

**HASHOMER
ISRAEL**

Revue Messianique

**2^e Trimestre 1963
N° 23 - 9 F.**

HASHOMER ISRAEL

(Celui qui garde Israël)

ADMINISTRATION :

Petit-Molac en ARRADON 56610

Tél. (97) 63.11.15

Publication Trimestrielle

2^e Trimestre 1983 — N° 23 — 9 F

Comité de Rédaction

Pasteur THOBOIS Jean-Marc - France

Docteur THOBOIS Pierre - France

Correspondante en Israël :

Mme KOFSMANN Yvette

Correspondante en Suisse :

Mme GUYAZ Madeleine

ABONNEMENTS

FRANCE: 36 F.

C.C.P. HASHOMER-ISRAEL
1877-77 C RENNES

ou par chèques bancaires à
Hashomer - Israël
Petit-Molac
56610 Arradon

SUISSE :

CCP HASHOMER-ISRAEL
n° 12-10-550 Genève

BELGIQUE :

HASHOMER-ISRAEL
Librairie biblique Le Flambeau
80, rue général-Leman
7310 Jemappes Les Mons

Compte bancaire :
Hashomer-Israël
n° 068 - 069 3620 — 97
Abonnement : 200 F.B.

CANADA :

Pour • HASHOMER-ISRAEL •
Armand MURCIANO
335 Ch Guilbault
ST PAUL PO JOK 3 EO
Canada

Autres pays :

Mandats internationaux

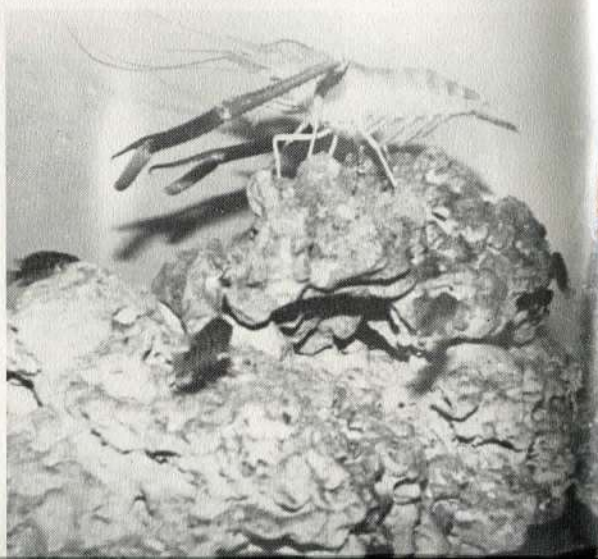
Aidez-nous à diffuser :

HASHOMER-ISRAEL !

5 numéros pour le prix de 4 soit 36 F.

1/2 tarif aux Pasteurs, Colporteurs, Évangélistes

Directeur gérant : J.-M. THOBOIS
C.P.P.A.N. - N° 59966



ISRAEL puissance MEDITERRANEENNE

C'est ce que le récent conflit du Liban a de nouveau démontré. La Méditerranée c'est pour la Bible, « la grande mer », pour les Romains c'est « mare nostrum » (notre mer). C'est sur ses rives que notre civilisation est née, et que se situent ses trois berceaux: Jérusalem, Athènes et Rome.

Depuis l'Antiquité la plus reculée, elle est et demeure, une voie d'échanges commerciaux essentielle et par conséquent le théâtre de luttes et de conflits.

C'est que la Méditerranée occupe une position stratégique essentielle, ses eaux baignent trois continents: l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Bien qu'il s'agisse d'une petite mer fermée, elle communique par ses détroits avec le monde extérieur, détroits qui de tous temps, furent des points névralgiques dont le contrôle est essentiel pour la liberté des échanges. Il s'agit des détroits de Gibraltar (colonnes d'Hercule des sources classiques, assimilées à la lointaine Tarsis), le Bosphore et les Dardanelles, à quoi il faut ajouter de nos jours, le canal de Suez, qui, certes, a perdu beaucoup de son importance depuis que les super tankers ne peuvent plus l'emprunter, mais qui reste cependant une voie stratégique essentielle.

Un carrefour stratégique essentiel

La Méditerranée est divisée en deux bassins: le bassin occidental et le bassin oriental, séparés par le détroit de Messine et le canal de Sicile, où l'île de Malte célèbre à la fin du livre des actes, occupe une place prépondérante, que la dernière



guerre mondiale a mis en valeur. Les autres passages stratégiques, sont les grandes îles de la Crète et de Chypre, qui jouent souvent un rôle important dans l'histoire tumultueuse des peuples méditerranéens.

Les côtes de la Méditerranée sont souvent : soit désertiques pour ce qui est des côtes sud, ou bordées de hautes montagnes qui tombent à pic dans la mer. En outre, ces côtes (si on exclut la « pax romana ») ont souvent été aux mains de puissances politiquement instables (ce qui est le cas de nos jours). Il était donc difficile d'établir des voies de communications terrestres le long des côtes méditerranéennes. Par contre, mer fermée de petites dimensions, navigable presque toute l'année; dépourvue de courants importants, la Méditerranée a constitué dès la plus haute antiquité, une voie de communications privilégiée, un carrefour d'échanges commerciaux et idéologiques, qui fait d'elle le berceau des civilisations.

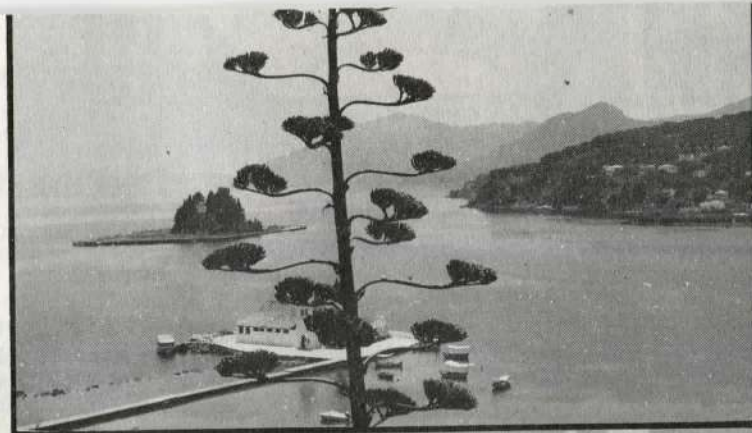
Le peuple d'Israël aux origines, n'a eu que peu de contacts avec la mer. Peuple issu du désert, c'est un peuple de terriens, puis après la conquête de Canaan, de montagnards, il se mêle peu aux courants d'échanges des peuples de la Méditerranée, laissant ce soin aux peuples côtiers: Cananéens, Phéniciens et Philistins. La mer et la navigation sont regardés par lui avec suspicion. La mer, c'est l'image de l'abîme, de ce qui est mouvant. C'est un monde hostile, image de la mort et du séjour des morts. D'autre part, la côte rectiligne d'Israël se prête mal à l'établissement de ports. Pourtant, à certaines grandes heures de son histoire, Israël se tourne vers la mer. C'est vrai particulièrement à trois époques: celle de Salomon, où associé aux marins phéniciens, Israël devient une puissance navale et commerciale, à l'époque de Josaphat et d'Ozias, et enfin à l'époque de la fin du 2^e temple, où les routes de la Méditerranée nouent les relations entre la métropole de Jérusalem et la Diaspora répandue sur le pourtour du bassin méditerranéen.

La Méditerranée « cordon ombilical » d'Israël

Lors du retour à Sion au siècle dernier, la Méditerranée redevint à nouveau centrale pour le peuple d'Israël. C'est pourquoi, l'essentiel du peuplement juif se situe le long des côtes, contrairement à ce qui se passa à l'époque biblique. Par la suite, c'est par mer que s'effectuait l'immigration clandestine, et après l'établissement de l'état en 1948, Israël devint une sorte d'île isolée au milieu d'un océan arabe hostile avec lequel il n'avait aucun contact. Le nouvel état juif fut contraint de se tourner vers la mer. Aujourd'hui encore, 98 % des échanges avec le monde extérieur se font par la mer, et 90 % par la Méditerranée. Israël a développé une marine marchande puissante qui comprend 92 navires environ, 9000 employés et qui importe surtout des produits stratégiques comme le pétrole. L'aviation commerciale israélienne est aussi tributaire de la Méditerranée. On peut dire que les routes maritimes sont comme le cordon ombilical du pays, qui périrait asphyxié si ces routes étaient coupées. On sait combien Israël est sensible à cet aspect des choses, et comment la guerre des six jours fut déclenchée, lorsque les détroits de Tiran au débouché de la mer Rouge furent coupés à la navigation commerciale israélienne. En outre, la population, les centres industriels sont situés le long des côtes. Israël est donc vulnérable à une attaque venue de la côte, soit par bombardement, soit par des raids de commandos. En 1956, lors de l'affaire de Suez, un tel bombardement naval était le cauchemar de Ben Gourion, cauchemar qui faillit bien se réaliser, lorsqu'un destroyer égyptien entreprit de bombarder Haïfa, avant d'être désarmé et arraisonné. En 1978, un commando palestinien venu de Tyr par mer, sema la terreur sur la route côtière: Haïfa-Tel Aviv. Depuis lors, les côtes israéliennes sont surveillées nuit et jour par la flotte du pays.

En outre, notamment depuis la guerre des six jours, Israël a développé une puissante marine de guerre basée sur des unités de vedettes rapides, dont les célèbres « vedettes de Cherbourg » qui s'illustrèrent lors de la guerre du Kippour, en attaquant les flottes ennemies à proximité de leurs bases. La stratégie de la marine israélienne est basée sur l'offensive par des actions rapides, au débouché des bases principales de l'ennemi pour l'empêcher de développer des actions en haute mer.

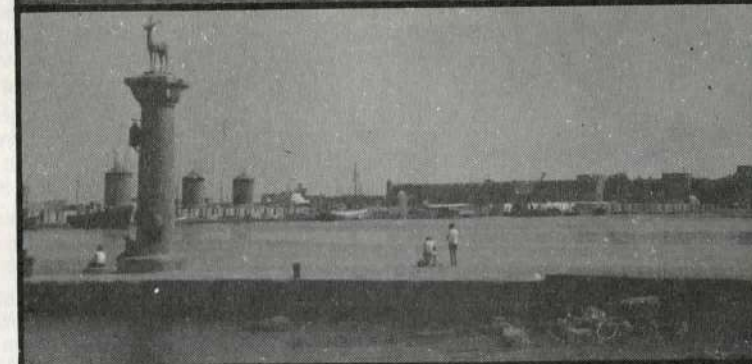
Aspects de la
Méditerranée
Corfou



Le Vésuve et
la baie de Naples



Rhodes



Chypre





Verise



Yougoslavie



Athènes



l'Acropole

Une région vitale pour l'Occident

Mais Israël par son ouverture sur la mer se heurte aussi à des problèmes extrêmement complexes. La Méditerranée est en effet l'objet de l'intérêt des grandes puissances. La Méditerranée, c'est le flanc sud de l'OTAN. C'est par elle que passent les routes qui ravitaillent en pétrole l'Occident. 75 tankers y pénètrent chaque jour. Parfois 300 navires de ce type naviguent en même temps sur ses eaux, sans parler de 1500 cargos, dont 80 % environ appartiennent à des pays de l'ouest. La plupart des pays méditerranéens sont hostiles à Israël. Ce dernier n'a de relations diplomatiques, qu'avec sept d'entre eux. Le long de la côte algérienne, puis libyenne, le trafic maritime israélien pourrait aisément être coupé et Israël n'a pas les moyens de s'opposer à une telle action.

En outre, après 1955, l'URSS a pris pied en Méditerranée. D'abord à la faveur de l'affaire de Suez, mais surtout depuis la guerre des six jours, où l'URSS a développé une marine de guerre qui a pour but de neutraliser la sixième flotte US qui se trouve en Méditerranée, pour trois raisons :

- protéger le trafic marchand vital pour l'Ouest
- contenir les conflits locaux et éviter qu'ils ne dégénèrent en conflits généralisés (Liban 58, guerre des six jours, septembre noir en 70, guerre du Kippour et conflit du Liban 82) ;
- contrer l'expansion soviétique en Méditerranée. Dans ce but, la sixième flotte comprend plusieurs dizaines de navires, 200 avions des unités de fusiliers marins, sans parler de sous-marins atomiques.

Depuis l'affaire d'Iran et d'Afghanistan, les Américains manifestent à nouveau un intérêt certain pour le secteur méditerranéen. Il était question récemment, d'organiser une force d'intervention d'urgence avec des bases en Israël, en Egypte et dans le Sinaï. Pour le moment, l'affaire est au point mort.

Dans l'ombre de la « guerre de Gog »

Les Russes, eux, ne sont pas dépendants comme l'Occident, du pétrole arabe. Leur présence en Méditerranée constitue surtout une menace sur le trafic commercial occidental et l'instrument de l'expansion soviétique dans la région. « L'escadra » comporte de 40 à 45 navires (elle a atteint 95 en 1973) mais, selon certains experts, en cas de conflit généralisé, elle aurait du mal à tenir tête à la sixième flotte US.

L'escadra représente cependant un danger pour Israël, dans la mesure où ses navires espions sont à même de communiquer aux pays arabes, un certain nombre d'informations ; en cas de conflit, elle pourrait miner les eaux, escorter des corps expéditionnaires arabes etc...

Les Arabes sont eux aussi dépendants, partiellement du moins, du commerce méditerranéen. Ils ont aussi des populations et des centres industriels importants le long des côtes, ce qui donne à Israël des moyens de représailles éventuels.

Tout ce contexte cadre à merveille avec la description que nous donnent les textes bibliques d'Ezechiel 38 et 39, sur ce qu'il appelle « le bloc de Tarsis ». C'est pourquoi la situation dans cette région névralgique du globe, mérite d'être suivie attentivement. Mais la Méditerranée est sans cesse évoquée dans la Bible, souvent comme un spectacle, un symbole, une promesse. La côte rectiligne d'Israël sert dans les psaumes à illustrer les limites inamovibles que le Tout-Puissant a créées, en séparant la terre et la mer lors de la Création. Chez les prophètes, son grondement symbolise la rage inutile des païens qui tentent de s'opposer au plan de Dieu immuable envers son peuple : « Ah ! Le rugissement des peuples, déclare le prophète, des multitudes, elles sont comme le grondement de la mer, les assauts des nations sont comme les vagues de la mer dont les eaux puissantes déferlent, elles déferlent comme des eaux grondantes, mais il les apaise ». Pour la Bible, la mer est une barrière et non une route. Seul l'avènement du royaume, changera la situation. Esaïe 60 voit venir les richesses des nations domptées, vers Israël sur la mer, non plus obstacle, mais chemin pour le retour des exilés d'Israël : ce qui se passe aujourd'hui, n'en est-il pas déjà le signe annonciateur ?

