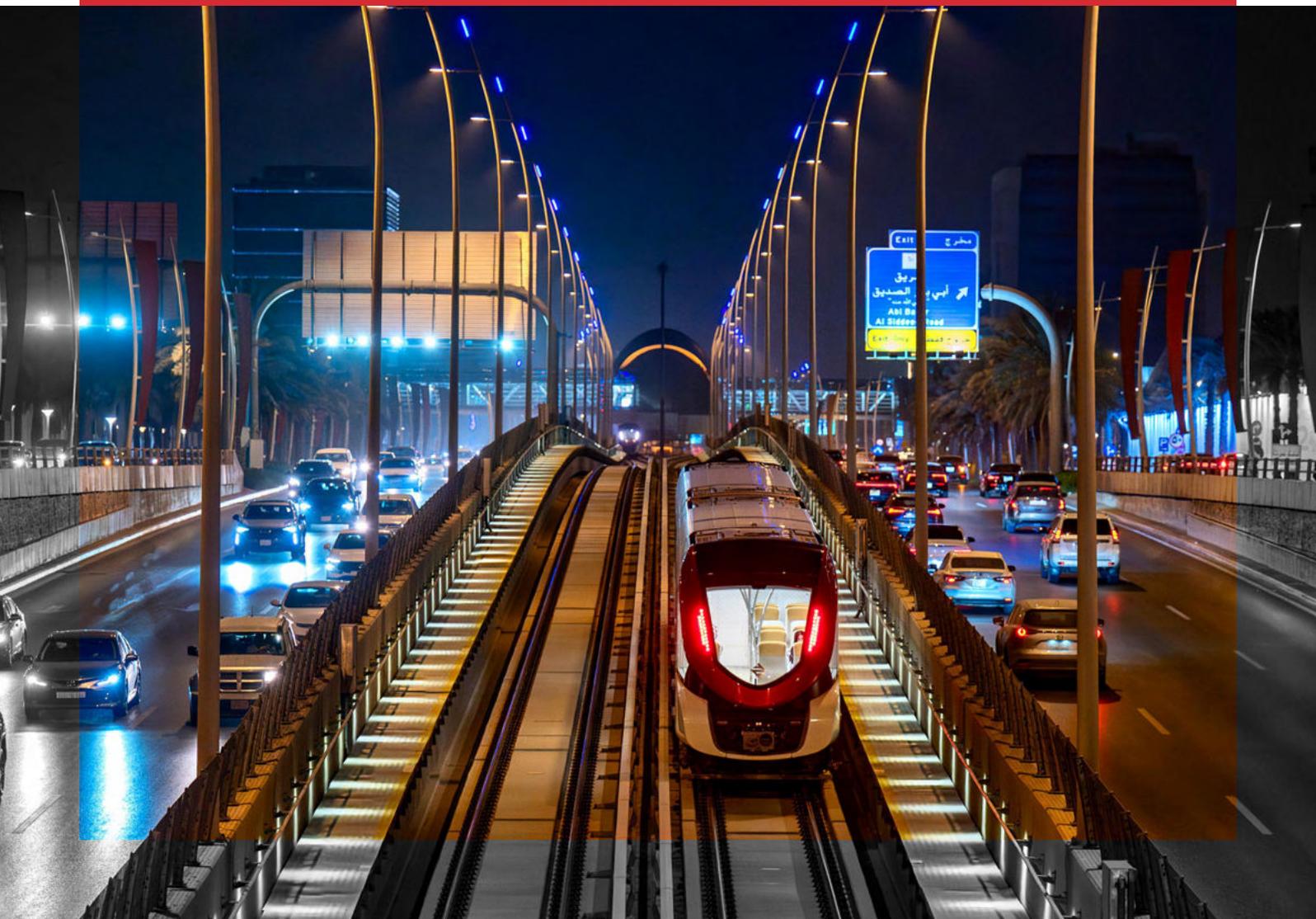


# SYSTRA, UNE INGÉNIERIE AU SERVICE DES MÉTROS DU MONDE ENTIER



**DOSSIER DE PRESSE**

Septembre 2025





**1.**  
**LE MÉTRO, AU CŒUR DE  
LA MOBILITÉ DURABLE**

**2.**  
**DES RÉFÉRENCES  
MONDIALES, DE RIYAD À  
HANOÏ**

**3.**  
**L'INNOVATION  
ET L'EXCELLENCE  
TECHNIQUE AU SERVICE  
DES VILLES**

**4.**  
**UNE INGÉNIERIE  
AU SERVICE DE  
LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

**5.**  
**LE MÉTRO EN CHIFFRES**



Qu'ont en commun Paris, Dubaï, Shanghai, Sydney, Delhi, Le Caire, Montréal, Mexico, Santiago, Hanoï et New York ? Chacune de ces métropoles, parmi les plus densément peuplées au monde, possède un réseau de métro qui a contribué à leur développement et a bénéficié des expertises de SYSTRA. Depuis plus de 65 ans, nos équipes d'ingénierie permettent aux villes du monde entier de créer et de développer des réseaux de métros pour transformer leur mobilité et accroître leur attractivité. Aujourd'hui, SYSTRA est un acteur de premier plan de la création de lignes et de l'automatisation de lignes existantes, à la pointe de l'innovation en matière de transport durable.

Avec une contribution à un métro sur deux en service dans le monde et des projets menés sur tous les continents, SYSTRA possède des compétences uniques dans l'ingénierie de réseaux de métro. Mobilisées partout dans le monde, nos équipes font aujourd'hui de SYSTRA **la seule ingénierie maîtrisant l'ensemble de la chaîne de valeur d'un projet de métro, des phases de conception préliminaires jusqu'à la mise en service, l'exploitation et la modernisation.**



---

*« Avec des projets majeurs en cours sur tous les continents, SYSTRA continue d'écrire l'histoire du métro et de le concevoir aujourd'hui pour le monde de demain. Ensemble, façonnons des villes plus résilientes, plus connectées et plus durables. »*

**Arnaud Valranges,  
SVP Strategy & Growth**

# LE MÉTRO, AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

**Alors que plus de la moitié de la population mondiale vit en milieu urbain, la question de la mobilité durable est cruciale. Les métros sont devenus l'épine dorsale des grandes métropoles, offrant une alternative rapide, fiable et respectueuse de l'environnement face aux défis de la congestion routière, de la pollution et de la transition énergétique. En tant que solution de transport de masse, ils permettent de transporter des millions de passagers chaque jour, tout en réduisant significativement l'empreinte carbone des villes.