

**VOYAGER AVANT 1848 A TRAVERS LES PRINCIPAUTES ROUMAINES:
LES CHEMINS DANS LA VISION DES CONSULS ET VOYAGEURS
FRANÇAIS**

**TRAVELING THROUGH THE ROMANIAN PRINCIPALITIES DURING
THE PRE-1848 PERIOD: THE ROADS IN THE VIEW OF FRENCH
CONSULS AND TRAVELERS**

Violeta-Anca Epure

Université "Ștefan cel Mare" (Suceava)
violetaanca@atlas.usv.ro

Rezumat: Călătorind prin Principatele Române în perioada prepașoptistă: căile de comunicație în viziunea consulilor și călătorilor francezi.

Mijloacele de călătorie erau diferite în perioada prepașoptistă, dar erau urmate cu precădere rutele terestre. Călătorii și consulii francezi, precum contele d'Hauterive, generalul conte de Langeron, marchizul de Salaberry, Louis Allier d'Hauteroche, contele de Guilleminot, căpitanul Aubert, Alexandre de Moriollles, Charles Frédéric Reinhard și soția sa, Christine, contele de Lagarde, diplomatul J.M. Tancoigne, căpitanul Thomassin, contele de Marcellus, J. Jaquin, M. Cochelet, Stanislas Bellanger, Felix Colson, Huber, Fanny de la Rochefoucauld, Duclos, au lăsat în jurnalele lor de călătorie sau în rapoartele consulare mărturia despre drumurile și călătoriile lor prin Principatele Române. În general, au observat starea deplorabilă a drumurilor, adeseori trasate la întâmplare, dificultatea cu care se călătorea în acele regiuni, organizarea precară a stațiilor de poștă, nesiguranța drumurilor, dar și caracterul loial al locuitorilor. Obișnuiți cu realitățile din apusul continentului european, mulți se așteptau să călătorească ca în Franța, dar speranțele lor s-au năruit repede.

Abstract: Traveling through the Romanian Principalities during the pre-1848 period: the roads in the view of French consuls and travelers.

Travel means were different during the pre-1848 period and mostly land routes were followed. The French travelers and consuls, as the count d'Hauterive, the general count of Langeron, the marquis of Salaberry, Louis Allier d'Hauteroche, the count of Guilleminot, the captain Aubert, Alexandre de Moriollles, Charles Frédéric Reinhard and his wife, Christine, the count of Lagarde, the diplomat J.M. Tancoigne, the captain Thomassin, the count of Marcellus, J. Jaquin, M. Cochelet, Stanislas Bellanger, Felix Colson, Huber, Fanny de la Rochefoucauld, Duclos, left in their travel diaries or consular reports testimonies about the roads and their voyages in the Romanian Principalities. In general, they observed

the deplorable state of the roads, often drawn at random, the difficulty of traveling in those regions, the precarious organization of post stations and the uncertainty of roads as well as the fairness of the inhabitants. Accustomed to the realities from the western part of the European continent, many of them were expecting to travel as in France, but their hopes proved illusory.

Résumé: *Voyager avant 1848 à travers les Principautés Roumaines: les chemins dans la vision des consuls et voyageurs français.*

Les manières de voyager furent différentes dans la période d'avant 1848, mais on suivait le plus souvent les routes terrestres. Les voyageurs et les consuls français, comme le comte d'Hauterive, le général comte de Langeron, le marquis de Salaberry, Louis Allier d'Hauteroche, le comte de Guilleminot, le capitaine Aubert, Alexandre de Moriollles, Charles Frédéric Reinhard et sa femme, Christine, le comte de Lagarde, le diplomate J.M. Tancoigne, le capitaine Thomassin, le comte de Marcellus, J. Jaquin, M. Cochelet, Stanislas Bellanger, Felix Colson, Huber, Fanny de la Rochefoucauld, Duclos, laissèrent dans leurs journaux de voyage ou dans les rapports consulaires de véritables témoignages sur les chemins et leurs voyages à travers les Principautés Roumaines. En général, ceux-ci observèrent l'état déplorable des chemins, tracés le plus souvent au hasard, la difficulté de voyager en ces parages-là, l'organisation précaire des stations de poste, l'insécurité des routes, mais aussi le caractère loyal des habitants. Habités avec les réalités de l'ouest du continent européen, plusieurs de ceux-ci croyaient qu'il voyageraient comme en France, mais leurs espoirs prouvèrent rapidement illusoire.

Keywords: *French travelers and consuls, vision, travel diary, consular reports, voyage, roads, Moldavia, Wallachia.*

Introduction

De perspective zonale, la modernité roumaine doit une contribution consistante aux influences extérieures, exercées de l'est, mais surtout de l'ouest ; on identifia la dernière, généralement, mais pas exclusivement, avec celle française. L'analyse des journaux de voyage ou des rapports consulaires concernant les Principautés Roumaines des Français qui les traversèrent ou y séjournèrent, dès la fin du XVIII-ème siècle et durant la première moitié du suivant, offre la perspective dans laquelle les représentants d'un autre monde – celui occidental – apercevaient les Roumains et contribue, en même temps, à l'enrichissement d'un domaine généreux de la recherche historique, celui de l'histoire des mentalités.

Les voyageurs français arrivés dans les Principautés manifestèrent des différences de mentalité et d'options politiques vis-à-vis les autochtones. Les

plus "officiels" de ceux-ci, les consuls eurent la mission d'informer les autorités de France sur les réalités économiques, sociales, mais surtout politiques des Principautés Roumaines. Leurs observations furent regroupées en divers rapports, journaux de voyage ou de campagne (des officiers enrôlés dans l'armée tsariste), mémoires ou notes personnelles.

La base documentaire existante et la littérature historique afférente imposèrent de focaliser notre attention sur la situation des deux Principautés, la Moldavie et la Valachie: dans le contexte de l'évolution des relations internationales et surtout de "la question orientale" dans la période mentionnée, on traita la problématique des deux Etats roumains de manière associative et pas séparément. Evidemment, une autre explication serait, biensûr, leur statut juridique et politique identique envers l'Empire Ottoman.

Le décalage culturel spécifique à cette zone vis-à-vis la civilisation occidentale, en général, et envers celle française, en spécial, influença les opinions des observateurs étrangers, consuls ou voyageurs, n'importe combien avisés furent-ils en ce qui concernait le monde oriental. On doit suivre et juger les textes laissés par les étrangers, spécialement par les Français, soient-ils officiels ou pas, pas seulement comme sources narratives sur les réalités qu'ils y rencontrèrent, mais aussi comme des exponentiels des valeurs sociales, des traditions, des mentalités ou des options idéologiques de leurs auteurs.

Sans orienter notre analyse dans un univers stricte de la littérature de voyage ou de la correspondance diplomatique, nous avons tâché à reconstituer l'image des chemins, la manière de voyager à travers les Principautés Roumaines dans la période précédant la révolution de 1848 de la perspective de la littérature de voyage, des mémoires, mais aussi de la sphère officielle, tout en essayant à apercevoir cette information de la perspective de l'image de l'autre. Nous avons utilisé dans notre démarche scientifique des textes qui appartiennent au genre épistolaire, des textes à valeur historique, des mémoires à contenu ethnographique et pas explicitement politique.