La «ZIM» est le poumon d'ISRAËL

Secrétaire général de «l'association française des amis du musée maritime d'Israël» M. G. Loinger est l'un des fondateurs de la compagnie nationale israélienne de navigation «Shoham Zim». Il avait en effet participé à l'immigration clandestine qui se faisait par mer à destination d'Israël, pendant les dernières années du mandat britannique, après la 2^e guerre mondiale. A ce titre, il avait organisé le départ du célèbre «Exodus» du port de Sète en 1947. Après la création de l'état d'Israël, le gouvernement lui avait demandé d'organiser la branche française de la compagnie nationale. Plus tard, il avait dirigé le département de la jeunesse. M. Loinger nous a reçu dans son appartement parisien pour nous parler de la compagnie nationale israélienne Zim, voici l'essentiel de cet entretien.

Le premier navire de la Zim qu'on appelait à l'époque «Shoham», était un paquebot de 5000 tonnes le «Qedma», qui fut bientôt suivi du Négba. Dans les années 53-55, à l'époque où de nombreux étudiants se rendaient en Israël, j'eus l'idée d'organiser une auberge de jeunesse flottante: le Flaminia de 700 places. Plus tard entrèrent en service des paquebots célèbres: Israël, Sion, Th. Herzl, Jérusalem, puis en 65-66 le «Shalom» construit aux chantiers de Saint-Nazaire au temps de la «lune de miel» avec la France. C'était un superbe navire de 25000 tonnes. Mais malheureusement, c'était un bateau qui avait coûté trop cher et qui était venu trop tard. C'était en effet l'époque où entraient en service, les premiers «boeings» qui traversaient l'Atlantique en quelques heures, au lieu des treize jours du «Shalom». Nous avons alors tenté de l'utiliser pour des croisières de luxe et nous avons mis en service des «car ferry» et ceci jusqu'en 1973 après la guerre du Kippour, c'était le «Dan» et le «Nili», mais nous avons eu à cette époque des problèmes avec les équipages et leurs syndicats. Il suffisait qu'une grève éclate dans le salon de coiffure du «Jérusalem», pour que par solidarité, tout le personnel se mette en grève! Les syndicats ont été trop exigeants, ils ont tué la «poule aux œufs d'or». C'est ce qui s'est aussi produit pour le paquebot «France» et c'est exactement ce qui se passe à l'heure actuelle avec «El Al». Nous ne faisons plus du tout le trafic de passagers.

Une des compagnies les plus florissantes du monde

Néanmoins, la «Zim» est la quatrième ou la cinquième compagnie maritime du monde. A l'heure actuelle, elle possède environ 100 navires de transport de fret marchand. Elle assure 86 à 90 % des échanges entre Israël et le monde extérieur. Elle est équipée des navires les plus récents, qu'elle remplace constamment au fur et à mesure qu'ils se démodent.

En fait, pour être rentable, une compagnie de navigation doit pouvoir exporter et importer. La Zim répond à ces deux conditions.

En ce qui concerne les exportations, il s'agit essentiellement des agrumes, dont la «Zim» assure la distribution dans sa totalité. Il faut aussi préciser que 60 % des agrumes consommés dans le monde, viennent d'Israël. C'est l'article d'exportation essentiel d'Israël, auquel il faut aussi ajouter les avocats.

D'autre part, Israël est un pays coupé du reste du monde. Nous nous autosuffisons au point de vue alimentaire, mais nous avons besoin de matières premières pour notre industrie, qui est une industrie de haut niveau. Mais les matières premières nous manquent: il faut les importer. Aussi au départ d'Israël, les bateaux israéliens sont chargés d'agrumes, ils ne rentrent pas à vide, mais ramènent toutes les matières premières dont nous avons besoin, ce qui permet de les rentabiliser. C'est ainsi qu'au siècle dernier, la Grande-Bretagne est devenue une grande puissance, et ce qui explique que la Zim est une des compagnies de navigation les plus florissantes du monde.

La Zim utilise 17 porte-conteneurs, dont 9 de grande dimension capables de transporter 850 conteneurs chacun, 15 cargos de tous type, 5 minéraliers et 5 tankers de grandes dimensions pour le transport du pétrole.

Un «canal de Suez» terrestre

La Zim est divisée en trois départements, l'un est basé à Eilat sur la mer Rouge et dessert l'Afrique Orientale, l'Afrique du Sud, l'Extrême-Orient et l'Australie. Un autre est basé à Ashdod et Haïfa et dessert le bassin méditerranéen, la mer Noire et la Grande-Bretagne et l'Europe. Un autre relie les USA et le golfe du Mexique, à Israël.

En outre la «Zim» dessert une ligne internationale reliant l'Extrême-Orient et l'Afrique. Elle exploite aussi le «kedem land bridge», pont routier reliant Haïfa à Eilat, par un service de camions transportant les conteneurs d'un port à l'autre, et permettant d'éviter le canal de Suez et les frais qu'il occasionne.

La plupart des navires sont construits au Japon, en Hollande et Norvège. La France n'en construit plus depuis de Gaulle. Nos bateaux desservent des lignes régulières et ne font pas du «tramping».

Pour ce qui est du pétrole, il provient d'Amérique, d'Afrique et aussi du golfe persique par des moyens détournés. Officiellement, il n'en vient plus du Sinai depuis que nous avons rendu la péninsule à l'Egypte, mais les relations avec l'Egypte sont meilleures que ce que l'on veut bien dire, et il est possible qu'officieusement du pétrole arrive encore.

Notre flotte, c'est le poumon d'Israël. Le pays est une île qui n'a d'autre ouverture que la mer.

Une époque semblable à celle de Salomon

Nous vivons aujourd'hui une époque qui ressemble à celle de Salomon, qui fut une époque très brillante, qui se décompose en deux temps: un premier temps où Salomon s'est efforcé d'enrichir son pays, un temps où il a utilisé ses richesses pour construire le temple.

(suite p. 36)



HISTOIRE des relations entre ISRAËL et la MEDITERRANEE



Par le professeur
Mordehai Guihon

Le professeur M. Guihon, enseigne l'archéologie de l'époque gréco-romaine à l'université de Tel Aviv. Déjà connu de nos lecteurs, il traite ici de l'histoire des relations entre Israël et la Méditerranée.

Pour moi, sur le plan géographique et géopolitique, Israël est à la fois un pont entre les continents permettant le passage d'Asie en Afrique, entre l'Égypte et l'Asie Mineure et ce qui est à l'Ouest, c'est-à-dire l'Europe. Mais sur le plan historique, Israël est aussi un pont entre les mers. Je pense que le golfe d'Eilath contrôle le passage avec le détroit de Suez de la mer rouge à la Méditerranée. Même quand le canal de Suez n'existait pas, il y avait deux isthmes; celui de Suez et celui du Négev. Depuis l'époque du premier temple, nous constatons qu'on avait utilisé la route de la mer Rouge, le golfe d'Eilath par la route du roi jusqu'à Damas, ou par la route du Negev en direction des villes de la Philistie et d'Israël. Il existait aussi des relations maritimes et terrestres, du golfe d'Eilath par la route, du désert vers le golfe Persique, là où la distance est la plus grande, ce chemin existait aussi dans l'antiquité.

Deuxièmement, s'il est vrai qu'Israël est lié à la terre, il a aussi une très longue côte maritime. Depuis Rosh Hanikra jusqu'à Raphiah, il y a 350 km. De tout temps, cette côte existait. Mais il faut dire que c'était une côte difficile sur le plan de l'expansion de la navigation, parce qu'au sud de Haïfa et de Dor, c'est une côte rectiligne, dépourvue de baies. En outre les sables du Nil, les vents et tout cela, font qu'il n'était pas facile de développer la navigation et on voit alors la différence avec les Phéniciens, les Cananéens et les Israélites, en relation avec le développement de la navigation. Chez nous, la navigation était liée à l'importance des terres et à la situation nationale, plus ou moins favorable, ainsi il existait deux mers : d'un côté l'Océan Indien et la mer Rouge, et de l'autre la Méditerranée.

A l'époque du bronze ancien, il y a le long de la côte méditerranéenne, établissement d'une population qui n'est pas sédentaire, ce peuplement est ensuite interrompu pendant une longue période.

En fait, la navigation dans la région est faite essentiellement de cabotage surtout dans la partie sud de la côte. Les seuls ports qu'on peut y trouver, sont situés à l'embouchure des rivières. Ce sont des ports de cabotage. C'était encore le cas à l'époque de Napoléon, à qui le directoire avait demandé pourquoi il avait progressé le long des côtes d'Israël : il avait répondu deux choses : pour se protéger de la flotte britannique et pour établir une base en Israël à proximité de l'Égypte.

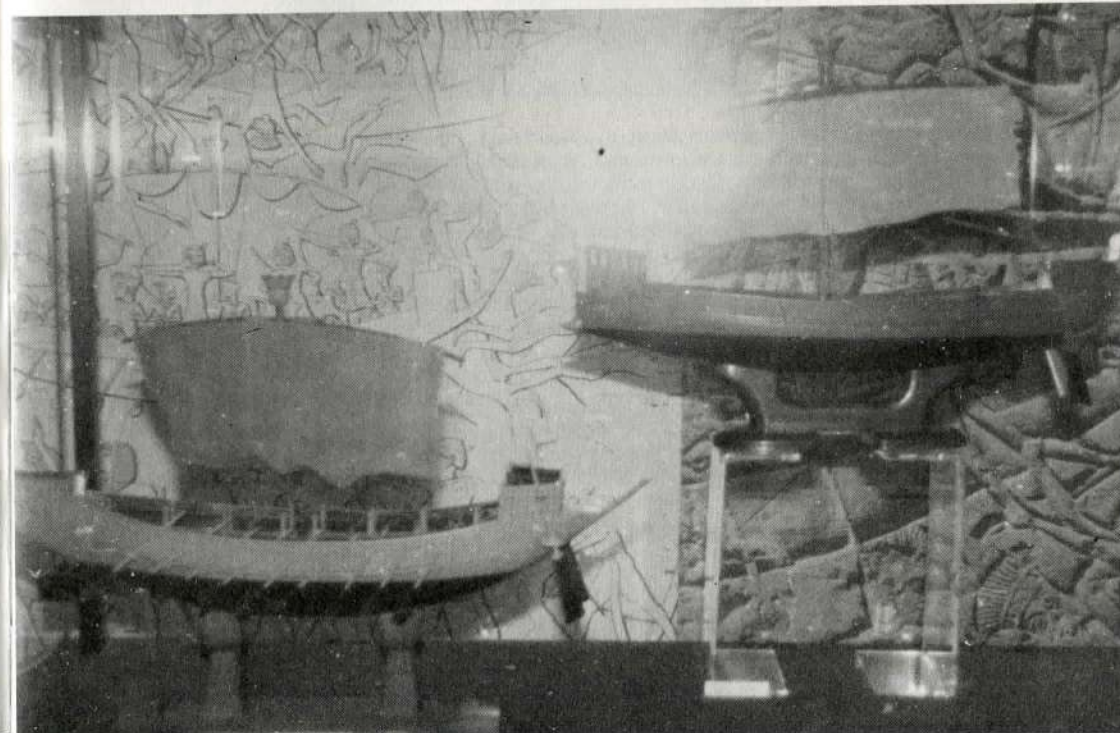
La deuxième époque, où la côte s'est trouvée peuplée, est celle des peuples de la mer, autrement dit les Philistins. Nous savons par exemple, qu'un de ces peuples, les Tekalim, étaient établis dans la région de Dor qui était leur base principale. Ces peuples ont utilisé la région côtière pour s'étendre dans le secteur nord du pays.

Il s'agissait de peuples marins. Par exemple Dagon, leur dieu principal, était un dieu poisson. C'est le dieu Dagon des Cananéens qu'ils avaient adopté, car en fait les Philistins étaient un peuple agricole. Les habitants de la côte philistine s'étaient répandus dans tout le bassin méditerranéen.

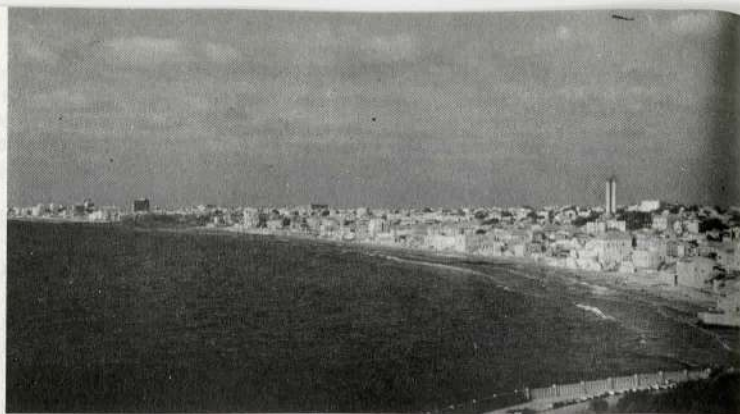
Israël

A l'époque du premier temple, le peuple d'Israël a surtout été un peuple de terriens. On voit toutefois qu'il y avait des tribus marines. C'est le cas par exemple, dans le cantique de Déborah. Les grands centres maritimes se trouvaient sur la côte de la Phénicie du sud : c'étaient Tyr, Sidon etc... Pourtant les Israélites terriens savaient que la mer existait et qu'on pouvait l'utiliser comme la terre, pour les échanges commerciaux. A partir de l'époque de Salomon, les Israélites ont mis à profit l'alliance avec Tyr et Sidon, pour développer le commerce naval, mais il faut aussi ajouter l'alliance des rois de Juda, David et Salomon avec les rois de la côte philistine. On retrouve cela à l'époque d'Ozias et de Josias. Mais les rois de Juda ne parvinrent jamais à conquérir vraiment la côte philistine. Ils

