



Montage final de compositions de Stadler Rail, 2019. KEYSTONE

# Les CFF passent une super-commande à Stadler Rail

**La firme thurgovienne signe un contrat de 1,3 milliard de francs. Le confort des voyageurs romands et zurichois sera amélioré.**

**Philippe Rodrik**

L'épidémie de coronavirus ne peut pas tout remettre en cause. Le rail et l'industrie le prouvent. Les CFF ont ainsi confirmé une commande de 60 trains chez Stadler Rail, mercredi matin. L'addition s'élève à 1,3 milliard de francs. Une transaction concernant à vrai dire toute la population suisse. Avec quelques efforts particuliers à l'intention des usagers romands et zurichois.

L'ex-régie fédérale prévoit ainsi de se doter de 60 trains à deux étages de type InterRegio. Ces véhicules seront montés et achevés dans l'usine saint-galloise de Sankt Margrethen. Ils compléteront ou moderniseront la flotte existante avec un objectif majeur: la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) en trafic grandes lignes.

Ces dispositions imposent notamment que les personnes à mobilité réduite puissent accéder en toute autonomie aux trains d'ici à deux ans. Sachant que les planchers surbaissés permettent en fait à tous les voyageurs de monter sans obstacles à bord des trains. Mais les ambitions des CFF liées à ces derniers achats ne s'arrêtent pas là.



**Peter Spuhler**, président du conseil d'administration de Stadler Rail

## Solutions pour le canton de Vaud

Dix-neuf des nouveaux convois commandés permettront en plus de remédier aux problèmes de capacités constatés dans le trafic régional. Plus particulièrement dans les environs de Zurich et dans le canton de Vaud, d'ici à trois ans. Cette commande appréciable n'a toutefois pas suscité d'enthousiasme débridé pour l'action de Stadler Rail, entreprise cotée à la Bourse suisse depuis deux ans.

## Le contrat américain

● Stadler Rail, véritable fleuron de l'industrie helvétique, continue de se distinguer par un immense rayonnement à travers le monde. Une commande de mars 2019, en provenance des États-Unis, reste néanmoins la plus importante de son histoire. Souvenez-vous!

Il s'agissait de 127 rames pour le métro d'Atlanta, pour un montant dépassant les 600 millions de dollars (591 millions de francs). L'ordre s'accompagnait de deux options de 25 rames chacune. Cette acquisition s'inscrivait aussi, par sa dimension, dans l'histoire des transports publics de la Municipalité elle-même. Et tout ne fait que commencer!

Mercredi à 17 heures, le titre n'avait gagné que 0,27%, à un peu plus de 44 fr. 75. À vrai dire, la relative indifférence des investisseurs ne surprend guère. Dans le contexte actuel, la prospérité de Stadler Rail dépend en effet beaucoup moins de son cœur de métier - la construction de matériel ferroviaire - que des marges assurées par les contrats de services, à commencer par la maintenance. Cette discipline induit en effet des marges nettement supérieures à celles des grands projets. Pour le coup, les derniers achats des CFF retiennent peu ou pas l'attention à la corbeille.

## Frémissement favorable

Stadler Rail dispose bien d'un carnet de commandes impressionnant, à hauteur de 16,1 milliards

de francs. Soit quatre à cinq ans de chiffre d'affaires si l'on se réfère à celui de 2020. Mais environ 90% de ses ventes dépendent toujours de l'activité la moins rentable, la construction proprement dite des trains. De plus, la société reste tributaire d'une pléiade de fournisseurs étrangers pour les composants. Tout cela ne rassure guère, même si un infime frémissement favorable est devenu perceptible l'hiver dernier. La reprise semble en vue.

UBS a ainsi fait passer récemment sa recommandation sur l'action Stadler Rail de «neutre» à «achat». La première banque du pays admettait certes, en février dans la presse, la possibilité de nouveaux résultats décevants à court terme pour la firme thurgovienne, mais en s'attendant à une reprise favorable dès le deuxième semestre.

## Si souvent «manager de l'année»

Plusieurs facteurs permettent de doper l'optimisme, en dépit de la crise en cours: la demande de trains se maintient, la mobilité et les exigences de durabilité ne cessent de croître. Et tout cela est bon pour le rail! Ainsi, après des marges opérationnelles se situant entre 6 et 7% entre 2020 et 2021, Stadler Rail s'est fixé un objectif entre 8 et 9% d'ici à deux ans.

Le rayonnement de la personnalité du patron de Stadler Rail participe sans aucun doute à la constance des ambitions de l'entreprise. Peter Spuhler, cumulant actuellement les présidences du conseil d'administration et du directoire, est ainsi souvent désigné comme le «manager de l'année» - 2019, 2015, 2014, 2011 et 2008 - par les lecteurs de notre confrère zurichois «HandelsZeitung».

Construites sur le site de Stadler Rail à Salt Lake City, les nouvelles compositions ne commenceront en effet à circuler que dans deux ans. Elles sont attendues sur la ligne reliant le plus grand aéroport du monde, Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport, à la neuvième métropole des États-Unis.

La firme thurgovienne confirmera ainsi sa vocation de porte-drapeau industriel à Atlanta, ville abritant notamment les sièges de Coca-Cola, de United Parcel Service (UPS), de CNN et de Delta Air Lines. L'aire urbaine d'Atlanta recense plus de 5,8 millions d'habitants et dispose d'un des plus importants réseaux de métro chez l'Oncle Sam. Et Stadler Rail y participe! **P.R.K.**