

Restoroute de la Gruyère : ambassadeur de la région ou simple place de ravitaillement?

Autor(en): **Guerchanik, Yann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cahiers du Musée gruérien**

Band (Jahr): **10 (2015)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048072>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Yann Guerchanik est licencié en lettres et en sciences sociales et politiques de l'Université de Lausanne. Il travaille comme journaliste au journal *La Gruyère*.

Restoroute de la Gruyère

Ambassadeur de la région ou simple place de ravitaillement ?

Lors de son inauguration en avril 1982, le Restoroute de la Gruyère est décrit comme « un nouveau joyau pour le Sud du canton », « une vitrine ». L'attrait touristique a pesé lourd dans la balance lorsqu'il a fallu choisir entre Avry-devant-Pont et Fillistorf, puis entre deux projets concurrents. Aujourd'hui, le restoroute semble se fondre dans le paysage qu'il était censé révéler. Il paraît même susciter l'indifférence des Gruériens, à l'heure où les stations-service ont gagné les sorties d'autoroutes. Explications et petit retour en arrière.

Le jeudi 22 avril 1982, les portes flambant neuves du Restoroute de la Gruyère s'ouvrent solennellement. « Tout ce que Fribourg et la Gruyère comptent de notables des milieux politiques, économiques et touristiques étaient présents à cette cérémonie officielle », relate *La Gruyère* dans son édition de samedi. En titre, le journal annonce la couleur: « Un nouveau joyau pour le Sud du canton. » Un jour plus tôt, celui de *La Liberté* n'était pas moins éloquent: « Inauguration d'une réussite. »

Une trentaine d'années plus tard, le restoroute semble couler des jours paisibles perché au-dessus du lac. Comme s'il avait toujours été là. Les Fribourgeois en auraient presque oublié la ferveur déployée par les autorités locales, la concurrence « coriace » entre la Gruyère et la Singine pour savoir qui des deux l'obtiendrait.

La décision tombe au début mars 1979: le Conseil d'Etat accepte le projet d'un restoroute à Avry-devant-Pont. Fillistorf est relégué. *La Liberté* du 7 mars parle d'un « suspense qui a duré jusqu'à la dernière minute ». « Mis à part certaines personnalités tenues au secret, personne ne connaissait la décision. Dans la « maison » rien n'avait été divulgué aux employés. Certains avaient essayé de percer, mais en vain, le mystère. »

Pour faire son choix, le gouvernement s'est fondé sur « un volumineux rapport technique » fourni par le Bureau des autoroutes. Ce dernier regroupe les arguments

des autorités, des organisations et des personnalités favorables à l'un ou à l'autre emplacement. Un rapport économique avait également été demandé au professeur Blümle de l'Université de Fribourg. Enfin, le Conseil d'Etat avait sondé les milieux touristiques en plus d'avoir visité chacun des sites potentiels.

Pourquoi Avry-devant-Pont?

Quatre atouts ont joué en faveur du site gruérien. D'abord, une situation géographique favorable. Avry-devant-Pont est presque à mi-chemin entre les restoroutes de Grauholz (Berne) et de Jordillon (Vaud). A plus ou moins 50 kilomètres. Fillistorf se trouve pour sa part désaxé entre les deux, éloigné respectivement de 26 et de 72 kilomètres.

Autre qualité prépondérante: l'occupation d'une seule surface sur l'un des côtés de l'autoroute. Une configuration doublement avantageuse. D'une part, l'automobiliste peut rebrousser chemin sans avoir à chercher une autre sortie. D'autre part, la station-essence est accessible d'où que l'on

Le restoroute de la Gruyère, quelques mois après son inauguration, 4 novembre 1983.

© JEAN-LOUIS BOURQUI/LA LIBERTE



viennaise, ce qui représente une économie de personnel. A l'époque, douze employés étaient prévus à Fillistorf, contre sept seulement à Avry-devant-Pont.