**

Dans un contexte d'urbanisation accélérée, le métro joue un rôle stratégique pour garantir l'accessibilité des centres-villes, tout en facilitant la réduction du nombre de véhicules en circulation. Avec des vitesses commerciales atteignant 40 km/h et une capacité de transport de plusieurs milliers de voyageurs par rame, il offre une réponse efficace aux besoins croissants des habitants en matière de déplacements quotidiens.

De nombreuses grandes villes ont fait du développement et de l'extension de leurs réseaux de métro une priorité. En 2023, le marché des infrastructures de métro a connu une croissance de 7 %, traduisant un besoin toujours plus pressant d'adapter les transports urbains aux nouvelles exigences sociales et de durabilité.

L'impact positif du métro sur l'environnement est indéniable : il permet une diminution de la pollution atmosphérique en réduisant la dépendance aux véhicules individuels et en favorisant les mobilités collectives. Par ailleurs, la transition vers des métros entièrement automatisés permet d'optimiser les performances énergétiques tout en améliorant la régularité et la sécurité du service.

Certains réseaux de métro adoptent des technologies telles que l'utilisation de matériaux recyclés, l'intégration d'énergies renouvelables pour l'alimentation des infrastructures, ou encore des systèmes de récupération d'énergie.

Le métro n'est plus seulement un moyen de transport : il est un levier clé pour bâtir des villes plus durables.



# DES RÉFÉRENCES MONDIALES, DE RYIAD À HANOI

**SYSTRA, présent sur les cinq continents, a participé à la création ou à la modernisation d'une ligne de métro sur deux. Ce positionnement stratégique en fait un acteur incontournable de la mobilité urbaine.**

**Grâce à l'expertise de Groupe, plus de 50 pays ont pu transformer leurs réseaux de transport historiques, comme par exemple à Londres, Barcelone et New York, ou construire de nouvelles infrastructures pour demain, comme à Ahmedabad, Sydney, Riyad et Dubaï. En 2024, les projets de métro ont représenté 19 % du chiffre d'affaires du Groupe, confirmant l'importance stratégique de ce segment d'activité.**

## Donner corps à de nouveaux réseaux

Depuis les années 2000, SYSTRA s'impose comme l'un des leaders de la création de réseaux de métro à travers le monde. **En Europe**, ses équipes sont impliquées dans le développement de nouvelles lignes à Paris, Lyon, Copenhague, Turin, Londres, Bruxelles, Bucarest, Cluj-Napoca, Belgrade.