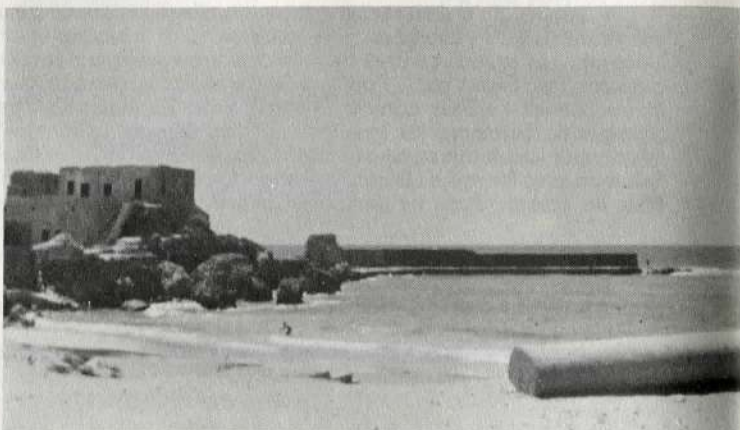
Bataille de Ramses III contre « les peuples de la mer » (musée de la mer Haïfa)



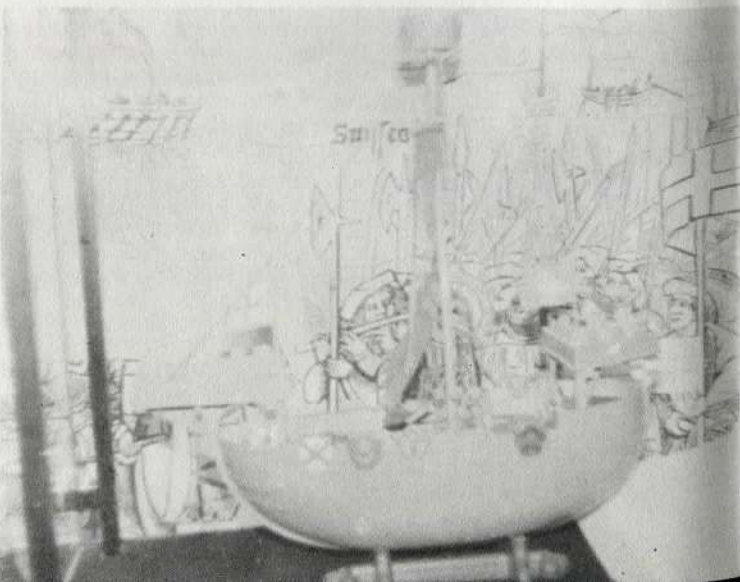
Tel-Aviv Jaffa:
port où s'embarqua
Jonas



Césarée, ruines
du port hérodien



Nef Croisée
(musée de la mer,
Haïfa)



parvinrent seulement à établir sur elle un protectorat pour un temps limité, comme ce fut le cas pour Edom et Moab. Ce n'est qu'Ezechias et Josias qui firent cette conquête. La Bible parle abondamment des relations avec la Philistie. Les habitants de ces villes furent assujettis à une tribu, le roi de Juda était leur suzerain, mais ce furent des états qui conservèrent leur indépendance dans le cadre d'une alliance féodale. En fait, il y avait complémentarité entre les Philistins et la Judée. La Judée avait besoin des Philistins.

Deuxième temple

Nous retrouvons la même chose à cette période. Les Macchabées s'emparent de Jaffa comme d'une porte sur les îles de la Méditerranée. De cette époque, nous avons de nombreuses pièces de monnaie portant des symboles marins. Hérode avait aussi une politique ouverte sur la mer. Il construisit des ports, notamment celui de Césarée qui permit le développement de sa flotte. De cette époque, datent les relations entre Jérusalem et Jaffa qui était le port de la capitale et qui servait aussi de base à des pirates. Lors de la grande révolte et de la révolte de Bar Kochba, Ashkelon, qui était une ville portuaire, ne perdit pas de son indépendance. En effet, les Macchabées laissèrent subsister Ashkelon, car ils savaient qu'ils avaient besoin d'une base et de spécialistes de la navigation. A toutes les époques, ceux qui ont eu une politique navale en Israël, ont eu besoin de leurs voisins.

Les Romains

Pour eux la Méditerranée était « mare nostrum » : notre mer. C'est dire l'importance de la navigation pour les Romains. C'était souvent la route la plus rapide pour emmener des armées d'un bout à l'autre de l'empire romain, ce qui fait que les Romains avaient une infrastructure maritime importante, pour leur permettre de faire face aux dangers de conflits et de révolte et pour promouvoir les échanges commerciaux menacés par les pirates. Ils avaient des flottes militaires importantes. Pour cela, l'infrastructure portuaire devait être aux mains des Romains, car c'était le moyen de transport de l'empire.

A l'époque du premier temple, les prophètes voient dans les mouvements de la mer, le symbole de l'alliance immuable avec Dieu et son peuple. De nombreuses paraboles et exemples vont dans ce sens. Il y a une influence de la mer sur le plan spirituel. Le pays s'étend du désert à la mer. Les tremblements de terre intéressent aussi la mer, l'histoire de Jonas nous montre aussi cette importance.

Le Moyen Age

Entre temps les Byzantins avaient été chassés du pays, mais ils rêvaient de ramener la Terre sainte sous la domination du christianisme. Les combats qui n'avaient jamais cessé aux VIII^e et X^e siècles sur mer, étaient des combats navals entre les forces byzantines et arabes. Les Arabes avaient des intérêts commerciaux en Méditerranée. Lors des croisades, les Francs avaient besoin de bases qui leur permettaient d'avoir des relations avec l'Europe par mer. Les croisés étaient en fait en petit nombre, trop petit pour garder leur empire, ce qui fait que le royaume de Judée avait besoin de relations avec l'extérieur. Le royaume lui-même n'avait pas de flotte. Il devait pouvoir compter sur l'aide des Byzantins et des Grecs. De même que les Juifs s'étaient tournés vers Tyr et Sidon pour résister aux Assyriens. Lors de la cinquième croisade, les croisés ne sont pas venus au secours de leurs frères en Israël. Les flottes croisées n'ont pas compris où étaient leurs intérêts, il y avait des motivations égoïstes au gré de leurs intérêts.

Après les croisés, sont venus les Mamelouks qui ont conquis Israël. Ils avaient une telle peur d'un retour possible des croisés, qu'ils ont pratiqué tout le long de la côte d'Israël, la politique de la « terre brûlée », pour empêcher tout débarquement. Ils ont tout détruit le long de la côte. Ils ne voulaient pas que les Européens descendent sur la terre. Et même en 1915, l'Amirauté britannique voulait débarquer sur les côtes d'Israël, elle y a finalement renoncé pour cette raison. Bonaparte aussi voulait utiliser la plaine côtière et pour cela arriva jusqu'à Dor et Atlit, mais il ne put parvenir à ses fins, toujours pour la même raison, ce n'est que sous le mandat anglais que la physionomie de la côte changea du tout au tout.

Une visite au musée de la MER à HAÏFA

Sous la direction de son directeur
M. Joseph Ringel



C'est une expérience absolument passionnante. Connaisseur passionné du milieu méditerranéen, M. Ringel nous a fait l'honneur de nous piloter dans les moindres recoins de son établissement pendant toute une matinée et répondant à chacune de nos questions, voici l'essentiel de nos échanges.

« Le musée de la mer de Haïfa a été fondé il y a trente ans par Ben Eli, qui était un ancien officier de la marine israélien. Il en fut le directeur jusqu'à sa mort, il y a deux ans.

Ce musée est consacré à l'histoire maritime de la Méditerranée, celle des peuples anciens qui l'ont parcourue (Phéniciens, etc...). Il contient des objets relatifs à la mer, qui ont été trouvés soit par des pêcheurs, soit lors de fouilles archéologiques effectuées sous l'égide de la société d'archéologie sous-marine, dont le musée est le siège. Le musée travaille en étroite relation avec la faculté des civilisations maritimes de l'université de Haïfa.

Nous avons ici quatre étages et nous avons le projet d'en construire un cinquième, pour y exposer une partie des objets que contient notre réserve.

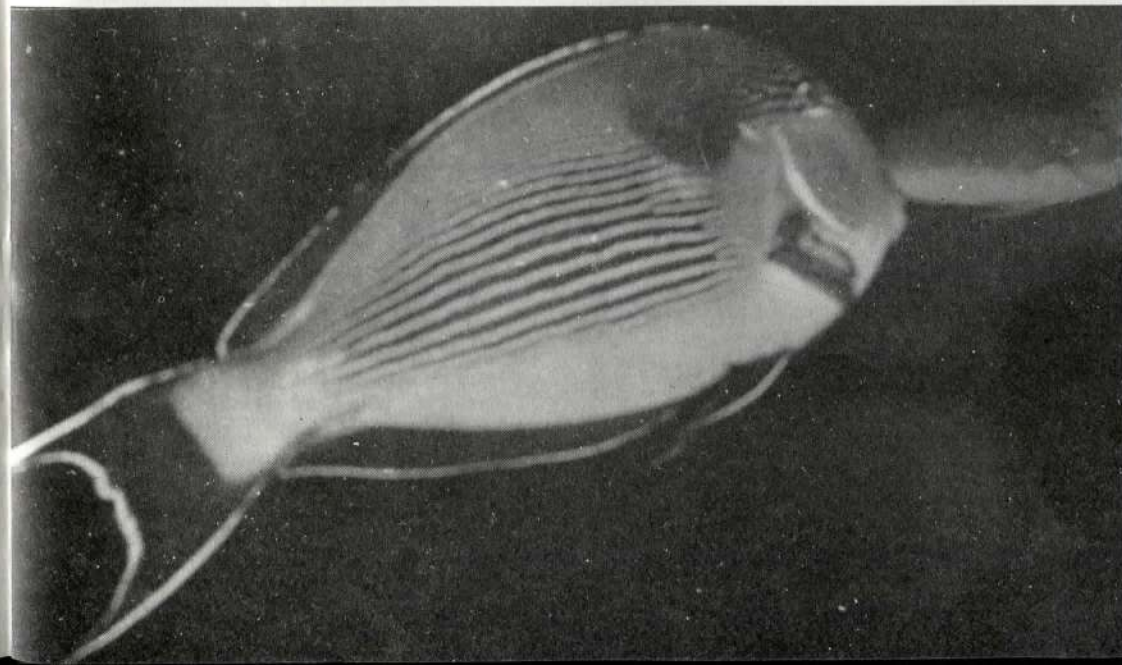
Notre musée, à l'inverse des musées maritimes qu'on trouve un peu partout dans le monde, est particulier de par sa vocation, comme par la nature des objets qu'on y trouve.

Tous les musées du monde cherchent à étudier l'histoire de leur propre cité (c'est le cas par exemple, du musée de Brest). Nous, nous avons une documentation qui remonte à plus de 3000 ans. Notre musée est connu dans le monde entier, par tous ceux qui s'intéressent à l'histoire maritime ancienne.

Dernièrement, nous avons travaillé avec l'Eglise Réformée d'Afrique du Sud, qui voulait étudier les voyages de l'apôtre Paul.

Nous avons une collection de cartes et de gravures depuis le XV^e siècle et qui évoque les villes anciennes d'Israël et des pays voisins.

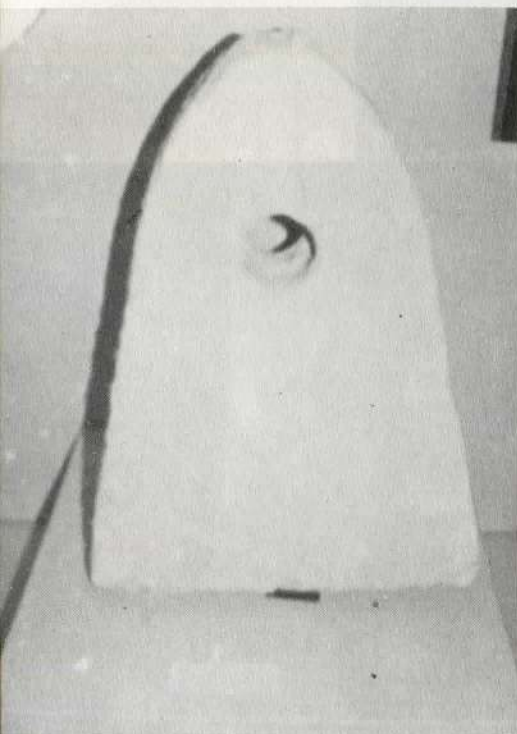
Une des récentes découvertes qui a fait du bruit dans le monde scientifique, est la découverte de l'éperon de bronze d'un navire de guerre. Les navires de ce type, étaient connus dans l'antiquité depuis le XV^e siècle dans l'art et la littérature. Cet éperon lourd de 600 kg, était fixé sur la proue du navire. J'ai étudié ce sujet et publié un écrit qui se nomme : « sujets maritimes sur les monnaies anciennes ». Sur ces monnaies sont souvent représentés les dieux de la mer ; des poissons, des dauphins, des astres, à la fois signes pour se repérer en mer et symboles astrologiques (surtout le croissant). Les monnaies sont le moyen de documentation le plus authentique. On peut les dater exactement, parfois à un mois près. Par exemple, pour les pièces romaines, dont certaines portent le buste de l'empereur, les dates où il a été nommé consul, ses titres, etc... On a par exemple retrouvé des monnaies d'Archelaüs, le successeur d'Hérode. Nous savons que dans l'armée d'Hérode, il y avait de nombreux mercenaires germains, gaulois, etc... Pour en revenir à l'éperon à trois dents, il date du IV^e siècle avant Jésus-Christ. Souvent aussi, on trouve des effigies d'Aphrodite, considérée comme la protectrice des marins.



Les Phéniciens

Les grands navigateurs de l'antiquité étaient les Phéniciens. Ces derniers avaient des secrets de constructions navales. Ils avaient atteint les extrémités du bassin méditerranéen et les côtes de l'Espagne, où ils avaient établi des comptoirs. C'est là que se situait Tarsis, qui est assimilé à Gibraltar, à moins que ce ne soit un symbole. En fait, il faut plutôt l'assimiler à Tartessos, en Andalousie. On y exploitait des métaux. C'est l'attrait de l'or qui poussait les Phéniciens à endurer de grandes souffrances, en faisant du cabotage et des escales au hasard de leurs pérégrinations. Pour se ravitailler, ils commerçaient avec les populations locales. Ils avaient dépassé le détroit de Gibraltar dans deux directions; vers le sud, le long de la côte d'Afrique, dont ils avaient déjà dressé des cartes rudimentaires, ils contournaient le Sénégal et avaient atteint Le Cap, étaient remontés le long de la côte orientale de l'Afrique jusqu'en Ouganda où se situait peut-être la légendaire Ophir, à moins que ce ne soit en Rodhésie, de là, ils remontaient en mer Rouge en longeant les côtes d'Arabie, ou bien s'engageaient dans l'océan Indien en direction de l'Inde. Ce sont eux qui initièrent les marins de Salomon à ce type de navigation. Le voyage durait trois ans en faisant le tour de l'Afrique. On situe aussi parfois Ophir en Somalie, ou au Yémen. D'un autre côté, les Phéniciens remontaient aussi vers le Nord, le long de la côte sud de l'Angleterre, où ils avaient des comptoirs. David avait une flotte à Eilath, les navires de Salomon étaient préfabriqués, puis assemblés sur place à Eilath.

