

INSTITUT
CULTUREL BULGARE
À PARIS



AMBASSADE DE LA
RÉPUBLIQUE DE BULGARIE
À PARIS



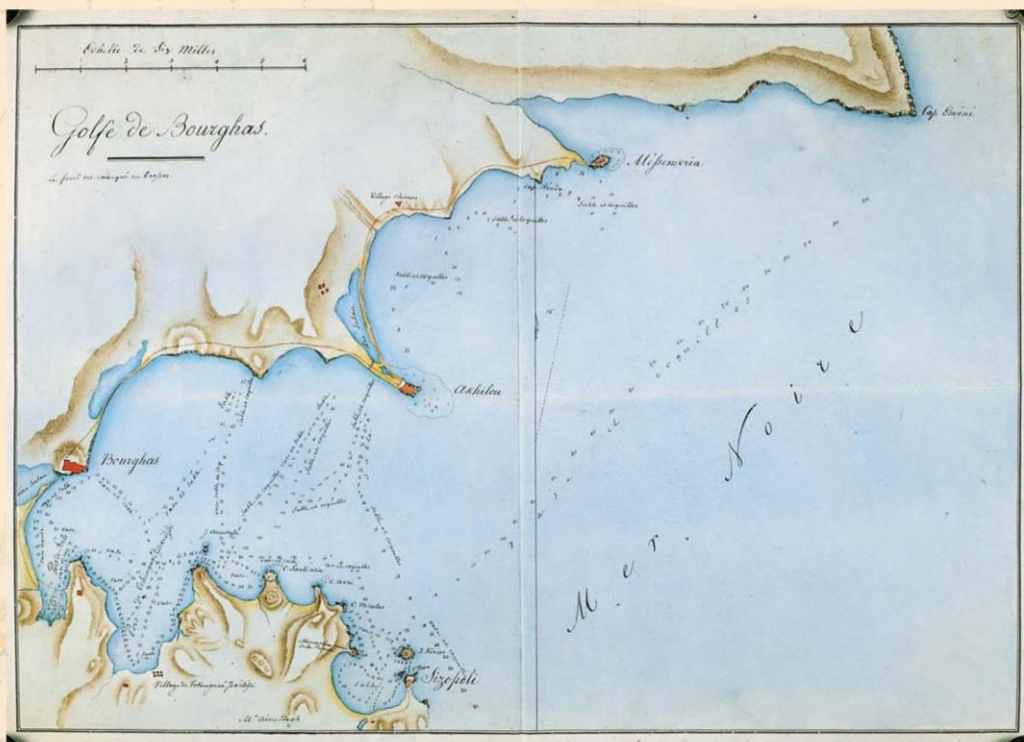
INSTITUT DIPLOMATIQUE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
RÉPUBLIQUE DE BULGARIE



EXPOSITION

France-Bulgarie: Redécouverte de la Mer Noire. Les débuts.

Cartes géographiques, photographies, archives, gravures



1er mars 2016 – 18 mars 2016
Galerie de l'Institut culturel bulgare

J' LES CARTES
L'ANNÉE INTERNATIONALE DE LA CARTE 2015-2016

L'exposition est organisée par l'Institut diplomatique auprès du ministre des affaires étrangères de la République de Bulgarie avec le soutien de l'Agence d'État des archives de la République de Bulgarie, du Centre international "GEOPAN" et de l'Association "Black sea Strandja".



BLACK SEA STRANDJA
ASSOCIATION

reonan
geopan

VARNA ET LA GUERRE DE CRIMÉE (1853-1856)

Le tsar Nicolas aspirant à s'emparer de Constantinople prend prétexte d'une querelle de moines à propos des lieux saints pour forcer le sultan Abdul-Medjid à reconnaître le protectorat de la Russie sur tous les Chrétiens grecs de l'Empire ottoman. Le prince Menchikov présente le 5 mai 1853 un ultimatum à Constantinople dans ce sens, qui est repoussé. Le 3 juillet 1853, les Russes envahissent alors les principautés danubiennes, et le 3 novembre, la flotte russe de la mer Noire détruit à Sinope une escadre turque. Silistrie assiégée, une armée turque aux ordres d'Orner pacha accourt à son secours. La France et l'Angleterre, alliés aux Turcs, déclarent la guerre à la Russie en vue de maintenir l'intégrité de l'Empire ottoman.

50.000 français sous le maréchal Saint-Arnaud et 25.000 anglais sous lord Raglan débarquent d'abord à Gallipoli en mai 1854, puis sont transportés à Varna. Les Russes abandonnent le siège de Silistrie et évacuent les principautés. Ces principautés déclarées neutres sont confiées à la garde de l'Autriche en décembre 1854. Après avoir été décimée par le choléra à Dobroudja, l'expédition franco-anglaise est dirigée en Crimée contre Sébastopol, le grand arsenal maritime russe, en même temps que les alliés décident une attaque de la Russie par la Baltique. Le congrès ouvert à Paris le 25 février 1856 aboutit au traité de Paix de Paris le 30 mars.