**En Asie**, la croissance des mégapoles indiennes est accompagnée par SYSTRA, avec les réseaux de Mumbai ou Nagpur, et le Groupe participe aussi à de nombreux projets en Asie du Sud-Est comme par exemple à Hanoï ou Jakarta, ainsi qu'à Xiamen, Shanghai ou Hong Kong. Au Bangladesh, la première ligne de métro de la capitale, Dacca, a été mise en service en 2022. Ce réseau, qui sera composé de six lignes et 112 stations à terme, représente une avancée majeure pour l'un des centres urbains les plus congestionnés du monde.

L'expertise de SYSTRA s'étend également à **l'Australie**, avec trois lignes de métro en construction à Sydney et une à Melbourne, et en **Amérique**, où le Groupe a participé aux infrastructures de New York, Santiago, Toronto et Montréal. Enfin, sa présence au **Moyen-Orient** et en **Afrique** se renforce avec des projets à Dubaï, Riyad, et Doha, et un engagement de longue date sur le métro du Caire.

## Adapter les systèmes de métro aux nouveaux besoins des métropoles

L'évolution démographique et les mutations économiques des grandes villes exigent une adaptation constante des infrastructures de transport. SYSTRA accompagne ces transformations en assurant la modernisation et l'optimisation des réseaux de métro à travers le monde :

**En France**, au cœur du projet emblématique du Grand Paris Express : 3 nouvelles lignes de métro, 200 km de voies et 68 gares, une révolution pour la mobilité francilienne et l'un des plus grands chantiers du continent. Depuis 2011, les équipes interviennent sur toutes les phases et pour toutes les lignes, en maîtrise d'œuvre ou en assistance à maîtrise d'ouvrage, des systèmes au matériel roulant et aux infrastructures de maintenance.

**Aux États-Unis**, avec plus de dix ans d'implication dans la modernisation du métro de New York grâce à l'implantation du système CBTC (Communication-Based Train Control)<sup>1</sup> sur trois nouvelles lignes. Ce progrès majeur accélérera l'automatisation du réseau et transformera l'expérience de millions de voyageurs. Un projet similaire est en cours de réalisation de l'autre côté du pays, sur le réseau BART de San Francisco.

<sup>1</sup> Le système **Communication Based Train Control (CBTC)**, ce qui signifie gestion des trains basée sur la communication, est un système de contrôle automatique du trafic ferroviaire (train ou métro) caractérisé par la communication continue entre le train et des ordinateurs chargés de piloter le trafic.

**En Inde**, où la forte croissance démographique urbaine et économique impose un renforcement rapide des infrastructures de transport. À ce jour, SYSTRA a participé à la réalisation de plus de 80 % des réseaux de métro indiens, avec 450 km de viaducs et plus de 300 stations construites en deux décennies. Parmi ses récentes réalisations, la création d'une nouvelle ligne de métro aérien à Kochi apportera une solution de mobilité essentielle à 600 000 habitants, tandis que la phase 3 du métro d'Hyderabad, comprenant 100 km de nouvelles lignes, est en préparation. SYSTRA va également prendre part à la construction d'une nouvelle ligne à Bangalore, fort de sa présence depuis la création du réseau en 2007.

**À Taïwan**, avec le développement du métro de Kaohsiung, troisième ville du pays, SYSTRA participe à l'extension de la ligne Rouge et à la construction de la ligne Jaune.

**À São Paulo**, ville pionnière du métro sud-américain qui étendra prochainement sa ligne en monorail, une première pour le continent et qui a fait la preuve de son utilité pour réduire la forte congestion routière.

**À Santiago**, une capitale qui mise sur le ferroviaire suburbain, avec deux nouvelles lignes destinées à renforcer la liaison entre la capitale et sa banlieue, répondant ainsi aux besoins croissants de ses 5,5 millions d'habitants.



