience des chaînes d'approvisionnement et la compétitivité de l'économie québécoise.

Une innovation fièrement de chez nous

Fondée en 1845 dans la région de Montréal, Canada Steamship Lines est un chef de file mondial du transport maritime en vrac et du transbordement, opérant sous l'égide du Groupe CSL. Entreprise fièrement et entièrement québécoise, dont le siège social est situé à Montréal, CSL possède la plus grande flotte mondiale de navires auto-déchargeurs. Ces navires spécialisés, équipés de systèmes de manutention de cargaison à bord, peuvent décharger sans nécessiter d'infrastructures portuaires à quai. Cette capacité unique nous permet d'offrir des solutions d'auto-déchargement et de transbordement, procurant à nos clients un avantage concurrentiel au Canada, en Europe, en Afrique de l'Ouest, en Australie et dans les Amériques.

Notre flotte domestique moderne et polyvalente comprend 17 navires auto-déchargeurs et vraquiers spécialement conçus pour des opérations efficaces sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Au service du commerce québécois

Alors que le Québec joue un rôle clé dans la transformation et l'exportation des ressources naturelles canadiennes, CSL contribue directement à la vitalité économique de la province en assurant le transport maritime efficace de marchandises stratégiques. Nos activités soutiennent les chaînes d'approvisionnement québécoises, en reliant les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs aux marchés nord-américains et internationaux.

Les cargaisons que nous transportons, notamment le minerai de fer, les grains (blé, maïs, soya, canola), le sel, la potasse, l'ilménite, le calcaire, la dolomie et le gypse, sont essentielles à des secteurs clés de l'économie québécoise, incluant la transformation industrielle, l'agroalimentaire, la construction et l'exploitation des minéraux critiques. Une part importante de ces marchandises est transportée entre ports québécois et canadiens pour transformation ou exportée à partir du Québec vers les États-Unis et les marchés internationaux.

La durabilité au cœur de nos activités

Canada Steamship Lines transporte les ressources essentielles de la manière la plus écoénergétique possible. À distance équivalente, le transport par rail et par camion émettrait respectivement 19 % et 533 % de gaz à effet de serre de plus par tonne-kilomètre de cargaison comparativement à la flotte de CSL.

La quantité de marchandises transportée lors d'un seul voyage par un navire de CSL équivaldrait à au moins 300 wagons ferroviaires ou plus de 950 camions. Bien que nous reconnaissons l'empreinte environnementale positive de nos activités, nous sommes conscients du potentiel d'amélioration supplémentaire au sein de l'industrie maritime. C'est pourquoi nous plaidons en faveur d'un soutien accru du gouvernement canadien afin de renforcer la durabilité du secteur, des gouvernements afin d'accélérer la transition énergétique tout en maintenant la compétitivité économique du secteur.

Renforcement de la Stratégie maritime québécoise

CSL considère la Stratégie maritime québécoise comme un pilier essentiel du développement économique, industriel et environnemental du Québec. La Stratégie maritime québécoise est un outil important afin de positionner le Québec comme un pôle maritime de premier plan en Amérique du Nord. Dans le but de maximiser son impact économique, environnemental et logistique, nous estimons qu'un financement accru et prévisible est essentiel. Un financement stable et prévisible offrirait aux entreprises la prévisibilité nécessaire pour planifier des investissements structurants à long terme et stimuler la productivité économique.

Le gouvernement du Québec doit renforcer les enveloppes dédiées à la modernisation et à la résilience des infrastructures portuaires du Saint-Laurent, soutenir l'électrification des opérations maritimes et portuaires, et accélérer les investissements en décarbonation du transport maritime. Des fonds additionnels consacrés à l'innovation, à l'adoption de technologies propres et à la formation de la main-d'œuvre maritime permettraient d'améliorer la compétitivité des entreprises québécoises, de consolider le rôle stratégique du corridor du Saint-Laurent et de soutenir les objectifs du Québec en matière de transition énergétique et de souveraineté économique. De plus, l'augmentation de la productivité maritime placerait le Québec dans une position enviable par rapport à ses voisins, et mettrait en valeur l'atout critique qu'est le fleuve Saint-Laurent.