Auguste Legerot (1804-1876). Carte générale du théâtre de la guerre dans la Crimée, la Baltique et l'Asie Mineure, montrant les plans de Kerson, de Nicolaïef, de la Mer Noire et indiquant la position des Armées depuis Varna, Odessa et Kiburn, jusqu'à Batoum, Erzeroum et Kars, 1856



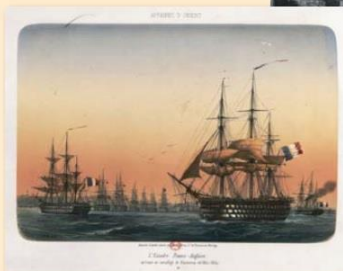
Itinéraire d'Aldos à Varna, suivi par la division Bosquet (2e) et la division de cavalerie Morris (brigades d'Allouville et Cassaignolles) en juillet 1854. Concentration de l'armée autour de Varna / Redige au Depot de la guerre par le chef d'escadron d'état-major Berthault... ; Grave chez Erhard Schieble



Varna (Bulgarie), le monument élevé à la mémoire des soldats et des marins français tués pendant la guerre de Crimée : [photographie de presse] / Agence Mourisse, 1923



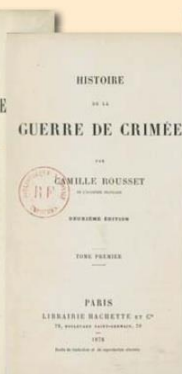
Le Breton, L'escadre franco-anglaise entrant dans la Mer Noire, janvier 1854



F. Roux (Lieutenant du vaisseau du "Meringo"), L'escadre franco-anglaise arrivant au mouillage de Karasova, 26 Mars 1854



César Locat baron de Barancourt (1810-1865), L'expédition de Crimée. La marine française dans la mer Noire et la Baltique, chroniques maritimes de la guerre d'Orient., Amyot (Paris), 1858



Camille Rousset (1821-1893), Histoire de la guerre de Crimée, Hachette (Paris), 1878



César Locat baron de Barancourt (1810-1865), L'expédition de Crimée : l'armée française à Gallipoli, Varna et Sébastopol, chroniques militaires de la guerre d'Orient., Amyot (Paris), 1858



Varna: Fragment d'une Histoire de la guerre de Crimée. (Signé: Camille Rousset), Impr. de S. Racon (Paris), 1876



Publication du journal "Le Siècle", Guerre d'Orient, Mer Noire, Régions Caucasiennes, Impr. de Dondey-Dupré (Paris), 1855

VARNA – LE PREMIER CONSULAT FRANÇAIS EN BULGARIE

L'inauguration du consulat français à Varna, donc le premier consulat français en Bulgarie est résultat des tentatives de France Napoléonienne de pénétrer dans la Région pontique et d'instaurer là un réseau consulaire. C'est une des conséquences de la politique de Napoléon Bonaparte et de son ministre des Affaires étrangères Charles Maurice de Talleyrand-Périgord d'être assuré un accès de la marine française dans la région de la mer Noire et d'être augmenté le commerce franco-ottoman. Cette politique semble atteindre son but le 25 juin 1802, date de la signature du traité de paix entre la France et l'Empire ottoman. Les articles 2 et 3 de ce traité

donnent à la France expressément la possibilité d'instaurer des consulats (alors nommés commissariats) dans la région pontique dépendante de la Porte.

Au moyen d'un décret spécial du Premier consul de la République du 29 fructidor, an 10 (le 16 septembre 1802), trois commissariats généraux et six sous-commissariats sont mis en place dans les ports importants de la mer Noire. Parmi eux, on retrouve le sous-commissariat (vice-consulat) qui siège à Varna. C'est la première résidence diplomatique française, instaurée dans une ville bulgare.



Bourgasun fiirera del el. sc.

Dep. P. Chaptin. 1802. J. A. Bonaparte. Paris.

VARNA.

EDUARD GUE FRÈRES DEL ET SCR. VARNA. XIX.
Collection privée de Klyment Atanasov - Bourgas
Qstilaqatcho (3300)

Ces faits intéressants de l'histoire initiale de la pénétration française en Bulgarie sont éclairés par l'historien bulgare prof. Ivan Roussev après des recherches dans les Archives diplomatiques du Ministère des Affaires étrangères à Paris («Quai d'Orsay») et présentés dans sa publication : La politique menée par la France de Napoléon dans la région de la mer Noire. Le premier Consulat français en Bulgarie. – Etudes balkaniques, 2004, № 3, p. 79–107.

Louis Parant, le premier consul (commissaire) français à Varna et en Bulgarie en général, débute sa carrière diplomatique en 1797 comme premier consul français, nommé à Iași, la capitale de Moldavie. En 1802, lors de son retour de Constantinople à Paris, il passe par Varna, peu avant la date à laquelle il est nommé officiellement commissaire français dans cette ville. Comme consul de Varna, Louis Parant séjourne tout d'abord à Bucarest, puis à Constantinople où il reste à la disposition de l'ambassadeur français, le général Brune mais sans être son favori. Tout juste après sa nouvelle nomination comme consul provi-

soire de France à Bucarest, malgré qu'il continue d'être titulaire de la résidence française à Varna, Parant meurt de dysenterie biliaire le 15 novembre 1806.

