

Comment Wageningen Research défend les intérêts des industriels du veau néerlandais au lieu d'étudier l'engraissement local

Commentaire par Anne Vonesch sur :

Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening

Wageningen Research, pour DG SANTE, mars 2022

De quoi parle-t-on ?

Un grand Merci à Wageningen Research pour avoir **décrypté les statistiques** disponibles avec toutes leurs approximations. L'UE et le Royaume-Uni avaient en 2020 22,6 millions de vaches laitières (page 15), donnant en principe naissance à près d'un veau par an. Environ 30 % des vaches partent à l'abattoir chaque année et sont remplacées par des jeunes femelles. 70 % des veaux sont des *non-replacement dairy calves*, c'est-à-dire des veaux laitiers ne servant pas au remplacement des vaches laitières ou des quelques taureaux de reproduction. Appelons-les Veaux Laitiers de Non-Remplacement ou VLNR. Ils sont engraisés pour faire soit de la viande de veau, soit, pendant plus longtemps, pour de la viande de bœuf. Il s'agit avant tout des veaux mâles, mais aussi de femelles, surtout celles issues de vaches de moindre valeur génétique. Ces veaux dits non-sevrés sont transportés très jeunes vers des ateliers d'engraissement spécialisés, donc avant d'être sevrés d'une alimentation lactée. L'âge minimal de ramassage dans les fermes laitières est actuellement de 14 jours au niveau européen ; 28 jours en Allemagne. Plus ils sont jeunes, plus ils sont vulnérables.

Les chiffres qui suivent concernent les années 2015-2020. Pour un total d'environ 20 millions de VLNR naissant en UE par an (chiffres de la page 32), environ **1,4 millions sont transportés à travers des frontières d'Etats membres dont 42 % (580 000 animaux) sur des transports longs de > 8 heures**. Les destinations principales sont l'Espagne (près de 292 000), Pays-Bas (134 000), Italie (56 000), Belgique (45 000). **La France est le premier pays d'origine des veaux transportés à longue distance (115 000)** presque à égalité avec l'Irlande, et ensuite l'Allemagne. 45 % des veaux partant de France voyagent sur de longues distances. La France n'en reçoit que 13 000. Des veaux en nombre plus faible viennent de pays de l'Est.

Quant aux transports, le rapport fait état des non-conformités. Selon le suivi officiel TRACES, 0,1-0,2 % des envois avaient des non-conformités de bien-être animal et 0,3-1,0 % des non-conformités de santé animale. Surtout pour le bien-être animal des chiffres aussi bas ne sont pas crédibles et peuvent seulement être mis sur le compte de la rareté des contrôles sur le terrain et de la complicité des contrôles avec le système, ceci au vu des constatations des ONG qui suivent de tels voyages et visitent les stations de repos, et au vu de l'évaluation résumée dans la Roadmap de l'initiative de révision de la législation¹.

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation_fr Analyse d'impact initiale :

8) enforcement issues, further aggravated by the low quality of monitoring data and specific welfare indicators referred to in problem 2 above; Lack of coherent and strict enforcement by competent authorities of certain requirements, for instance those related to tail-docking of pigs and to exports of live

Au fil des témoignages-scandales apportés par les ONG, le transport long des petits veaux laitiers est devenu **un enjeu phare de la révision de la réglementation** de protection des animaux et en particulier de celle concernant les transports.

Le rapport de Wageningen Research était susceptible d'influencer la proposition de règlement de la Commission. C'est pourquoi certains manquements de ce rapport sont graves.

Une étude bâclée pour ce qui relève de l'engraissement local

Le titre annonce qu'il s'agit d'étudier comment passer des longs transports de veaux non sevrés à de l'engraissement local.

C'est une excellente question, particulièrement pertinente, et on doit une grande reconnaissance à la DG SANTE de la Commission européenne de l'avoir posée.

Mais qu'est-ce que l'étude en fait ?

Dans la présentation des objectifs 3 thèmes sont identifiés (page 7)

- état des lieux,
- identification et analyse des alternatives existantes aux transports longs,
- évaluation des alternatives et identification des meilleures pratiques pour des transports (même longs).

Le véritable sujet, à savoir la transition vers un engraissement local, a rétréci au point de n'occuper qu'une seule page.

