*Nos liens économiques avec Israël semblent **en deçà de leur potentiel**, tant dans le commerce courant que dans les investissements. Les échanges bilatéraux de biens apparaissent relativement stables sur ces cinq dernières années, entre 2,4 et 3 Mds EUR, mais les exportations françaises peinent à franchir les 1,5 Md EUR par an. En Israël, la France est derrière ses principaux concurrents européens et devrait donc faire mieux. Les deux axes de la relation bilatérale économique résident dans notre capacité à promouvoir l'offre française dans les **programmes d'infrastructures israéliens de transports** et de **renforcer l'attractivité de la destination France auprès des investisseurs de l'écosystème israélien de l'innovation**. L'appréciation du shekel peut être un facteur positif tant pour les IDE israéliens en France que pour les entreprises françaises engagées dans les projets d'infrastructures.*

I- La relation économique bilatérale

Israël : 42% de nos exportations vers le Proche-Orient

Nos échanges commerciaux dans les deux sens oscillent entre 2,5 et 3 Mds EUR par an sur les 5 dernières années, et notre solde commercial est excédentaire (183 M EUR en 2020).

D'un montant de 1,37 Md EUR¹ en 2020, elles représentaient 42% des exportations (39% en 2019) de la France vers les pays du Proche-Orient², alors que le PIB d'Israël équivaut à plus de 50% du PIB total de la zone. En 2020, malgré une communauté française forte de plus de 200 000 personnes, Israël n'était que notre 42^e client et 48^e fournisseur. La part de marché française en Israël est de 2,3%³, derrière celle de nos concurrents européens, Allemagne, Royaume Uni, Pays-Bas, Belgique, Suisse⁴ et Italie. Les secteurs d'excellence française (agro-alimentaire, industrie, luxe, aéronautique) ont un accès limité au marché israélien (droits de douanes, interdictions alimentaires, exclusivité américaine, etc) en raison d'obstacles au commerce encore prégnants (droits de douane, homologation difficile, manque de concurrence, monopoles encore nombreux, etc.).

Les échanges de services croissent plutôt au bénéfice de l'excédent israélien du secteur tertiaire, c'est l'effet « haute technologie numérique ». En 2018, les exportations françaises vers Israël étaient estimées à 580 millions EUR, les importations en provenance d'Israël étaient déjà de 715 millions.

II- Les infrastructures : principal potentiel pour nos entreprises

Pays étroit et très peuplé (près de 10 millions d'habitants avec une densité approchant de celle des Pays-Bas ou de l'Inde) Israël est le pays le plus congestionné de l'OCDE. Concentrant son effort essentiellement sur les routes, le pays n'a désormais plus le choix que de renforcer les transports en communs. Le gouvernement Bennett s'est nettement engagé dans cette voie-là (trains, métro et trams) tout en facilitant le développement des véhicules électriques. Le retard d'Israël dans ce domaine est patent. Cette politique axée sur le ferroviaire va se déployer sur le long terme (au moins quinze ans) et l'investissement nécessaire, selon la banque centrale d'Israël, est estimé à 2 points de PIB par an pendant au moins dix ans.

¹ En 2020 la crise sanitaire a eu un impact négatif sur les échanges notamment les exportations de matériel de transport, point fort côté français.

² Egypte, Israël, Liban, Irak, Iran, Jordanie, Syrie, Territoires palestiniens.

³ États-Unis (16%), la Chine (8,8%), la Suisse (7,3%), l'Allemagne (7,2%), la Belgique (4,7%), la Turquie (4,1%), le Royaume Uni (3,9%), les Pays-Bas (3,7%) et l'Italie (3,6%). La part de marché de la France a oscillé entre 2,1% et 2,9% sur la période 2010-2019 (moyenne de 2,4%).

⁴ Les échanges de pierres précieuses expliquent une partie des performances de la Belgique et de la Suisse.

Plusieurs projets, certains déjà engagés par l'ancien gouvernement, retiennent l'attention et devraient mobiliser les entreprises françaises. Un arrangement administratif entre les ministères des Transports de France et Israël est par ailleurs envisagé pour encadrer un dialogue institutionnel entre les deux administrations.