Malgré toutes les difficultés, provoquées par les guerres de l'époque, le consulat français à Varna a réellement existé de 1802 à 1814 et il faut bien le considérer comme le premier consulat français en Bulgarie. Durant ces 12 années, le poste est occupé successivement par quatre agents. La nouveauté consiste dans le fait que lors de la nomination du quatrième agent, Thomas Ruffin, en 1810 la résidence à Varna est promue au rang de consulat, avec un budget augmenté.

Quelques années plus tard, la Restauration marque un rétrécissement sensible du réseau consulaire français dans le monde entier, même dans le Levant. En 1814 Varna ne figure plus en tant que service consulaire dans le document de la chancellerie du roi de France, mais le poste est inauguré de nouveau au début des années 1840. Une deuxième période dans l'histoire de ce consulat français en Bulgarie commence.

LE PORT DE VARNA A ÉTÉ CONSTRUIT SOUS LA DIRECTION DES SPÉCIALISTES FRANÇAIS

Le développement de l'industrie et du commerce en Europe dans la deuxième moitié du XIX^e siècle est la cause de l'accroissement du nombre de cargos accostant aux ports bulgares sur la mer Noire. Des hommes politiques, des industriels et marchands influents, venus de l'Europe Occidentale exercent une pression sur l'Empire ottoman exigeant de lui la modernisation de ces ports, mais les efforts entrepris ne se limitent qu'à des études préliminaires. C'est ainsi qu'en 1872, l'ingénieur en chef du port de Marseille M. Pascal s'engage à mener des études et à présenter un projet de construction d'un port modernisé à Varna. Il confie ces études à son assistant l'ingénieur Adolphe Guérard. Des études sont réalisées et le projet est achevé en 1873, mais l'insolvabilité financière de l'Empire en déclin empêche sa réalisation.

Après la Libération de la Bulgarie, le port de Varna devient le fleuron portuaire d'import – export du jeune Royaume, mais aussi entre très rapidement en concurrence

avec les ports roumains de Galați et de Brăila sur le Danube. Pour faire face aux concurrents, le gouvernement bulgare accélère les études et les projets de modernisation du port de Varna, les efforts engagés ayant été menés sous l'impulsion toute particulière du grand homme d'Etat bulgare Stéfane Stambolov. Mais les cinq projets consécutifs présentés plus tard par des spécialistes étrangers sont tous rejetés principalement en raison de leurs coûts trop élevés. Dans ce contexte, le gouvernement de Stambolov se tourne vers le spécialiste français l'ingénieur Adolphe Guérard, qui a déjà travaillé sur ce sujet, pour lui demander de réexaminer tous les projets existants en lui laissant le choix soit d'en sélectionner un parmi eux, soit de développer son propre projet. Le 15/27 octobre 1894, l'ingénieur Adolphe Guérard présente son projet, qui sera validé et fera l'objet d'un appel d'offres pour la construction du port, qui aura lieu plus tard (le 30 janvier 1895).



L'ingénieur Adolphe Guérard



Jacques-Victor Edouard Tailhot des Marigny. Plan du golfe de Varna, 1880. Imprimé, colorié, rep. du livre Les archives de l'Etat des Pays-Bas - La Haye

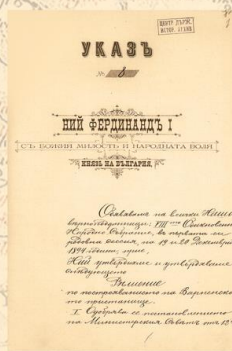
Le port de Varna a été construit d'après le projet de l'ingénieur lorrain Adolphe Guérard (Gerard, 1847 – 1921) datant de 1890, conçu probablement sur la base des études qu'il a menées en 1872, lorsqu'il démarre les travaux qui lui ont été jadis confiés par le baron Hirsch. A cette époque-là, Guérard est l'ingénieur en chef du port de Marseille et devient dans les premières années du XX^e siècle « l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de France » et « l'ingénieur-conseil auprès du gouvernement bulgare ». Au-delà d'être connu par la construction du port de Varna, le nom de l'ingénieur est également lié à la construction des ports de Bourgas, Konstanta (Roumanie), Montevideo (Uruguay), à l'extension du port de Buenos Aires, à la construction du Canal de Panama où il est le représentant du gouvernement français. Il a été embauché en qualité de conseiller lors des travaux d'équipement des milieux aquatiques de Bahía Blanca (Argentine), Héracle du Pont (Egée) et Jaffa, qui se trouvaient à l'époque sous l'Empire ottoman.

Nul doute que le projet du port d'Euxinograd ait été conçu sous la direction de Guérard et ceci dès 1903, lorsqu'il était en Bulgarie pour la construction des ports de Varna et Bourgas, le dernier ayant été réalisé par la « La Société des Bagnolles » qui a repris les travaux de la société belge « Casse et H. Liepens ».

Panorama de la construction du Port de Varna. Source: Archives de l'Etat - Varna.



Le 20 décembre 1894 par Décret N° 8, le Prince Ferdinand I confirme la décision de la VIII^{ème} Assemblée Nationale Ordinaire du 19 et 20 décembre 1894, par laquelle elle valide l'ordonnance de Conseil des Ministres du 12 novembre 1894 en vue d'organiser un appel d'offres pour la construction du port de Varna la même année.