Pour (ne pas) répondre à la question posée, l'étude procède par **la dialectique des 3 R : replace, reduce, refine** (remplacement, réduction, raffinement). **Or, cela ne correspond pas à ce qu'annonce le titre, qui promet de s'intéresser à l'engraissement local.** La transition (shift) en direction de l'engraissement local pourrait effectivement s'obtenir avec du 'replace' (localement) et par du 'reduce' par des actions locales. **Mais au lieu de développer cela, Wageningen Research répond en développant principalement le « refine » appliqué aux transports même longs, ce qui n'a plus rien à voir avec l'engraissement local mais répond aux stratégies de l'industrie du veau.** L'industrie néerlandaise se déclare entre autre volontaire pour passer de transports longs (> 8 ou 9 heures) à des transports courts (dans ce cas < 8 ou 9 heures²) à l'horizon 2026, tout en maintenant l'arrivée en nombre de veaux transportés.

Le 'refine' appliqué au transport long a droit à 10 pages.

L'étude ne discute même pas d'une définition de ce que signifierait « local ». Règlementairement, le seuil de 8 ou 9 heures marque la distinction entre transports dits longs (supérieurs au seuil de 8 ou 9 heures) et transports dits courts (inférieurs au seuil).

animals to third countries. Also, for what concerns animal welfare during transport, **the current system is to a large extent paper-based and declarative, in that it depends, to a great extent, on information provided by the business operator, and proves to be ineffective** in allowing proper enforcement of the rules; There is lack of coordination on controls between authorities in the Member States involved, despite the Administrative Assistance and Cooperation (AAC) system in the Official Controls Regulation (OCR), and implementation of remedial action following non-compliance is uneven across the EU Member States. Evidence available, for example, shows a lack of enforcement of existing rules towards EU operators concerning the leg of the journey in Non6EU countries.

² Le seuil actuel est de 8 heures, et le seuil futur, avec le nouveau règlement, pourrait être de 9 heures **dont 1 heure pour nourrir les veaux.**

Mais il serait peu honnête de considérer que des transports inférieurs à 8 ou 9 heures seraient équivalents à de l'engraissement local. En effet, pour tout citoyen normalement constitué, « local » signifie 'dans le territoire'. Au-delà du local il y a le régional, au-delà du régional le national, et au-delà l'europpéen. Si jamais « local » revient – pour Wageningen Research ? pour la Commission européenne ? – à effectuer des distances de transport dits 'courts' car inférieures à 8 ou 9 heures, nous sommes dans une manipulation du public, parce que ce n'est pas le sens des mots. Le seuil juridique des 8 ou 9 heures et la notion de « local » (et de la relocalisation) sont deux concepts qui n'ont rien à voir.

En page 57 l'étude répond sur une seule page (et pas plus, sur un total de 73 pages de texte) à l'attente du local, avec deux solutions :

- **L'engraissement sur les fermes laitières qui gardent leurs veaux :**

On a l'exemple du Sud de l'Allemagne, or il eût été pertinent de rajouter que pour les jeunes bovins les **conditions de bien-être animal** n'y sont souvent pas très recommandables : peu d'espace, forte densité, sur caillebotis, en claustration.

Nous apprenons en une phrase que dans **les petites fermes des Etats membres de l'Est la plupart des veaux sont engraisés dans les fermes laitières où ils naissent** (repris en page 75), alors qu'il s'agit bien de la question centrale de voir comment fonctionnent de tels systèmes et comment développer leurs atouts sans les défauts.

L'élevage des veaux avec des vaches nourrices ou en contact avec la mère (système CCC pour cow-calf-contact) est mentionné en passant, alors que **c'est le système qui présente le plus grand intérêt pour l'avenir**. Sauf pour l'industrie néerlandaise du veau, évidemment.

Et pour en finir arrive l'argument massue que **de nombreuses fermes laitières n'ont pas la capacité de garder ces veaux, sauf à réduire le nombre de vaches** ce qui réduit le revenu. **Mais c'est justement là que le travail de Wageningen Research aurait dû commencer pour explorer comment une telle transition peut être rendue viable et, pourquoi pas, recommandable et soutenue !**

- **L'engraissement dans des fermes spécialisées très près des fermes laitières :**

Selon l'étude, dans certains Etats membres **la majorité des veaux** sont engraisés dans des fermes à proximité des fermes laitières (pages 57, 64, 76). Sans plus de précisions ni de curiosité.