Métro léger de Tel Aviv (3 lignes dont 2 en cours d'attribution)

Les lignes qui devraient être prochainement attribuées sont les lignes verte et violette à Tel Aviv - type tramway. La concurrence est chinoise, CRCC (China Railway Construction Company) et espagnole, CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles). L'investissement (PPP pour un contrat « design build maintain ») s'élèverait à 3 Mds EUR. La décision attendue en juin 2021 a été reportée. Les complications rencontrées par l'entreprise chinoise CREC (China Railway Engineering Corp.) qui a remporté la ligne rouge (mise en service probable en 2022) pourraient favoriser les offres européennes.

Tramway de Jérusalem (8 lignes dont 1 opérationnelle et 3 lignes en cours d'attribution)

Alstom⁵ a été pré-sélectionné en juillet 2021 pour la **construction et la gestion des lignes violette et bleue**⁶ (2,5 Mds € en PPP pour une concession de 25 ans). Pour AMECA, branche régionale d'Alstom, il s'agit d'un projet prioritaire qui couvrirait l'ensemble de la chaîne de valeur du groupe et qui compléterait sa réussite sur la ligne rouge de Jérusalem, la seule actuellement opérationnelle dans le pays. Le principal concurrent serait l'Espagnol CAF, qui a remporté l'AO de la ligne verte de Jérusalem⁷.

Le métro du Grand Tel Aviv (Gush Dan, soit 44% de la population du pays et 50% de son PIB- 3 lignes)

Il s'agit du projet d'infrastructures le plus ambitieux du pays et du Proche Orient (40 milliards EUR, 150 km de tunnels, 109 stations et 4 dépôts) ; il devrait être opérationnel à partir de 2032. **Systra** a gagné en 2017 son étude de faisabilité.

La gestion du réseau vient d'être remportée par **EGIS**, filiale de la « Caisse des Dépôts ». Ce succès (contrat de 130 millions EUR dont 45 de part française) permettra à l'entreprise française, pour les six prochaines années au moins, d'influer sur les choix techniques du métro de Tel Aviv. EGIS est déjà présente à Jérusalem (gestion de la ligne rouge et design de la ligne bleue) ainsi qu'à Beer Sheva (projet de tram) et sur le métro léger de Tel Aviv.

Le réseau ferroviaire interurbain offre aussi de nombreuses perspectives.

Thalès fournit depuis 15 ans les équipements ETCS⁸ (normes européennes) pour la modernisation des chemins de fer. Ces contrats leur ont permis de créer une succursale en Israël. Plusieurs autres projets viennent d'être lancés : l'enterrement des voies ferrées autour d'Haïfa, la pose de voies rapides jusqu'à Tel-Aviv, la prolongation du tunnel d'accès à Jérusalem et le doublement des capacités de cette ligne.

Aviation civile : un appel d'offre est **en cours** dans la perspective d'une **modernisation du système de contrôle du trafic aérien civil distinct du domaine militaire**. La décision attendue cet automne a été repoussée au printemps 2022 ; la concurrence est forte (USA, Italie notamment). Il existe aussi un projet de nouvel aéroport civil pour soulager celui de Ben Gourion. Maintes fois repoussée, il n'est plus d'actualité depuis la crise sanitaire. Il sera cependant relancé fort probablement dès que le trafic retrouvera sa forte croissance antérieure. Le lieu fait encore l'objet de nombreux débats. Un projet à suivre.

⁵ Les partenaires d'Alstom sont Allied, Minrav et Electra.

⁶ La ligne bleue est de 31 Km de rails, dont une partie souterraine de 2,5km, avec 53 stations.

⁷ Dans le cadre du projet, qui comprend également l'extension de la ligne rouge, CAF a repris à Alstom la maintenance des véhicules au dépôt de Citadis.

⁸ European Train Control System (ETCS)

III- Deux atouts pour renforcer l'attractivité de la France auprès des investisseurs israéliens : le shekel fort et le coût de la main d'œuvre qualifiée dans le numérique

En 2019, le stock d'IDE français en Israël s'élevait à 3,2 Mds EUR, c'est 5 fois plus qu'en 2006. Ces investissements modestes sont dirigés principalement vers l'immobilier, souvent privé. **Une centaine d'entreprises françaises** est présente en Israël (dont plusieurs - Renault, Thalès, Valéo - ont engagé une coopération avec des startups dans la cybersécurité ou le numérique) et emploierait 5 600 personnes pour un chiffre d'affaires proche du milliard EUR.

