Tel-Aviv, le 25 octobre 2021

Infrastructures de transports publics

**Elément de langage : Les entreprises françaises (ingénierie, fourniture de systèmes, de matériels roulants ou gestion des lignes) sont vraiment nombreuses 25à s’intéresser aux grands projets de transports de l’agglomération de Tel Aviv. Certaines sont en Israël depuis plusieurs années et veulent s’y développer davantage.**

1. **Situation et offre française**

Le gouvernement Bennett a pour programme de renforcer les infrastructures de transports publics et de faciliter le passage aux véhicules électriques. Le retard manifeste du pays dans ce domaine est lié à la densification de son territoire ; cette politique correspond à des besoins fondamentaux (Israël est le pays le plus embouteillé de l’OCDE et la situation post COVID s’est aggravée) et pourrait donc survivre aux fluctuations électorales. La banque centrale estime que l’effort d’investissement dans les infrastructures (surtout les transports) devra se monter à 2% du PIB pendant 10 ans.

D’ores et déjà plusieurs projets engagés ont retenu l’attention d’entreprises françaises de systèmes ou de gestion (lignes rouge et verte de Tel Aviv, tramway de Jérusalem). Des entreprises de génie civil (Bouygues, Vinci) ont aussi, récemment, marqué leur intérêt pour Israël.

1. **Les projets à TEL AVIV**

**Dans les transports urbains, les projets dominants sont dans la métropole de Tel Aviv** : trois lignes de métro léger et trois lignes de type RER – une cinquantaine de milliards d’euros d’investissements sur plusieurs années. Plusieurs points communs avec le projet du Grand Paris permettent de valoriser l’offre française. **Alstom** a remis en septembre 2020 une offre pour **la construction** des **lignes légères verte et violette à Tel Aviv.** La concurrence devrait être chinoise, CRCC (China Railway Construction Company) et espagnole, CAF (construcciones y auxiliar de ferrocarriles). L’investissement (financement en PPP d’un contrat « design build maintain ») pour ces deux lignes s'élèverait à 8 Mds EUR. La BEI s'est positionnée sans s’engager. Le client (NTA Metropolitan Mass Transit System Ltd) sélectionnera un constructeur différent pour chaque ligne. **L'état-major d'Alstom considère ce projet comme prioritaire.** La surpondération du critère de prix dans tous les appels d'offres en Israël pourrait lui nuire. La décision initialement attendue en juin 2021 a été reportée et les Européens ont deux atouts : les pressions américaines qui s’exercent contre la présence d’entreprises chinoises ayant des liens avec la politique de surveillance et avec le ministère chinois de la Défense, CRCC en fait partie et figure dans l’amendement récent de l‘Executive Order 13959 de novembre 2020. la gestion compliquée de la construction de la ligne rouge à Tel Aviv (mise en service probable en 2022) par CREC (China Railway Engineering Corp.). S’agissant de **la gestion** des trois lignes du métro lourd de Tel Aviv, les groupes français sont impliqués dans trois des quatre consortiums en lice : (1) Deutsche Bahn, Ineco (Espagne), Baran Groupe (ISR) ; (2) WSP (Canada), **Systra** et Dana Engineering (ISR); (3) **Egis Rail** & [Gadish](https://www.gadish.co.il/en/home.html) (ISR); (4) **Artelia**, RINA (Italie) et Poran Sherem (ISR). EGIS-Rail se positionne surtout sur les études liées à la gestion coordonnée du réseau (network management) de Gush Dan, ce qui correspond à la conurbation de Tel Aviv.

1. **Autres projets notables**

**Alstom** a aussi été pré-sélectionné en août 2021 pour la **construction et la gestion des lignes violette et bleue du tramway de Jérusalem.**

**Thalès** fournit depuis 15 ans les équipements ETCS 2 (système de circulation des trains aux normes européennes) pour la modernisation des **chemins de fer**. Le contrat de 2018 (80 millions EUR pour la signalisation et la maintenance) a permis la création d’une succursale en Israël.

**Aviation civile :** Des négociations ont été engagées entre **Thalès** et l’Israël Aviation Authority dans la perspective d’une **modernisation du système de contrôle du trafic aérien civil qui se détache du militaire**. Le montant du projet (30 MEUR) est modeste, la décision est attendue cet automne, la concurrence est forte et un soutien français semble nécessaire.

**Eric SAYETTAT**