## SYSTRA, PARTENAIRE DE TOUS LES RÉSEAUX DE MÉTRO EN FRANCE

Depuis les années

# 1970

SYSTRA a accompagné toutes les grandes villes françaises dans la création et l'évolution de leur réseau de métro. C'est le cas notamment dès 1974 avec sa participation au projet du métro de Lille, pionnier des systèmes automatiques dans le monde.

L'expertise de SYSTRA s'est enrichie depuis avec l'extension et l'automatisation de la ligne B du métro de Lyon, la supervision des travaux de la ligne B du métro de Rennes, et, depuis 2021, l'automatisation du métro de Marseille. Les équipes sont aujourd'hui engagées dans la maîtrise d'œuvre de la future ligne C du métro de Toulouse, plus grand projet français après le Grand Paris Express.

En Île-de-France, SYSTRA est la seule ingénierie mobilisée sur les quatre nouvelles lignes du Grand Paris Express (15, 16, 17 et 18), illustrant son rôle central dans la transformation du réseau métropolitain francilien. Son expertise dans l'automatisation s'est appliquée sur la ligne 14 du métro parisien, première ligne à bénéficier du CBTC, et sur la ligne 1, mise en service en 2012. SYSTRA est aussi mobilisé sur les prolongements récents au Sud et au Nord de la ligne 14, vers Bagneux et Aubervilliers pour les lignes 4 et 12, confirmant son engagement dans l'évolution du métro parisien vers un réseau plus moderne et plus accessible.

## RIYAD : UN MÉTRO AMBITIEUX POUR LA CAPITALE SAOUDIENNE

Ce réseau entièrement automatisé, l'un des plus ambitieux au monde, a été conçu pour répondre aux défis d'une ville en pleine croissance et améliorer le quotidien de 7 millions d'habitants.

Les trois premières lignes ont été mises en service le 1er décembre 2024. Elles permettent à plus d'un million de voyageurs quotidiens de circuler sur 104 kilomètres de lignes automatiques sans conducteur. Ces trois premières lignes relient 55 stations et garantissent une couverture optimale des principaux pôles urbains. La mise en service progressive des trois autres lignes du réseau s'est poursuivie début 2025, faisant de Riyad la première ville au monde à déployer un réseau aussi vaste en une seule phase.

Conçu pour inciter les habitants à abandonner la voiture au profit des transports en commun, le réseau de Riyad a intégré quatre parkings relais aux emplacements stratégiques, facilitant le report modal et contribuant ainsi à une meilleure fluidité urbaine.

### Un projet d'envergure porté par SYSTRA

Depuis 2013, SYSTRA joue un rôle clé dans le développement du métro de Riyad en tant que membre du groupement Riyadh Metro Transit Consultants (RMTTC), aux côtés de Parsons et Egis. Ce partenariat a permis d'accompagner la Commission Royale de la Ville de Riyad (RCRC) dans la gestion et la supervision d'un projet sans précédent. En tant que PMCM (Project Management Construction Management), SYSTRA a assuré l'assistance à maîtrise d'ouvrage, la conception, la supervision des travaux et la coordination des intervenants. Le groupe a mobilisé 250 ingénieurs, apportant son expertise en ingénierie des transports et en gestion de grands projets pour garantir le respect des délais et des standards internationaux.

Depuis l'achèvement de cette première phase, SYSTRA est déjà impliqué dans la préparation du prolongement de la Ligne 2 et participe aux études préliminaires de la future Ligne 7, confirmant son engagement à long terme dans le développement du réseau de Riyad.



### REPÈRES DU PROJET

6 lignes  
**100%**  
automatiques

- **Ligne 1 Bleue** : 38 km, 26 stations (15,7 km en tunnel, 15,6 km en viaduc)
- **Ligne 2 Rouge** : 25 km, 16 stations (3 km en tunnel, 5,3 km en viaduc)
- **Ligne 3 Orange** : 41 km, 22 stations (6,2 km en tunnel, 29,5 km en viaduc)
- **Ligne 4 Jaune** : 30 km, 9 stations, liaison directe avec l'aéroport international
- **Ligne 5 Verte** : 13 km, 12 stations
- **Ligne 6 Violette** : 30 km, 11 stations, ligne semi-circulaire