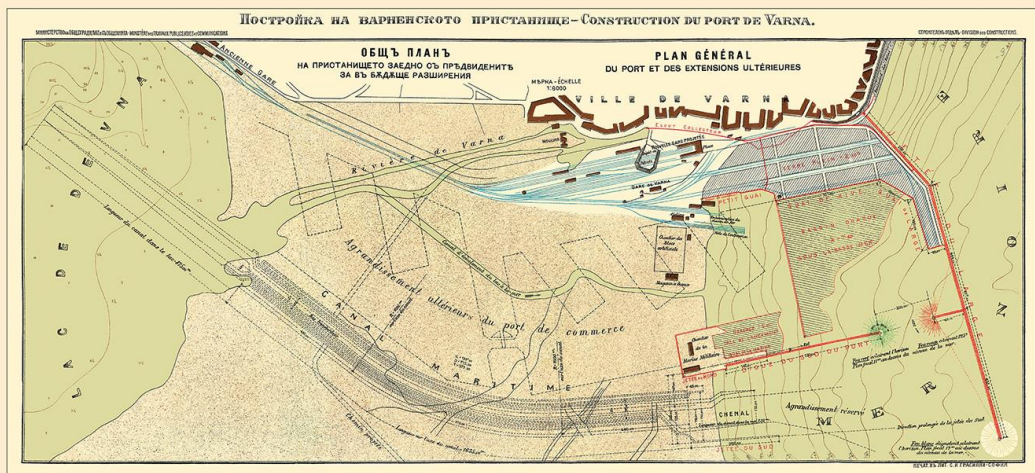
CONSTRUCTION DU PORT DE VARNA

L'ingénieur Guérard fait coïncider avec habileté les moyens financiers dont disposait le Royaume bulgare avec les caractéristiques physiques et géographiques du vieux port. Il prévoit de construire un port moderne d'une profondeur minimale de 8 mètres sur une surface de plus de 21 hectares – des paramètres qui à cette époque assurent l'accès et le traitement de tous les navires de commerce (en terme de taille et de tonnage) visitant la mer Noire. La réalisation du projet contribue à l'essor de l'économie bulgare. Au cours de la dernière phase des travaux de construction du port de Varna (1901 – 1905), il a été visité par 921 navires, et au cours des cinq années suivantes (1906 – 1910) leur nombre atteint 2084.

Le projet d'Adolphe Guérard se poursuit avec comme perspective de développer le port en direction du Lac de Devnya – une idée qui ne sera définitivement réalisée que dans les années 70 du XX siècle. L'ingénieur français demeure le

conseiller du gouvernement bulgare tout au long de la réalisation du port de Varna. En guise de remerciement pour son travail, le jour de l'ouverture du port, il a été décoré par le prince Ferdinand qui lui remet l'Ordre Grand-Croix Premier degré de l'Ordre populaire de mérite civil. Plus tard, en vertu des règles en vigueur, l'ingénieur Guérard rend au bureau des Ordres bulgares ce dernier car lors de l'ouverture du port de Bourgas un nouvel Ordre de mérite spécial de degrés supérieur lui avait été décerné.

La construction du port moderne de Varna se fait avec la participation majeure de spécialistes français. Le gouvernement engage l'ingénieur français P. D'Istria en qualité de superviseur de tous les travaux prévus dans le projet de l'ingénieur Guérard (le superviseur des travaux de construction du port de Bourgas est également un Français – l'ingénieur M. D'Avrel). L'ingénieur D'Istria suit les exigences de l'Etat bulgare avec cohérence, compétence et rigueur, ne déviant pas

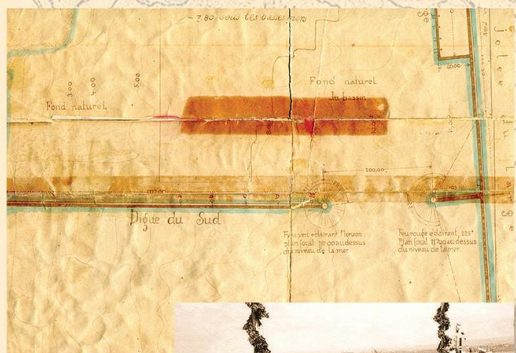


Plan du Port de Varna, 1906, dressé d'après le projet de l'ingénieur Adolphe Guérard.
Source: Les 100 ans du Port de Varna, 2006.

des paramètres fixés. C'est pour cette raison que le gouvernement bulgare lui confie le projet de construction d'un brise-lames et les travaux d'approfondissement dans la baie d'Euxinograd. Il n'est donc pas un hasard que lors de la cérémonie d'ouverture du port de Varna (le 18 mai 1906), le prince Ferdinand lui remette la Grand-croix des officiers de l'Ordre populaire de mérite civil.

Le 31 juillet 1897, sur recommandation de l'ingénieur Guérard, l'ingénieur français Chiesa (Claudio Chiesa) a été nommé directeur de la société de construction du port de Varna. Lui aussi, réalise le projet avec grand soin tout en respectant les normes de qualités prévues dans le contrat de construction.