Nous avons essayé de surprendre une image issue de l'imaginaire culturel de l'époque. Soit qu'il s'agit d'un mémoire politique ou d'une simple relation de voyage, le tracé culturel parcouru par l'auteur des textes démontre que, malgré les différences thématiques et de construction des textes, celui-ci appartenait au périmètre de l'Europe civilisée, c'est-à-dire française.

Nous voudrions souligner, aussi, notre propre contribution, consistant dans l'analyse systématique de sources documentaires françaises anciennes et nouvelles (*Călători străini despre Țările Române*, vol. X; vol. I – nouvelle série; Eudoxiu de Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. X, XVII etc.) corroborée avec la valorisation critique de la littérature de profil (voir les

ouvrages de N. Iorga, N. Munteanu-Breastă, Leonid Boicu, Victor Spinei et Michaela Spinei, Sorin Şipoş, Stela Mărieş, Simona Vărzaru, Alex. Rally, Marian Popa, Ion Toderaşcu, Gilles M.P.A. Bardy ou Paul Cernovodeanu).

Les manières de voyager dans les Principautés Roumaines dès la fin du XVIII-ème et jusqu'au milieu du XIX-ème, furent différentes, mais on suivait le plus souvent les routes terrestres; on voyageait surtout avec la charrue de poste, pendant que les riches utilisaient des voitures personnelles¹. Après 1834, on utilisa, aussi, la route du Danube, après l'apparition des vaisseaux à vapeur². Le plus commun chemin traversait la Transylvanie et la Valachie (Cluj –Alba Iulia – Sibiu, d'où partaient deux routes qui se dirigeaient vers Bucureşti: une passait les Carpates par Turnu Roşu, où les autorités autrichiennes installèrent la quarantaine – Râmnicu Vâlcea – Piteşti, et la seconde par Braşov – le passage Rucăr – Căineni – Câmpulung – Târgovişte ou sur la vallée de Prahova par Ploieşti; les

¹ Dans les Principautés Roumaines, il n'y avait point des chemins de fer; ceux-ci se repandirent dans l'ouest et le centre de l'Europe dès la quatrième décennie du siècle passé. Paul Cernovodeanu, *Importanța corpusului de călători străini pentru istoria Țărilor Române în prima jumătate a secolului al XIX-lea* [L'importance du corpus de voyageurs étrangers pour l'histoire des Pays Roumains dans la première moitié du XIX-ème siècle], en "Revista istorică" ["La Revue historique"], tome III, no. 11-12, 1992, p. 1100; Keith Hitchens, *Români. 1774-1866* [Les Roumains. 1774-1866], Editura Humanitas, Bucureşti, 1998, p. 137.

² Les voyageurs anglais utilisèrent le plus intensément le chemin du Danube. Ils prenaient les vaisseaux à vapeur à Vienne ou Peste, transbordaient à Porțile de Fier, ensuite ils passaient par Cerneți – Calafat – Corabia, suivaient le cours du fleuve jusqu'à Giurgiu, d'où ceux-ci prenaient le chemin de Bucureşti. Ceux qui allaient en Moldavie, continuaient leur voyage par le fleuve jusqu'à Galați, pendant que ceux qui se dirigeaient vers Constantinople ou Odessa, continuaient leur chemin par le Delta du Danube, par le bras Sulina. Comme la Russie tsariste accapara les bouches du Danube par le traité d'Andrinople (1829), jusqu'à l'époque de la guerre de Crimée, on enregistra des difficultés de navigation dans la zone du Delta. En 1838, en Angleterre, en France et en Autriche apparurent les premiers projets de réalisation d'un canal navigable qui lie Cernavodă ou Rasova de Constanța. De cette manière, on aurait raccourci considérablement le chemin de Vienne vers Constantinople et on aurait évité la région névralgique du Delta. Des voyageurs français souteneurs du canal on mentionne Saint Marc Girardin (1836) et Felix Colson (1839). Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 1100-1101; L. Boicu, *Căile de comunicație terestre în Moldova între anii 1834-1848 (II)* [Les chemins de communication terrestres en Moldavie entre les années 1834-1848 (II)], en "Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A.D. Xenopol»" ["L'Annuaire de l'Institut d'Histoire et Archéologie «A.D. Xenopol»"], V, 1968, Editura Academiei, Iași, p. 124.

deux tracées passaient par București. De la capitale, les voyageurs se dirigeaient vers Giurgiu ou Călărași, traversaient le Danube vers Rusciuc, respectivement à Silistra en Bulgarie. De cet endroit-là, ils voyageaient vers Constantinople.

Les voyageurs qui traversaient la Moldavie, se dirigeant vers la Mer Noire, prenaient le chemin de Tchernovtsy – Siret – Suceava, par la Bucovine occupée par les Autrichiens – Iași – Fălciu – Galați, se déplaçant ensuite vers l'embouchure du Danube. S'ils traversaient la Valachie, les voyageurs allaient par Iași – Roman – Bacău – Adjud – Focșani; pour aller en Transylvanie, ils traversaient les pas Oituz et Bârgău, vers Târgu Secuiesc, Brașov et Bistrița. Ceux qui allaient en Russie, utilisaient la route Iași – Ungheni – Chișinău³.

Les relations des Français sur les voies de communication de Moldavie et de Valachie

Dans son journal de voyage, le comte d'Hauterive décrit avec beaucoup de talent et humour les 28 jours du voyage de Constantinople à Iași. S'intéressant vraiment des réalités rencontrées à travers son voyage, le voyageur français nota dans son journal les observations et les réflexions concernant les gens et les endroits qu'il y rencontra. Au départ de Pera, d'Hauterive était convaincu qu'il voyagera à travers l'Europe orientale comme en France, mais ses illusions disparurent tout de suite. Il décrit de manière réaliste, les paysages monotones manqués de végétation, les villages boueux, les masures et la pauvreté où vivaient les gens de ces contrées-là. Il traversa le Danube par Silistra, où la peste ravagea. La rive valaque du fleuve était déserte, le voyageur français n'y aperçut aucun homme, aucune habitation. Comme on s'éloignait du Danube, la Valachie devenait plus peuplée et de plus en plus belle. Le comte d'Hauterive y put apercevoir des haras de chevaux ressemblant à ceux d'Auvergne, des troupeaux de boeufs, de moutons ou de chèvres⁴.

Le général comte de Langeron laissa dans son mémorial dédié aux campagnes de 1788 et 1789, des descriptions des chemins de Bessarabie et de la Principauté de la Moldavie. En Bessarabie tous les 25 lieux, on trouvait un détachement de Cosaques qui servaient comme station de poste (*menzil*). Le militaire français mentionna, aussi, la commodité des cochers de ces stations de

³ Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 1099-1100; Dan Berindei, *Le Danube aux temps contemporains, un siècle et demi d'histoire d'un fleuve européen*, en "Revue Roumaine d'Etudes Internationales", XXVI, 5-6 (121-122), Bucarest, 1992, p. 313-314; L. Boicu, *op. cit.*, p. 121.

