Congrès général
les 1er et 2 décembre 2026

PLÉNIÈRE
Résolutions extraordinaires

L'Union des producteurs agricoles

Note : Dans ce document, le masculin englobe les deux genres et est utilisé pour alléger le texte.

Table des matières

1. Train à grande vitesse Alto – opposition de l'UPA et promotion d'options crédibles....3
2. Financement public de l'agriculture – respect des engagements électoraux du gouvernement du Québec 7
3. Prix des carburants et des combustibles – compensation de la hausse liée à la guerre en Iran et remboursement de la tarification du carbone 10

1. TRAIN À GRANDE VITESSE ALTO – OPPOSITION DE L'UPA ET PROMOTION D'OPTIONS CRÉDIBLES

(1) **CONSIDÉRANT** que le Congrès général de 2025 a adopté la résolution 1.10, « Train à grande vitesse Alto – Protection du territoire agricole et des entreprises agricoles et forestières », et que l'Union des producteurs agricoles (UPA) a depuis exprimé officiellement son opposition au projet et demandé au gouvernement fédéral d'en suspendre immédiatement la réalisation, ainsi que l'ensemble des interventions d'Alto sur le terrain;

(2) **CONSIDÉRANT** que le projet de train à grande vitesse (TGV) Alto prévoit l'aménagement d'environ 1 000 kilomètres de voies nouvelles entre Toronto et Québec et que le tracé envisagé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent traverserait l'Outaouais, les Basses-Laurentides, Lanaudière, la Mauricie et Portneuf, soit certaines des zones agricoles les plus dynamiques et les plus productives du Québec;

(3) **CONSIDÉRANT** que, selon Transports Canada, le projet nécessiterait l'acquisition de 8 000 à 10 000 parcelles et que, selon Alto, le seul premier tronçon, entre Montréal et Ottawa, toucherait environ 1 700 propriétés, dont au moins 500 terres agricoles;

(4) **CONSIDÉRANT** que, contrairement aux lignes de transport d'électricité ou aux pipelines, une emprise ferroviaire à grande vitesse est clôturée, ne comporte aucun passage à niveau et exclut toute activité agricole ou forestière sur sa superficie, ce qui entraîne des pertes permanentes et irréversibles de superficies productives;

(5) **CONSIDÉRANT** que le passage d'une telle emprise morcellerait de nombreuses propriétés, isolerait des parcelles, des boisés et des érablières et imposerait aux producteurs d'importants contournements avec leur machinerie, faute de traverses en nombre suffisant, ce qui accroîtrait les coûts d'exploitation, le temps de travail et les risques liés aux déplacements sur le réseau routier;

(6) **CONSIDÉRANT** que le morcellement des terres compromettrait le fonctionnement des réseaux de drainage souterrain et de surface ainsi que l'écoulement des cours d'eau, et qu'il réduirait la valeur agronomique et foncière des superficies résiduelles, dont certaines deviendraient trop petites ou trop enclavées pour demeurer exploitables de façon rentable;

(7) **CONSIDÉRANT** que les forêts privées et les érablières traversées subiraient des coupes définitives, la fragmentation des peuplements et des corridors fauniques ainsi

qu'une vulnérabilité accrue au chablis en bordure de l'emprise, alors qu'une érablière nécessite plusieurs décennies avant d'atteindre son plein potentiel de production;

(8) **CONSIDÉRANT** que ces pertes s'ajouteraient à celles causées par l'urbanisation, les parcs éoliens et les autres infrastructures, accentuant ainsi les effets cumulatifs sur la zone agricole, une ressource limitée et non renouvelable essentielle à l'autonomie alimentaire du Québec;

(9) **CONSIDÉRANT** les coûts faramineux du projet, qu'Alto estime entre 60 et 90 G$ (en dollars de 2024), que la directrice parlementaire du budget a estimés, en octobre 2026, entre 75 et 113 G$, sans compter certaines composantes, et qui, selon les évaluations de l'UPA, pourraient dépasser 200 G$ à la lumière des dépassements de coûts observés dans d'autres pays;