Mais avant les Phéniciens, les Egyptiens les avaient déjà précédés. Ils avaient atteint la Tasmanie, car on y a trouvé des ancre de pierre de même dimension que les ancres égyptiennes et du même poids. Ce type d'ancre est encore utilisé aujourd'hui en Grèce et dans les pays arabes. La représentation la plus ancienne de cette ancre, remonte à 2500 avant Jésus-Christ.



En Es. 18 v. 2 il est question de navires égyptiens en roseau, semblables à ceux que nous avons ici. Le berceau de Moïse était construit aussi de cette manière. Ce type de navire remonte au XXI^e siècle. Souvent il était monté par des équipages cananéens. Vers 1190 sous Ramsès III, il y avait une colonie d'Egyptiens en Rhodésie. Sous Neco, 120 000 esclaves furent employés à creuser le canal de Suez.

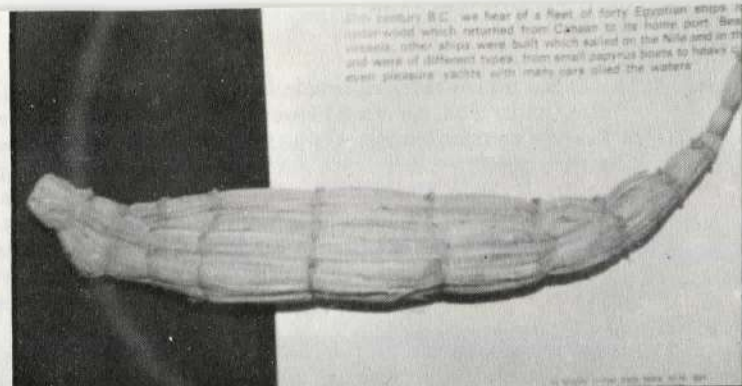
Se servait-on d'instruments de navigation dans l'antiquité?

Oui! Déjà à l'époque sumérienne, l'épée de de Gilgamesh en cite. Il est certain que les Phéniciens avaient des secrets de navigation qu'ils gardaient jalousement. Ils n'ont jamais rien publié à ce sujet, ça se transmettait oralement, mais on sait qu'ils connaissaient l'existence du pôle Nord et savaient se diriger en haute mer sur les étoiles. Il est possible que pris par des vents et des courants contraires au large des côtes du Sénégal, certains d'entre eux aient pu dériver jusqu'en Amérique.

Ancre de pierre égyptienne: on en trouve de semblables au large de la Tasmanie

Navires égyptiens

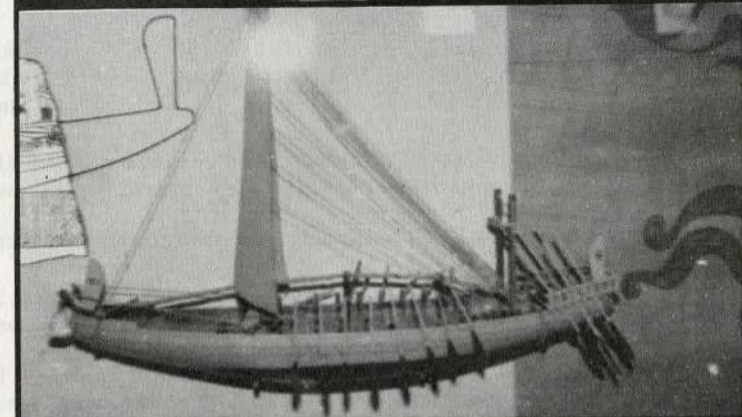
Navire en roseau (ancien empire, voir Es. II v.2)



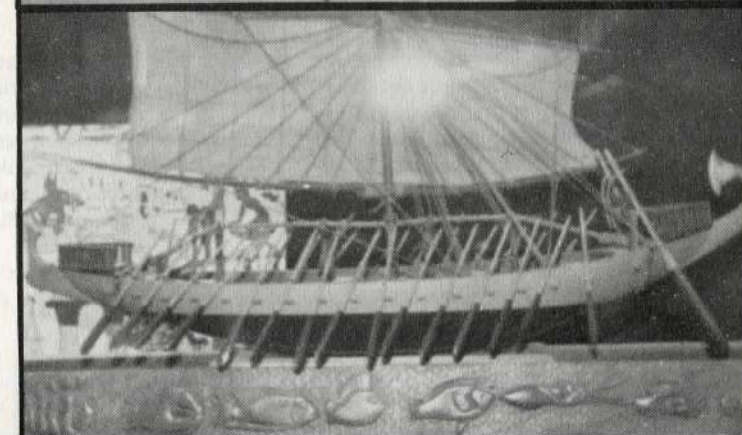
Équipage d'un navire égyptien 11^e siècle av. J.C.



Navire égyptien de haute mer: remarquer l'ancre de pierre à la proue semblable à la photo de la page précédente (2500 av. J.C.)



Navire de l'époque de la reine Hatsepout (nouvel empire) remarquer les poissons de la mer Rouge et de la Méditerranée. Navire de punt (Ophir)



Sur un bas-relief du temple d'Hatchepsout, on discerne cinq navires de Punt, c'est-à-dire Ophir, d'où, comme à l'époque de Salomon, on faisait venir du bois aromatique et de l'encens pour les temples. On y discerne aussi à la fois des poissons de la Mer Rouge et des poissons méditerranéens, ce qui signifie que ces poissons pouvaient passer d'une mer à l'autre, et c'est normal puisque dès le deuxième millénaire, un canal perçait l'isthme de Suez et cela jusqu'à l'époque perse. Nous avons aussi une belle collection de bateaux votifs, c'est-à-dire que l'on jetait dans la mer en cas de tempête pour calmer les dieux. Nous trouvons aussi le sceau de SHML (Samuel ?) du VII^e siècle, qui provient d'un navire phénicien de Sidon. Nous savons qu'il y avait à cette époque, de nombreux Juifs qui habitaient Sidon.

Dans Ezechiel 28, ce dernier entonne un chant funèbre sur Tyr et Sidon, et les décrit sous l'image d'un bateau qui fait naufrage. La description qu'il en fait, concorde en tous points avec le résultat des recherches archéologiques sur les bateaux phéniciens de l'époque. Si nous regardons une reproduction de ces navires semblables à celui dont provient l'éperon à trois dents, nous constatons qu'il est en tous points semblable à un drakkar viking, notamment avec des boucliers accrochés au bastinage, comme le dit Ezechiel. Ceci nous conduit à conclure, qu'il y avait au moins à partir du III^e siècle avant Jésus-Christ, des contacts entre les Phéniciens et les Vikings. Les Phéniciens avaient donc atteint les côtes de la Norvège et enseigné aux populations locales, leurs secrets de construction navale.

Plus loin, nous avons la reproduction d'un navire de transport de bois phénicien provenant d'un bas-relief assyrien. C'est sans doute par ce procédé, que les cèdres coupés pour la construction du temple de Salomon, furent transportés de Tyr à Jaffa avant de passer par terre jusqu'à Jérusalem.

Plus loin, ce sont les «navires de Tarsis», c'est-à-dire les navires de haute mer qui naviguaient dans l'Atlantique. Les fouilles faites près de Tel Aviv à Tell Qasilé, ville juive du VIII^e siècle, ont permis de découvrir un ostracon en ancien hébreu, évoquant le débarquement de trente talents d'or amenés d'Ophir. C'est le plus ancien reçu de ce type que nous possédions.

Nous avons aussi la reproduction d'un bateau dessiné sur la tombe de Jason à Jérusalem. Il s'agit d'un navire de guerre juif, de l'époque hellénistique.

De même à Beit Shearim, nous avons trois représentations de navires, dont l'un est un cargo judéen du III^e siècle.

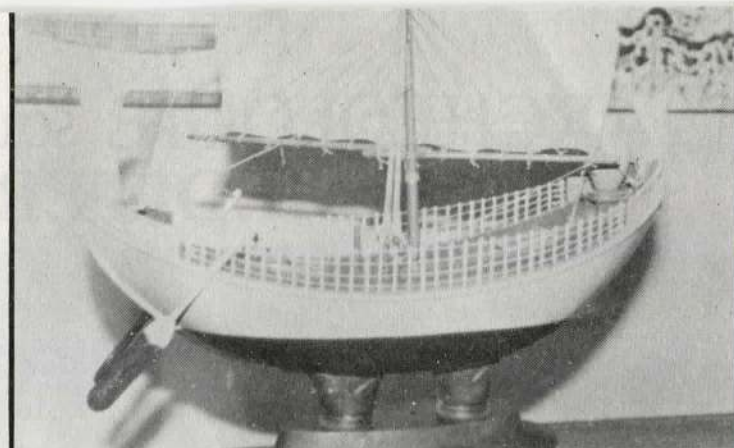
Nous savons que Jannée a reconquis les villes de la côte et les a frappées d'un tribut. Plus tard, les Byzantins inventeront le feu grégois pour lutter contre les Arabes.

La Méditerranée était très importante autrefois pour les habitants d'Israël. C'était une voie d'échanges stratégiques, il existe de grandes époques d'expansion navale dans l'histoire d'Israël.

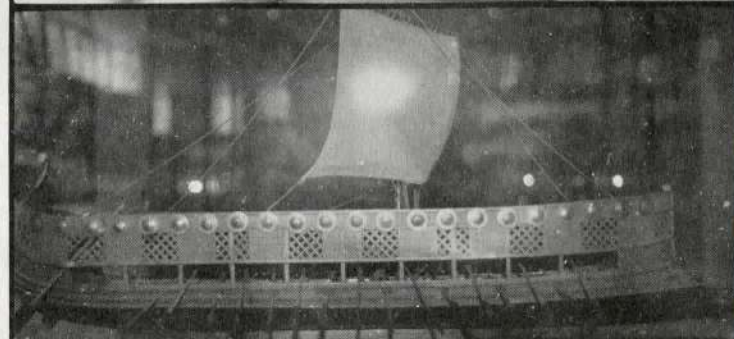
Il existait des trirèmes athéniennes à 170 rameurs. Quant à l'éperon de bronze, il est surmonté du casque des dioscures et d'étoiles. On trouve en outre, le symbole d'Hermès: le Caducée et une tête de griffon. Le bois a été analysé à l'institut Weismann. Il date du début du IV^e siècle avant Jésus-Christ. C'est donc le plus ancien vestige que l'on connaisse d'un navire de ce type. Sur le plan de la métallurgie, il est coulé d'une seule pièce. Il a été découvert au large d'Atlit. C'est peut-être l'éperon d'un navire phénicien, mais avec des dieux grecs. On sait que les Phéniciens avaient adopté les dieux grecs.

La Bible est pleine de mentions de la mer. Surtout dans les psaumes où est évoquée la force de ses eaux. C'est par elle que se faisait l'essentiel du commerce ancien.

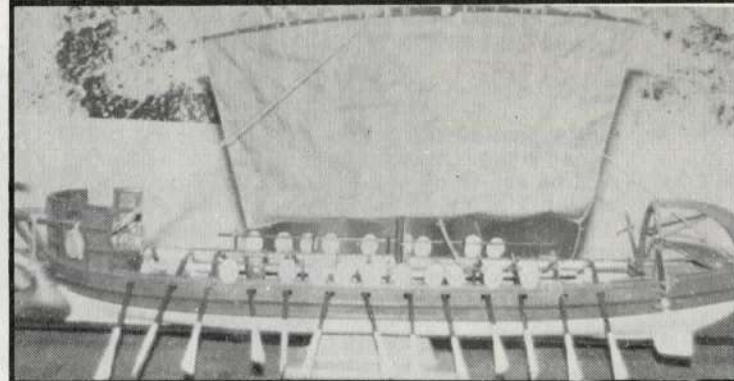
«Navire de Tarsis»



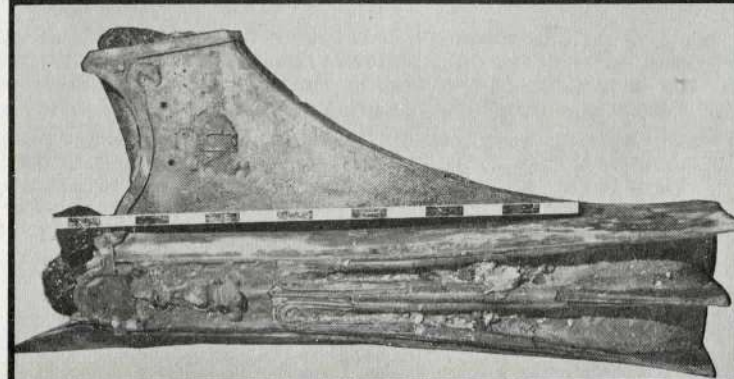
Navire marchand phénicien



Navire judéen gravé sur la «tombe de Jason» à Jérusalem (époque maccabéenne)



Éperon de bronze du 4^e siècle (photo: musée de la mer, Haïfa n° d'inventaire I.D.A.M. 81 900)

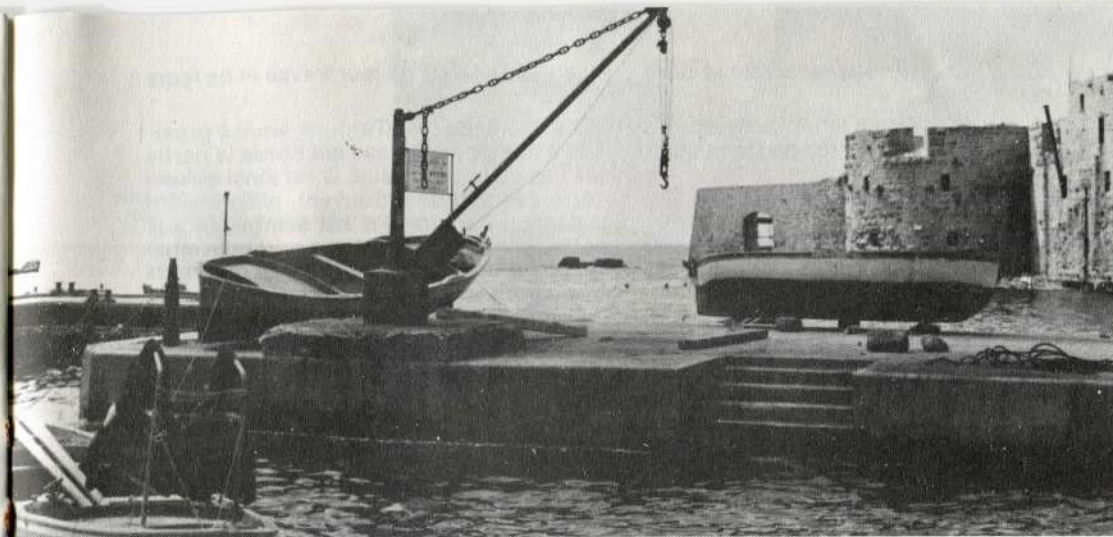


ARCHEOLOGIE sous-marine en MEDITERRANEE



C'est une discipline particulière de l'archéologie du pays d'Israël, qui est regroupée au sein du département des civilisations maritimes de Haïfa et du musée de la mer, un certain nombre de fouilles sous-marines ont été effectuées ces dernières années, voici les principales.