La **Suède** et la **Suisse** donnent l'exemple de modèles ambitieux, et il est incompréhensible que ces **deux modèles soient balayés d'un revers de la main** par Wageningen Research, alors qu'ils auraient mérité un approfondissement soutenu. Ces modèles sont particulièrement attentifs à l'immense défi de santé animale que pose l'engraissement des petits veaux. Mais **l'étude décrète qu'il est peu probable que le modèle suisse s'impose**. Parce que le modèle néerlandais est verrouillé ?

Bref, la question de l'engraissement local est traitée de manière rapide et superficielle alors que l'engraissement local a pourtant des avantages potentiels considérables en santé animale et bien-être, qui sont d'ailleurs mentionnés au passage, mais sans susciter plus de zèle (ce qui contraste avec l'intérêt accordé aux taux de lymphocytes etc liés au transport dans l'objectif du « refine »).

Il aurait donc fallu décrire les systèmes qui se prêtent à un engraissement local, leurs forces et faiblesses, les obstacles, les leviers d'action. Ce qui n'est pas fait. Quelle déception !

La conclusion (page 81) affirme que **les stratégies alternatives** (pourtant non approfondies) pour réduire ou remplacer des transports à longue distance des VLNR sont utilisés seulement de manière marginale, ce qui est pourtant **en contradiction** avec ce qui est dit en pages 20, 58 et 59, 75 et 76 à savoir que dans certains Etats membres ce sont des pratiques courantes et que de toute façon seulement un faible pourcentage (mais tout de même 580 000 par an) des VLNP sont transportés sur de longues distances.

La conclusion finale se contente de dire que ces stratégies alternatives nécessitent des développements futurs avant d'être appliquées à grande échelle. Une telle affirmation ne mange pas de pain. En effet, **cela paraît bien évasif comme conclusion**.

Pourquoi si peu d'intérêt et de soutien pour ces alternatives ? Peut-être que, notamment pour les pays de l'Est, s'agissant de petites fermes (small scale), celles-ci seraient hors du champ d'intérêt de jeunes ingénieurs qui visent des emplois dans les agro-fouritures 'modernes' ? Alors que les petits paysans sont voués à disparaître dans le tsunami de la sois-disant performance et du mirage de la compétitivité ?

Evidemment, **l'engraissement local est incompatible avec le business de l'industrie du veau** et de l'alimentation animale néerlandaise, les Van Drie, Denkvit et d'autres, implantés dans de nombreux pays.

En dehors de l'engraissement local, quelles propositions ?

L'étude cite **l'augmentation de production laitière par vache**, permettant d'avoir moins de vaches, donc moins de veaux, pour la même quantité de lait. Cette évolution a déjà contribué à réduire le nombre de veaux. Mais cela va à l'encontre de l'autonomie fourragère, de l'économie, de la non-compétition avec l'alimentation humaine, et de la promotion des prairies.

L'étude cite aussi **la sélection pour allonger les lactations**, ce qui augmente l'intervalle entre les naissances des veaux, donc il y en a moins. Malheureusement, l'étude ne nous en dit pas un mot de plus, alors que c'est une piste intéressante.

La principale piste étudiée longuement est celle de combiner deux démarches :

- **L'utilisation de semence sexuée** permettant d'obtenir des veaux femelles pour les vaches de haute valeur génétique (à haute production laitière),
- **et de semence de taureaux à viande** pour les vaches de moindre valeur génétique, permettant de mieux valoriser les carcasses des veaux, jeunes bovins ou bœufs.

Les veaux croisés, issus de vaches de race laitière (Holstein) inséminées avec des semences de taureaux de race à viande, produisent une meilleure carcasse, ils atteignent le poids d'abattage plus rapidement (ce qui est source d'économie), et ils sont, à âge égal lors du ramassage à la ferme de naissance, plus lourds, ce qui est un facteur de résilience pour

l'épreuve du voyage et bénéfique pour la ferme d'engraissement. Pour toutes ces raisons un petit veau croisé se vend à un meilleur prix.

La semence sexuée (laitière) coûte plus cher. La semence de race à viande coûte moins cher que la semence laitière. Le veau croisé se vend plus cher. La double démarche permet d'augmenter le revenu de l'éleveur. C'est ce que démontre soigneusement et en détail l'Annexe 6 de l'étude. C'est d'ailleurs la seule solution qui a droit à une Annexe détaillée dans l'ouvrage.