**85 stations – Capacité maximale** : 3,6 millions de voyageurs/jour

**176 km** de voie

**Matériel roulant** : rames 100 % automatiques sans conducteur

**Infrastructure** : 5 dépôts et 19 parkings relais

## HANOÏ : UNE NOUVELLE LIGNE DE MÉTRO POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ URBAINE

La capitale vietnamienne a franchi une étape décisive avec l'inauguration le 8 août 2024 de la ligne 3 de son métro, première section d'un projet d'envergure visant à moderniser les infrastructures de transport de la ville. Longue de 8,5 km, cette première phase, entièrement construite en viaduc, relie Nhon au centre-ville en desservant six districts, soit près de 20 % de la population locale.

Conçue pour réduire la congestion routière et proposer une alternative fiable aux déplacements routiers, la ligne 3 s'intègre dans le plan de développement durable de la capitale, en réponse à l'accélération de l'urbanisation et à l'augmentation des besoins en mobilité.

Dans un second temps, la ligne s'étendra en souterrain jusqu'à la Gare de Hanoï, principal pôle multimodal de la ville. Les travaux de creusement ont été lancés en juillet 2024, et la mise en service de cette section est prévue pour 2027.

## Un accompagnement complet de SYSTRA

Depuis 2007, SYSTRA accompagne les autorités vietnamiennes dans le développement de cette infrastructure stratégique. En tant que Project Implementation Consultant, SYSTRA est responsable de la gestion des lots de génie civil et des systèmes, assurant la supervision technique et opérationnelle du projet.

Mais son rôle ne s'arrête pas là. En tant que Shadow Operator, SYSTRA a également formé les agents du métro et assisté l'exploitant dans la mise en service commerciale de la ligne. Pendant une année complète, les équipes SYSTRA accompagnent le bon fonctionnement du réseau, garantissant un service efficace et sécurisé pour les usagers.

Le défi technique de cette ligne réside aussi dans son extension souterraine. Pour limiter l'impact sur le tissu urbain dense, les tunnels seront creusés en deux tubes distincts, garantissant une meilleure résilience du réseau. Cette nouvelle section assurera une connexion directe avec la ligne 1 du métro, renforçant ainsi l'intermodalité dans la capitale.





# L'INNOVATION ET L'EXCELLENCE TECHNIQUE AU SERVICE DES VILLES

Grâce à ses 65 ans d'histoire, le groupe SYSTRA bénéficie d'une connaissance approfondie des systèmes de transport et de leurs enjeux techniques. Il a ainsi accompagné les métropoles du monde entier dans la conception, la modernisation et l'automatisation de leurs réseaux de métro, leur offrant des solutions adaptées aux défis contemporains de la mobilité.

## Maîtriser l'ensemble du cycle de vie d'un métro

Qu'il s'agisse de la création de nouveaux réseaux, du prolongement de lignes existantes ou de la transformation d'infrastructures vieillissantes, SYSTRA maîtrise l'ensemble des expertises nécessaires à un projet de métro. Les ingénieurs de SYSTRA interviennent à toutes les étapes du cycle de vie d'un projet, garantissant ainsi un déploiement optimal des solutions de transport.

## Concevoir des systèmes performants et intégrés

Pour allier capacité, confort, sécurité et optimisation des coûts d'exploitation, les experts travaillent aux côtés des agglomérations et des opérateurs pour définir les solutions techniques les plus adaptées :

**Stations :** dimensionnement des quais, intégration de portes palières et gestion des flux de passagers ;

**Matériel roulant :** choix des rames en fonction des capacités requises, vitesse, performance de freinage et confort des passagers ;

**Infrastructure :** tracé et alignement des voies, localisation et gestion des dépôts ;

**Signalisation :** intégration de systèmes automatisés, supervision des flux et optimisation de la circulation.

## Gérer des projets complexes en respectant délais et budgets

De la phase d'études initiales à la mise en exploitation, SYSTRA mobilise des compétences pointues en ingénierie et en gestion de projet. La coordination efficace des différentes parties prenantes et la maîtrise des interfaces entre les systèmes techniques sont des éléments clés pour garantir la fluidité des opérations.