De leur côté, les entrepreneurs Mihailovski et Hairabedian, ayant remporté le marché public pour la construction du port de Varna, engageant en qualité de Directeur des travaux l'ingénieur français Reny Renoux de Sfax, Tunisie, qui arrive à Varna le 19 janvier 1899 accompagné de sa famille. Dans le sillon de ses compatriotes D'Istria et Chiesa, il fait preuve de grand professionnalisme dans son travail et n'hésite pas à s'opposer à ses employeurs.



Une partie de la carte du port de Varna, signée le 1 mai 1906 par le superviseur des travaux de construction.

L'arrivée du prince Ferdinand à l'ouverture officielle du port de Varna.
Source : Archives de l'Etat - Varna.



Une partie de la carte du port de Varna, signée le 1 mai 1906 par le superviseur des travaux de construction.

L'arrivée du prince Ferdinand à l'ouverture officielle du port de Varna.
Source : Archives de l'Etat - Varna.



LA FRANCE, LE PORT DE VARNA ET NOTRE FLOTTE MILITAIRE

Les travaux d'achèvement dans le cadre de la construction des installations portuaires de Varna sont accompagnés d'un autre événement ayant marqué l'histoire navale de la Bulgarie – la livraison et le montage de six torpilleurs par la France, qui viennent agrandir la flotte militaire. Pour cela, une nouvelle installation voit le jour – la cale de lancement, qui servira à mettre dans l'eau les navires de guerre nouvellement construits et plus tard de les remonter après leur réparation. Pour la construction de la cale de lancement, la société française „Schneider” (constructeur des torpilleurs) détache, au mois d'avril 1905, l'ingénieur Rousseau avec ayant à ses côtés un renfort de huit mécaniciens et autres spécialistes. Après de nombreuses épreuves, le 5 août 1907, la cale de lancement est mise en service et le 23 août 1907 les trois premiers torpilleurs – «Smeli» (Les courageux), «Drazki» (Les audacieux), «Hrabri», («L'Intépide») ont été bénis. Depuis, installation de descente et toujours en exploitation. Le 15 novembre 2012, à l'occasion des 115 ans de la construction de la Base navale de Varna, une

plaque de commémoration a été posée devant cette installation pour le 105^{ème} anniversaire de la cale de lancement qui n'a jamais cessé de servir les intérêts des Forces navales bulgares.

Bien que le port moderne de Varna soit le fruit des travaux majeurs de spécialistes français, il ne reste que très peu visité par les navires marchands français. Les statistiques viennent en appui de ce constat. Immédiatement après la Libération de la Bulgarie, tout au long de l'année 1879, le Port de Varna n'accueillera que six navires français. Ainsi la France se range-t-elle à la sixième position dans le classement des visites du port. Au cours de l'année d'ouverture du Port de Varna – en 1906, il accueille 49 navires français, mais la France garde toujours la sixième position. En 1913, la position de la France reste la même mais le nombre de navires français tombe à 18. Principalement, ces navires appartiennent à la société française «Freyssinet» (de Marseille), qui utilise ses propres navires pour exporter des produits céréaliers bulgares en France.



Le port de Varna au début du XX^{ème} siècle. Petar Petrov, Ilko Barbarov, Darin Sotirov, peintres



La piscine intérieure du port de Varna nouvellement construit se transforme aisément en poste d'amarrage pour de nombreux navires à vapeur et voiliers.

Source: Musée naval – Varna.



Le torpilleur «Choumou» («Le Bruyant») sur la cale de la Base navale de Varna, 1908. À l'arrière, l'on aperçoit le croiseur école (aviso) «Nadejda» («L'Espoir»), construit en France à Bordeaux, en 1898. Source: Musée naval – Varna.

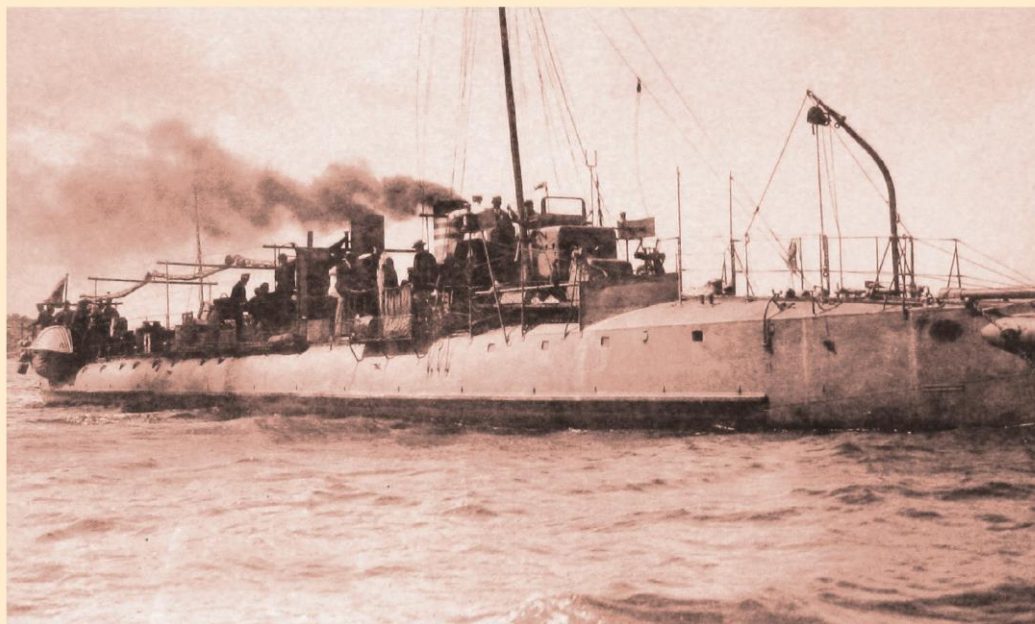


La cale aujourd'hui. Source: DA «Morski vestnik» («Le Journal maritime») – Varna.