Ensuite, l'offre de redevance du projet d'Avry-devant-Pont était de 17% supérieure à celui de Fillistorf. Côté gruérien, on misait en effet sur une plus grande réussite commerciale et une meilleure exploitation de la station-essence. Un aspect financier qui avait son importance pour le canton, qui voyait ainsi une compensation aux investissements supplémentaires qu'il devait consentir par rapport au site singinois.

« Le montant de ces redevances pour une année serait, selon les offres faites à l'heure actuelle, de 250 000 francs », lisait-on dans *La Gruyère* du 8 mars 1979, au moment donc de l'adjudication. De 1982 à 2012, quelque 20 millions de francs auront été encaissés par l'Etat de Fribourg en termes de redevances et d'impôts, selon *La Liberté* du 5 juin 2012. Dans la presse, on parlera plusieurs fois d'une « poule aux œufs d'or ».

Enfin, il reste « l'idyllique paysage », l'argument qui fait mouche tout au long de l'histoire du restoroute. L'expression apparaît plusieurs fois dans les paroles rapportées du gouvernement. Au moment de fonder la décision, le conseiller d'Etat Ferdinand Masset insistera sur l'attrait particulier d'Avry-devant-Pont « pour les étrangers notamment, avec vue sur le lac de la Gruyère et sur les Préalpes en toutes saisons ».

Deux projets concurrents

Le pittoresque du paysage est une nouvelle fois mis en avant lorsqu'il faut choisir entre les deux projets en lice pour occuper le site gruérien. D'un côté, celui du groupe Mövenpick, qui possède alors sept restoroutes en Suisse. Il s'agit ni plus ni moins de transposer ses modèles à Avry-devant-Pont. Le groupe s'empresse toutefois de faire comprendre qu'une possibilité existe, le cas échéant, de recouvrir le complexe d'une « enveloppe fribourgeoise » pour mieux l'identifier à la région.

De l'autre côté, un projet « beaucoup plus gruérien ». Défendu par la Société suisse des wagons-restaurants (SSG) et un groupement d'entreprises fribourgeoises présidé par Robert Menoud, alors préfet de la Gruyère. Y sont associés notamment Cremo et Sibra. Le projet a pris d'emblée l'initiative de tirer parti du paysage en proposant un motel de

70 lits (il en comprendra finalement 86 à ses débuts). Voilà quelque chose que le groupe Mövenpick n'avait pas prévu, quoiqu'il s'empessa d'en admettre l'idée. Au final, le Gouvernement fribourgeois porta largement son dévolu sur le projet « gruérien ».

Coalition gruérienne

Pour l'emporter sur la Singine, puis imposer le projet estampillé Gruyère, il aura fallu un véritable rassemblement. Au moment de relater la cérémonie d'inauguration, *La Gruyère* ne manque pas de le rappeler: « On se souvient que l'ancien préfet, soutenu par tous les milieux, avait eu en son temps assez de fougue pour faire pencher la décision du gouvernement en direction de la Gruyère. »

Pour comprendre cette force de l'évidence qui semblait animer les acteurs de l'époque, il faut garder à l'esprit le contexte: l'autoroute A12 était sur le point de s'ouvrir – ce sera fait en août 1981 – promettant le développement à tous ceux qui se trouvaient sur son passage. Tout le monde voulait lui passer la bague au doigt. Flanquer l'A12 d'un restoroute garantissait une part de ses richesses. C'était aussi une manière de vendre la Gruyère à l'emporter.

« Une mobilisation exceptionnelle », se rappelle aujourd'hui Gérald Gremaud, 81 ans. Syndic de Bulle de 1986 à 1994, il était alors vice-syndic et membre d'un groupe de travail qui planchait sur la création du restoroute. Il en sera plus tard l'un des premiers membres du Conseil d'administration. « Personne ne voulait laisser passer cette chance. Le préfet Menoud a été très actif dans les discussions, c'était quelqu'un qui voyait juste! La coalition gruérienne s'était très vite étendue à Fribourg, notamment avec Cremo et Villars. La ville de Bulle avait participé au capital-actions à hauteur de 50 000 francs. Ce qui était assez important à l'époque. »