La présence israélienne en France demeure faible. Selon la Banque de France, le stock d'investissements directs israéliens en France s'élevait à 949 M EUR en 2019 soit 0,12% du stock total des IDE.

Le secteur de l'innovation peut être une de nos cibles pour nos investisseurs. L'écosystème israélien est un exemple de réussite avec 10 000 startups et une centaine de licornes qui ont levé plus de 22 Mds USD en 2021 (un doublement en un an, Israël capterait un quart du capital risque mondial). **Le secteur s'ancre désormais dans l'économie nationale, des champions nationaux émergent** (scale ups), les IPOs sont plus nombreuses et permettent de préserver le contrôle de la technologie dans des sociétés israéliennes plutôt que d'en céder l'accès à des intérêts étrangers, souvent américains. On estime que **40% de la valeur du Tel Aviv Stock Exchange (TASE) est composée d'entreprises technologiques israéliennes** ; cette proportion monte à 70% quand on inclut celles qui bénéficient du listing à la bourse de New York. TASE a effectué une mission à Paris en octobre 2021 avec plusieurs de ces entreprises cotées et des relations avec EURONEXT pourraient être concrétisées.

Selon le ministère des Finances, **Israël a pris le tournant de l'économie digitale et conserve désormais les centres de décision ; le principal problème du pays étant d'accompagner cette évolution grâce à la formation.**

Les tensions sur le marché de l'emploi sont durables sous l'influence de plusieurs facteurs :

- La croissance économique. Les prévisions sont de 7% pour 2021 et 4,2% pour 2022. Le retour au plein emploi que connaissait Israël avant la crise sanitaire est proche ;
- Le taux d'emploi du pays était de 69% avant crise selon l'OCDE, en croissance régulière depuis dix ans. Ce taux va progresser ;
- Le déficit de main d'œuvre qualifiée devient crucial pour le secteur de la haute technologie, véritable moteur de l'économie israélienne (15% du PIB et 51% de la valeur des exportations en 2021). L'objectif du gouvernement est de faire passer d'ici à 2026 la part de l'emploi dans l'innovation de 10% à 15% afin d'accompagner le fort développement du secteur.

Pour combler les besoins en programmeurs et ingénieurs, le gouvernement israélien prévoit plusieurs mesures qui n'apparaissent pas suffisantes pour répondre aux besoins d'un marché de 350 000 emplois :

- faciliter l'immigration en provenance d'Amérique du nord et d'Europe. Cela s'adresse aux « olim », c'est-à-dire les nouveaux arrivants juifs qui amènent leurs compétences techniques ou commerciales ;
- ouvrir un contingent de 500 emplois aux Palestiniens dans le secteur de la Tech israélienne. L'ouverture du marché du travail israélien à d'autres populations ne semble pas envisagée et

- certaines entreprises de Tel Aviv ont déjà recours à l'achat de services par télétravail auprès de spécialistes résidents en Europe ou ailleurs qui ne sont donc pas formellement employés ;
- supprimer la fiscalité qui frappe les impatriés qui ont résidé moins de 4 ans à l'étranger pour faciliter leur retour.

Les besoins de recrutement des Gafa (2 500 spécialistes en Israël pour Microsoft) et de l'ensemble de l'écosystème de l'innovation tirent les salaires vers le haut. En effet, le salaire mensuel moyen atteindrait 26 612 ILS (7 000 euros) dans la Tech⁹ alors qu'il n'est que de 11 711 ILS (3 200 euros) à l'échelle du pays selon le Bureau Central des Statistiques, en juillet 2021 . La banque centrale d'Israël estime qu'un quart de l'impôt sur le revenu collecté dans le pays provient de la filière Tech.

A ce contexte salarial, vient s'ajouter une **appréciation régulière du shekel (+15% en trois ans)**, qui est elle-même en grande partie le résultat de l'arrivée massive d'IDE dans les services numériques à haute valeur ajoutée. C'est donc un élément qui renforce la **compétitivité salariale de la France pour des investisseurs israéliens**.

⁹ Le salaire moyen dans la hi-tech a augmenté de 9,4% en un an alors que le salaire moyen a baissé de 0,3%.