Evidemment, le lobby de la sélection génétique a des intérêts dans l'affaire.

Mais en quoi cette double approche génétique permettrait de réduire les longs transports ? Cela pourrait tout simplement rendre l'engraissement dans l'Etat membre de naissance plus profitable, comme d'ailleurs tout engraissement, qu'il soit local ou (très) loin. Toujours dans l'hypothèse qu'il y aurait un marché rémunérateur pour cette augmentation de production de viande bovine, ce qui est loin d'être évident.

On ne voit donc pas tout à fait pourquoi cette double approche génétique serait le moyen principal mis en avant pour remplacer les transports à longue distance, étant donné que la question de l'équilibre du marché se pose partout. Ce qui est d'ailleurs bien expliqué dès la page 61, Etat membre par Etat membre.

Mais il y a encore une autre idée. C'est que **les veaux plus lourds sont plus résilients**, et cela fait partie du 'refinement' et permet donc de réduire les impacts négatifs du transport sur l'état des veaux déplacés vers des ateliers d'engraissement intensif, et ceci quelle que soit la durée du voyage. **On glisse subrepticement vers les 'bonnes pratiques' pour justifier le maintien des transports** (qu'ils soient supérieurs ou inférieurs à 8 ou 9 heures).

Or la démarche raciale préconisée a ceci de troublant qu'un des croisements mis en avant est l'insémination avec du bleu blanc belge (page 16), qui est de plus en plus à la mode, en particulier au Danemark. Selon Wikipedia cette paternité permettrait de gagner 200 € à la vente du veau. Or cette race difforme se distingue par une anomalie génétique, le gène culard, qui cause une hypertrophie musculaire profitable. Celle-ci fait que les vaches, développant elles aussi une masse musculaire anormale, ne peuvent donner naissance que par césarienne. La Suède a tenté d'interdire l'importation et les croisements de cette race, mais la Cour de Justice européenne a jugé ces interdictions contraires au droit européen. Honte sur le droit européen voué à l'idolâtrie de la libre concurrence dans un marché sans pitié. Les ONG de bien-être animal sont unanimes pour dénoncer l'utilisation de cette race.

Transport des veaux : une variable d'ajustement pour un système économique absurde et cruel

L'étude réfléchit aux conséquences et aux difficultés d'un abandon des transports longs pour les Etats membres les plus concernés. Ce sont des arguments classiques du genre : les fermes laitières ne sont pas équipées pour engraisser des veaux ; des veaux en plus créeraient des problèmes d'impact environnemental ; il faudrait dans ce cas réduire le nombre des vaches ; la France n'a pas la capacité d'engraisser tous les veaux qu'elle fait naître ; les Pays-Bas importent des veaux parce que pour des raisons environnementales leur nombre de vaches baisse ; les intégrateurs ont besoin d'économies d'échelle ; une interdiction de transports longs ferait augmenter les transports de moins de 8 ou 9 heures pour approvisionner les filières existantes. Si la production est inadaptée au marché, à l'environnement, aux structures, aux ressources disponibles, etc, alors **on transporte les**

animaux au lieu de corriger les diverses inadaptations à la base, en restructurant et entre autre en modifiant les aides de la PAC. C'est hélas un cas classique en productions animales : sous prétexte de corriger une erreur, on rajoute l'erreur suivante.

La page 21 fait état d'une **augmentation des émissions de méthane** si on passe d'une viande pâle à une viande rose, donc si la rumination se met en place. Vous commencez à parler de méthane ? Alors ne brouillez pas les cartes ! Allons jusqu'au bout ! **Réduisons le nombre de vaches**, ce qui réduit le nombre de veaux, et c'est en effet la meilleure manière de répondre à tous les problèmes à la fois du climat, des excès d'azote, du surnombre et de la détresse des veaux, et un tas d'autres problèmes dont le prix du lait. il y a un besoin manifeste d'une vue d'ensemble.