Deux sentiments parcourent Gérald Gremaud lorsqu'il évoque l'histoire du restoroute. « On était fiers de pouvoir montrer aux visiteurs, et particulièrement aux touristes étrangers, ce panorama exceptionnel. » Mais, avec le recul, il exprime également un regret. « Nous nous sommes montrés trop frileux! Les Fribourgeois n'ont pas osé s'imposer de façon à prendre la majorité du capital. « On veut bien que ça se développe, mais c'est vous qui payez », voilà en résumé la mentalité de l'époque. Il faut dire qu'on n'avait aucun



exemple à suivre. Je pense aussi qu'on ne s'attendait pas à un tel succès. La richesse du paysage, c'est quelque chose qui s'exploite. On l'a compris petit à petit.»

Au début, la majorité du capital, à une poignée de pourcentage près, était en mains de la Compagnie suisse des wagons-restaurants (SSG). Le reste appartenait à un groupe fribourgeois composé de représentants des communes de Bulle, Avry-devant-Pont et Gumefens, d'associations économiques, d'entreprises et de particuliers. En 1999, la SSG se dote d'une nouvelle identité et devient Passaggio. Cette dernière société est rachetée par l'italien Autogrill à la fin de l'année 2000. Aujourd'hui, le restoroute compte 17 actionnaires, notamment Autogrill Suisse SA qui possède 54,3 % du capital, Crema (13,8 %), Producteurs suisses de lait (9 %), Villars holding (5,3 %), les communes de Pont-en-Ogoz (4 %) et de Bulle (3,3 %), ainsi que Shell (3,3 %).

Artisanat et matériaux du pays

Le 22 avril 1982, Fribourgeois et Gruériens viennent donc en nombre inaugurer le nouveau complexe. La société du restoroute (la SSG en partenariat avec le groupe fribourgeois) « a investi 10,5 millions pour le restoroute, le motel, les places de parc et l'aménagement extérieur. Shell-Switzerland a dépensé 4,5 millions pour le secteur de la station-service, y compris 1,5 million comme participation à la plate-forme », apprend-on dans *La Liberté* du 23 avril.

« La fanfare d'Avry-devant-Pont, dans son costume d'armailles de 1830, assumait avec prestance sa charge de musique de fête », conclut le journal. De son côté, *La Gruyère* du 24 avril procède à une sorte d'examen d'authenticité, qui fait voir à quel point le restoroute est supposé servir de vitrine.

« La boutique du restoroute regorge d'ouvrages artisanaux fabriqués dans la région. Les Artisanes bulloises sont bien représentées. Mais à côté de ces pièces de choix, on n'a pu s'empêcher d'aligner chamois à clochettes et gadgets d'un autre horizon. Pas trop pourtant, pour conserver à ce cadre merveilleux son véritable cachet. Nul doute que les partenaires de la société veilleront à ce qu'il n'y ait pas d'abus. »

Le journal du Sud fribourgeois y va même de sa proposition : « On peut suggérer également que le personnel se vêtisse du costume du pays. Mi-original mi-fonctionnel, le



gilet brun pâle choisi ne rappelle en rien le costume régional. Dzaquillon et bredzon ajouterait à la chaleur de l'hospitalité.» Dans le même esprit, on loue les choix des architectes Charles Passer (Fribourg) et Michel Maillard (Bulle), « qui ont opté pour des matériaux du pays. Le bois est ainsi en bonne place. »

La Liberté profite encore de relayer l'appel du conservateur des monuments historiques Etienne Chatton. Quelque temps avant l'inauguration, celui-ci avait suggéré que la place entre la station-service et le restoroute soit occupée par une sculpture de l'artiste Claude Magnin intitulée *Les 7 districts*. « On admet petit à petit, confiait-il à *La Liberté*, qu'à toute réalisation d'une certaine envergure soit aujourd'hui liée l'acquisition d'une œuvre d'art. Le restoroute de la Gruyère, par le caractère « carte de visite » non seulement de l'économie, de l'artisanat, du tourisme, mais aussi de la culture du pays, que ses promoteurs lui attribuent, ne devrait pas échapper à cette vocation. »