⁴ N. Munteanu-Breastă, „Moldova la 1787” în viziunea contelui d'Hauterive [“La Moldavie en 1787” dans la vision du comte d'Hauterive], en “Revista de istorie”, tome 41, no 7, 1988, p. 711.

poste, qui faisaient les voyageurs attendre 4-5 ou même 10 heures jusqu'à atteler aux chariots les chevaux demi sauvages "qui, le plus souvent, partent dans un galop fougueux et vous renversent". Faute d'éléments qui montrent le chemin, il y avait le danger que le voyageur s'égaré surtout pendant la nuit et seulement la chance aurait pu le rapporter sur le bon chemin⁵.

En échange, en Moldavie il y avait des chemins "frayés" et même clos avec des haies vives, mais extrêmement mauvais et impossibles à utiliser pendant l'hiver. Les chevaux moldaves réquisitionnés abusivement des paysans étaient si maigres et mal nourris qu'à peine 15 ou 20 "arrivent à tirer même le plus facile des voitures". Il arrivait souvent qu'une paire ou trois chevaux périssent le long du voyage. On allait au pas lorsqu'il était de boue, pendant qu'on parcourait les chemins secs – "en chasse"⁶. En sa qualité de témoin oculaire, le comte de Langeron laissa aussi une description des harnais utilisés⁷. Langeron tirait la conclusion, exagérant, biensûr, que le plus souvent, la plus petite colline représentait pour les pauvres chevaux moldaves un obstacle "pareil aux Alpes". De plus, il mentionnait sarcastiquement que "l'unique manière d'aller vite" était à la descente; comme les animaux n'avaient pas la force nécessaire pour retenir le chariot, ils roulent vers la vallée et, une fois arrivés aux pieds du versant, "tous ensemble, maîtres, cochers, voiture, bagages s'y élèvent, on répare tout et on part de nouveau"⁸.

En chaque village, les sergents russes emmenaient de force les chevaux des habitants pour le *menzil*. Le plus souvent, les chevaux y mourraient, le maître recevait des coups et revenait chez soi sans argent en échange de ses animaux.

⁵ *Călători străini despre Țările Române* [Voyageurs étrangers sur les Pays Roumains], vol. X, la II-ème partie, (volume soigné par Maria Holban, Maria M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu), Editura Academiei Române, București, 2001, p. 948; Radu Rosetti, *Arhiva senatorilor de la Chișinău. Amănunte asupra Moldovei de la 1808 la 1812* [Les Archives des sénateurs de Chișinău. Détails concernant la Moldavie de 1808 à 1812], en "Analele Academiei Române" ["Les Annales de l'Académie Roumaine"], Série II, tome XXXII, 1909-1910, Memoriile Secțiunii Istorice, București, Institutul de Arte Grafice Carol Göbl S-sor Ioan St. Rasidescu, 1910, p. 96.

⁶ *Călători străini...*, vol. X, la II-ème partie, p. 949; Mihai Lazăr, *Călători străini despre creșterea animalelor în Moldova în secolele XVI-XVIII* [Voyageurs étrangers sur l'élevage des animaux en Moldavie pendant les XVI-ème – XVIII-ème siècles], en "Hierasus", Botoșani, 1978, p. 364; Victor Spinei et Michaela Spinei, *Însemnările cu caracter istorico-etnografic asupra Principatelor Române ale contelui de Langeron* [Les notes à caractère historico géographique sur les Principautés Roumaines du comte de Langeron], en "Hierasus", IX, Iași, 1994, p. 374.

⁷ "Deux ou trois paysans moldaves à cheval sur ces rosses infortunés, avec des bâts en bois, des brides en ficelles et des rênes en écorce de bois, crient, s'agitent et s'enlisent au premier marécage". *Călători străini...*, vol. X, partea a II-a, p. 949.

⁸ *Ibidem*.

Comme le prince Potemkin quitta le front en décembre 1790, plusieurs militaires le suivirent à Iași. Langeron consigna que le nombre élevé d'officiers et de valets qui rentrèrent dans la capitale moldave, le temps pluvieux, ainsi que l'état déplorable des chemins conduirent à la mort de neuf dizaines des chevaux. Les paysans portèrent les survivants dans les bois, où, les uns et les autres, mangèrent des herbes, échappant de cette manière à "la poursuite des Russes"⁹. Horrifié par les difficultés du chemin, Langeron rappelait qu'il avait vu même 150 chariots arrêtés dans une station de poste, mais aussi des voyageurs obligés à rester même huit jours dans un village, "mourant vraiment de faim"¹⁰.

Langeron quitta Ismail le 22 décembre 1790/2 janvier 1791¹¹. Il arriva à Iași le 31 décembre 1790/10 janvier 1791 "après le plus terrible voyage", après avoir été obligé à descendre du chariot ou de le pousser lui-même¹².

Sur l'état des chemins de la Valachie témoigne aussi le journal de voyage du marquis de Salaberry. Voyageant par Banat, l'Olténie et la partie ouest de la Valachie l'automne de l'année 1790, le voyageur français consigna "d'une manière brillante", mais "de mal augure" sur l'état des routes valaques son départ de Cerneți, "le premier foire roumain"¹³. Quelque douze chevaux et autant d'hommes réussirent à peine à mettre en branle la voiture. Le marquis de Salaberry y consignait que le chef de poste devait procurer des chevaux et des hommes des alentours de ce que les indigènes appelaient injustement "le grand chemin". Leurs services, assimilés à une corvée, apportaient aux paysans respectifs l'exemption des autres taxes¹⁴.

La traversée d'une "montagne d'environ un quart de lieue", situé à quelque distance de Cerneți et pour la montée de laquelle ils eurent besoin de trois heures, témoigne sur l'état des chemins et des chevaux de poste. Le voyageur français eut l'occasion d'observer "le caractère de ces bons Roumains": comme le chariot ne put plus avancer, l'ordonnance qui les accompagnait essaya à apporter quelques paysans, mais ceux-ci ont fui dans le bois. Après une

⁹ *Ibidem*, p. 949.

¹⁰ *Ibidem*; L. Boicu, *Căile de comunicație terestre în Moldova între 1834-1848 (I)* [Les voies de communication terrestres en Moldavie entre 1834-1848 (I)], en "Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A.D. Xenopol», Iași, Editura Academiei, IV, 1967, p. 82.

¹¹ *Călători străini...*, vol. X, partea a II-a, p. 948.

¹² *Ibidem*, p. 949; Andrei Pippidi, *Călătoriile ducelui de Richelieu prin Moldova* [Les voyages du duc de Richelieu par la Moldavie], en "Revista de istorie", tome 41, no. 7, 1988, p. 684.

¹³ Les auteurs de la II-ème partie du volume X de *Călători străini despre Țările Române* identifièrent cette localité avec le village Cerneți, entrant dans la composition de la commune Simian du département Mehedinți. *Călători străini...*, vol. X, partea a II-a, p. 1005.