En effet, est-ce que le transport de ces malheureux petits veaux est la bonne réponse aux grands défis qui se posent à notre société :

- le respect du vivant, et en particulier les besoins des veaux, le lien vache-veau, l'immunité, la confiance, la vie dans le troupeau, la liberté de courir, le goût de l'herbe, la pluie et le soleil sur la peau, etc ?
- la grande détresse des vaches de réforme ?
- les limites planétaires (climat, cycles de l'azote, de l'eau, biodiversité, sols...) ?
- les impacts des transports et leurs coûts cachés ?
- la lutte contre le gaspillage des aliments et autres ressources ?
- une alimentation saine ?
- des prix équitables et des fermes viables, notamment des petites fermes ?
- la prise en compte des coûts cachés (externalités) ?
- le besoin d'une PAC plus pertinente ?
- la sortie des pesticides ?

Etait-ce bien la demande de la DG SANTE de détailler uniquement les avantages et inconvénients d'ordre économique, et d'exclure de la réflexion tous les autres avantages et inconvénients ?

La logique de la formation des prix des veaux et les économies d'échelle que réalisent les industriels intégrateurs sont **des objectifs et des arguments mesquins et même pervers** face à tous ces grands défis devant lesquels se trouve l'humanité. Le principe du réalisme a bon dos. **Défendre le statu quo sous prétexte de réalisme est irresponsable.** Le système économique est construit et piloté par des décisions humaines, qui sont aussi en capacité de modifier le cadre réglementaire.

Adoptons maintenant pour une fois un point de vue strictement éthique. Alors la seule raison qui puisse justifier le long transport d'un animal c'est de le transporter vers des lieux où il sera plus heureux que là où il était avant ou en tout cas plus heureux qu'il aurait été en l'absence de transport.

Oui, il est grand temps de parler de la destination de ces transports ! Or, les conditions d'engraissement majoritaires, chez les engraisseurs spécialisés et en particuliers chez les intégrateurs néerlandais et tels que ceux-ci se sont implantés p ex en France, **sont épouvantables.** Voilà le système : on arrache le veau à sa mère, on l'isole, on le transporte, on l'enferme seul dans une cage appelée baby-box, pour enlever quelques barrières à l'âge de 8 semaines, on l'oblige à une alimentation contraire à sa nature, on le prive de tout ce qui

fait que sa vie vaille la peine d'être vécue. Tuer les veaux mâles à la naissance a ceci de bon qu'au moins ce n'est pas hypocrite mais honnête quant à la vraie nature du système laitier. Les industriels du veau auraient pu réformer leur système depuis longtemps, ils savaient parfaitement ce qu'ils font. Aujourd'hui, sous la pression de l'opinion, ils parlent et affichent 'bien-être animal'. Trop tard, Messieurs. Vous devez gagner votre crédibilité.

Quant à l'Espagne, sans préjuger des conditions d'engraissement qui sont éventuellement moins pires que certaines autres, ces veaux sont soit abattus en Espagne soit exportés vivants (en nombre significatif) par bateaux vers des pays qui pratiquent l'abattage sans étourdissement et qui ne sont pas réputés pour un haut niveau de protection animale. Les bateaux chargés dans les ports espagnols n'ont pas bonne presse. Quant à l'alimentation animale, l'Espagne dépend globalement des importations, notamment d'Ukraine. Voilà encore une page glorieuse du libre-échange et de la compétitivité dans notre marché unique, payés par la détresse des animaux !

A l'opposé, le maintien des veaux à la ferme de naissance est une opportunité pour améliorer leurs conditions de vie à court terme et permettra, quand le temps sera mûr et le cadre économique compatible, de mettre en place le contact de la vache avec son veau dans la durée. **Le respect du vivant est l'affaire du paysan, et la rémunération due à ce respect doit revenir chez lui et chez ses animaux.**

Maintien des transports, la grande victoire des lobbies funestes

La mise à l'écart du 'replace' – qui était pourtant le sujet principal ! - sert hélas à passer au 'refine', au 'raffinement', donc à appliquer les 'bonnes pratiques' pour des transports qui perdurent, qu'ils soient 'courts' ou même et surtout 'longs' (page 64) vu que sinon certaines filières, surtout l'Espagne, seraient en difficulté. Voilà une de ces fameuses approches 'sur mesure' ! Elle permettra de **continuer à exporter et à importer des veaux.**

Ce qui nous vaut de trouver, dans le tableau de synthèse, une bonne quinzaine de fois la mention **« Pour tous les éléments mentionnés sous ce titre : un nombre d'acteurs dans l'industrie est en train d'adopter ces pratiques soit selon des guides nationaux de bonnes pratiques (Irlande) soit dans des systèmes d'assurance qualité (Pays-Bas). »**

Il n'est plus question de l'Espagne, premier importateur de veaux issus de longs transports.