Plaque commémorative, posée le 15 novembre 2012, à l'occasion du 105^{ème} anniversaire de la cale de lancement française ayant servi sans relâche les intérêts des Forces navales bulgares. Source: DA «Morski vestnik» («Le Journal maritime») – Varna.

En janvier 1897, le lieutenant de vaisseau Paul Moreau est chargé d'étudier sur place la question et de fixer les bases de la convention qui doit établir le statut du personnel de la mission pendant son séjour en Bulgarie.

Dès son arrivée en Bulgarie, Paul Pichon est promu capitaine de frégate dans la Marine bulgare dont il prendra peu après le commandement qu'il exercera jusqu'en 1908. Il gagne rapidement la confiance et l'amitié du monarque bulgare, le roi Ferdinand 1^{er}.



Le Torpilleur bulgare. Rougas (1906-1907)



Commande du premier équipage du croiseur de formation "Nadejda" sur le pont du navire, dans le centre Capitaine Paul Pichot, à son droite capitaine Stancho Dimitriev, Bordeaux (France), Septembre 1896. Photos: lostbulgaria.com



Le commandant Richer



Cartes postales du début du 20ème siècle représentant
cruiser "Nadeida". Varna



La construction de l'un des torpilleurs bulgares dans la société de construction navale française Schneider Chalon-sur-Saône, France vers 1905.
Photos: lostbulgaria.com

En septembre 1898, le navire-école, variante du Casablanca est lancé à Bordeaux et baptisé Nadejda (730 tonnes, 17 noeuds, 2x100 mm, 2x65mm, 2x47mm, 2 tubes lance-torpilles). Les essais terminés, l'équipage bulgare prend possession du navire et le bâtiment appareille pour son futur port d'attache.

AU SERVICE DE LA MARINE BULGARE

Trois torpilleurs de 97 tonnes, armés de deux canons de 47 millimètres et de trois tubes lance-torpilles, commandés aux usines Schneider du Creusot en 1904, rallient enfin Varna pendant l'été 1905. Le personnel de la Marine bulgare comprend alors, outre le capitaine de frégate Pichon et les 4 officiers marins français, 11 officiers supérieurs, 25 officiers subalternes, 302 officiers marins et 796 matelots.

En 1906, Le Creusot reçoit commande de trois autres torpilleurs de même type et une commission créée à Sofia, présente au ministre de la Guerre un programme de dix-huit torpilleurs. Au premier janvier 1908, la Marine se compose donc du navire-école Nadejda, des six torpilleurs de 97 tonnes et de quelques bâtiments auxiliaires. Ces torpilleurs seront utilisés en Bulgarie pendant plus de quarante ans et participeront à cinq guerres. Au cours de ces dix ans, 19 officiers de marine bulgares, soit le quart de l'effectif, sont formés en France. En 1908, la convention n'est pas renouvelée pour des raisons financières

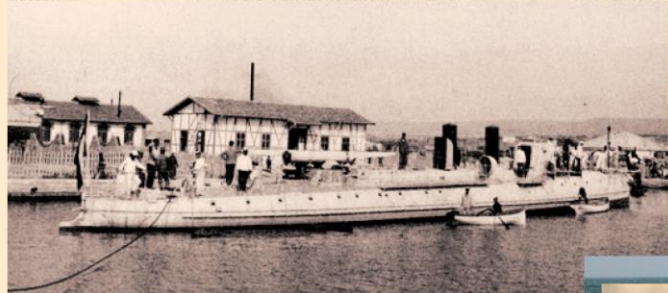
et la mission navale revient en France dans le courant de l'année. Le commandant Pichon reste sur place et poursuit son action.

L'année 1912 met un terme à l'aventure bulgare du commandant Pichon. Il rentre définitivement en France.

Après avoir quitté la Bulgarie, le commandant Pichon s'installe dans sa propriété de Bretagne, d'où il maintient des contacts avec son successeur au poste de commandant de la flotte, le capitaine de vaisseau Dimitrov, formé en France. Paul Pichon meurt le 27 juin 1937. La jeune Marine bulgare fait ses premières amies cette même année. Le 17 octobre 1912, la Bulgarie, alliée de la Serbie, de la Grèce et du Monténégro, déclare la guerre à la Turquie ; au cours des hostilités qui durent jusqu'en décembre 1912, les torpilleurs bulgares s'illustrent notamment en torpillant le croiseur turc Hamidie, dans la nuit du 21 novembre 1912, à l'entrée du Bosphore.