¹⁴ *Ibidem*, p. 1006.

poursuite “comme pour la chasse”, celui-ci réussit à rattraper environ 10-12. “Lorsque les fugitifs aperçurent qu’on ne traita pas mal à leurs compagnons et que nous, les premiers, nous donnions un coup d’épaule pour mettre en branle le chariot, ils vinrent nous donner un coup de main et j’ai pu compter plus de trente qui haussèrent le chariot sur leurs épaules”¹⁵. Les animaux commencèrent à les embarrasser à cause de leur nombre élevé, mais aussi à cause des harnachements utilisés. Les paysans avaient l’habitude, racontait Salaberry, de s’encourager avec des cris terribles, que le voyageur français n’aima pas, et qui, à son avis, approchaient l’homme des animaux. “La bienveillance que ses pauvres Roumains montrèrent vis-à-vis des hommes envers lesquels ils furent, au début, méfiants” l’impressionna. De plus, ils n’attendaient aucune récompense matérielle, comme, témoignait compatissant le marquis de Salaberry, “s’ils transportèrent leurs propres biens”. Il se rapellait, aussi, un pauvre vieux homme, qui, quoiqu’il s’appuyait dans un bourdon, “trouva la manière” d’abandonner celui-ci et de “pousser la voiture, ensemble aux autres”¹⁶.

Le long du voyage à travers la Valachie, le voyageur étranger devait prendre avec soi seulement le stricte nécessaire ; il y avait le danger que le voyageur en ces parages-là passe la nuit dans la forêt ; de plus, on n’était “jamais sûr qu’on parcourait six ou huit lieues en douze ou quinze heures”¹⁷. A certaines distances, il y avait des stations de poste où on échangeait les chevaux afin de faciliter les communications¹⁸.

Le marquis de Salaberry tira la conclusion concernant les chemins de cette province qu’on “peut croire justement ce qu’on dit sur les chemins et sur le manque d’aliments de la Valachie”¹⁹.

On retrouve des informations sur les chemins de la Principauté de la Valachie, ainsi que sur les conditions de voyager en ces parages-là au début du XIX-ème siècle, dans le journal de Louis Allier de Hauteroche. Dans la description du voyage de Constantinople à Paris de septembre 1805, de Hauteroche laissa, aussi, une description de son voyage à travers la Valachie ; il y mentionna, qu’ensemble à son compagnon, le vice-consul français de Galați, parcourt relativement vite la distance de Giurgiu, d’où ils partirent vers les 8 heures du soir le 9 octobre, jusqu’à Daia²⁰, où ils arrivèrent vers 9 heures et demi. Il

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*, p. 1006-1007.

¹⁷ *Ibidem*, p. 1007.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Village et commune dans le département de Giurgiu. *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea* [Voyageurs étrangers sur les Pays Roumains au XIX-ème siècle], Serie nouă (Nouvelle série), vol. I (1801-1821), (volume soignée par Georgeta

s'agissait d'une distance de quatre lieues qu'ils parcoururent au galop. Le voyageur français consignait aussi que chacun voyagea dans sa propre voiture, à laquelle on attela quatre chevaux. Le 10 octobre, ils continuèrent leur voyage, traversant "des lits, des ravines, des petites rivières, des étangs, des cours d'eau", "des plaines larges séchées ou inondées", des jachères, des "larges espaces couverts de bois coupés". Ils traversèrent l'Argeș sur un pont de vaisseaux, et après deux lieues, un affluent de celui-ci sur "un pont roulant". Les voyageurs français furent obligés à transporter leurs bagages de l'autre partie de la rivière, pendant que les charrues passèrent par le lit, dans un endroit où l'eau n'arrivait que jusqu'à la croupe des chevaux. La traversée de la rivière dura presque une heure. Ensuite, ils allèrent quelque temps "assez bien, mais une roue s'est rompue et les cochers essayèrent en vain la réparer"²¹. Ils arrivèrent à București l'après-midi et furent logés dans la maison de leur compatriote, Sainte Luce²², qui les attendait avec le dîner²³. De Hauteroche quitta la ville de București le 13 octobre 1805, arriva à Florești après avoir parcouru en six heures une distance de deux postes roumaines²⁴ dans le galop des chevaux attelés au chariot. De Hauteroche consigna aussi que le prince régnant offrait gratuitement aux voyageurs étrangers des chevaux, "de logement et de provisions"²⁵.

Après le paragraphe dédié au caractère et à la destinée des Roumains, de Hauteroche mentionna qu'on y traitait les chevaux "avec une négligence inimaginable". Le soir, lorsque les voyageurs allaient dormir, on desattela ceux-ci. Comme ils allaient paître, les cochers les rattrapaient et les attelaient "ayant peur qu'ils ne partent", et les pauvres chevaux passaient de cette manière la nuit "tout le temps, faute de foin devant". Le voyageur français laissa des informations, aussi, sur les harnachements utilisés à cette époque-là dans la Valachie, dont le prix ne dépassait plus de 18 sous. Les harnais des chevaux se composaient d'une "corde qui remplaçait le fouet et un morceau de sangle à leur

Filitti, Beatrice Marinescu, Șerban Rădulescu-Zoner, Marian Stroia), Editura Academiei Române, București, 2004, p. 193.

²¹ *Ibidem*, p. 194.

²² Commissaire provisoire de la France à București (1803-1806). *Ibidem*.

²³ Dans la maison de Sainte Luce, ils rencontrèrent, aussi, le Français Parandier, qui y "arriva quelques heures plus tôt". Il s'agissait du diplomate français Pierre Parandier, agent secret en Pologne, secrétaire d'ambassade à Constantinople et chargé d'affaires en 1804. De retour en France, il rédigea un *Mémoire sur la Turquie*. B.G. Spiridonakis, *Empire Ottoman. Inventaire des mémoires et documents aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de France*, Salonic, 1973, p. 61, *apud Călători străini...*, Serie nouă, vol. I (1801-1821), p. 194.

²⁴ Le voyageur français consigna que "chacune de ces postes équivaut avec cinq de nos lieues de 2280 ou 25 degrés". *Călători străini...*, Serie nouă, vol. I (1801-1821), p. 194.

²⁵ *Ibidem*, p. 195.

cou” ; les brides manquaient²⁶. Après le départ de Sălătruc, le voyageur français se dirigea vers Pripoare, “le long des défilées et des montagnes”, qu’ils montèrent et descendirent “à tour de rôle” sur des chemins extrêmement accidentés, “difficiles et pas entretenus, à travers les bois”. Il y eut l’occasion d’observer des arbres d’une hauteur remarquable, qui s’écroulaient de vieillesse. On y avait l’habitude de jeter les arbres tombés dans les abîmes pour les remplir, “précaution” sans laquelle le chemin de montagne aurait été “impraticable”²⁷. A Căineni, le voyageur français de Hauteroche et son compagnon, Parandier, assistèrent à un incident : une querelle suivie par quelques coups “donnés et reçus entre les cochers et les habitants de ces parages-là”. De Hauteroche parcourt la plus grande partie du chemin de montagne de Sălătruc à Căineni à cheval, pendant que Parandier préféra à “traverser dans la voiture les endroits les plus dangereux des Carpates”. Là où le chemin était gâté, on mit des pièces de bois à travers. De Hauteroche consigna qu’au dessous, il y avait des abîmes²⁸.