Une première impression pourrait être un certain soulagement. Les autorités compétentes dans les Etats membres ont été incapables de faire respecter la protection des animaux dans les transports. Elles en sont d'ailleurs tout aussi incapables pour ce qui concerne les élevages et les abattoirs. Donc, **les initiatives privées prennent les choses en main !** Tant mieux. Enfin. Dans le cadre de la RSE. Sur pression de l'opinion publique. On progresse ! Avec l'appui des scientifiques, bien sûr. L'assurance qualité crée des emplois plus rémunérateurs que d'être paysan et d'élever ses veaux. Il y aura des camions mieux équipés (c'est cher d'un côté mais profitable de l'autre – on innove !). Du personnel mieux formé (pas très cher : 241,-€ par personne selon la proposition de règlement). Des contrôles mieux informatisés (source d'économie). Un système laitier inchangé, le lait coule à flots, l'industrie le décompose et le recompose, et ses produits s'exportent. Un travail est à faire, pour les ingénieurs, sur la rentabilité des veaux ; c'est ce qu'ils ont appris, c'est ce qu'ils savent faire. Et aux chercheurs de faire des prises de sang aux veaux transportés pour mieux

connaître les facteurs qui améliorent leur résilience. Grâce aux antibiotiques on maîtrise les mortalités.

Ironie mise à part, **l'étude par Wageningen Research fait penser qu'il y a connivence avec l'industrie du veau**. En effet, les Pays-Bas sont les premiers importateurs et les premiers producteurs. Leurs industriels de l'alimentation animale et intégrateurs de production de veaux Van Drie et Denkavit sont implantés dans de nombreux pays, entre autre en France avec un système d'élevage concentrationnaire incompatible avec les besoins et le bien-être des veaux. Comment s'empêcher de penser qu'il y a une sacrée hypocrisie néerlandaise lorsque la filière s'y présente comme vertueuse en s'engageant de mettre fin aux transports longs pour 2026 ? Et quel mérite ont-ils s'ils commencent enfin! à bouger ? Après des décennies de travail épuisant de la part des ONG de protection animale ? Bouger enfin dans le seul but de continuer leur business ?

Les Pays-Bas ont évidemment aussi une grosse activité de transport et sont capables d'innover en termes d'équipements des camions.

Les intérêts du secteur sont le maintien des transports, en tout cas **le maintien de l'arrivée de veaux nombreux**. Voilà pourquoi les 'bonnes pratiques' sont tellement plus intéressantes que l'engraissement local.

Il faut toutefois tempérer les critiques. De toute évidence, l'étude se positionne dans l'hypothèse du « **toutes choses égales par ailleurs** ». C'est très mauvais. Mais cela peut se défendre avec **l'argument du réalisme et du besoin de solutions à court terme**, étant donné que tous **les rapports de force** conduisent à ne pas remettre en question les filières agricoles industrielles existantes, autant de la viande que du lait que de la sélection génétique. Mais est-ce qu'un tel positionnement est digne d'une institution scientifique qui a la fierté et la capacité d'apporter des solutions d'avenir? Est-ce que, à ce niveau, il ne faudrait pas réfléchir un peu plus loin que « toutes choses égales par ailleurs » ? Le monde est instable.

De la part d'un organisme scientifique responsable on est en droit d'attendre :

- **une indépendance stricte des filières et lobbies**, qu'il s'agisse des industries de la viande, du lait, de l'alimentation animale ou de la génétique (ce qui n'exclut pas d'entendre les préoccupations de chacun)
- **une vision globale** capable d'intégrer, et de ne jamais oublier, **l'état mental de l'animal** autant que les diverses **limites planétaires**.

Canaliser le débat sur les longs transports des veaux est un moyen pour éviter le vrai grand débat d'avenir, c'est-à-dire débattre de la pertinence de l'industrie laitière.

Citons Albert Schweitzer : « **Je suis vie qui veut vivre, entouré de vie qui veut vivre..** »

Complétons : « **Je suis vie qui veut aimer, entourée de vie qui veut aimer.** » Cela compte beaucoup pour les vaches et les veaux.

On aimerait que Wageningen Research s'applique davantage à entendre le défi éthique.