Officiers de la Marine bulgare en 1905, de droite à gauche, sous Statcho Dimitroff troisième capitaine, le capitaine Paul Pichon, capitaine Vasil Ilitov troisième capitaine Dimitar Dobrev et al, 1905 Varna. Photos: Isthbulgaria.com



Depuis le début du siècle, plusieurs bâtiments français ont fait escale en Bulgarie : le canonnière Cher (1920), le croiseur Jeanne d'Arc (1922), le contre-torpilleur Verdun et l'avis La Motte-Picquet (1926). Les escorteurs Le Blémont (1964) et L'Albatros (1971), l'escorteur d'escadre D'Estaing (1978), le frigate Georges Leygues (1984) et l'escorteur d'escadre Duperré (1988), les frégates lance-missiles Duquesne (1992) et Suffren (1993). 1993 la France a reçu pour la première fois la visite de navires bulgares, la frigate Smeli et le navire militaire de transport Atia.



Le commandant Paul Pichon (1887-1908)

Paul Pichon est l'arrière grand-père du vice-amiral François Lafargue, directeur de l'évaluation et de la documentation stratégique au Secrétariat général de la Défense nationale (SGDN).

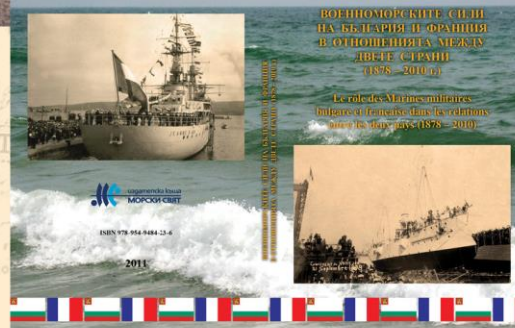


Le vice-amiral Ventsislav Velkov et le vice-amiral François Lafargue au cours de leur rencontre en Toulon, le 5 juillet 1993. À gauche du vice-amiral Velkov se trouve le capitaine Robert Barthe, traducteur des deux amiraux. Le capitaine l'anglais Robert Barthe visite la Bulgarie du 1er au 18 novembre 1986 en tant que membre de l'équipage du bateau de guerre français «George Lege» pendant sa visite à Varna Source: Heraldi vestral - Varna

Un projet bulgaro-français étudie l'histoire des forces navales

Il faut attendre 18 ans, pour voir le quartier général de la marine s'installer à Varna - nous apprend Marianna Krasteva - directrice du Musée d'histoire militaire de la ville. Elle est également parmi les auteurs d'une étude sur l'histoire des forces navales de la Bulgarie et de la France pendant la période 1878 - 2010. Le développement de la marine des deux pays est analysé à travers les relations bilatérales, riches de nombreuses collaborations.

«Plusieurs officiers bulgares gardent de très bons souvenirs de leurs séjours de formation en France. Certains sont même décorés de la Légion d'honneur, comme le contre-amiral Ivan Varbitchikov qui s'est distingué lors de la Première guerre mondiale, en portant assistance à un navire français naviguant sur le Danube.»



LES PHARES DE VARNA

La baie de Varna s'insère dans le continent entre le cap Galata et le cap St. Georges. La largeur de son entrée est d'environ 4 milles, ses côtes sont hautes et escarpées.

Au mois d'août 1863, dans la baie de Varna, les travaux de construction des phares du cap Galata s'achèvent en même temps – l'un des plus anciens sur le littoral bulgare et sur le cap de Varna (Varna Burun). Les deux phares ont été construits par la société française La Compagnie des Phares de l'Empire ottoman (ou encore connu aujourd'hui sous le nom de la société Collas et Michel). La construction du brise-lames principal, composé de deux parties et d'une déviation formant l'entrée du port de Varna, se poursuit de 1896 à 1903. La même année, la société française Sautri & Harle livre et installe les phares de port aux extrémités des trois installations. Ces derniers sont équipés de lampes à pétrole à un brûleur de mèche et d'appareils optiques d'échelon VI et sont mis en service le 23 novembre 1903. C'est seulement en 1932 que les phares seront électrifiés depuis la côte. Le phare à lumière verte, situé à l'entrée du port, a été monté à l'extrémité de la déviation de l'épi Est, et celui à lumière rouge – à l'extrémité de l'épi Sud. Les tours des phares sont identiques – de couleur blanche, cylindriques, en métal, toutes les deux d'une hauteur de 6,4 m avec des op-

tiques à éclats réguliers verts et rouges qui s'élèvent à 10,1 m au-dessus de la mer dont la portée est de 2 milles marins. Le phare d'entrée, posé à l'extrémité du brise-lames, sera en fonction jusqu'en 1986. Plus tard, il sera exposé au Musée naval de Varna.

