

Date : 25/05/2012

## **SYSTRA : la fusion avec INEXIA et XELIS construit un leader mondial de l'ingénierie des infrastructures de transports publics**

Pour Pierre VERZAT, son président, « *La mission de SYSTRA est au cœur des enjeux sociétaux en matière de transports : développer la mobilité collective et durable partout dans le monde. Tous les jours, nous pensons les flux urbains et interurbains et nos actions améliorent la qualité de vie des populations.* »

**La fusion entre SYSTRA, INEXIA, filiale d'ingénierie de la SNCF, et XELIS, filiale d'ingénierie de la RATP, sera effective au 1er juillet 2012.** Une fusion qui s'est déroulée rapidement, depuis l'annonce de l'accord RATP-SNCF pour la refondation de SYSTRA en octobre 2010.

Cette consolidation des expertises des trois entreprises en fait le **numéro 1 du marché français de l'ingénierie des transports publics**, avec un leadership incontesté dans les domaines de la grande vitesse, de la rénovation de réseaux ferroviaires, du métro automatique et des ouvrages souterrains en milieu urbain complexe.

SYSTRA est classée numéro 2 mondial en ingénierie des transports ferroviaires et urbains à l'international.

*« Avec près de 3 000 contrats actifs dans le monde, implanté dans 150 pays et 350 villes, SYSTRA est un incroyable succès français soutenu par l'avance technologique de notre pays dans ce domaine et la présence d'opérateurs remarquables comme la RATP et la SNCF, nos deux actionnaires de référence. SYSTRA apporte la preuve de la capacité de la France à se projeter partout dans le monde sans crainte. »*

### **Une stratégie de croissance claire**

Le plan stratégique de SYSTRA affiche des objectifs clairs : doubler le chiffre d'affaires en 5 ans, selon 4 axes prioritaires : centrer le développement sur son marché historique, celui du « mass transit and rail », maintenir le leadership en France, continuer à croître fortement à l'international pour devenir un acteur global, maintenir une performance économique solide.

**L'intégration des 3 entités a permis de passer d'un CA de SYSTRA de 257,8 M€ en 2010, à 416 M€ en 2011, avec un carnet de commandes record de 807 M€ se répartissant pour moitié en France et moitié à l'international.**

La marge opérationnelle s'élève à 23,5 M€, soit 5,7%.

« Un leader mondial se doit d'afficher une belle rentabilité pour attirer les meilleurs éléments, faire face aux coups durs et investir dans des systèmes de gestion de premier plan ». Bruno SCHMITT, secrétaire général.

## Un objectif ambitieux mais réaliste

**La feuille de route de SYSTRA prévoit le doublement de son chiffre d'affaires à l'horizon 2016, soit 15% de croissance moyenne par an. Un objectif jugé réaliste en raison d'un marché porteur et de ses atouts :**

### ○ Un marché du transport ferroviaire et urbain en expansion

Avec les nouvelles attentes en termes de mobilité, le développement des transports ferroviaires et urbains est en pleine expansion, et la seule réponse possible aux exigences environnementales. Malgré les tensions sur les finances des collectivités locales et des autorités publiques, ce marché va croître d'un peu plus de 5% dans les 5 années qui viennent et pèse 4 G€.

### ○ Une nouvelle gouvernance solide

SYSTRA est gérée depuis juillet 2011, selon les principes voulus par la RATP et la SNCF, par un Directoire sous le contrôle d'un Conseil de Surveillance présidé par Pierre MONGIN, président de la RATP. Guillaume PEPY, Président de la SNCF, assure la vice-présidence. Au directoire siègent Pierre VERZAT, président, Gilles CARTIER, directeur France et Opérations, Philippe NAUDI, directeur Développement et Stratégie, Bruno SCHMITT, secrétaire général

### ○ 50 ans d'expérience, une excellence reconnue

SYSTRA a développé une approche originale qui lui permet de couvrir toutes les phases d'un projet, des études préliminaires de planification jusqu'à la supervision des travaux d'infrastructures de transport et de bâtiments, la mise en service, l'exploitation et l'ingénierie de maintenance.