Acre ou Acco, est l'une des plus anciennes villes du monde, dont l'origine remonte au début du deuxième millénaire avant Jésus-Christ: c'est la conclusion à laquelle sont arrivés les membres de l'équipe, après huit saisons de fouilles. C'est ainsi que les fortifications qui les protègent, sont parmi les plus impressionnantes que l'on ait trouvées dans le pays. Vers 2000 avant Jésus-Christ, ces fortifications



Le port d'Acco

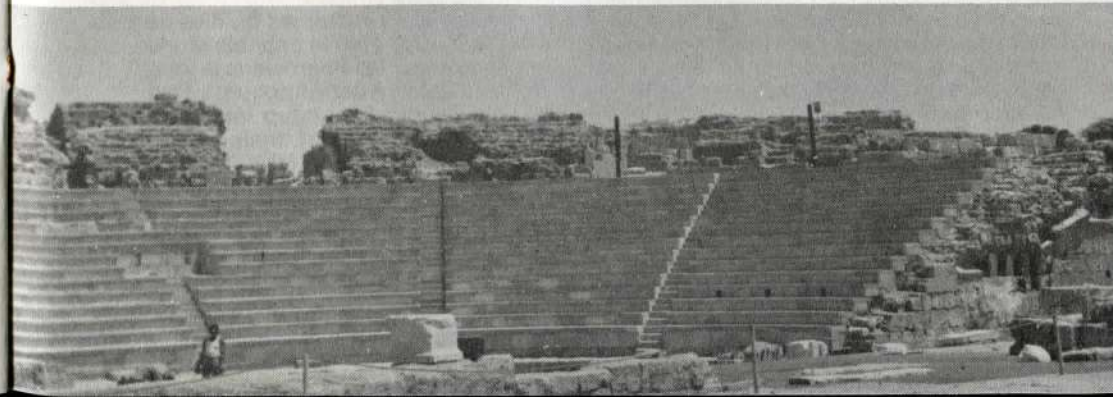
atteignaient 2 m d'épaisseur. On ne sait si ces fortifications enveloppaient toute la ville, ou seulement l'Acropole. Une forteresse du XVII^e-XVIII^e siècle a en outre été mise à jour. Il s'agit de l'époque des Hyksos, soit l'époque de Joseph. Des fouilles en une autre partie du tell, ont permis de découvrir des vestiges de peuples de la mer (proches des Philistins), il y avait une courte inscription en Phénicien datant du V^e siècle.

A Césarée, au nord du port hérodién entre l'aqueduc et les tours, ont été découverts, il y a plusieurs années, les restes de bateaux coulés par 3 m de fond. Une étude a été faite cette année sur l'aspect et les dimensions de celui qui était recouvert par 1 m de sable. Il s'agit d'un bateau de l'époque romaine (II^e siècle).

Avec le professeur Shelli Naksmann

Nous nous sommes rendus à la base du département d'archéologie sous-marine près de l'ancien port de Dor, située dans un bâtiment construit par le baron Edmond de Rothschild en 1893, dans le but de fabriquer des bouteilles pour y stocker le vin fabriqué à Zickron Yaacov, grâce aux sables abondants qui se trouvaient à proximité, mais hélas le sable de cet endroit était de mauvaise qualité, et il fallait importer du sable d'Europe. Situé près du kibboutz Nahsholim, cette verrerie est devenue le centre de recherches sous-marines, où les archéologues entreposent leur matériel et leurs découvertes. Le professeur Shelli Naksmann et

Le théâtre romain de Césarée



ses assistants nous reçoivent et nous donnent un aperçu de leur travail et de leurs découvertes.

L'essentiel de leurs recherches concerne le site de Dor-Tantura, situé à proximité. D'une part, le tell de Dor a été fouillé et d'autre part la base qui borde la partie sud du tell et le lagon entre les chaînes des îles de la partie sud. C'est ainsi qu'une cinquantaine d'ancres de pierre ont pu être découvertes. Souvent, elles étaient groupées comme cet ensemble de vingt ancres, l'une d'elles est semblable aux ancres d'Ugarit de l'âge de bronze récent et moyen. Il semble que le port était situé dans le lagon entre la chaîne des îles et la côte, dans un endroit protégé des vents qui forme un port naturel. En fait, il s'agissait sans doute d'un endroit où les navires jetaient l'ancre, avant d'entrer ou sortir du port proprement dit.

En 1976, une épée croisée a été découverte près du kibboutz à 200 m de la côte, à côté d'un morceau de bois d'olivier européen datant du XIII^e siècle.

En outre un certain nombre de mousquets avec des balles et un canon d'acier ont été découverts. Déjà depuis 1975 on avait découvert des restes qui dataient du XVIII^e siècle, et on pensait qu'il s'agissait des restes d'un naufrage, même si aucune trace de navire n'avait été découverte. Depuis lors, on a découvert quatre nouveaux mousquets. On sait maintenant que ces objets sont à mettre en relation avec les événements du printemps 1799. Napoléon avait levé le siège d'Acco, le 20 mai et retraitait avec son armée le long de la côte, en direction du sud. Il arriva le lendemain à Tantura où il comptait embarquer ses troupes pour les évacuer par mer... Mais la flotte anglaise l'en empêchait. Il dut se résigner à retraiter sur Jaffa, avec de nombreux soldats malades et blessés. Il fit décharger les bêtes pour le transport des blessés, et pour éviter que les armes abandonnées ne tombent aux mains de l'ennemi, elles furent enterrées sur la plage, ou jetées dans la mer entre le 21 et 22 mai. Des spécialistes de l'hôtel des Invalides ont récemment identifié ces mousquets comme des armes en service dans l'armée française du modèle 1777. C'est ainsi que 24 canons furent jetés dans la mer. Deux furent enterrés dans le sable. Ils pesaient trois tonnes, si bien qu'on ne put les jeter dans la mer. En 1967, on a découvert deux petits canons et des boulets. En outre, on a trouvé une baïonnette en service dans l'armée française de 1789 à 1800.

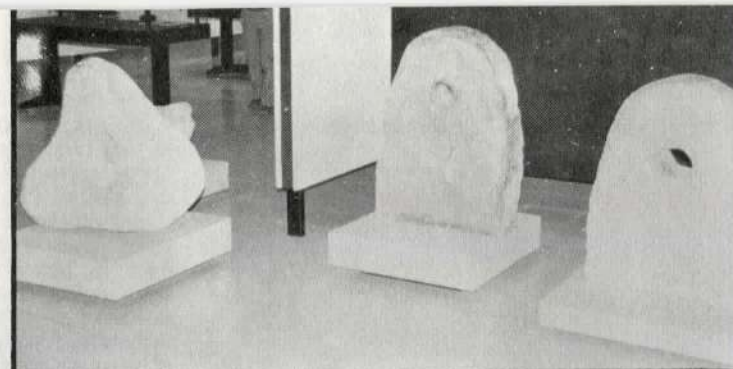
Un de ces canons a été découvert cette année. Il a fallu le remonter par une sorte de « parachute » surmonté d'un ballon que l'on gonfle à l'hélium, quand l'objet à remonter est suspendu aux suspentes. L'étude des cartes anciennes, n'a pas permis de retrouver les deux canons enterrés dans le sable, que sans doute Napoléon avait envisagé de récupérer.

Le canon trouvé en mai 81, à 60 cm de long. Ce canon n'est pas français, mais turc. Il porte en effet le signe du croissant et le nom d'un sultan turc. En effet, une grande partie des canons jetés dans la mer à Tantura par Napoléon, étaient turcs et avaient été capturés à Acco, comme le rappellent les notes du maréchal Berthier. Au musée national de l'armée turque, il existe un canon semblable en service de 1780 à 1807, sous le sultan Salim III.

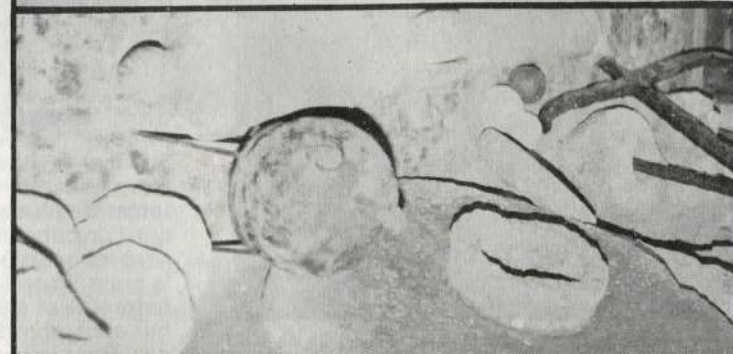
Une visite à Tell Dor

Un adjoint du professeur Naksman nous emmène alors visiter les fouilles de Tell Dor. A l'époque babylonienne, assyrienne et perse, Dor était la capitale d'une province qui comprenait toute la région côtière peuplée par les Phéniciens le long de la côte du Carmel et du Sharon, c'est-à-dire jusqu'à Jaffa. A cette époque, c'était un des principaux ports de la côte d'Israël. La ville souffrit beaucoup lors de la révolte des Phéniciens contre les Perses en 345 avant Jésus-Christ, mais peu de temps après, retrouva son importance. A l'époque hellénistique, c'était une ville puissamment fortifiée. Antiochus III l'assiégea en 219, vainement. En 139, Antiochus V l'assiégea par la mer et la terre, Tryphon s'y était en effet réfugié; là aussi le siège échoua. Sous Alexandre Jannée, ce dernier tenta de conquérir les villes côtières étrangères. Il semble bien que Dor tomba elle aussi, aux mains de Jannée.

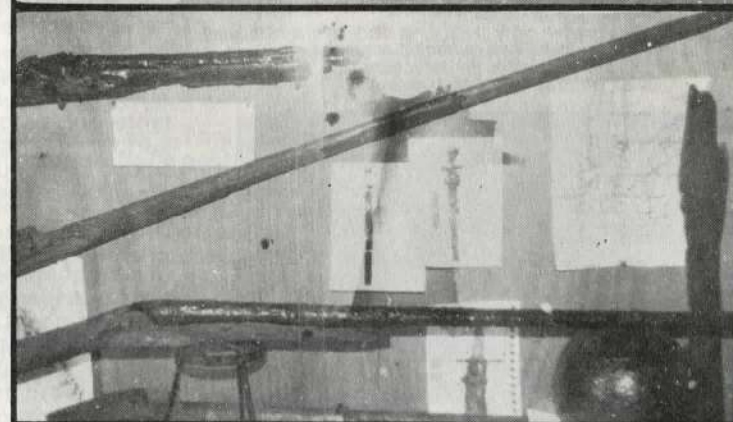
Fouilles
sous-marines de
Dor-Tantura
ancres de pierres.



Le canon de
Napoléon et
une roue de
basalte d'origine
syrien.

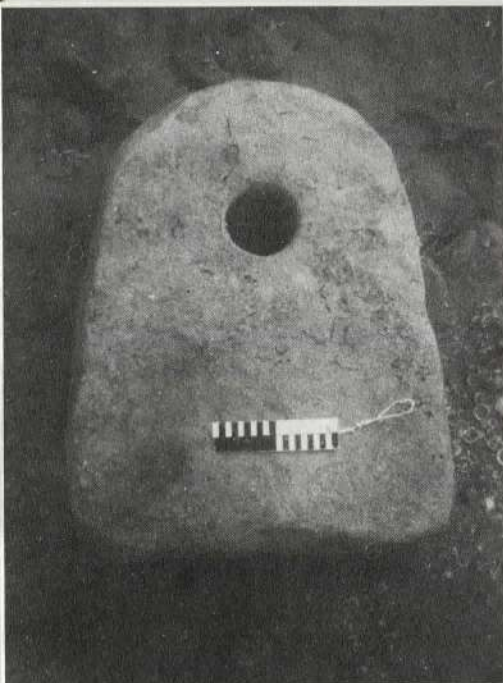


4 mousquets
et un boulet
de canon



Le professeur
Naksman et son
assistant ramènent
un échantillon
d'une structure
en bois pour
analyse (Atlit).





Ancre de pierre trouvée à Dor.