« Suggestion intéressante », concède l'ancien préfet Robert Menoud, devenu vice-président du Conseil d'administration. Ce qui ne l'empêche pas, au moment de boucler les comptes de construction, de décliner fermement : « Pour nous, une chose est certaine pour l'instant : la société

Le restoroute en 2015.
© Mélanie Rouiller



du restoroute ne pourra pas se permettre d'investir les 100 000 francs que vaudrait cette œuvre.» D'autant qu'il s'agit là du montant budgétisé pour le poste «décoration» du restoroute, confie alors Robert Menoud. «Et que ce fonds est déjà entamé par des commandes auprès d'artistes fribourgeois.»

En effet, des vitraux de Bernard Schorderet ou encore des œuvres de Jean-Lou Tinguely et de Netton Bosson étaient initialement prévus. Des pièces que les visiteurs du restoroute ne verront finalement jamais. Voilà qui pourrait témoigner d'un certain effritement: avec le temps, le restoroute aurait-il perdu un peu de sa vocation d'ambassadeur, du moins en ce qui concerne l'aspect culturel? D'aucuns répondront que *La Poya des artistes* a pallié ce manque. En 2002, pour célébrer les 20 ans du complexe, une vingtaine de vaches grandeur nature, «décorées par des artistes régionaux», avaient en effet été inaugurées dans «la zone de verdure»¹. Une attraction toujours en place.

Le tourisme à l'échelle du canton

L'Union fribourgeoise du tourisme (UFT) a très vite ouvert un centre d'information au Restoroute de la Gruyère. Doté autrefois de personnel, ce dernier a laissé sa place à un stand interactif (QR Code, écrans tactiles, Wi-Fi, liaison téléphonique gratuite vers un *call center*). En 2013, l'UFT a en effet revu son concept d'information sur les «antennes des restoroutes». Son communiqué officiel indique alors qu'il s'agit «de s'adapter aux comportements actuels des hôtes». Si les bornes «proposent en priorité l'offre la plus proche», les visiteurs ont toutefois «la possibilité de s'informer sur l'ensemble de l'offre touristique du canton». Cette présence continue tend à confirmer le maintien du caractère «carte de visite».

De son côté, le directeur de La Gruyère Tourisme Pascal Charlet confie volontiers que le restoroute est «un outil toujours d'actualité, qui fait envie». Car, pour l'UFT, il s'agit bien de promouvoir l'ensemble du canton depuis le Restoroute de la Gruyère, comme le veut sa mission historique. Au moment de l'adjudication en 1979, Henri Steinauer insistait sur ce point. Alors même qu'il était le président de la Société de développement de la Gruyère et le conseiller juridique d'un groupe de travail qui, l'une comme l'autre, avaient participé aux démarches en faveur du site d'Avry-devant-Pont.

¹ Les deux citations sont tirées du site internet www.restoroute-gruyere.ch.

« Il était en effet précisé dans l'offre gruérienne que tout le secteur information touristique du futur restoroute serait mis à la disposition, non seulement de la Gruyère, mais de tout le canton, cela dans une conception globale de promotion touristique. Et nous allons rigoureusement nous tenir à ce principe », affirmait-il dans un second article de *La Liberté* du 7 mars 1979.

Au moment de fêter son trentième anniversaire, comment croire que le restoroute a failli à sa mission? Il a « confirmé ce rôle d'ambassadeur régional que les politiques lui prédisaient », écrit au contraire *La Liberté* le 5 juin 2012. « Une vitrine plutôt gourmande: les deux restaurants Autogrill vendent chaque année 4000 portions de fondue et 20 000 croûtes et ramequins; avec le magasin Cremo, il écoule annuellement 20 tonnes de Gruyère AOC et autant de double-crème. Les clients de la station-service et du Restoshop, de leur côté, achètent 20 tonnes de chocolat par an. Une ambassade prolongée par l'antenne de l'Union fribourgeoise du tourisme sise dans le complexe, qui distribue 47 000 documents d'information touristique et répond à 2200 demandes par an. »

Davantage de pendulaires

« Ambassadeur » ou non, le Restoroute de la Gruyère n'est plus celui qu'il était à ses débuts. L'ouverture de l'A1 en 2001, la concurrence acharnée et l'évolution de la clientèle ont marqué un profond changement.