Dans le paragraphe dédié au gouvernement et à l’administration du *Rapport sur la Valachie et la Moldavie*, le consul français de Iași, Reinhard écrivait que, même après une pluie passagère, les chemins devenaient “impraticables”, se transformant dans une “boue molle”. Même à un quart de lieue de la capitale, les chariots plongeaient dans la boue ; le paysans que la pluie surprit sur le chemin, desattelaient ses chevaux et attendait patiemment pour que la route sèche²⁹. De plus, les endroits des alentours des routes plus importantes étaient “en friche et déserts”. Comme on disait que ces pays étaient misères, Reinhard tira la conclusion que “l’œil du voyageur turc” ne devait “voir aucune moisson”³⁰.

Dans une lettre de 11 juillet 1806 adressée à sa mère, Sofia Reimarus de Hamburg, la femme du consul français Charles Frédéric Reinhard, Christine Reinhard mentionnait la difficulté de traverser les pas des Carpates, venant de Transylvanie vers la Valachie, à Căineni. Ils voyagèrent sur des sentiers étroits, taillés “dans la côte de la montagne”, pendant que les roues des chariots atteignaient par endroits les bords des gouffres. Les gens de l’escorte soutenaient la voiture “à l’aide des cordes”³¹. Au départ de Căineni, relatait Christine Reinhard dans une nouvelle lettre adressée à la même destinatrice et datée le 17 juillet 1806, on déchargea leurs bagages des chariots et on les mit en deux chars, on leur donna une escorte et vers sa surprise, 60 chevaux pour le

²⁶ *Ibidem*, p. 196.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*, p. 257.

³⁰ *Ibidem*, p. 258.

³¹ *Ibidem*, p. 284.

chemin³². Les chemins laissèrent à Madame Reinhard une impression négative³³. Elle témoigna à sa mère qu'elle fut presque tout le temps inquiète, "jusque mes yeux et mon esprit s'accoutumèrent avec le danger". Le lendemain, ils continuèrent la descente des Carpates, que Madame Reinhard compara avec les Alpes, sur des chemins si accidentés et dangereux "qu'on doit appeler en secours le fanatisme oriental pour risquer les parcourir". Maintes fois, les voyageurs étrangers furent obligés à descendre du chariot et l'aspect de leur "caravane" semblait à Christine Reinhard bizarre et même amusant³⁴.

Le 24 juillet 1806, Christine Reinhard écrivait de nouveau à sa mère, cette fois-ci de Iași, où ils arrivèrent "au bout de leurs égarements"³⁵, après le départ de București, souffrants et affaiblis par la chaleur intense de l'été avec laquelle ils n'étaient pas habitués, mentionnant le passage par Râmnic et Focșani. Elle remarqua de nouveau l'hospitalité des Roumains, qui, à chaque arrêt, leurs offraient du café, des gâteaux et des volailles. Quoiqu'il essayât à éviter une réception solennelle à Iași, le consul français, ensemble à sa famille, dût se soumettre à cette corvée, aussi. A la première vue, la ville ne produisit pas à Madame Reinhard une impression trop agréable : sous la pluie torrentielle, les ruelles devinrent de véritables ruisseaux et, quoique assise sur des oreillers en brocart brodés avec de l'or, elle dut de nouveau supporter les cahots de la route³⁶.

Le comte de Guilleminot finit son rapport concernant l'état des Principautés en 1807 avec une série de considérations concernant le manque des chemins construits dans les deux provinces. En général, les chemins de communication devenaient impraticables après quelques jours de pluie. De plus, les ponts y étaient si mal entretenus "et d'une construction si précaire", (paradoxalement, puisque le bois n'y manquait), que les chariots passaient avec peur même s'ils n'étaient pas trop pleins³⁷.

En 1807, le capitaine Aubert consigna le manque de chemins ; il nota que l'herbe couvrait la Moldavie toute entière. On emménageait les relais de poste

³² "J'ai souri lorsque j'ai entendu que nous aurions besoin de 60 chevaux pour le chemin, mais je me suis convaincue tout de suite qu'on utilisa tous". *Ibidem*.

³³ "Ton cœur se serait serré, chère maman, si vous nous aviez vu ramper sur des chemins si épouvantables". *Ibidem*.

³⁴ Devant allaient les enfants du couple Reinhard, portés sur les bras par les indigènes, ensuite la vieille servante escortée par les Tatares, "avançant comme une victime portée à la mort", les serfs "égayés par le vin bu outre mesure", le courrier français qui fuit de France, de l'Autriche et de la Turquie et qui jouissait du "privilège d'avoir été condamné à mort en trois pays", les voitures entourées de l'escorte. *Ibidem*, p. 285.

³⁵ *Ibidem*, p. 289.

³⁶ *Ibidem*, p. 290-291.

³⁷ Le rapport finissait avec la date de "27 septembre 1807" et avec la fonction et le nom de l'auteur: "Comandant adjutant Guilleminot". *Ibidem*, p. 368.

“dans une baraque, le plus souvent dans le bivouac des chevaux”. On laissait les chevaux, en nombre assez grand, pâtre librement dans la campagne pendant la nuit. Comme maintes fois les cochers les trouvaient à une distance d’une ou deux lieues, les voyageurs tardaient assez souvent justement à cause de cela. Pour le reste, les chevaux moldaves allaient assez vite³⁸. Partant de Hotin, Aubert continua son chemin par Rădăuți, Bălcăuți, Chireni, Ștefănești ; arrivé à Iași, le voyageur français continua son chemin, avec ses compagnons, vers Vaslui, par Scânteia et Uncești. De cet endroit-là, le voyage sembla à Aubert plus difficile³⁹. Il continua son chemin vers Focșani, par Socolina, Bârlad, Berheci, Tecuci. Le long du chemin par la région qui lui sembla “un peu plus cultivée”, le voyageur français observa plusieurs champs ensemencés avec du blé turc et de l’orge⁴⁰. De là, il se dirigea vers Galați, passant par Martinești et Maxineni, vers Brăila, d’où on arrivait au Danube⁴¹.

Dans le journal dédié à son voyage par la Moldavie de l’année 1809 dans la qualité de compagnon du comte polonais Branicki, Alexandre Nicolas Léonard Charles Marie de Moriolles rappela “le dégel total” qui fit les chemins “presque inutilisables”. Puisqu’ils voyagèrent le mois de mars, le dégel ralentit leur avance ; c’était “l’unique ennui” rencontré le long du voyage, parce que “les facilités de la vie” les “accompagnaient à chaque pas”. Le chemin jusqu’à Iași dura sept jours ; là, un groupe de boyards à cheval, envoyés à “saluer le comte et l’escorter jusqu’au palais du prince régnant”, où on les logea à l’ordre du feld-maréchal Prozorovski, les accueillit⁴². Après avoir passé trois jours à Iași, les voyageurs étrangers se dirigèrent vers Râmnic, escortés par les Cosaques.