## Optimiser l'exploitation et la maintenance

Grâce à des décennies d'expérience et à des références dans le monde entier, SYSTRA a acquis une expertise unique dans l'anticipation des enjeux liés à l'exploitation et à la maintenance des réseaux de métro. Il est possible de modéliser les coûts d'exploitation sur 25 ans et de proposer des solutions de modernisation adaptées aux évolutions économiques et démographiques des grandes métropoles.

## Un leader mondial des métros automatiques

SYSTRA est aujourd'hui un acteur incontournable dans le domaine des métros automatiques, avec 60 % des lignes en service, en construction ou en

cours d'automatisation à son actif. Dès les années 1970, les ingénieurs ont développé les premiers systèmes de pilotage automatique, notamment avec le VAL à Lille, puis avec l'implémentation de la technologie CBTC sur la ligne 14 du métro parisien.

SYSTRA possède une connaissance approfondie des solutions techniques proposées par les fabricants, des caractéristiques des composants, ainsi que des principes d'exploitation et de maintenance des réseaux. Cela permet d'optimiser les performances des métros automatiques, en introduisant plus de flexibilité et d'efficacité dans l'exploitation des trains.

## Le Viaduc en U : une solution optimisée et brevetée

Conscient des enjeux économiques et environnementaux liés à la construction des métros, SYSTRA a breveté en 1992 le Viaduc en U, une solution innovante pour les réseaux de métro aérien. Ce concept allie efficacité et esthétisme tout en permettant une réalisation rapide et économique.

Grâce à la standardisation des éléments et à l'utilisation de structures préfabriquées, le Viaduc en U optimise la consommation de béton, réduit le nombre de rotations de camions et accélère les délais de construction. Cette solution a déjà été mise en œuvre sur près de 1 000 km de réseaux, notamment à Shanghai, Dubaï, Jakarta, Delhi, La Mecque, Hanoï et Taipei, avec des portées allant de 30 à 90 m entre piliers.

Le futur du Viaduc en U s'écrit avec des installations toujours plus durables, avec le recours à du béton fibré à haute-performance pour baisser encore la consommation de matériaux, l'installation de panneaux solaires en toiture pour capter l'énergie photovoltaïque, et l'intégration de murs sonores baptisés « S-Rack » pour absorber les bruits et diminuer les nuisances sonores au roulage.



## DES INNOVATIONS SIGNÉES SYSTRA

**Dans le métro de Chennai en Inde**, le système de ventilation du tunnel a été optimisé, réduisant l'empreinte spatiale de 40% et les dépenses d'investissement de 50%.

**Pour l'extension de la ligne 12 du métro parisien**, une technique de congélation du sol avec de l'azote à  $-196^{\circ}\text{C}$  a été utilisée afin de stabiliser le terrain et d'assurer l'étanchéité lors des travaux de creusement à proximité des nappes phréatiques.

**Sur la Red Line du métro de Dubaï**, des drones sont utilisés pour inspecter les infrastructures.



# UNE INGÉNIERIE AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Le métro est aujourd'hui un levier incontournable de la transition énergétique. En tant que mode de transport collectif à forte capacité, il permet de désaturer les métropoles tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Un métro peut transporter jusqu'à 60 000 passagers par heure, un volume inégalé par les autres modes de transport. Alors que les villes s'adaptent aux enjeux climatiques, il devient essentiel de concevoir des infrastructures plus résilientes, plus économes en énergie et plus respectueuses de l'environnement.

Chez SYSTRA, cette ambition se traduit par l'intégration d'une approche d'écoconception et de construction durable dans la conception et la réalisation des métros et de leurs stations, notamment à travers des critères d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Un référentiel d'écoconception permet d'évaluer et d'optimiser l'impact environnemental des infrastructures à travers plusieurs leviers :

- **Les matériaux**, en favorisant l'optimisation des quantités de matériaux pour les structures et les tunnels, le choix des matériaux comme l'utilisation de bétons bas carbone ou encore l'économie circulaire sur les chantiers de métro, comme par exemple sur le projet de la ligne B du métro de Lyon ;
- **La résilience au changement climatique**, en anticipant l'évolution des conditions climatiques et en adaptant la conception et la construction des infrastructures pour les rendre moins vulnérables ;
- **La qualité de l'air**, en réduisant les émissions de particules et en améliorant la ventilation des stations ;
- **La gestion de l'eau**, avec des systèmes de récupération des eaux de pluie et des solutions d'économie hydrique ;
- **La biodiversité**, en limitant l'artificialisation des sols sur les tracés et en intégrant des solutions végétalisées dans les aménagements des stations et des parvis.