Recommandation : CSL recommande que le gouvernement du Québec augmente et concrétise le financement dédié à la Stratégie maritime québécoise, notamment par des enveloppes budgétaires récurrentes inscrites au prochain budget, afin de moderniser et rendre plus résilient le corridor économique du Saint-Laurent.

Modernisation des infrastructures portuaires

La modernisation des infrastructures portuaires du Québec est essentielle pour soutenir la croissance du transport maritime et améliorer l'efficacité logistique. Des quais, terminaux et équipements modernisés permettent d'accueillir des navires plus grands et plus performants, de réduire les temps d'escale et d'optimiser les chaînes d'approvisionnement intermodales.

Des infrastructures portuaires modernisées facilitent également l'intégration de technologies propres et l'électrification des opérations, contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la transition énergétique du secteur maritime québécois. En investissant dans la résilience et la performance des ports, le Québec peut consolider sa position stratégique et de stimuler la compétitivité des entreprises locales.

Recommandation : CSL recommande que le gouvernement du Québec investisse dans la modernisation et l'électrification des infrastructures portuaires du Saint-Laurent pour améliorer l'efficacité, réduire les émissions et renforcer la compétitivité des entreprises québécoises.

Harmonisation réglementaire et compétitivité du secteur maritime

Une collaboration plus étroite entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral est essentielle pour maintenir la compétitivité de la flotte domestique. Les armateurs québécois et canadiens font face à des coûts plus élevés et à des règles plus strictes que leurs concurrents américains, ce qui crée des inefficacités et augmente les coûts d'exploitation. Dans un contexte de concurrence accrue avec les États-Unis, la compétitivité réglementaire du corridor maritime constitue un enjeu stratégique pour les exportateurs québécois.

Ces écarts ont un impact direct sur le transport de marchandises essentielles, notamment le minerai de fer nécessaire à la production d'acier. Certaines mesures présentement à l'étude aux États-Unis par le United States Trade Representative (USTR) pourraient exposer les navires canadiens entrant dans les ports américains à des frais additionnels.

importants, ce qui risquerait d'affaiblir davantage la compétitivité de la flotte canadienne et d'accroître les coûts pour les exportateurs et les industries québécoises.

À titre d'exemple, la réglementation canadienne sur les eaux de ballast impose des coûts d'installation pouvant atteindre 8 millions de dollars par navire, alors que les États-Unis exemptent les navires américains opérant sur les Grands Lacs de ces mêmes exigences. Cet écart réglementaire constitue un irritant commercial important, qui désavantage les armateurs canadiens. L'harmonisation réglementaire avec les États-Unis est indispensable pour maintenir la compétitivité et la viabilité du corridor maritime du Saint-Laurent.

Recommandation : CSL recommande que le gouvernement du Québec travaille en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral et les autorités américaines pour harmoniser les réglementations maritimes, afin de réduire les coûts et les irritants commerciaux pour les armateurs québécois.

Transport maritime à courte distance

CSL se spécialise dans le transport maritime domestique, avec une flotte de 17 navires battant sous pavillon canadien. Les navires de CSL sont conçus spécifiquement pour la navigation sur les Grands Lacs et le Saint Laurent. Nos navires sont conçus pour optimiser la capacité de chargement tout en permettant le passage des 13 écluses du corridor maritime. De ce fait, nos navires sont donc captifs de cet écosystème et ne peuvent effectuer des traversées transatlantiques.

Cette réalité rend les investissements dans le transport maritime à courte distance encore plus essentiels. Le développement du transport maritime domestique contribue directement à la diversification commerciale du Québec, à la sécurité économique et à la réduction de la dépendance aux corridors logistiques américains. Par exemple, le programme d'investissements en infrastructures maritimes (PIIM) est un levier important pour appuyer le développement de nouvelles lignes de transport domestique et alimenter le commerce interprovincial.

Dans un contexte économique et géopolitique instable avec les États-Unis, le soutien au transport domestique est essentiel pour accroître la diversification des marchés. CSL joue un rôle stratégique dans l'exportation des ressources clés, en assurant l'acheminement du cargo destiné à l'exportation à travers les Grands Lacs et le Saint-Laurent, jusqu'à des ports en eau profonde, comme le port de Québec, où ces cargaisons sont transférées vers des navires effectuant des traversées transatlantiques.