³⁸ Aubert, *Notes statistiques sur la Pologne Russe, la Moldavie et la Valachie, Service historique de l’armée de Terre, Château de Vincennes, Fond Turquie et Péninsule Illyrienne*, 1 M 1629/4, p. 5-6, *apud* Sorin Șipoș, *Imaginea celuilalt: un document francez privind spațiul românesc de la începutul secolului al XIX-lea* [L’image de l’autre: un document français concernant l’espace roumain du début du XIX-ème siècle], en “Journal of the Study of Religious & Ideologies”, Cluj-Napoca, no. 12/ winter 2005, p. 43-44, en <http://www.jsri.ro/old/html%20version/index/ro-12/untiltl.3.htm>; Marcel Emerit, *L’enquête de Napoléon I-er sur les principautés roumaines*, en “Revue historique du sud-est européen”, XIII, no. 4-6, 1936, p. 193-194.

³⁹ “De Iași on traverse une contrée montagneuse et boisée. Le chemin est mal et difficile [...]. Aux alentours de la petite ville de Vaslui on découvre une position stratégique d’où, si celle-ci serait fortifiée, on pourrait défendre les sorties à endroit ouvert de plusieurs vallées”. Il est intéressant qu’Aubert, militaire de profession, saisit la position stratégique de ces parages-là, où Etienne le Grand vainquit les Turcs trois siècles auparavant. Aubert, *op. cit.*, p. 7; Sorin Șipoș, *op. cit.*, p. 45; Marcel Emerit, *op. cit.*, p. 193-194.

⁴⁰ Aubert, *op. cit.*, p. 7; Sorin Șipoș, *op. cit.*, p. 45; Marcel Emerit, *op. cit.*, p. 194.

⁴¹ Aubert, *op. cit.*, p. 8; Sorin Șipoș, *op. cit.*, p. 45; Marcel Emerit, *op. cit.*, p. 194.

⁴² *Călători străini...*, Serie nouă, vol. I (1801-1821), p. 471.

Quoique, d'habitude, on parcourt un tel chemin en sept jours, ils "perdirent plus de temps" à cause de la traversée des rivières, des ravins fréquents, remplis de l'eau résultée du dégel des neiges, du marche forcé des fantassins qui les accompagnaient et qui nageaient dans la boue jusqu'à leurs genoux⁴³. Le long du voyage de Iași jusqu'à Râmnic, les Cosaques eurent d'innombrables occasions de montrer leur habileté et d'offrir leur secours: aux endroits les plus difficiles, ceux-ci descendirent de leurs chevaux et étayèrent les chariots, "les soutinrent de manière que ceux-ci ne versent, n'importe combien penché aurait été le versant"; à la traversée des "torrents", ils s'accrochaient des roues des chariots massifs pour empêcher leur renversement, pendant que des autres les soutenaient du "sommet du ravin" avec des cordes qu'on lia auparavant des essieux; pendant la traversée des eaux, les Cosaques passaient premièrement de l'autre côté, nageant, mesurant leur profondeur avec les lances. Vers Focșani, la poussière remplaça la boue, fait qui facilita leur avance⁴⁴.

Le diplomate français J. M. Tancoigne mentionna dans le journal de son voyage par les Principautés en 1809 le chemin qu'il suivit de Iași vers Lemberg et ensuite par Vienne. De la capitale de la Moldavie, il se dirigea vers Darabani et ensuite vers Hotin, "la dernière ville de la Moldavie située sur les bords du Dniestr"⁴⁵.

On retrouve des considérations sur les chemins des Principautés dans le journal de voyage d'Auguste Marie Balthazard Charles Pelletier, comte de Lagarde, aussi⁴⁶: voyageant de Călărași à București, le voyageur français n'observa rien de particulier en dehors de l'habitude "d'acquiescer le paiement de la poste une seule fois pour tout le chemin"⁴⁷. Le comte de Lagarde voyagea dans une charrue remplie de pailles, "assise sur quatre petites roues sans jantes", à laquelle on attela quatre chevaux "avec des cordes au lieu de harnachements". A cause des dimensions du moyen de transport, seulement une personne avec ses bagages tenait "difficilement" dans la charrue. Pour cela, on habitua "d'utiliser tant de charrues combien des voyageurs et des coffres il y avait"⁴⁸. De București,

⁴³ *Ibidem*, p. 473.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 474.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 530.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 562; George Potra, *Din Bucureștii de ieri* [Du Bucarest d'hier], vol. II, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1990, p. 200; Idem, *Din Bucureștii de altădată* [Du Bucarest de jadis], Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1991, p. 93; Alexandrina Ioniță, *Carte franceză în Moldova până la 1859* [Livre français dans la Moldavie jusqu'à 1859], Casa Editorială Demiurg, Iași, 2007, p. 38.

⁴⁷ C'était quelque chose de bon, selon Lagarde, parce qu'on exemptait les voyageurs de la spoliation de chaque station de poste et de l'ennui de compter l'argent. *Călători străini...*, Serie nouă, vol. I (1801-1821), p. 562.

⁴⁸ A l'occasion du passage par Râmnic, le cocher lui relata la mort du général lieutenant

le comte de Lagarde écrivait en janvier 1813 à son ami, Jules Griffith qu'il y arriva "grâce au ciel". L'absence des manoirs le désillusionna, mais comme il avait besoin d'"une chambre et d'un lit", on le logea au vice-consul de France, Barbier⁴⁹ qui lui mit à disposition sa maison jusque à ce que le comte Lagarde aurait trouvé une habitation appropriée⁵⁰.

Revenant chez soi des noces d'une jeune fille de la maison de Catinca Slătineanu en mars 1813, le comte écrivait de nouveau à son ami que le cocher presque le renversa à cause d'un grand trou du milieu de la ruelle. Comme l'*aga* (le chef) de la police était dans la même voiture, Lagarde le demanda "comment est-il possible qu'on ne pave pas la ville au lieu de la planchéier"⁵¹. Grigore Filipescu, l'*aga* de la police, lui aurait répondu que "la difficulté de mettre un pavage durable sur ce terrain marécageux aurait demandé des dépenses trop grands pour jamais pouvoir l'accomplir". De plus, une telle démarche aurait aggravé "le joug qui pesait sur ce pays infortuné"⁵².

Le mois d'avril, le comte de Lagarde partait vers sa patrie. Traversant le massif des Carpates vers la Transylvanie, il mentionna les chemins "à peine indiqués", suspendus maintes fois au-dessus des abîmes "épouvantables". Les Turcs détruisent les chemins pour empêcher l'approche des ennemis pendant la guerre avec les Autrichiens de 1788-1792. Lagarde consigna qu'on rétablit les communications en introduisant des solives en bois dans la terre, qui cédaient sous le poids des chariots et jetaient les voyageurs "dans les précipices, dont la profondeur ne permet aucune espoir de les sauver"⁵³. De la frontière de la

russe Arcadii Alexandrovici Suvorov (1784-1811), le fils du général Alexandru Vasilievici Suvorov, le vainqueur de Râmnic de 11/23 septembre 1789. *Ibidem*.