(10) **CONSIDÉRANT** que ces sommes considérables de fonds publics représentent un coût d'opportunité important dans un contexte de finances publiques difficiles, alors que les besoins sont criants, notamment pour l'entretien des infrastructures existantes;

(11) **CONSIDÉRANT** que le projet de train à grande fréquence (TGF), proposé par VIA Rail dès 2016 et poursuivi par le gouvernement fédéral jusqu'à ce qu'il lui préfère celui de TGV en février 2025, utiliserait des voies réservées aux trains de voyageurs, aménagées principalement dans les emprises ferroviaires existantes, et limiterait ainsi considérablement les répercussions sur le territoire agricole et forestier;

(12) **CONSIDÉRANT** qu'un TGF offrirait des gains appréciables de fiabilité, de fréquence et de temps de parcours pour une fraction du coût du TGV, avec un risque de dépassement de coûts nettement moindre;

(13) **CONSIDÉRANT** que le gouvernement fédéral a écarté le TGF sans rendre publiques les analyses ayant motivé ce choix et sans qu'une comparaison indépendante des deux options ait été réalisée, de sorte que les autres options n'ont jamais réellement été explorées;

(14) **CONSIDÉRANT** que des représentants d'Alto sont déjà à l'œuvre sur le terrain pour obtenir des producteurs l'accès à leurs propriétés, et qu'Alto conditionne le partage d'information avec les organisations agricoles et les municipalités à la signature d'ententes de confidentialité;

(15) **CONSIDÉRANT** que le gouvernement précédent a conclu, avec le gouvernement du Canada et Alto, un énoncé d'intention par lequel le Québec appuie l'objectif du projet ainsi qu'une entente de confidentialité encadrant l'échange d'information à son sujet, et que le nouveau gouvernement du Québec s'est engagé, lors de la dernière campagne électorale, à retirer le Québec du projet;

LE CONGRÈS GÉNÉRAL DEMANDE :

- à l'UPA :
  - de maintenir son opposition catégorique au projet de TGV Alto;
  - de sensibiliser les gouvernements du Canada et du Québec aux répercussions de ce projet sur les secteurs agricole et forestier, notamment :
    - les pertes permanentes de superficies productives, de boisés et d'érablières;
    - le morcellement des propriétés et les contournements imposés aux producteurs;
    - les effets sur le drainage des terres, sur la viabilité des entreprises touchées et sur la vitalité des communautés rurales;
  - de faire valoir des options crédibles pour remplacer ce projet, comme un train à grande fréquence circulant dans les emprises ferroviaires existantes, afin de faire évoluer l'opinion publique en faveur de celles-ci, notamment en :
    - réclamant une comparaison indépendante et publique des options de TGV et de TGF (dans les emprises existantes) portant sur les coûts, les risques de dépassement, l'achalandage, les gains de temps, les conséquences territoriales et le coût d'opportunité;
    - menant une campagne d'information auprès de la population, des élus et des médias;
  - de lancer un mot d'ordre invitant les producteurs et les propriétaires visés à refuser les demandes d'accès à leurs propriétés formulées par Alto et à ne conclure aucune entente individuelle avec cette société;

- au gouvernement du Québec :
  - de donner suite sans délai à son engagement de retirer le Québec du projet de TGV Alto, notamment en se retirant de l'énoncé d'intention et de l'entente de confidentialité conclus avec le gouvernement du Canada et Alto et en mettant fin à toute collaboration dans le cadre de ce projet;
  - d'inciter CDPQ Infra à se retirer du consortium Cadence, partenaire privé chargé du développement du projet Alto;

- au gouvernement du Canada :
    - de renoncer au projet de TGV Alto, conformément à l’engagement du nouveau gouvernement du Québec et à la volonté exprimée par les producteurs agricoles et forestiers ainsi que par de nombreux citoyens et élus des régions concernées, et de privilégier plutôt d’autres options crédibles, comme un TGF dans les emprises ferroviaires existantes.

