

**THURGOVIE** Ancien conseiller national, le «père» des trains Stadler quitte les affaires opérationnelles

# Peter Spuhler lâche les commandes

ZÜRICH  
ARIANE GIGON

Peter Spuhler, directeur général du fabricant de trains Stadler et grand amateur de hockey sur glace, quittera les affaires opérationnelles de son entreprise le 1er janvier prochain. Il restera président du conseil d'administration d'une entreprise passée de 18 employés à son arrivée, en 1987, à 7000 collaborateurs aujourd'hui. Un retour sous la Coupole fédérale, pour cet ancien conseiller national UDC thurgovien (1999-2012), n'est pas exclu, mais en l'état «très peu probable».

De nombreux commentateurs n'ont pas cru au hasard, hier matin, à l'annonce du retrait de Peter Spuhler (58 ans). Industriel brillant, politicien parfois iconoclaste – en étant par exemple favorable à la libre circulation des personnes, contrairement à son parti –, le Zurichois d'origine a déjà été tellement de fois pressenti pour une candidature au Conseil fédéral que certains y ont vu un signe de son intérêt pour le siège d'Ueli Maurer, quand celui-ci serait libre.

## Sénateur? «Pourquoi pas»

«Etre candidat au Conseil fédéral, comme je l'ai dit et redit, est absolument exclu. Briguer un siège au Conseil des Etats, pourquoi pas, mais cela reste très peu probable», explique-t-il, par téléphone, de Bussnang (TG), siège de Stadler.

«Je suis arrivé dans l'entreprise en 1987, l'ai reprise en 1989 et j'en assume la responsabilité depuis près de 30 ans», poursuit ce diplômé de l'Université de Saint-Gall. «La préparation de ma succession a commencé il y a plus de deux ans et l'annonce du nom de mon successeur, Thomas Ahlburg, est totalement indépendante de l'élection de mercredi (réd: hier) à Berne.» Une élection au Conseil fédéral qu'il trouve du reste tout à fait judicieuse.

Même «seulement» président du conseil d'administra-



Peter Spuhler, près de 30 ans passés à la tête de Stadler. KEYSTONE

tion, Peter Spuhler ne compte pas réduire le rythme de «haute vitesse» qui est le slogan de son entreprise. «Ni dans ma vie privée d'ailleurs», ajoute cet ancien hockeyeur, copropriétaire des ZSC Lions, le club de hockey de Zurich, aussi père de deux filles de 9 et de 22 ans et d'un fils de 25 ans.

Les trains fabriqués dans les ateliers Stadler sont parfois connus par leur petit nom: Flirt, Kiss ou encore Tango. Pour les 29 trains de l'axe nord-sud passant par le nouveau tunnel du Gothard, ce sera Giruno, selon les vœux des CFF. Les rames doivent être mises en service en 2019. Songeant probablement au retard de Bombardier pour de nouveaux

trains commandés pour l'axe est-ouest, Peter Spuhler aime souligner que Stadler n'a pas une seconde de retard.

ment celles que son parti affectionne dans les zones rurales, musique champêtre ou lutte à la culotte. Membre d'une corpora-

en avril. «Comme tous ceux qui ont grandi à Zurich et en sont bourgeois», affirme-t-il.

«Etre candidat au Conseil fédéral est absolument exclu. Briguer un siège au Conseil des Etats, pourquoi pas, mais cela reste très peu probable.»

PETER SPUHLER FUTUR EX-DIRECTEUR GÉNÉRAL DE STADLER

Ce capitaine de l'économie, qui a le même grade à l'armée, apprécie les traditions. Et pas seule-

tion de la ville de Zurich, il aime défilé en costume lors du Sechseläuten, le fameux cortège

## Né en Espagne

Né à Séville, où il a vécu trois ans – car son père, chef de cuisine reconnu, y travaillait avant d'œuvrer au Dolder de Zurich –, Peter Spuhler dit ne pas avoir gardé de liens avec l'Espagne, «excepté les 900 collaborateurs que nous y avons depuis début 2016, à Valence, lorsque nous avons repris les locomotives de Vossloh».

Stadler compte onze sites de production et plus de 20 sites dédiés aux services dans le monde entier. Le chiffre d'affaires de l'entreprise, qui fête ses 75 ans cette année, s'est élevé à 2,1 milliards de francs en 2016. ●

## GENÈVE AÉROPORT

### Il faudra insonoriser 3200 logements

Genève Aéroport devra déboursier 87 millions de francs pour insonoriser environ 3200 logements dans un délai de dix ans, conformément au nouveau concept de mesures d'isolation acoustique. Celui-ci a été validé, lundi, par l'Office fédéral de l'aviation civile. La charge sonore sur les locaux à usage sensible a augmenté de plus d'un décibel pendant deux années de suite. Environ 3200 logements construits jusqu'en 2001 sont concernés dans les communes d'Aire-la-Ville, de Bellevue, Genthod, Meyrin, Pregny-Chambésy, Satigny, Vernier, Versoix et du Grand-Saconnex.