## DES PROJETS EXEMPLAIRES EN MATIÈRE DE DURABILITÉ

### DUBAÏ : UN MÉTRO CERTIFIÉ LEED GOLD, UNE PREMIÈRE MONDIALE

Le métro de Dubaï est une référence mondiale en matière de durabilité urbaine. Grâce à une conception respectueuse des normes environnementales les plus exigeantes, il a obtenu la certification LEED v4 BD+C Gold pour ses sept stations, une première mondiale. Parmi les innovations mises en œuvre :

- 22 % d'économies d'énergie grâce à des systèmes de régulation thermique intelligents ;
- 50 % de réduction de la consommation d'eau dans les espaces extérieurs.

### NAGPUR : LE MÉTRO LE PLUS VERT D'INDE

En Inde, le métro de Nagpur est reconnu comme le plus respectueux de l'environnement du pays. Il fonctionne à 60 % grâce à des énergies renouvelables, notamment via l'intégration de panneaux solaires sur les infrastructures. Une ingénierie photovoltaïque précédemment testée aux États-Unis, en Pennsylvanie, pour l'alimentation du système de signalisation ferroviaire de quatre lignes régionales.

Le métro de Nagpur est également équipé d'un système de récupération des eaux de pluie à chaque station, contribuant à la préservation des ressources hydriques.

## Des innovations pour accélérer la transition écologique

**SYSTRA développe des solutions technologiques avancées afin d'accompagner ses clients vers une mobilité plus durable et plus efficiente :**

**CarbonTracker** : un outil numérique permettant de mesurer, d'optimiser et de piloter les émissions carbone à chaque étape d'un projet et sur l'ensemble de son cycle de vie, afin d'orienter les choix vers des conceptions plus durables. CarbonTracker a notamment été utilisé sur le projet de la ligne 15 Est du Grand Paris Express ;

**S-Rack** : un système d'atténuation des nuisances sonores conçu pour réduire l'impact acoustique des infrastructures, avec un impact positif sur les écosystèmes et pour les riverains.

## PAROLE D'EXPERTE

*« Chez SYSTRA, nous adoptons une vision globale des infrastructures, en considérant à la fois leurs potentialités et leurs impacts, non seulement à l'échelle du projet, mais aussi tout au long de leur cycle de vie. Optimiser la durabilité d'un métro implique d'anticiper son empreinte environnementale dès sa conception, en intégrant les interactions entre l'infrastructure et son écosystème.*