2. FINANCEMENT PUBLIC DE L'AGRICULTURE – RESPECT DES ENGAGEMENTS ÉLECTORAUX DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

(1) **CONSIDÉRANT** que l'agriculture québécoise, dont les recettes monétaires ont dépassé 13 G$ en 2025, constitue un pilier de l'économie des régions et de l'autonomie alimentaire du Québec;

(2) **CONSIDÉRANT** que le revenu net des entreprises agricoles s'est effondré, passant de 1,2 G$ en 2021 à 154,9 M$ en 2025, alors que des investissements majeurs sont nécessaires pour améliorer la productivité des fermes et leur permettre de se conformer aux nouvelles exigences des codes de pratiques en matière de bien-être animal;

(3) **CONSIDÉRANT** que les dépenses d'intérêt des entreprises agricoles ont pratiquement doublé entre 2022 et 2025 et demeurent à un niveau historiquement élevé, et que la valeur des terres agricoles a augmenté de près de 400 % entre 2010 et 2025, selon Financement agricole Canada, ce qui alourdit le coût des investissements à la ferme et rend l'acquisition d'actifs agricoles de plus en plus difficile à rentabiliser, en particulier pour la relève;

(4) **CONSIDÉRANT** que, depuis plus de quinze ans, le budget du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) stagne, et qu'il a même reculé d'environ 10 % en dollars constants, alors que la production agricole québécoise a augmenté d'environ 25 % au cours de la même période, et qu'une part croissante de ce budget est absorbée par des dépenses qui n'accroissent pas le soutien au développement des entreprises agricoles, notamment le Programme de crédit de taxes foncières agricoles (PCTFA) ainsi que les sommes destinées à l'Institut de technologie agroalimentaire du Québec (ITAQ) et à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ);

(5) **CONSIDÉRANT** que la part des dépenses de l'État consacrée à l'agriculture est ainsi passée de 1,5 % à 0,9 % et ne représente plus qu'environ 1,5 G$ sur des dépenses totales de 170,8 G$ en 2026-2027, alors que les gouvernements y consacrent en moyenne 2 % de leurs dépenses à l'échelle mondiale;

(6) **CONSIDÉRANT** que l'Union des producteurs agricoles (UPA) réclame un rattrapage financier, en demandant notamment que le budget du MAPAQ soit porté à 2 % des dépenses totales du gouvernement du Québec, ainsi que des mesures permettant de

financer à coût compétitif les investissements majeurs requis dans les fermes et de restructurer à moindre coût la dette à long terme des entreprises agricoles;

(7) **CONSIDÉRANT** que l'UPA demande également la mise en place d'un véritable outil de capital patient, soit des prêts à très long terme, à taux fixe et bas, afin de faciliter l'acquisition d'actifs agricoles par la relève, apparentée ou non;

(8) **CONSIDÉRANT** que la Fiducie agricole UPA-Fondaction acquiert des terres pour en protéger à perpétuité la vocation agricole et les louer à des producteurs, notamment de la relève, et qu'elle a demandé au gouvernement du Québec une somme de 10 M$ afin de soutenir ses activités et son déploiement dans l'ensemble du Québec;

(9) **CONSIDÉRANT** que, le 10 septembre 2026, le Parti Québécois s'est engagé, s'il était porté au pouvoir, à faire passer de 0,9 % à 1,5 % en dix ans la part des dépenses de l'État consacrée à l'agriculture et à investir au moins 450 M$ supplémentaires en agriculture au cours d'un premier mandat de quatre ans;

(10) **CONSIDÉRANT** que le Parti Québécois s'est aussi engagé à verser 10 M$ à la Fiducie agricole UPA-Fondaction en 2027-2028, à créer des prêts à long terme et à taux avantageux pour l'acquisition d'actifs agricoles afin de réduire les taux d'intérêt des entreprises agricoles;