⁴⁹ Le mois de décembre 1812, pendant l'absence du consul titulaire Ledoux, on nomma Barbier vice-consul de la France. *Ibidem*, p. 563.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 562-563.

⁵¹ A cause de cela, précisait Lagarde, les ruelles se nommaient des ponts, pendant que l'air était malsain "à cause des eaux qui forment des marécages sous les solives en chêne". *Ibidem*, p. 570.

⁵² Le comte de Lagarde considéra que le préjugé conformément auquel il était impossible de paver avec pierre devait être "détruit". Le chemin de l'empereur Trajan, "qui, de la ville de Caracal, des bords du Danube, traverse toute la Valachie et ses traces s'aperçoivent encore aux pieds des monts Carpates" en était la preuve. *Ibidem*.

⁵³ *Ibidem*, p. 574; Eudoxiu de Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor* [Documents concernant l'histoire des Roumains], volume X, *Rapoarte consulare prusiene din Iași și București: 1763-1844, culese de Eudoxiu de Hurmuzaki, adunate, adnotate și publicate de Neculai Iorga* [Rapports consulaires prussiens publiés de Iași et București: 1763-1844, cueillis par Eudoxiu de Hurmuzaki, amassés, annotés et publiés par Neculai Iorga], Publicate sub auspiciile Ministerului Cultelor și Instrucțiunii publice și ale Academiei Române, Stabilimentul Grafic I.V. Socecu, Bucuresci, 1897, p. 549; N. Iorga, *Istoria românilor prin călători* [L'histoire des

Valachie, à Câineni, le comte de Lagarde écrivait de nouveau à son ami qu'il venait de laisser en arrière de mauvais chemins. Quoiqu'on lui dise qu'il y avait des autres pis, Lagarde considéra cela "impossible"⁵⁴.

On retrouve des informations sur le transport sur le Danube en *Itinéraire de Constantinople à Bucarest, passant par Andrinople ; et de Bucarest à Turnu Roșu ou Tothenthurn, où se trouve la carantine de la frontière de la Valachie avec la Transylvanie, décembre 1814* du capitaine français Thomassin : de Giurgiu à Rusciuc, on passait le Danube avec "des vaisseaux et des barques d'une mauvaise construction", en seulement une demi-heure. Les courants du Danube favorisaient la traversée du fleuve du rivage turc sur celui valaque, pendant que de Giurgiu à Rusciuc on avait besoin de deux heures "à cause du cours [...] rapide". Quoique les Russes établissent des pontons sur le Danube, ceux-ci ne résistèrent trop à cause des eaux crues et des inondations fréquentes⁵⁵. Toujours le capitaine Thomassin consigna que de Giurgiu à București, on parcourait le chemin en 13 heures. A Daia, Pietrile, Fălăștoaca et Copăceni il y avait des stations de poste⁵⁶. L'hiver, le chemin était plus difficile, mais "pendant les périodes sèches", on le parcourait en cinq ou six heures. On devait, au moins en partie, les mauvais chemins pendant la saison pluvieuse au sol argileux, mais aussi au fait qu'on ne les entretenait pas ; à leurs bords, on n'y faisait au moins ni

Roumains par voyageurs], (édition soignée, étude introductive et notes par Adrian Anghelescu), Editura Eminescu, București, 1981, p. 455.

⁵⁴ Lagarde consigna qu'à peine 12 hommes réussissaient à soutenir les chariots; les voyageurs durent descendre de leurs chevaux, montant "sur les pics pointus des rochers, qu'on nomme en ces parages des chemins", rampant sur leurs genoux ou s'appuyant "contre les coins des pierres, comme les gens échappés du naufrage". Pendant un jour, les voyageurs réussirent à parcourir seulement une poste. Comme les princes régnants ne voulaient pas éveiller "des soupçons qu'ils auraient voulu faciliter le passage des armées étrangères", négligeaient "délibérément" la réparation des routes. De plus, consignait le voyageur français, "soit par calcul, soit par prudence", ils ne demandaient pas au moins la permission de la Porte pour cela. Lagarde mentionna aussi, qu'une fois arrivés à la paroi abrupte du rocher, les cochers habitaient à crier "un «Oh!» prolongé" pour que leurs camarades les entendent (Il écrivait aussi qu'en Allemagne on habitait à sonner du cor, en France à gifler le fouet dans de telles circonstances.). Des autres voyageurs qui y auraient passé, tout en écoutant leurs cris, auraient arrêté leurs charrues, afin de ne pas bloquer le chemin. Il s'agissait d'une mesure de prévoyance à cause des sentiers étroits qui ne les permettaient pas à faire des détours ou à retourner. *Călători străini...*, Serie nouă, vol. I (1801-1821), p. 574; Hurmuzaki, *op. cit.*, p. 549.

⁵⁵ *Călători străini...*, Serie nouă, vol. I (1801-1821), p. 601.

⁵⁶ Thomassin indiquait même dans son mémorial de voyage, le temps nécessaire pour parcourir les distances entre les stations de poste mentionnés: 2 heures de Giurgiu à Daia, 2 de Daia à Pietrile, 3 de Pietrile à Fălăștoaca, 2 heures de Fălăștoaca à Copăceni, et de Copăceni à București, 4 heures. *Ibidem*.

des fossés pour “les essorer et permettre la fuite des eaux”. Les mauvais ponts en bois, les chemins pas entretenus, les inondations rendaient plus difficile le passage des voyageurs par la Principauté⁵⁷.

Dans son journal de voyage, le capitaine Thomassin mentionna les stations des poste qui existaient entre București et Turnu Roșu : Bolintin, Florești, Mărcești, Găiești, Cârcinovu, Pitești, Mănicești, Curtea de Argeș, Sălătruc, Pripoare, Câineni. Il consigna aussi que de București à Turnu Roșu, il voyagea 9 jours, à cause des mauvais chemins⁵⁸. Il insista surtout sur le voyage de 4 heures de Sălătruc à Pripoare, le chemin presque impraticable pour les voitures. Il mentionna qu'ils durent atteler “au moins un numéro double de chevaux et de bœufs”. De plus, la présence des autres gens sur les côtés des charrues pour les étayer sur le chemin de montagne était nécessaire. Aux alentours du chemin, le voyageur français se rappelait qu'il avait aperçu des maisons isolées, qui auraient pu abriter “les voyageurs arrêtés à cause du mauvais temps”⁵⁹. Le chemin de Câineni à Turnu Roșu était très étroit et difficile à parcourir avec les charrues. Sur certaines portions, le chemin était couvert de rochers et les voitures étaient en danger de se renverser si on ne les appuyait pas. Autrefois, sur le chemin on trouvait “des solives enfoncés horizontalement dans la montagne”, qui formaient “des ponts peu résistantes”⁶⁰.