Guy Pernet est le président du Conseil d'administration du restoroute depuis une quinzaine d'années. Il a succédé au premier président Rudolf Kieni, qui était alors directeur de la Compagnie suisse des wagons-restaurants. Au moment de l'inauguration en 1982, Guy Pernet était le sous-directeur du restoroute. Selon lui, le complexe continue d'exercer son rôle d'ambassadeur: « Les différents locataires sont regroupés dans un pool marketing qui parle Gruyère. Et les spécialités de la région sont toujours mises en avant. »

Et le président de relever: « D'ailleurs, sur le panneau routier, il est toujours inscrit Gruyère. Les autorités de l'époque avaient pris une décision judicieuse. Cela aurait très bien pu être le restoroute d'Avry-devant-Pont. »

Mais le complexe n'en a pas moins perdu de sa superbe: « Avec l'ouverture de l'A1, les choses ont radicalement changé. Nous avons perdu 45 % de chiffre d'affaires:



de 22 millions – sans compter l'essence – à 12 millions de francs. Aujourd'hui, nous nous maintenons dans ces eaux-là.» Pourtant, le détournement du trafic a rapidement été compensé par l'augmentation du parc automobile. « Il passe toujours quelque 26 000 véhicules par jour, indique Guy Pernet. Mais ce que j'appelle la qualité du trafic a beaucoup changé: il y a beaucoup plus de pendulaires.² »

Le président estime entre 1,2 et 1,5 million le nombre de visiteurs par année, dont 20 % d'étrangers. Les touristes sont moins nombreux, en particulier ceux qui transitent du nord au sud. « Auparavant, les voyageurs qui descendaient de l'Allemagne pour se rendre au Sud de la France ne manquaient jamais de s'arrêter. J'ai même souvenir d'une étude qui montrait que le Restoroute de la Gruyère comptait parmi les rares restoroutes d'Europe à constituer un but en soi: les gens planifiaient cette halte avant de partir. Aujourd'hui, l'A1 représente une alternative plus rapide. »

Une clientèle divisée

D'une manière générale, Guy Pernet constate encore que les visiteurs sont plus pressés et plus regardants à la dépense. Ainsi, le restoroute doit non seulement composer avec une majorité de pendulaires, mais également avec une évolution de leurs habitudes. « Ils ont tendance à boire leur café et faire leur plein d'essence avant de partir. Parce qu'ils ne sont pas sûrs de pouvoir le faire en cours de route, du fait des embouteillages, des accidents, etc. »

Un phénomène confirmé par Patrick Perrottet, copropriétaire de la société Soge SA qui gère le bar à café Dipiazza de la station-service Coop, à la sortie d'autoroute à Bulle. « Quelque mille personnes franchissent quotidiennement les portes pour se rendre au magasin, au café ou aux WC. La semaine, la clientèle est plutôt composée d'employés et d'ouvriers qui partent travailler. Il s'agit principalement d'une clientèle régionale. Nous retrouvons une clientèle de loisir le week-end. Le café fonctionne alors comme un lieu de rendez-vous avant le départ. »

Une constatation complémentaire est faite du côté du Restoroute de la Gruyère. « La clientèle locale s'arrête chez nous le week-end et plutôt en dehors des heures de travail durant la semaine, indique le président du Conseil d'administration Guy Pernet. La semaine, ce sont davantage les touristes étrangers ou d'autres cantons qui franchissent nos portes. »

² En 2013, un rapport effectué par six banques cantonales sur le produit intérieur brut romand faisait de Fribourg le champion de la pendularité. Il montrait que près d'un quart des Fribourgeois avaient un emploi dans un autre canton.

Autrement dit, le temps semble révolu où tout le monde s'arrêtait systématiquement au restoroute. A présent, les habitants de la région privilégient les stations-services qui se sont multipliées ces dernières années. Ils font halte au complexe d'Avry-devant-Pont lorsqu'il partent pour une destination de loisir. Le restoroute est ainsi principalement lié au tourisme.