(11) **CONSIDÉRANT** qu'au niveau actuel des dépenses de l'État, l'atteinte de la cible de 1,5 % représenterait environ 1 G$ de plus par année pour l'agriculture, de sorte que l'investissement minimal de 450 M$ promis pour le premier mandat ne peut constituer qu'une première étape;

(12) **CONSIDÉRANT** que le gouvernement s'est engagé à reprendre le contrôle du budget de l'État, notamment en revoyant ses programmes ligne par ligne, ce qui fait craindre que ses engagements en agriculture soient reportés ou revus à la baisse, alors que le secteur accuse déjà un important retard de financement;

LE CONGRÈS GÉNÉRAL DEMANDE :

- au gouvernement du Québec :
  - de respecter intégralement ses engagements électoraux en matière de financement de l'agriculture, notamment en :

- haussant la part des dépenses de l'État consacrée à l'agriculture de 0,9 % à 1,5 % au cours des dix prochaines années, comme première étape vers l'objectif de 2 % réclamé par l'UPA;
- investissant au moins 450 M$ de sommes nouvelles en agriculture au cours du présent mandat;
- versant 10 M$ à la Fiducie agricole UPA-Fondaction en 2027-2028;
- offrant des prêts à très long terme, à taux fixe et avantageux, pour l'acquisition d'actifs agricoles, sous la forme d'un véritable outil de capital patient;
- contribuant à la mise en place d'outils financiers permettant de diminuer les taux d'intérêt payés par les entreprises agricoles;

o de rendre publique, dans le budget 2027-2028, la trajectoire annuelle de hausse des budgets agricoles permettant d'atteindre la cible de 1,5 %, et d'en faire le bilan chaque année.

3. PRIX DES CARBURANTS ET DES COMBUSTIBLES – COMPENSATION DE LA HAUSSE LIÉE À LA GUERRE EN IRAN ET REMBOURSEMENT DE LA TARIFICATION DU CARBONE

(1) **CONSIDÉRANT** que les carburants et les combustibles sont indispensables aux activités agricoles, notamment aux travaux aux champs, au séchage des grains, au chauffage des bâtiments d'élevage et des serres ainsi qu'au transport des intrants et des produits, et que les entreprises agricoles ne disposent, à court terme, d'aucune solution de rechange pour la plupart de ces usages;

(2) **CONSIDÉRANT** que la guerre déclenchée le 28 février 2026 par les frappes des États-Unis et d'Israël contre l'Iran ainsi que les fermetures répétées du détroit d'Ormuz qui l'ont suivie ont entraîné une flambée des prix du pétrole et des produits pétroliers;

(3) **CONSIDÉRANT** que les gouvernements d'autres pays accordent aux producteurs agricoles des aides ad hoc visant à atténuer les effets de la hausse du prix des carburants, notamment les États-Unis, qui versent une aide de près de 8 G$ US;

(4) **CONSIDÉRANT** que, selon les relevés de la Régie de l'énergie, le diesel coloré destiné aux usages agricoles est passé d'environ 1,65 $ le litre en février 2026 à près de 2,50 $ le litre à la mi-octobre 2026, soit une hausse d'environ 0,85 $ le litre;

(5) **CONSIDÉRANT** que cette hausse de prix, combinée à celle des autres carburants et combustibles, alourdit considérablement les coûts de production, entraînant des dépenses supplémentaires annuelles estimées à quelque 220 M$ pour les entreprises agricoles québécoises;

(6) **CONSIDÉRANT** que les producteurs agricoles, preneurs de prix, ne peuvent transférer ces hausses sur leurs acheteurs, plusieurs ayant conclu leurs contrats de vente avant la flambée des prix du carburant, et que leurs marges, déjà minces, s'en trouvent fortement réduites;

(7) **CONSIDÉRANT** que cette hausse découle d'un conflit géopolitique sur lequel les producteurs n'ont aucune prise et que les programmes de gestion des risques existants, comme Agri-stabilité, n'interviennent qu'en cas de baisse marquée de la marge et avec plusieurs mois de décalage;