● ATS

## CÉRÉALES

### Cent mille tonnes excédentaires

Malgré une météo défavorable, les paysans suisses ont produit un excédent d'environ 100 000 tonnes de céréales panifiables en 2017. Plusieurs pistes sont étudiées pour garder un équilibre sur le marché. Les agriculteurs suisses ont récolté 470 000 tonnes de céréales propres à la panification, selon les recensements de swiss grandum. Les besoins du marché ne s'élèvent, eux, qu'à 370 000 tonnes, indiquait, hier, la Fédération suisse des producteurs de céréales. Environ 100 000 tonnes sont donc excédentaires. ● ATS

## TERRORISME

### L'interdiction du mercenariat durcie

L'interdiction du mercenariat devrait être durcie pour mieux lutter contre le terrorisme. Le National a adopté, hier, par 101 voix contre 77, une motion de Lukas Reimann (UDC/SG). Le Conseil des Etats doit encore se prononcer. Selon l'élu UDC, l'arsenal pour combattre le terrorisme n'est pas suffisant. D'après le gouvernement, le droit suisse contient déjà des instruments à la fois efficaces et proportionnés pour prévenir et punir le terrorisme. ● ATS

**TRANSPORTS** De plus en plus, les parents amènent leurs enfants à l'école en voiture par crainte pour leur sécurité...

# Les Pédibus ne suffisent pas à sécuriser les trajets scolaires

Les lignes de Pédibus – un système d'accompagnement des enfants à pied à l'école sous la conduite de parents – ne contribuent pas à réduire le nombre de «taxis-parents». Une étude mandatée par l'association transport et environnement (ATE) montre que c'est principalement par crainte pour la sécurité de leurs enfants sur le trajet scolaire que les parents les amènent de plus en plus à l'école en voiture.

«Lorsqu'ils sont interrogés sur la raison principale qui les pousse à accompagner leurs enfants, ce sont clairement les risques liés au trafic routier qui sont mis en avant (57%)», indique l'étude de l'ATE. C'est ainsi qu'en l'espace d'une vingtaine d'années, le nombre d'enfants de 6 à 9 ans accompagnés par leurs parents en voiture

a augmenté de 15% en moyenne en Suisse.

L'efficacité du Pédibus est ainsi remise en cause. Mais «il n'est pas possible de dire quel aurait été ce chiffre si les Pédibus n'avaient pas été créés il y a une vingtaine d'années», défend Rodrigo Luruena, chef de campagne pour la coordination Pédibus à l'ATE.

La police, elle, considère que les enfants peuvent se rendre à l'école seuls à partir de 7 ans. Celle du Valais, par exemple, reconnaît que la question des «taxis-parents» est un problème depuis plusieurs années. Il n'est «en effet pas rare d'assister à des comportements déraisonnables tels que stationnement sauvage, dépose dangereuse ou entrave à la visibilité» sur de nombreux sites scolaires, confirme son homologue fribourgeoise.



Il existe 1500 lignes de Pédibus en Suisse (ici au Locle). ARCHIVES GUILLAUME PERRET

«Nous avons remarqué que presque la moitié des gens qui utilisaient le Pédibus opéraient un changement dans leur réflexion sur la mobilité», commente Lisa

Mazzone, conseillère nationale (Verts/GE) et vice-présidente de l'ATE Suisse. Aujourd'hui, il existe près de 1500 lignes de Pédibus en Suisse.

«Les Pédibus font partie des alternatives pour promouvoir la mobilité douce», ce n'est pourtant pas une fin en soi, ajoute Rodrigo Luruena. Selon l'ATE, différents aménagements, dans le cadre des plans de mobilité scolaire devraient également être mis en place en complément. «De manière générale, c'est l'aménagement des quartiers qui pose problème. Il n'y a pas assez de zones à vitesse réduite, certains croisements sont dangereux et il manque des passages piétons», explique Lisa Mazzone.

## Presque inexistant du côté almanique

Même si l'étude ne le dit pas explicitement, autant Lisa Mazzone que Rodrigo Luruena remarquent qu'outre-Sarine, ces aménagements sont plus développés et également plus adaptés

à la mobilité douce. Cela pourrait expliquer le fait que seuls 10% environ des enfants alémaniques sont amenés par leurs parents en voiture à l'école alors que ce chiffre atteint 50% chez les petits Romands. Le constat est d'autant plus parlant que le système de Pédibus est encore pratiquement inexistant en Suisse alémanique.

## Semaine de la mobilité

Dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, l'ATE organise demain la journée «A pied à l'école», à laquelle «plus d'une cinquantaine de communes participeront», explique Paola Nagel Petrucci, responsable de la campagne pour l'ATE. En collaboration avec les pouvoirs publics et les écoles, les enfants sont encouragés à se rendre à pied à leurs cours. ● ATS