

Stadler Rail entre en bourse par la grande porte



Les rames Flirt, utilisées pour le trafic régional des CFF, marquent le début de l'internationalisation de Stadler Rail. (GAËTAN BALLY/KEYSTONE)

TRANSPORT Le fabricant thurgovien de matériel ferroviaire fait une entrée remarquée sur les marchés. Un succès qui reflète celui de l'entreprise

RACHEL RICHTERICH

Twitter @RRichterich

La réussite de sa première journée de cotation est à la mesure de celle de l'entreprise. Quelques minutes à peine après l'ouverture de la bourse suisse, l'action Stadler Rail s'échangeait dans la matinée 13% au-dessus de son prix d'émission, soit à plus de 42 francs par nominative, tandis que les indices évoluaient à la baisse. Au final, le titre a clôturé sa première séance à 43,10 francs.

«La société représente la parfaite combinaison de l'esprit de pionnier, de l'innovation et de l'entrepreneuriat durable», commentait le patron de l'opérateur boursier SIX, Jos Dijsselhof, vendredi. Ce compliment, il l'adresse directement à Peter Spuhler, président du conseil d'administration et propriétaire de Stadler Rail.

De 20 à 8500 employés

Quand ce Suisse, né à Séville, rachète en 1989 l'entreprise de Bussnang (TG) à Irma Stadler, la grand-mère de son épouse Andrea Schaffner, elle compte moins de vingt employés pour un chiffre d'affaires de 4,5 millions de francs. L'histoire raconte qu'à l'époque, l'entrepre-

neur tout juste trentenaire a emprunté 5 millions de francs à la Banque cantonale thurgovienne.

Il se lance alors dans une stratégie d'acquisitions, qui lui ont permis d'étendre et de diversifier les activités du fabricant de locomotives, notamment dans les trains à crémaillère – les wagons qui grimpent au sommet de la Jungfrau sont fabriqués par Stadler. Parmi les réalisations majeures de l'entreprise, qui marquent le début de son internationalisation, figurent aussi les rames de train baptisées FLIRT. Choisies en 2002 par les CFF pour le trafic régional, elles sont aujourd'hui livrées dans 17 pays.

Très récemment, le groupe annonçait une commande de plus de 600 millions de dollars pour la livraison de 127 rames pour le métro d'Atlanta, aux Etats-Unis.

Dans le top 10 du secteur

La société, qui à sa fondation en 1942 par Ernst Stadler était un bureau d'ingénieurs, revendique la production au cours de son histoire de plus de 8000 trains et locomotives, exploités actuellement dans 41 pays. Devenue une multinationale avec 8500 employés (3000 en Suisse) et 2 milliards de francs de revenus, elle se hisse aujourd'hui dans le top 10 des plus grands constructeurs de trains.

Et même si elle reste loin derrière le numéro un, le chinois CRRC et ses plus de 30 milliards de revenus, Stadler Rail

affiche des objectifs ambitieux. D'ici à 2020, le groupe compte doubler sa croissance. Dès 2021, celle-ci est attendue à un rythme annuel de 5%. Le carnet de commandes s'élève actuellement à 13,2 milliards de francs. Les actionnaires devraient pouvoir compter sur un dividende d'au moins 120 millions de francs au titre de 2019, calcule l'agence financière AWP, puis d'environ 60% du bénéfice net sur les exercices ultérieurs.

Accélérer l'expansion

L'entrée en bourse devrait permettre au groupe, qui s'autofinancé jusqu'à présent, d'accélérer le rythme de son expansion, avec de nouvelles acquisitions et des investissements dans la technologie.

Peter Spuhler, qui avait déjà vendu 20% de l'entreprise en 2005 à cet effet, conservera 40% dans le groupe. Il reste ainsi l'actionnaire de référence et garde aussi son poste à la présidence du groupe. La direction exécutive avait déjà été transmise l'an dernier à Thomas Ahlburg.

Pour l'ex-conseiller national (UDC/TG), qui vient de fêter ses 60 ans, cette opération représente aussi la meilleure option pour préparer sa succession, la seule qui permette au groupe de conserver une certaine indépendance face à d'éventuelles velléités de rachat chinoises, selon lui. ■