(8) **CONSIDÉRANT** que les mesures d'allégement adoptées jusqu'ici, comme la suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale, qui représentait 4 ¢ le litre de diesel, sont sans commune mesure avec la hausse subie par les entreprises agricoles;

(9) **CONSIDÉRANT** que le Québec est, depuis le 1er avril 2025, la seule province canadienne à appliquer une tarification du carbone aux carburants, celle-ci ayant été abolie ailleurs au pays;

(10) **CONSIDÉRANT** que le coût du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec (SPEDE) est estimé à environ 12 ¢ le litre de diesel en 2026, compte tenu du prix de 45 $ la tonne atteint lors de la vente aux enchères d'août 2026, et qu'il s'ajoute à la flambée des prix causée par la guerre;

(11) **CONSIDÉRANT** que ce coût place les producteurs québécois en situation de désavantage concurrentiel par rapport à ceux de l'Ontario, des autres provinces et de la plupart des États américains, avec lesquels ils rivalisent sur les mêmes marchés;

(12) **CONSIDÉRANT** que les producteurs agricoles ont versé plusieurs centaines de millions de dollars au Fonds d'électrification et de changements climatiques par l'entremise du marché du carbone, alors que les sommes réinvesties dans le secteur agricole demeurent nettement inférieures à cette contribution;

(13) **CONSIDÉRANT** que le gouvernement du Québec a reconnu ce fardeau en instaurant, en juin 2026, le Programme de remboursement du coût carbone au secteur agricole, administré par La Financière agricole du Québec;

(14) **CONSIDÉRANT** que ce programme est toutefois temporaire et limité à une enveloppe de 87 M$ pour 2026-2027 et 2027-2028, et qu'il repose sur un taux fixe de 7,3 % appliqué aux dépenses de carburant déclarées, lequel pourra être réduit pour respecter cette enveloppe;

(15) **CONSIDÉRANT** qu'un premier versement a été effectué, en juin 2026, sur la base des dépenses de 2024 et qu'un second versement, prévu en juin 2027, sera calculé sur la base de celles de 2025;

(16) **CONSIDÉRANT** que, selon ses modalités actuelles, le programme est réservé aux entreprises participant aux programmes AGRI, que son taux de remboursement ne

couvre pas entièrement le coût du carbone, particulièrement pour le gaz naturel, et qu'aucune mesure permanente n'a encore été définie pour lui succéder;

(17) CONSIDÉRANT que, depuis le 1er octobre 2026, les frais de socialisation liés aux volumes invendus de gaz de source renouvelable ajoutent jusqu'à 4,1 ¢/m³ à la facture des clients d'Énergir, soit plus du quart du prix de fourniture du gaz naturel, ce qui mine la compétitivité des entreprises agricoles québécoises par rapport à la plupart de leurs concurrents, qui ne paient pas de tels frais;

LE CONGRÈS GÉNÉRAL DEMANDE :

- au gouvernement du Canada :
  - de mettre en place, sans délai, un programme remboursant aux entreprises agricoles l'écart de prix des carburants et des combustibles attribuable au contexte géopolitique, calculé par rapport aux prix en vigueur avant le 28 février 2026, rétroactif au début du conflit et maintenu pour toute sa durée;

- au gouvernement du Québec :
  - d'abolir le marché du carbone au Québec;
  - à défaut, et d'ici là, de rendre permanent le remboursement complet du coût du carbone payé par toutes les entreprises agricoles sur l'ensemble des carburants et des combustibles, en le fondant sur leurs dépenses réelles de l'année et sans plafond budgétaire;
  - de bonifier le programme dès le second versement, prévu en 2027, afin qu'il couvre la totalité du coût du carbone payé par les entreprises agricoles pour l'année 2025, notamment pour le gaz naturel;
  - de proposer rapidement des modifications réglementaires afin de limiter, voire d'éliminer, les frais de socialisation du gaz de source renouvelable facturés aux entreprises agricoles.