Le restoroute, une escale chère

Patrick Perrottet est d'autant mieux placé pour constater le phénomène qu'il exploite aussi le magasin Le Marché valaisan au Relais du Saint-Bernard, le restoroute de Martigny. Il voit d'ailleurs s'arrêter là-bas bon nombre de Fribourgeois en balade. Une autre explication prévaut également selon lui : « Les restoroutes souffrent d'une barrière psychologique quant aux prix. Les gens pensent qu'ils y payeront plus cher leur essence et leurs consommations. Et souvent, ils ont raison. Au magasin de Martigny, nous nous efforçons de maintenir des prix bas sur les produits régionaux. Mais les restaurants des relais autoroutiers ont tendance à pratiquer des prix élevés qui font fuir la clientèle locale. »

Et cela profite aux stations-service de proximité. « Leur prolifération aux abords des autoroutes, de même celle des grandes chaînes de fast-foods, représentent une forte concurrence, admet de son côté Guy Pernet. Surtout en ce qui concerne les pétroliers : la benzine est moins chère à Bulle que sur l'autoroute, notamment à cause des taxes. Et les shops des grands distributeurs comme Coop ou Migros ont la faveur d'une partie de la clientèle en ces temps où la situation économique est beaucoup plus tendue. Néanmoins, nous multiplions les actions de fidélité qui profitent aux gens de la région. »

C'est que les restoroutes doivent supporter des charges plus lourdes, font remarquer Patrick Perrottet et Guy Pernet. Hormis les taxes, le coût d'exploitation est élevé du fait principalement des heures d'ouverture étendues (7 jours sur 7, généralement de 6 h à 22 h). Le Restoroute de la Gruyère n'en reste pas moins une affaire qui tourne, et « qui reste attractif pour le canton », selon le président de son Conseil d'administration : « Nous comptons une centaine d'emplois, des fournisseurs de la région et nous versons chaque année entre 400 000 et 500 000 francs de redevances et d'impôts. »



Du premier rôle au figurant

En trente-trois ans d'existence, le Restoroute de la Gruyère aura donc connu de profonds changements. Aujourd'hui encore, son panorama «exceptionnel» lui permet de tirer son épingle du jeu. Mais l'ouverture de l'A1, la concurrence des stations-service en périphérie et l'évolution des comportements lui ont fait perdre des plumes. S'il s'affiche encore comme une «vitrine» de la région, il est une «ambassade» moins fréquentée par sa population.

D'ailleurs, lui demande-t-on encore de jouer les premiers rôles? Dans les années 1980, les autorités y voyaient un fer de lance. Aujourd'hui, le développement de la région a eu lieu. Et de façon spectaculaire. En 2013, la Gruyère a franchi le cap des 50 000 habitants. De nombreuses entreprises s'y sont installées et le marché immobilier a fonctionné à plein régime, ces dernières années plus que jamais. Le district est porté par un chef-lieu qui se présente comme le champion suisse de la croissance démographique³.

A Broc, la Maison Cailler est devenue en cinq ans l'attraction touristique la plus visitée de Suisse romande⁴. Figurant parmi d'autres, le Restoroute de la Gruyère est sans doute moins sujet aux superlatifs qu'autrefois. Et plus proche de sa mission première: répondre aux besoins basiques, à commencer par l'essence, la restauration et les toilettes.

³ Bulle est ainsi passé de 10 000 habitants en 1980 à près de 22 000 en 2015.

⁴ La Maison Cailler a détrôné le château de Chillon en 2012. L'attraction a accueilli chaque année davantage de visiteurs: 287 000 en 2010 (ouverture en avril), 350 000 en 2011, 362 000 en 2012, 386 000 en 2013 et plus de 410 000 en 2014. «Si les Suisses restent majoritaires, la proportion d'étrangers s'approche de 50%» indiquait le porte-parole de Nestlé Philippe Oertlé au magazine *Bilan* le 30 septembre 2014.