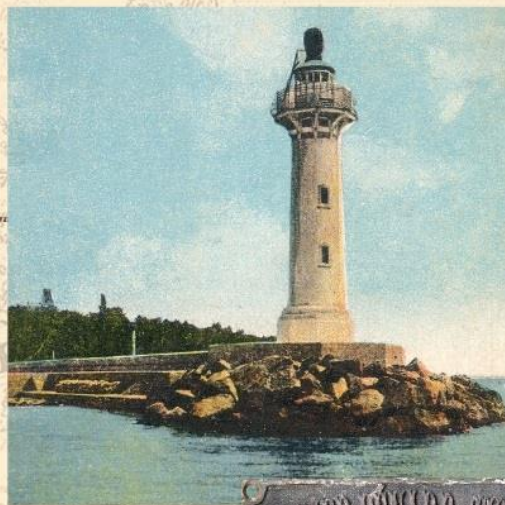
En 1903, ce que l'on appelle "La société anonyme de construction du port de Varna" conclut un contrat avec l'Etat bulgare pour la construction du port d'Euxinograd. Ce contrat prévoit la construction d'un brise-lames de 60 m, qui sera plus tard rallongé de 60 m. Les travaux de construction du port d'Euxinograd prennent fin en 1910. Peu après, un phare automatisé sera monté à l'extrémité ouest du brise-lames. Sa tour est cylindrique, blanche, entièrement en pierre. Elle a 15,9 mètres. La lumière du phare s'élève à 18,5 m au-dessus de la mer et sa portée est de 6 milles marins. En 1912-1913, de nouveau une société française construit un autre phare sur le cap Galata non loin de l'ancien phare qui y monte la garde jusqu'en 2001. C'est au cours de cette année que l'ouvrage a été définitivement démantelé en raison de glissements de terrains incontrôlables dans la région. De tous les phares français, il ne reste aujourd'hui plus que deux phares d'alignement, marquant l'entrée (et la sortie) du bassin du Port de Varna-Est.



Vue élargie vers les phares d'alignement du port de Varna-Est. Ils sont les seuls phares français toujours en fonction dans la région. À l'opposé, l'on aperçoit le pont de consigne de la Base navale de Varna (aujourd'hui appelée le Port d'appui de Varna).



Le premier phare du cap Galata, tel qu'il se présentait le 15 août 1863. Il est l'un des phares les plus anciens sur le littoral bulgare de la mer Noire. En 1912-1913, c'est de nouveau une société française qui installe un phare moderne sur le cap Galata, non loin de l'ancien, qui y monte la garde jusqu'en 2001. La photo montre le phare tel qu'il était, construit en 1863-1865.



Le phare de la Baie près d'Euxinograd.

Format: 9 x 14 cm, copie posée en couleur
Collection: Vladimir Goulov (1963 - 1986)
La carte postale date de 1912/1913
Source: Musée de l'Armée de Varna (original)

Certificat de qualité d'exécution
et de coopération franco-bulgare.
Piqueur constructeur
Bartlett, Bédard & Turmen.
Date de fabrication: le 15 mars 1911.
c'est-à-dire qu'elle a été fabriquée
deux ans avant l'ouverture du phare.

Source: DIA «Admiral» recueilli d'un journal maritime, Varna



La côte au nord de Kamichia jusqu'au cap Galata, vue de 5 milles marins.



EXPOSITION
FRANCE - BULGARIE:
Redécouverte de la mer Noire.
Les débuts.

Cartes géographiques, photographies, archives, gravures

Du 1 Mars au 18 Mars 2016
Galerie de l'Institut culturel bulgare

À l'occasion du 3 Mars - Fête nationale de la République de Bulgarie

L'exposition est réalisée grâce à:

- Agence d'Etat "Les Archives" – Sofia
- Archives centrales de l'Etat de la République de Bulgarie
- Bibliothèque nationale "St. St. Cyrille et Méthode" – Sofia
- Les Archives de l'Académie bulgare des sciences – Sofia
- Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères de France (AMAE)
- Bibliothèque nationale de France - Paris
- Les archives de l'Etat de Hollande - La Haye
- Bibliothèque universitaire de Leiden - Hollande
- Bibliothèque royale - Stockholm
- Collection du docteur Simeon Simov
- Collection du Centre scientifiques de la montagne Strandja - Malko Tarnovo
- Fond du Musée de forces navales - Varna
- Les archives digitales "Morski vestnik" - Varna
- Collection de l'Association "Strandja de la mer Noire" - Ahtopol
- Collection privée de Kliment Atanasov - Bourgas
- Les archives du Port - Bourgas
- Katya Nikolova Korouderlieva-Stoyanova: 110 années Le Port – Bourgas

L'équipe:

Svetlozar KOVACHEV – expert principal de l'Institut diplomatique au ministère des Affaires étrangères, Sofia;

Prof. Ivan KARAYOTOV Dr. Habil. – Citoyen d'honneur de Bourgas;

PhD Violeta VASILCHINA Assoc. Prof, Sofia;

Prof. Ivan ROUSSEV Dr. Habil., Varna;

PhD Atanas PANAYOTOV – capitaine de frégate, historien naval, Varna

et design graphique: Vacolor LTD, Plovdiv

PhD -Stefan PEYKOV – membre-fondateur de l'Association bulgare de cartographie et dirigeant du projet de l'exposition

coquilles
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

LES CARTES
L'ANNÉE INTERNATIONALE DE LA CARTE 2015-2016

L'exposition est organisée par l'Institut diplomatique auprès du ministère des Affaires étrangères de la République de Bulgarie avec le soutien du Centre international GEOPAN - Bourgas.