Le canon lors de sa remontée accroché aux suspentes du parachute.
(Photos, Shelli Naksman)



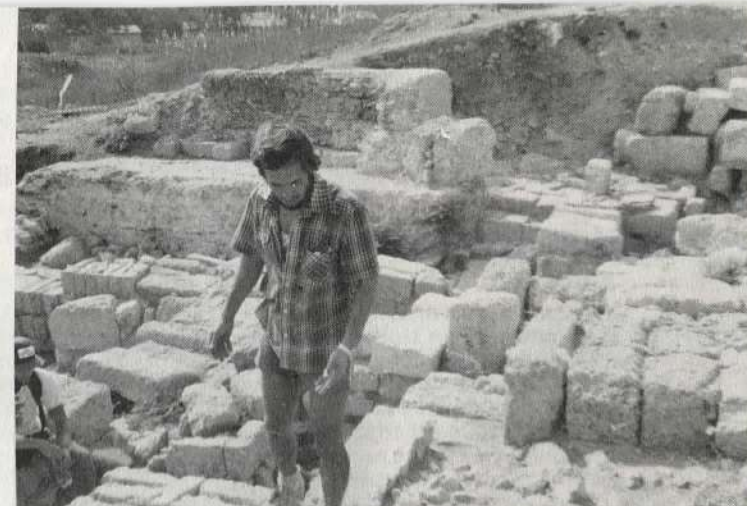
En 1980-81, deux saisons de fouilles eurent lieu, et ont permis de découvrir de larges portions de la ville hellénistique. On y retrouve les mêmes fortifications puissantes que l'on trouve à Acco. Leur épaisseur varie entre 2 et 3 m, ce qui leur permettait de résister aux béliers de siège de l'époque. On a retrouvé les traces de trois tours carrées. Les murailles sont construites directement sur les fortifications de l'époque perse. Les pièces de monnaies permettent de dater la construction du règne d'Antiochus III. La ville est bâtie sur le plan des cités grecques. On y trouve le quartier des temples, le quartier des bâtiments publics et les quartiers d'habitation. Au nord du tell, se trouvent les quartiers des bâtiments publics, un théâtre est situé près de la mer, non loin de là, on a retrouvé les ruines du plus grand temple hellénistique que l'on connaisse dans le pays. A l'est, ce sont les quartiers d'habitation. Le long de la muraille on trouve des magasins et des entrepôts et même un atelier de pourpre, qui était une des industries essentielles des Phéniciens. Il y a de nombreuses poteries rhodiennes et des îles de l'Égée, ce qui montre qu'il y avait des relations entre Dor et ces îles. A l'époque hellénistique, Dor était une ville portuaire importante qui exportait les produits d'Israël surtout en Egypte, ce qui explique qu'on y trouve beaucoup de poteries étrangères : amphores de vin de Grèce, de Rhodes et d'Italie.

La population de la ville était essentiellement phénicienne. On a aussi retrouvé des bouteilles de parfum avec le sceau de leur fabricant. Quelques vestiges de l'époque du bronze furent aussi redécouverts à un autre endroit. Les vestiges supérieurs datent de la conquête assyrienne (environ 700 avant Jésus-Christ). En dessous, on trouve des traces de l'époque des rois d'Israël.

Comment fouille-t-on sous la mer ?

Nous partons ensuite avec le professeur Naksman et son assistant, à proximité du château-fort d'Atlit. Là, à l'extrémité de la jetée, les plongeurs ont découvert une structure en bois ayant la forme de la quille d'un bateau. Aujourd'hui ils vont plonger pour prélever un

L'assistant du professeur Naksman sur les ruines de Dor



morceau de bois de cette structure, pour tenter de préciser s'il s'agit réellement d'une épave de bateau, ou bien d'un morceau de môle en bois qui servait à amarrer les bateaux dans le port.

La difficulté essentielle pour les archéologues sous-marins, c'est de voir les objets sous l'eau. A l'air libre on peut voir à quelques dizaines, voire à quelques centaines de mètres, sous l'eau, c'est une question de quelques dizaines de centimètres. En outre, avec le temps, les objets dans l'eau se déforment, se recouvrent d'animaux et de végétaux qui rendent leur interprétation malaisée. Les découvertes sont souvent le fruit du hasard. On peut, soit travailler par groupes importants de plongeurs qui survolent une région entre 2 et 10 m de fond, ou bien par petits groupes qui explorent un endroit précis. Entre Haïfa et Dor, ce qu'on peut savoir des fonds sous-marins, est sans cesse remis en question par les apports de sable.

Les principaux bateaux découverts, l'ont été à proximité des côtes où ils ont été drossés. On ne trouve en général que de petites parties de bateaux. On fait aussi des photos aériennes qui permettent de « voir » jusqu'à 10 m de fond surtout les constructions ex. : Césarée, Tyr, Sidon. On utilise aussi l'électronique et des véhicules de propulsion sous-marine (ainsi on peut descendre à plusieurs dizaines de mètres de fond) c'est grâce à ces techniques, que le long des côtes on a trouvé des dizaines de bateaux. On situe l'objet découvert avec un théodolite par rapport à la côte. Pour les fouilles, on utilise un aspirateur à air qui filtre le sable et retient les objets plus volumineux, on peut ainsi filtrer 2 à 3 m² de sable par plongeur et par jour de travail. Les fouilles de bâtiments immergés sont un peu différentes de celles de navires, le problème essentiel, c'est qu'alors on travaille souvent près de la surface.

Les ruines de Dor



Le schéma est ici beaucoup plus important que dans les autres branches de l'archéologie. C'est le seul moyen de savoir comment se présente la découverte, car on ne peut pas revisiter le site, d'où aussi l'emploi très large de la photo.

De quoi s'occupe l'archéologie sous-marine ?

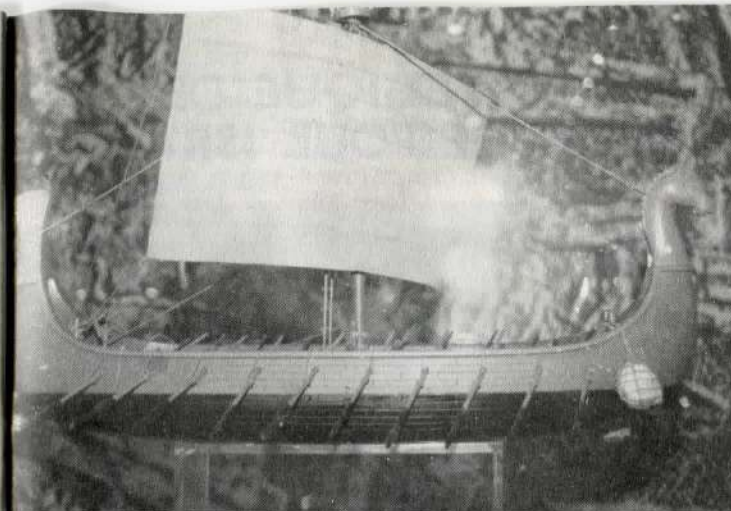
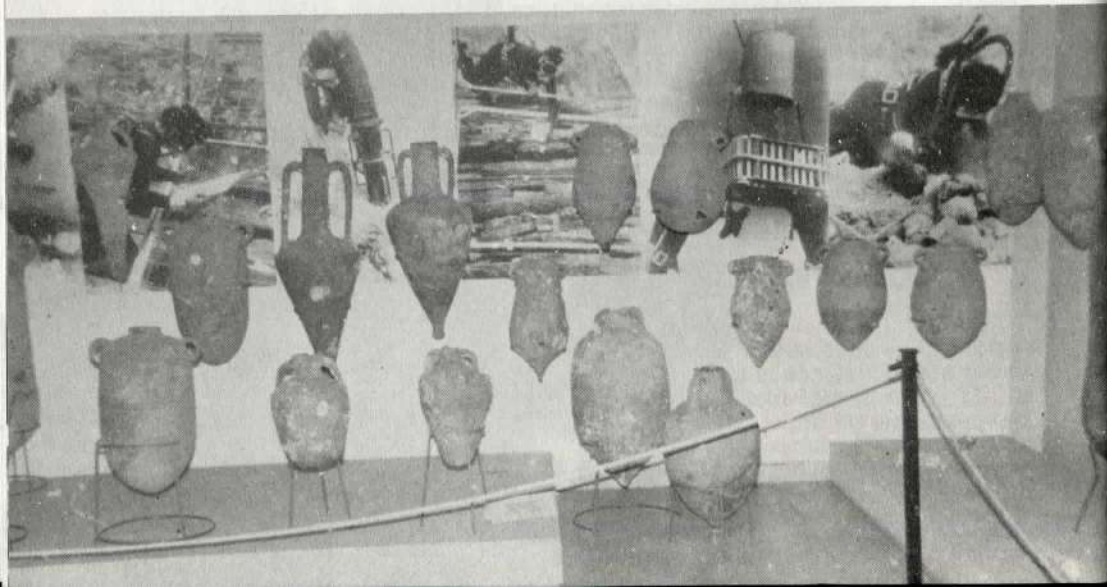
L'archéologie sous-marine comprend : l'étude des navires anciens, le commerce maritime, l'origine géographique des anciens navires, construction et histoire des ports.

C'est au large d'anti Cythère que l'on a trouvé le plus grand nombre de navires. En Méditerranée, on trouve des restes de navires égyptiens, syriens, anatoliens. C'est le long de nos côtes qu'on trouve le plus de traces de développement et de l'importance du commerce international maritime. Israël est un pont entre la civilisation occidentale de l'est méditerranéen, l'Afrique et l'Extrême-Orient. C'est un aspect dont l'étude est restée négligée jusqu'à ces derniers temps. En fait, à toutes les époques il y a eu une activité intense le long des côtes d'Israël. A Neve Yam, on a trouvé une centaine de roues de chars en basalte. Cette découverte nous montre que ces roues étaient fabriquées en Syrie et étaient distribuées à l'époque biblique dans tout le bassin méditerranéen. On a trouvé au large d'Atlit deux trésors de pièces de monnaies, l'un de 210 avant Jésus-Christ, l'autre de 1400 après Jésus-Christ, un autre de l'époque de Philippe II. Les ports, ce sont essentiellement ceux de Gaza, Ashkelon, Jaffa et Dor. Ce ne sont pas des ports naturels. Comment les anciens les utilisaient-ils ? Et protégeaient-ils leurs bateaux ? Ils les tiraient sur le rivage ? La taille des navires de l'époque d'Ugarit exclut cette possibilité. Ils construisaient des ports artificiels, difficiles à retrouver aujourd'hui, car souvent recouverts par le sable. La découverte du port d'Atlit est la plus grande contribution de l'archéologie sous-marine à la connaissance des ports d'Israël.

La découverte d'épaves de navires

Pour ce qui est de la recherche de bateaux, l'un des rares bateaux découverts en Israël l'a été auprès de Charm El Sheik, dans des conditions idéales, à cause de la température et de la transparence de l'eau.

Amphores découvertes dans des fouilles sous-marines (musée de la mer, Haïfa)



*Navire phénicien
(VIII^e siècle)*

On sait depuis longtemps, que les côtes de la Méditerranée orientale sont un trésor d'antiquités. En particulier les côtes de Turquie, Chypre, l'Italie, la Grèce. Surtout à l'époque hellénistique romaine. En 1960 a été trouvé un bateau datant de 1200 avant Jésus-Christ au sud de la Turquie. Il transportait une tonne de métal. Cette découverte confirme ce que nous disent les écrits d'Ugarit sur le commerce qui se faisait à partir de la côte syrienne. En 70, on découvrit un bateau du V^e siècle avant Jésus-Christ, dans le détroit de Messine. Il avait 25 m de long et transportait un vin et de l'huile de Grèce et de Carthage. En 68-69, au large de Kyrenia à Chypre, on découvrit un bateau de commerce du IV^e siècle, long de 20 m. En 69 également, au large de la Turquie ce fut un bateau romain coulé vers 350 après Jésus-Christ, long de 19 m. Plus loin se trouvait un bateau du IV^e siècle après Jésus-Christ, long de 35 m. Il s'agissait d'un navire byzantin coulé vers 625, et qui ne transportait que du vin. Il est certain que si le rêve de tout archéologue sous-marin est de découvrir les restes d'un bateau, il s'agit toutefois d'une découverte extrêmement rare.



*Casques Assyriens
découverts dans
la mer (musée
de la mer Haïfa)*

L'IMPORTANCE STRATEGIQUE DE LA MEDITERRANEE POUR ISRAEL

Ancien élève de l'école de guerre de Paris, Dov Shafir est officier de marine dans la flotte israélienne. Il a récemment publié une étude sur la signification de la Méditerranée pour Israël qui a été éditée par le centre d'études stratégiques de l'université de Tel Aviv. C'est de ce sujet qu'il nous entretient ici.



Le conflit des Malouines a-t-il apporté des éléments nouveaux dans le problème de la défense navale d'Israël et la situation en Méditerranée?

Non pas vraiment! Ce conflit n'a fait que confirmer et montrer l'importance de la mer pour Israël. Dans la guerre du Liban, le rôle de la marine n'a pas été un rôle essentiel. Son rôle était surtout un rôle de blocus. Il s'agissait d'interdire les mouvements navals des ennemis potentiels d'Israël. Il y avait des avions qui contrôlaient la situation sur mer, mais il n'y a pas eu de combats sur mer. Il y a eu des duels d'artillerie entre nos navires et des batteries côtières. La seule « première » effectuée par notre marine, fut une manœuvre de débarquement de troupes terrestres pour couper la retraite à l'ennemi près de Sidon. Une telle manœuvre exige deux conditions: la supériorité aérienne et navale. Nous avions les deux. En outre, l'effet de surprise a joué à fond, c'était une attaque enveloppante, dans le but d'épargner les hommes.

Y avait-il danger d'intervention de la part de la flotte syrienne?

Il y a toujours danger d'intervention de la part des Syriens. Nous avons pris en compte cette éventualité. Les Syriens pouvaient intervenir aisément, en fait, ils ne l'ont pas fait, car ils gardaient de cuisants souvenirs de la guerre du Yom Kippour! Ici nous avons touché les dividendes de la guerre du Yom Kippour. Ils savaient qu'ils n'avaient aucune chance, que nos forces navales étaient les meilleures. On a vu ce que ça a donné dans les airs! S'ils avaient attaqué par mer, le résultat aurait été le même.

Peut-on dire qu'Israël est devenu une puissance navale en Méditerranée?

Seulement en ce qui concerne le bassin oriental de la Méditerranée, parce que les vedettes qui sont l'épine dorsale de notre flotte, n'ont pas un grand rayon d'action. Ces

vedettes sont excellentes pour la défense de notre frontière côtière, mais elles sont dépendantes de l'état de la mer et ne peuvent rester beaucoup de temps en opération, ce ne sont pas des navires de haute mer. Ce sont des armes offensives excellentes, quand Israël prend l'initiative. Avec ces navires nous pouvons affronter et couler des bateaux russes de type destroyer, mais nous ne pouvons pas nous battre contre la flotte russe. Ce sont de petits bateaux; d'excellents bateaux, surtout ceux que nous avons construits nous-mêmes. Les premiers ont été construits en France sur des plans que nous avons fournis. Depuis, nous avons acquis de l'expérience et avons apporté certaines modifications.

On est arrivé au rendement quasi optimum de ce genre de bateau, tandis que les vedettes construites en France étaient le minimum, nous sommes malheureusement les seuls à avoir l'expérience du combat réel.

Israël n'est pas intéressé à construire des navires de haute mer?