Recommandation : CSL recommande le refinancement à long terme et la relance du PIIM, afin de soutenir le développement de lignes de transport maritime domestique, favoriser la diversification des marchés et réduire la dépendance aux corridors commerciaux américains.

Décarbonation du transport maritime : un levier stratégique pour le Québec

Depuis plus de six ans, CSL mène des essais à grande échelle de biodiesel marin B100 afin de réduire les émissions de sa flotte domestique et de contribuer aux objectifs de carboneutralité du secteur maritime. Malgré des avancées à l'international et des données probantes démontrant la faisabilité du biodiesel, le cadre réglementaire canadien demeure un frein à son adoption à grande échelle.

L'absence d'une approbation permanente du biodiesel comme carburant marin maintient des coûts élevés et freine les investissements dans les ententes d'approvisionnement à long terme, les infrastructures d'approvisionnement et la production locale de biocarburants. Cette incertitude réglementaire pénalise les entreprises prêtes à décarboner dès maintenant et désavantage le secteur maritime québécois face à ses concurrents. En appuyant l'adoption de carburants marins à faible empreinte carbone, le gouvernement du Québec peut accélérer la transition énergétique d'un secteur stratégique tout en soutenant l'essor d'une filière québécoise des biocarburants, créatrice d'emplois et d'investissements régionaux.

Recommandation : CSL recommande que le gouvernement du Québec appuie l'approbation permanente du biodiesel comme carburant marin et mette en place des incitatifs financiers ciblés pour les utilisateurs, afin de réduire l'écart de coûts, accélérer la décarbonation du transport maritime sur le corridor du Saint-Laurent et soutenir la production domestique des biocarburants.

Conclusion

À l'heure où le Québec cherche à renforcer sa productivité, sa souveraineté économique et la résilience de ses chaînes d'approvisionnement, le transport maritime domestique représente un levier stratégique sous-exploité pouvant générer des retombées économiques, environnementales et industrielles significatives.

Dans un contexte économique et géopolitique marqué par l'incertitude, le transport maritime domestique constitue un levier stratégique pour la résilience, la compétitivité et la diversification de l'économie québécoise. Le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent joue un rôle essentiel dans l'acheminement des ressources clés et dans le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement domestiques et internationales.

Les navires opérant sur ce corridor sont conçus spécifiquement pour cet écosystème et dépendent directement de la qualité, de la capacité et de la modernisation des infrastructures maritimes. Dans ce contexte, nos recommandations ci-dessous proposent de renforcer la performance et la compétitivité du secteur :

Recommandation 1 : CSL recommande que le gouvernement du Québec augmente et concrétise le financement dédié à la Stratégie maritime québécoise, notamment par des enveloppes budgétaires récurrentes inscrites au prochain budget, afin de moderniser et rendre plus résilient le corridor économique du Saint-Laurent.

Recommandation 2 : CSL recommande que le gouvernement du Québec investisse dans la modernisation et l'électrification des infrastructures portuaires du Saint-Laurent pour améliorer l'efficacité, réduire les émissions et renforcer la compétitivité des entreprises québécoises.

Recommandation 3 : CSL recommande que le gouvernement du Québec travaille en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral et les autorités américaines pour harmoniser les réglementations maritimes, afin de réduire les coûts et les irritants commerciaux pour les armateurs québécois.

Recommandation 4 : CSL recommande le refinancement à long terme et la relance du PIIM, afin de soutenir le développement de lignes de transport maritime domestique, favoriser la diversification des marchés et réduire la dépendance aux corridors commerciaux américains.

Recommandation 5 : CSL recommande que le gouvernement du Québec appuie l'approbation permanente du biodiesel comme carburant marin et mette en place des incitatifs financiers ciblés pour les utilisateurs, afin de réduire l'écart de coûts, accélérer la décarbonation du transport maritime sur le corridor du Saint-Laurent et soutenir la production domestique des biocarburants.