« La logique de projet est essentielle car nous sommes présents de la conception à la mise en service d'une ligne de train ou de métro. Nous apportons des réponses techniques à des enjeux politiques et économiques. » Gilles CARTIER, directeur France et Opérations

### ○ Une organisation pour être présent partout dans le monde au plus près de ses clients

SYSTRA s'est réorganisée en 7 régions pour être partout au plus près de ses clients.

31 filiales et 21 succursales dans une trentaine de pays, des bureaux à Lyon, Bordeaux, Marseille et Lille, et de nombreux bureaux de projets en France et dans le monde.

« Chaque projet est spécifique à chaque client. Notre réputation s'est fondée sur notre capacité à fiabiliser les idées de nos clients et à rendre leurs projets possibles. » Philippe NAUDI, directeur Développement et Stratégie.

### ○ Une politique de recrutement dynamique

En 2011, SYSTRA comptait 3 500 collaborateurs, ingénieurs et experts spécialisés dans le transport public, dont près de la moitié sont localisés à l'international.

SYSTRA mène une politique dynamique en matière de recrutement des talents avec une croissance de 5%/an de ses effectifs.

Toute la richesse des ressources humaines et fondée sur un équilibre dans sa pyramide des âges, composée à la fois de salariés expérimentés et de collaborateurs en début de carrière (27%) et sur un taux de féminisation supérieur à la moyenne des autres sociétés du secteur (29%).



SYSTRA compte aujourd'hui 50 % de collaborateurs non français et affiche une diversité culturelle très riche. Par ailleurs, SYSTRA a pour principe de ne jamais opposer les équipes France et les équipes locales : pas de délocalisation mais du co-développement. Depuis 2007, 10 sites de production locale ont été développés, avec pour 5 d'entre eux, plus de 150 salariés, tout en maintenant une croissance régulière en France.

#### ○ SYSTRA, la référence mondiale en matière de :

- Lignes à Grande Vitesse (LGV)

- 100% des LGV françaises avec plus de 2 000 km.
- 1ère ingénierie exportatrice avec 50% des LGV réalisées dans le monde.
- Record du monde de vitesse sur rail avec 574,8 km/h.

Quelques exemples de LGV : Sud-Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), Rhin-Rhône, Est européenne 1ère et 2ème phase... , Corée, Kenitra-Tanger au Maroc (première LGV sur le continent africain), HS1 (première LGV au Royaume-Uni)...

- le Métro

- Près de 1 système de métro sur 2 dans le monde réalisé avec le concours de SYSTRA.
- Conception et mise en œuvre de la plus longue ligne de métro automatique du monde (Dubai) et de la ligne la plus fréquentée au monde (La Mecque avec 72 000 passagers par heure).

Quelques exemples : prolongement de la ligne 4 du métro parisien (Porte d'Orléans-Bagneux), extension du métro de Marseille, prolongement d'Eole à l'ouest, métro du Grand Paris... métro automatique de Dubai (le plus long du monde), métro de Hanoi, métro des Lieux Saints de La Mecque (72 000 passagers par heure)...

- le Tramway

- France : 21 tramways réalisés sur 28.
- Record mondial des lignes de tramways construites : 400 km
- Record des maîtrises d'œuvre de tramways : 30 lignes.
- 1er projet au monde des lignes de tramway sans caténaire.

Quelques exemples : Bordeaux (première ligne à expérimenter l'alimentation sans ligne aérienne de contact), Le Havre (mise en service prévue le 12/12/12), Brest, Tours, Lyon, Ile-de-France, Alger, Casablanca (ligne de 30 km), Dubai, extension des tramways de Nice et Marseille...

Communication médias : Claude Lisbonis / CLC

T. +33 (0)1 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 – [clc@claudelisbonis.com](mailto:clc@claudelisbonis.com)