Non! Le danger auquel nous avons à faire face, est le danger arabe. Ces derniers contrôlent toute la côte sud du bassin méditerranéen. Le danger, c'est qu'ils coupent nos voies de communication. Nous n'avons pas à tenter de protéger nos communications dans un secteur aussi éloigné de nos bases, par des navires de haute mer, ou des systèmes de convois, car l'économie d'Israël ne pourrait pas le supporter, par contre, nous pouvons envisager de douloureuses représailles, en cas d'attaques de nos communications vitales. La menace la plus sérieuse pour nous, vient de la Libye, car c'est une marine qui se développe, en outre c'est un pays qui a une façade méditerranéenne de 1500 km environ, ce qui, joint à l'Algérie, représente pour nous la menace essentielle.

La flotte israélienne peut-elle tenir tête aux marines arabes coalisées?

Théoriquement non! Au point de vue quantité, le rapport est de 5 contre 1, mais nous comptons sur la qualité des moyens et des hommes. En cas de conflit généralisé, il nous faudrait prendre l'initiative des opérations, et frapper l'ennemi le plus dangereux d'abord, pour que les autres en tirent la leçon. En outre, il est difficile aux pays arabes de coordonner leur action, la Libye et la Syrie par exemple, n'ont pas de frontière commune. En outre, la Méditerranée est un des théâtres d'opération les plus difficiles du monde, parce que la Méditerranée, c'est les Champs Élysées de la mer. Il est très difficile d'identifier les bateaux ennemis, parmi les neutres. Il faut en effet détecter l'ennemi, l'identifier, puis seulement alors l'attaquer. La Méditerranée offre toutes sortes de possibilités de camouflage. Il n'est donc pas facile d'établir des zones d'opération loin de ses bases, tandis que nous pouvons affirmer qu'en cas de guerre, tout navire entrant dans nos eaux territoriales, serait en danger.

Vivons-nous une époque semblable à celle de Salomon ou Jospahat, où Israël se tourne à nouveau vers la mer?

Israël est lié à la mer pour une raison très simple: 90 % de ses relations avec l'extérieur, se fait par la mer. La mer est pour nous un cordon ombilical, une veine nourricière. Si on la coupe, nous ne pouvons survivre. Mais lors de nos guerres, les actions décisives ont toujours eu lieu à terre. Il y a là un contraste: d'un côté notre vie dépend de la liberté des mers, mais les dangers pour notre vie physique viennent de la terre. En outre, l'essentiel de notre population vit le long des côtes, c'est donc très facile de l'attaquer par la mer. Mais même un bombardement meurtrier de nos côtes, ne pourrait mettre en cause l'existence de l'état d'Israël. La voie de l'air est aussi importante pour nous sur le plan des transports, mais les échanges économiques ne peuvent se faire par avion en raison du prix de revient. Notre situation est en fait, différente de ce qu'elle était à l'époque de Salomon, où l'état d'Israël avait des

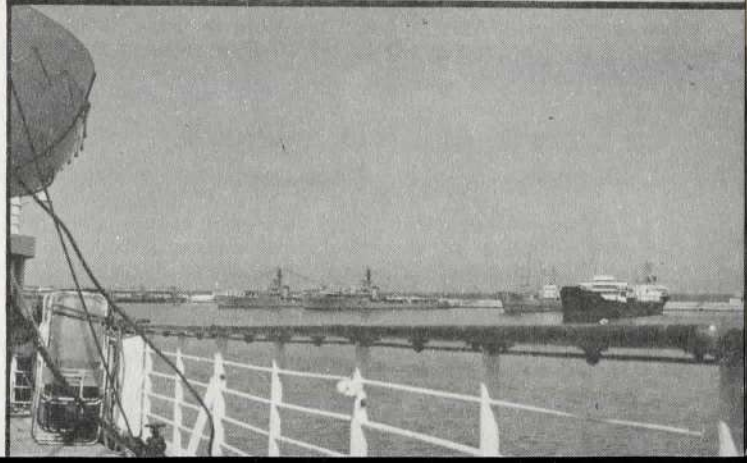
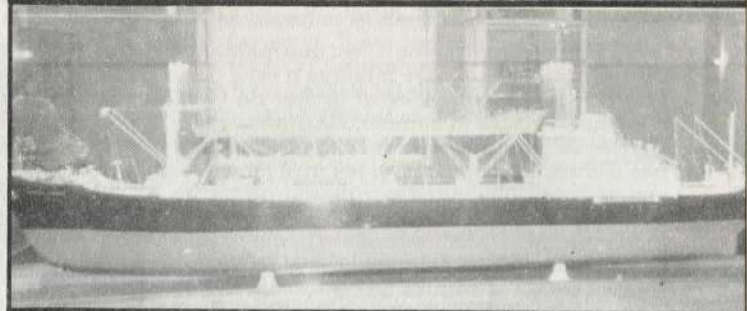
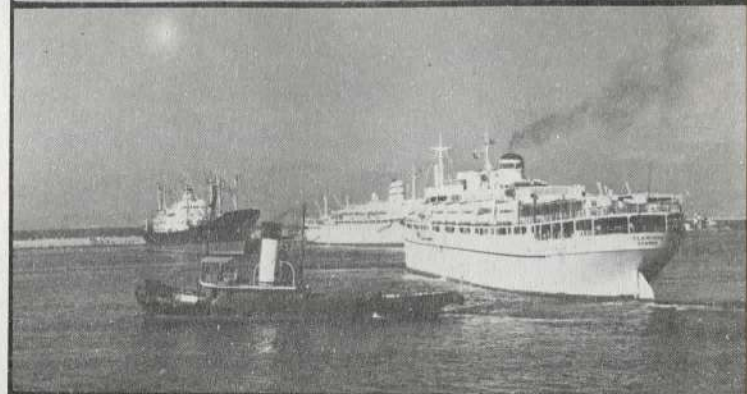
frontières ouvertes. En fait, l'essentiel des échanges avec l'Égypte ou la Mésopotamie se faisait par voie terrestre. Ce n'est qu'à l'époque romaine et phénicienne, que s'est développé le commerce maritime et que la Méditerranée a eu une importance économique, que l'on peut rapprocher de celle qu'elle a aujourd'hui. Les Romains ont aussi utilisé la mer pour déplacer leurs armées. Pour nous, la flotte de guerre est le « bras long » d'Israël. Nous pourrions effectuer par son moyen, des actions jusqu'à Alger. Si par exemple, l'O.L.P. qui s'est réfugiée à Tunis, tentait d'attaquer au large de ce pays, un navire israélien, ou au large de la Libye, c'est la marine qui réagirait. Celle-ci a deux missions: défendre nos côtes contre toute tentative d'attaque surprise. Un bombardement massif de nos côtes, par exemple, par les marines ennemies, ne serait pas une action décisive, mais affecterait beaucoup notre moral. Nous avons pour mission d'empêcher cela. Ensuite, empêcher l'attaque de notre trafic marchand. Pour cela nous avons besoin de davantage de sous-marins pour préserver l'élément de surprise. Celui qui se défend partout, est faible partout. Il n'est pas possible de protéger tous les endroits à tous les moments, il faut trouver les points faibles de l'ennemi. La région de la Méditerranée que nous devons absolument dominer, c'est le bassin oriental, compris entre la côte israélo-syrienne, l'Égypte et Chypre. Si nous parvenons à contrôler ce théâtre, nous avons atteint notre but. Si l'ennemi est battu ici, il sera impuissant ailleurs.

Pour en revenir au conflit des Malouines, les Argentins se trouvaient dans la situation face aux Anglais, où se trouverait Israël en face de ses adversaires plus nombreux, mieux armés que lui et disposant de matériel plus sophistiqué. Ils ont fait exactement ce qu'il ne faudrait pas qu'Israël fasse en pareil cas: disperser ses forces, au lieu de les concentrer, envoyer un croiseur loin de ses bases etc...

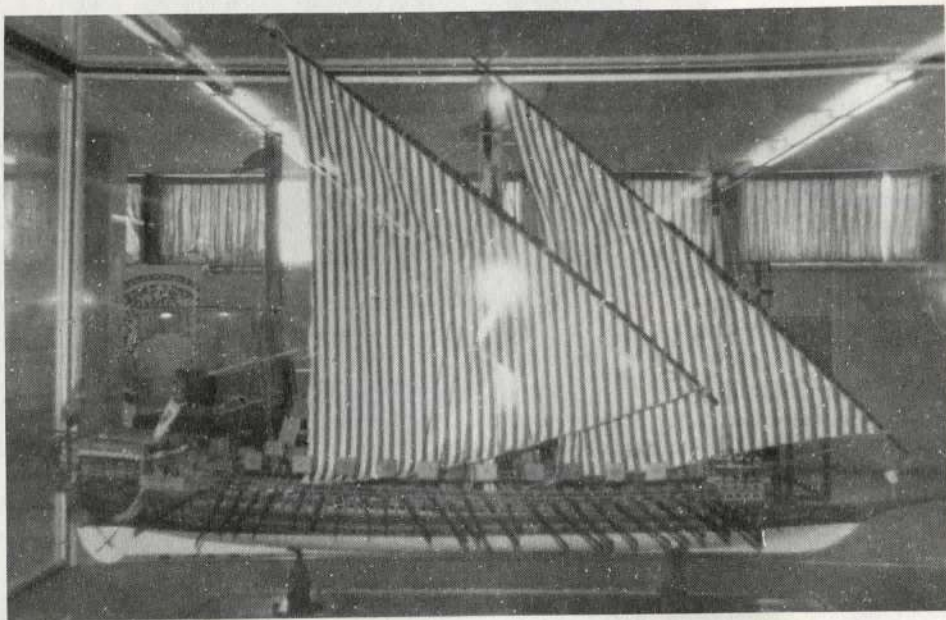
Débarquement israélien juin 82 (photo service de presse gouvernemental Jérusalem)



Navires de commerce
israéliens



LA MER dans LA BIBLE



La Bible en est pleine! C'est une réalité avec laquelle le peuple de la Bible se trouve sans cesse confronté. Le pays biblique n'est-il pas baigné par quatre mers? La Méditerranée, la Mer Rouge, la Mer Morte et la mer de Galilée. Mais la plus importante est la première. D'ailleurs, la Bible la nomme: «la grande mer». A partir du sud du massif du Carmel, la côte d'Israël est pratiquement rectiligne. C'est une côte inhospitalière qui n'offre pour ainsi dire pas d'abris naturels. Ce qui fait qu'à l'inverse de la côte nord, ou côte phénicienne, elle n'a jamais donné naissance à un peuple de marins. En fait, la mer dans la Bible c'est d'abord une barrière. Nb 34 v 6 déclare: «du côté occidental, la grande mer sera votre frontière!» La côte rectiligne de la Méditerranée n'invite ni au voyage, ni à l'aventure à l'inverse de la côte grecque découpée. En outre, il existe d'importants courants qui longent la côte et même par temps calme, les vagues ne cessent de déferler en mugissant sur les plages qui la bordent. Nuit et jour, c'est une sorte d'assaut incessant et vain des eaux qui semblent s'élaner à la conquête de la terre, si bien que dans la Bible, la mer apparaît comme l'image d'une ennemie, elle est le symbole des puissances hostiles, du mal, qui sans cesse assaillent le peuple de Dieu.

La mer image de la mort

Le livre de la Genèse nous déclare qu'aux origines, le monde était recouvert par la mer, sur laquelle régnait la nuit. Le chaos était un chaos liquide, identifié à l'abîme (thehom) c'est-à-dire la fosse, donc la mort. La mer est souvent dans la Bible, l'image de cette ennemie par excellence, qu'est la mort. Comme le désert, frontière est, c'est un milieu hanté par Satan et ses démons. C'est d'elle que surgissent des monstres diaboliques, tels que ces quatre animaux que Daniel voit paraître sur la grande mer et qui représentent des empires païens et méditerranéens qui vont asservir le peuple de Dieu. Dans l'Apocalypse, c'est aussi de la

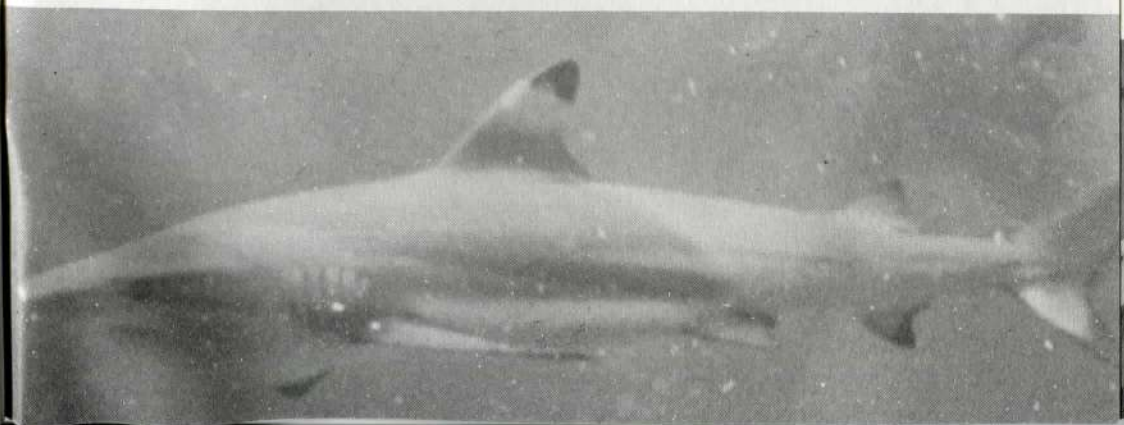
mer que surgit l'antichrist «la bête qui monte de la mer» «qui vient de l'abîme et qui va à la perte». Le déluge par exemple, est conçu comme un retour au chaos liquide: les eaux retrouvent leurs droits et entraînent la mort de toute chair sur la surface de la terre, hormis Noé et sa famille. C'est aussi la raison pour laquelle, dans la nouvelle terre d'Apoc. 21-22 «la mer a disparu» non sans avoir au préalable, «rendu les morts qui étaient en elle». C'est dans cet abîme liquide que Jonas est englouti et passe trois jours «au sein de l'abîme» avant de connaître une sorte de résurrection, image de la mort et de la résurrection du Messie. Il faut évoquer les tempêtes sur le lac de Tibériade dans le Nouveau Testament, où ce thème aussi apparaît. Les disciples qui traversent la mer sont sur le point d'être engloutis dans l'abîme, dans la mort.