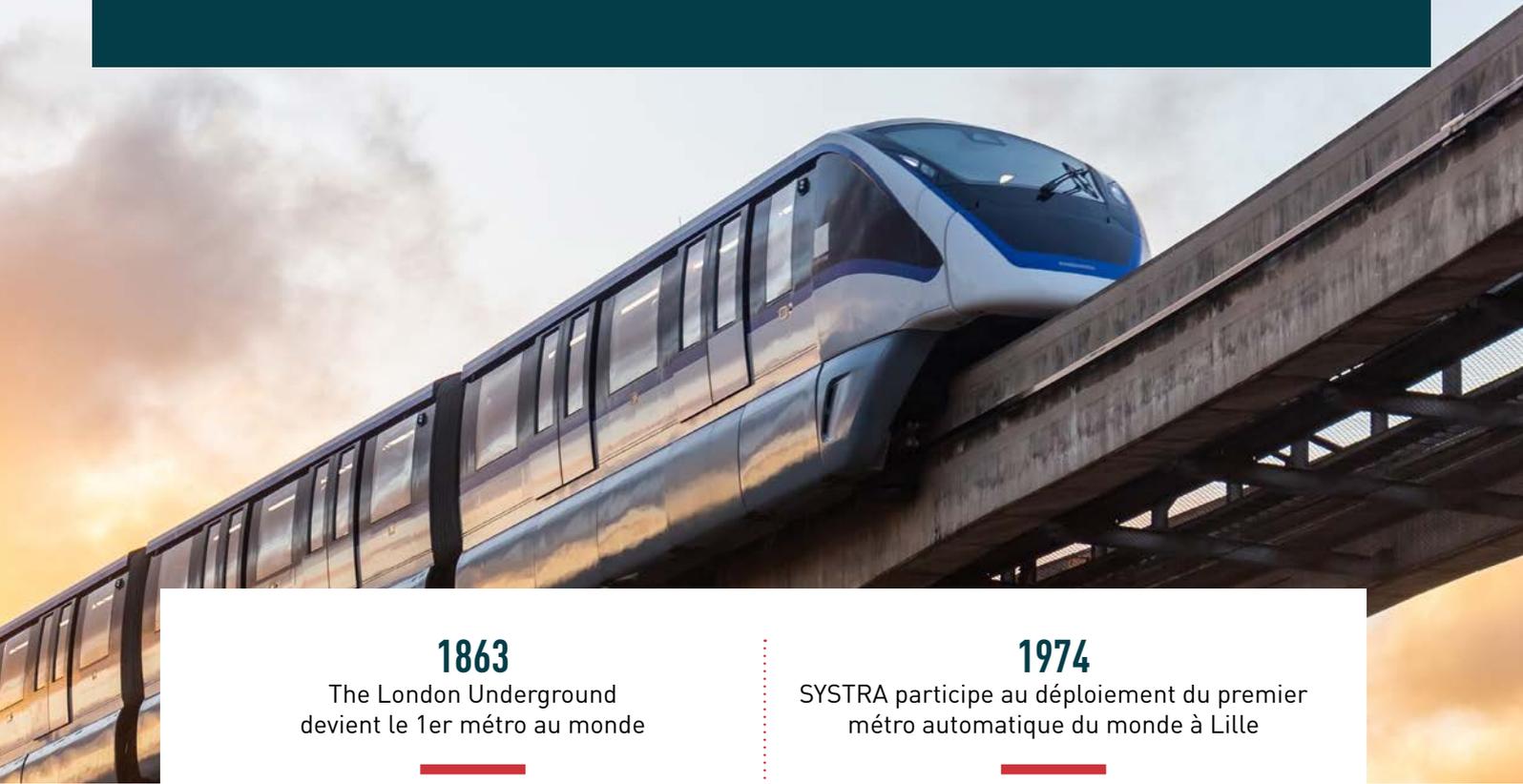
*Nous nous engageons ainsi à minimiser les émissions carbone de nos projets en proposant des solutions techniques adaptées, notamment dans le choix des matériaux et les méthodes de construction.*

*Cette approche ne se limite pas à la phase de construction : nous veillons également à optimiser l'exploitation et la maintenance des infrastructures, en intégrant des systèmes plus économes en énergie et des bâtiments intelligents capables de réguler leur consommation. »*

**Christelle Chichignoud,**  
directrice Développement Durable



# LE MÉTRO EN CHIFFRES



**1863**

The London Underground devient le 1er métro au monde

**14 000 km**

Longueur totale de l'ensemble des lignes de métro dans le monde

**40 ans**

Durée de vie technique moyenne d'une rame de métro. Soit presque 4 fois plus que la durée de vie moyenne d'une voiture en Europe (11 ans)

**25 à 40 km/h**

Vitesse commerciale à laquelle le métro transporte ses passagers

**1 métro sur 2**

SYSTRA a contribué au développement de la moitié des métros en circulation dans le monde

**1974**

SYSTRA participe au déploiement du premier métro automatique du monde à Lille

**204**

Nombre de réseaux de métro en exploitation dans le monde

**60 %**

SYSTRA est le leader mondial des métros automatiques avec 60 % de lignes automatisées en service, en construction ou en cours d'automatisation à son actif

**20 milliards**

SYSTRA a contribué aux réalisations de plus de 50 pays au service de réseaux historiques (Chicago, Paris, Le Caire, Santiago) ou plus récents (Ahmedabad, Sydney, Riyad, Dubaï), permettant de transporter chaque année plus de 20 milliards de passagers



# SYSTRA

## CONTACT PRESSE

Agence La Villa Maison de Communication

Esther Lemblé

[elemble@lavillagroupe.com](mailto:elemble@lavillagroupe.com)

+33 (0)6 23 49 63 61

[systra.com](https://www.systra.com)