La mer image des nations païennes

Mais la mer n'est pas seulement l'image des puissances du mal. C'est aussi ce qui est mouvant, peu sûr, donc un domaine étranger à la vie et à la nature de Dieu caractérisé par l'immutabilité. A l'inverse du milieu marin, il ne change pas. Dans le cantique de Moïse à la fin du Deutéronome, Dieu est qualifié de «rocher». L'expression se retrouve aussi dans les psaumes. Dieu est «l'Amen», ce qui signifie «ferme, assuré». Il peut donc être l'objet de la foi, à l'inverse de la mer caractérisée par sa perfidie. Elle est ce qui est mouvant et changeant, en même temps qu'impulsivité et même caprice. En ce sens, elle représente les aléas des choses humaines opposées à la fermeté des promesses de Dieu. Mais la mer, c'est aussi les vagues qui s'acharnent sur les côtes d'Israël. Une tentative constante mais vaine, des puissances du mal de s'en prendre au peuple de Dieu qui habite la montagne inébranlable de Sion. C'est un ennemi limité et borné. Au commencement, Dieu a séparé la terre et la mer par sa parole. Il a fixé à la mer une limite qu'elle ne peut franchir «là s'arrêtera l'orgueil de tes flots». Ces derniers peuvent se déchaîner et rugir, ils ne peuvent franchir cette limite qu'est la côte, ainsi toute leur fureur est vaine.

Un ennemi dompté.

C'est un thème qui va être exploité dans les psaumes et dans la parabole des deux maisons. Dans les psaumes, Dieu est le maître des eaux. Il en contrôle les mouvements même lors du déluge. Il a d'ailleurs promis que les eaux ne submergeraient plus la terre. Souvent le psalmiste compare le peuple de Dieu à un bastion assailli par les eaux. La mer devient alors l'image des peuples païens sans cesse changeants et inconséquents, soumis aux avatars de la politique humaine mouvante et incertaine. Ils ne sont pas dignes de foi, ils sont néants et morts pour ceux qui s'appuient sur eux, et pour le peuple saint notamment s'il lui arrivait de compter sur leur aide, mais ils sont constants dans leur haine implacable de Dieu et de son peuple. Toutefois, leur fureur est vaine, car Dieu met une limite infranchissable à leur action, lui qui est le rocher d'Israël sur lequel viennent se briser les assauts furieux des vagues déchaînées. Ainsi le psaume 2 déclare: «les nations s'agitent, les peuples complotent, mais en vain, les rois de la terre se liguent, les princes de la terre se concertent contre le Seigneur et contre son Messie». «Mais le Seigneur rit, il se moque d'eux...» «Tes



décisions sont profondes, comme le grand océan» proclame le psaume 36, verset 7. Au psaume 42, verset 8, le psalmiste déclare: «tous tes flots sont passés sur moi je suis presque submergé, c'est pourquoi je veux dire à Dieu: mon rocher». Le psaume 46 oppose Dieu qui est un abri au jour de la tempête, au moment où s'écroulent les montagnes au cœur des mers, les flots grondent, bouillonnent, soulèvent et secouent les montagnes (à l'image des peuples qui se liquent contre Sion) et le cours paisible du torrent de Guihon, la source de Jérusalem «un cours d'eau répand la joie dans la cité de Dieu, elle tiendra bon... les nations grondent, les empires s'ébranlent, mais le Dieu de Jacob est notre forteresse, Dieu domine sur les nations, comme sur les mers».

Au psaume 65, nous lisons: «tu apaises le mugissement des mers, le mugissement des vagues et le grondement des peuples».

Une route pour le retour des exilés...

Un grand miracle souvent célébré, est la traversée de la mer Rouge. Dieu a accompli là un acte créateur. Il a fait reculer la mer, la mort: «il a mis la mer à sec, on passa le fleuve à pied». Paul y voit une figure du baptême, identification à la mort et à la résurrection de Jésus, promesse d'une vie nouvelle. Le psaume 72 à l'instar d'Esaié 60, envisage ces temps messianiques où la mer domptée servira de route aux nations païennes converties, pour venir adorer à Jérusalem en apportant sur les routes de la mer, tous leurs trésors ainsi que les exilés d'Israël qui rentrent au pays de la promesse. Le psaume 93 évoque la royauté du Seigneur. «Parce que Dieu règne, la terre est ferme, les flots peuvent hurler encore, mais dominant leur voix, la voix du Seigneur leur impose silence. Il en est de même des commandements du Seigneur: ils sont fermes. «La mer, c'est Dieu qui l'a faite», déclare le psaume 95. Dans d'autres psaumes, les mugissements de la mer sont considérés comme des acclamations envers Dieu: «Dieu a fixé la terre sur ses bases, pas de danger qu'elle bouge» (psaume 104, versets 5-12). On comprend alors mieux la question des disciples après la tempête apaisée, «qui est celui-ci à qui le vent et la mer obéissent?» Voici qu'au travers de celui qu'ils connaissent bien, ils découvrent la puissance de Dieu (voir aussi psaume 17, versets 12-14).

... Et pour les adorateurs venus de tous les peuples

La mer, c'est aussi l'image de l'orgueil dompté (ps. 23, v. 1 et suiv.). Les peuples tirent orgueil et gloire des richesses humaines et périssables venues du commerce de la mer. Dans la vision des derniers jours, les prophètes voient le Seigneur détruire «le monstre qui est dans la mer, le serpent tortueux et fuyard» identifié avec Satan (Es. 27, v. 1, voir aussi Es. 51, v. 10). En Es. 60 «les richesses de la mer viennent vers toi (v.5) portées sur les navires de Tarsis». En Es. 27, Tyr est décrite sous la forme d'un bateau. Le prophète y voit les Phéniciens se faire les missionnaires de la vraie foi jusqu'aux extrémités de la terre qu'ils ont

atteintes par la voie des mers. Aussi, cette dernière domptée, devient une route qui mène les peuples vers Jérusalem, pour que les habitants des «îles» (pays marins dans le langage biblique) puissent venir adorer le vrai Dieu.

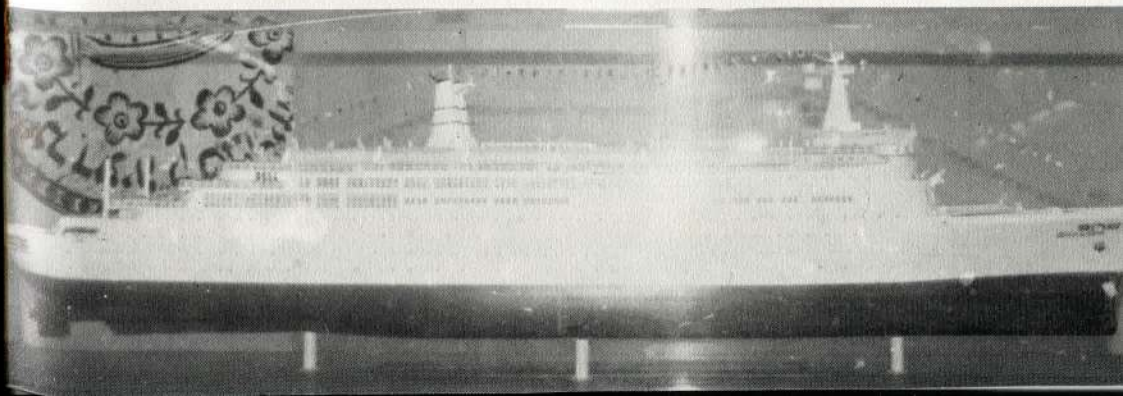
Voie de communication et d'échanges dans la vision des derniers jours

Six de ces «îles» sont expressément nommées dans la Bible: Chypre (Kittim), Rhodes (Rodanim), la Crète (Caphtor), Yavan (la Grèce), Elisha (la Sicile), Targlish (Espagne) ceci correspond aux étapes de l'expansion phénicienne par laquelle les Israélites avaient leurs connaissances en matière de terres lointaines. Dans les ports, arrivaient le blé, l'huile, etc... et partaient les étoffes, la pourpre, l'argent, le fer, l'airain etc... C'est pourquoi, à la fin du livre des actes, la mer sert de route à l'expansion de l'Évangile, jusqu'aux extrémités de la terre, même les plus violentes tempêtes déchaînées par Satan ne parviennent pas à bloquer le progrès de l'Évangile, car «Dieu a tracé un chemin dans la mer».

Dans la «table des nations» de Gn. 10, la Bible évoque un certain nombre de puissances maritimes. La plus ancienne est sans conteste, l'Égypte. Très tôt, ces derniers avaient des relations maritimes essentiellement avec la côte phénicienne. Les Phéniciens établirent des contacts avec Chypre, dès le XIV^e siècle, puis avec la côte d'Asie Mineure, puis Rhodes, la Sicile et l'Italie. En 1100, ils atteignirent la côte d'Afrique du Nord, puis la Corse, Marseille, l'Espagne et les Baléares. En 814, ils fondaient «Kirat Hadasha» autrement dit, Carthage, qui deux siècles plus tard reçut la souveraineté sur les comptoirs phéniciens établis à l'ouest de la Méditerranée avant de périr sous les coups de la nouvelle puissance méditerranéenne: Rome.

Pour en revenir à Israël, lors de la conquête, seules trois tribus s'établirent le long de la côte: Dan, Asher et Zabulon. Mais le seul port réellement israélite fut Etsion Guever, sur la mer Rouge. En effet, très vite les Hébreux se heurtèrent à une autre puissance qui envahit le pays en même temps qu'eux: les Philistins. Mais tandis que les Israélites viennent du désert, les Philistins viennent de la mer: des îles de l'Égée sur la pression des peuples doriens s'ils s'étaient mis en route vers l'est abordèrent en Asie Mineure, où les événements de la guerre de Troie semblent devoir leur être attribués, descendirent le long de la côte syro-phénicienne jusqu'en Égypte, où ils furent stoppés à grand peine par Ramsès III et refoulés le long de la côte sud du pays d'Israël.

La mer barrière ou voie de communication? Ennemie, barrière, puis voie d'échanges telle apparaît successivement la mer dans la Bible. Ennemie domptée par la parole du Seigneur, elle devient humble servante de sa volonté. Son image dans la Bible nous conduit à la question des disciples: «qui est celui à qui obéissent les vents et la mer?». Mais la Bible nous donne la réponse: «c'est moi, n'ayez pas peur». Je suis là, me voici! Au fort des tempêtes de ce monde, comme de nos vies, la Parole apparaît comme le roc qui peut résister aux vents déchaînés et aux flots, tandis que s'approche celui qui vient vers nous à l'heure la plus sombre pour ouvrir un chemin dans la mer, «alors la barque aborda au lieu où ils devaient se rendre» comme le dit le psalmiste, «il les conduisit au port désiré, qu'ils louent le Seigneur pour sa bonté».



(suite de la page 9)

Aujourd'hui notre développement économique dépend de la mer. La plus formidable organisation d'Israël n'est pas l'armement, mais les oranges. Tout peuple qui n'a pas de contacts avec la mer, est coupé de l'histoire. Salomon a fait ce que nous faisons avec le « kedem land bridge ». Vous savez, pour comprendre Israël aujourd'hui, il faut lire la Bible ! Salomon faisait venir par caravanes les richesses qui arrivaient à Eilat sur la mer Rouge et les vendait par les ports de la Méditerranée. Il avait assuré militairement cette route contre les pillards du désert qui attaquaient les caravanes, et lorsque cette route a été sûre, il s'est tourné vers Hiram et les Phéniciens, en leur disant : « je vous garantis la sûreté de passage sur les routes de mon royaume, à vous d'en profiter ! » Là, est l'origine de la richesse de Salomon.

Aujourd'hui, Israël redevient un carrefour d'échanges. Le « kedem land bridge » permet d'éviter le canal de Suez. Bien que ce dernier soit ouvert à la navigation israélienne, il est plus avantageux de passer par le « kedem land bridge ». Israël est à la fois un pays de transit et un pays de haute qualification technique. Avant Salomon, le peuple d'Israël vivait le dos tourné à la mer. Ce n'est que lorsque Salomon l'ouvrira sur la mer, qu'il se développera économiquement. La mer est une nécessité vitale pour Israël.

Un avenir extraordinaire possible

Il est certain que notre trafic marchand est fragile militairement. En fait, si après la guerre du Kippour nous avons supprimé les paquebots, c'est parce que nous nous sommes rendus compte, que ces derniers étaient trop menacés et trop vulnérables à une attaque ennemie. A cette époque, j'ai dû stopper en catastrophe un de nos paquebots à Naples et faire transférer ses passagers en Israël, par avion. Mais si les Arabes avaient pu étrangler Israël par mer, il l'auraient fait.

Par contre, en cas de paix avec les Arabes, ces derniers eux-mêmes disent quand on parle avec eux : « quel avenir extraordinaire s'ouvrirait devant nous, si nous pouvions nous mettre d'accord ! ».

Il se passerait alors, un peu ce qui se passe avec l'aide aux pays d'Afrique. J'ai moi-même participé à la création de la flotte du Ghana. C'était le « Zim-Ghana » qui s'occupait des exportations de cacao depuis ce pays. Puis, le Ghana a voulu prendre lui-même les choses en mains. C'était légitime, et nous nous sommes retirés. En fait, tout s'est écroulé ! Israël pourrait être la colonne vertébrale d'un développement de ce genre ! L'aide aux pays d'Afrique s'est poursuivie malgré la rupture des relations diplomatiques, à la suite de la guerre du Kippour. La Zim possède de vastes complexes dans plusieurs pays d'Afrique.

Aujourd'hui, avec la reprise des relations diplomatiques avec des pays comme le Zaïre, plusieurs pays africains sont à nouveau intéressés par cette aide, parce qu'ils trouvent celle-ci relativement désintéressée, parce qu'elle n'est pas sous-tendue par un pouvoir. C'est le cas par exemple, de la Côte d'Ivoire, où l'aide israélienne se fait sans contre-partie de puissance.

● Abonnez-vous, réabonnez-vous :

Nous rappelons à nos lecteurs que l'abonnement pour 1983 est passé à 36 F.

Nous remercions également les lecteurs qui ont contribué à l'achat de la voiture pour l'œuvre de Dieu en Israël. Paix et bénédiction en Yéchoua Le Messie.

Un magnifique voyage en Israël Programme réalisé par le pasteur Le Cossec

Ce voyage vous conduira à travers toute la Terre Sainte sur les Pas de Jésus. Son caractère spirituel sera une source de bénédiction pour vous. Culte au bord du Lac de Galilée. Prières et méditations bibliques sur le Mont des Oliviers, près du Golgotha, à Jérusalem, etc...

Pour avoir le programme détaillé écrivez de suite à Christian Verger 72210 Soulligné-Flace. Téléphone (43) 21.60.94.