Marie Louis Jean André Charles de Martin du Tyrac, comte de Marcellus, décrit en *Relation du voyage à travers la Valachie et la Transylvanie* de 1820 le voyage en Valachie: il passa le Danube sur un voilier, débarqua à Giurgiu, d'où il voyagea en chariot jusqu'à Daia, le premier arrêt roumain. A cet endroit-là, il passa la nuit “sur un grand four chauffé sur lequel on mit un matelas”, pendant que dehors, la neige et la pluie devenaient plus fortes. Le 10 novembre 1820, le comte de Marcellus partait de nouveau, accompagné d'un équipage composé de cinq charrues de poste, ayant chacune quatre chevaux. On faisait les charrues roumaines en bois ; celles-ci parcouraient le chemin en grande vitesse. Le voyageur devait rester accroupi sur “un amas de pailles”. Le chemin, “pavé de travers avec des troncs d'arbres” cahotait le voyageur. Comme le chemin était couvert d'un gros borbier, le galop des chevaux couvrit le pauvre comte français “avec une couche de boue”. Quoiqu'au début, témoigne le comte, il essuya toute trace de boue de ses habits, bientôt il y renonça. Il arriva au consulat de la France couvert d'une couche de boue, “impossible à reconnaître”.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 602.

⁵⁸ Pendant l'été, lorsqu'il faisait sécheresse, on pouvait parcourir le chemin respectif en trois-quatre jours. *Ibidem*, p. 603.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 605.

⁶⁰ Le capitaine Thomassin mentionnait aussi qu'aux ordres du prince Eugène de Savoie, général des troupes autrichiennes, on fit construire ce chemin. *Ibidem*, p. 605-606.

Il traversa ensuite sur un pont de vaisseaux l'Argeș et la Dâmbovița, "une rivière boueuse, qui souillait la ville au lieu de la décrotter". Le comte de Marcellus consigna que d'Andrinople jusqu'à București, il y avait une distance de 80 lieux, qu'il parcourt en six jours. A București il resta quatre jours, où on le reçut à la cour du dernier prince régnant phanariote, Alexandru Suțu⁶¹.

A son départ de București, Marcellus loua une petite voiture allemande, à laquelle on attela quatre chevaux, dirigés par deux cochers. Un arnaute précédait l'équipage ; celui-ci voyageait dans une voiture de poste. Le chemin était inondé partout. Il passa par Bolintin, Florești, Cârcinov, Pitești, où résidait un *ispravnic*, Sălătruc, Câineni, Turnu Roșu. A Sălătruc, les huit chevaux ne purent plus tirer la voiture, qui était "une des plus légères de ce genre". Dix bœufs et dix hommes avec des cordes et des pieux, qui soutenaient le chariot "au-dessus les abîmes" leur offrirent du secours. Deux Roumains à chevaux, avec des haches précédaient l'équipage pour libérer le chemin des arbres tombés. Le comte de Marcellus consigna qu'ils ont parcouru huit lieues en quatre heures. De București jusqu'à la carantine de Turnu Roșu, il y avait, conformément au voyageur français, une distance de 50 lieues⁶².

Le 25 juin 1825, le consul français de Iași, Tancoigne mentionnait l'incertitude du voyage en Moldavie, les bandes de voleurs qui agissaient même en plein jour et que les dirigeants toléraient, ainsi que les troupes turques cantonnées dans la principauté⁶³.

J. Jacquin rappelait en 1828 en *Note confidentielle sur l'état des Principautés de la Valachie et de la Moldavie et sur le parti que peut en tirer la France dans son intérêt et dans intérêt général de l'Europe* l'état déplorable des chemins, tracés au hasard. Le voyageur français consignait que seulement grâce au caractère loyal des habitants, ils ne devenaient pas le théâtre des scènes épouvantables. Il soulignait, aussi, avec révolte et surprise que de la capitale et

⁶¹ Le comte de Marcellus écrivait que ce vieux sage homme connaissait "l'Europe presque aussi bien que les secrets de la Sublime Porte, ainsi que les troubles intérieurs de Phanar". *Ibidem*, p. 907, 909.

⁶² Après avoir passé trois jours dans la carantine de Turnu Roșu, Marcellus quittait "le prison" et se dirigeait vers Sibiu. De cet endroit-là, il traversa le plus rapidement qu'il put "et pourtant très lentement", la Transylvanie, Timișoara, le Banat et l'Hongrie, arrivant finalement à Vienne. *Ibidem*, p. 910.

⁶³ Eudoxiu de Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor* [Documents concernant l'histoire des Roumains], volume XVII, *Corespondență diplomatică și rapoarte consulare franceze (1825-1846) culese de Eudoxiu de Hurmuzaki, publicate după copiile Academiei Române de Nerva Hodoș* [Correspondance diplomatique et rapports consulaires français (1825-1846) cueillis par Eudoxiu de Hurmuzaki, publiés selon les copies de l'Académie Roumaine par Nerva Hodoș], Inst. de Arte grafice Carol Gobl, București, 1913, p. 20.

jusqu'aux frontières il n'y avait aucun auberge qui puisse offrir au voyageur les choses les plus usuelles⁶⁴.

De 1835, date le mémoire des boyards moldaves qui se plaignaient au tsar que Mihail Sturdza utilisa à la construction de la chaussée Iași – Mihăileni des habitants des contrées nordiques de la Moldavie, qu'il ne paya plus⁶⁵.

On retrouve des informations sur l'état des chemins et la manière de voyager en 1835 en Valachie, dans le journal de voyage de M. Cochelet⁶⁶. Entrant en Valachie par Căineni, le voyageur français traversa les chemins de montagne avec un lourd équipage tiré par 12 chevaux. Arrivé au monastère Argeș, on l'accueillit "avec grands honneurs"; après avoir participé à une messe, on l'installa dans l'appartement de l'archimandrite⁶⁷. Presque une année plus tard après son arrivée dans la capitale valaque, Cochelet visita à Iași le prince régnant de la Moldavie, auprès duquel il était accrédité. Parti de București le 13 septembre 1835, Cochelet prit le chemin de Brăila, passant premièrement par Călărași. Il voyagea dans une voiture solide, légère et résistante. On organisa le voyage en grande hâte et il fut accompagné par un "ancien et fidèle janissaire du consulat", l'Albanais Yani. Le chemin passa par les stations de poste Tinganu, Drumu-Scurt, Obilești, Bărăgani et Cordela. L'équipage arriva à Călărași à quatre heures de l'après-midi. Il passa ensuite par Brăila. Le séjour à Iași l'enchant⁶⁸.

Stanislas Bellanger traversa la Valachie en 1836⁶⁹. Il laissa dans son mémorial de voyage une description des difficultés du voyage à travers la

⁶⁴ Gh. Platon, Cristiana Oghină-Pavie, *Franța și Principatele Române în epoca „Restaurației naționale” (1821-1834)* [La France et les Principautés Roumaines à l'époque de la "Restauration nationale" (1821-1834)], dans le volume *Franța. Model cultural și politic* [La France. Modèle culturel et politique], (volume édité par Alexandru Zub, Dumitru Ivănescu), Editura Junimea, Iași, 2003, p. 243; Stela Mărieș, *Quelques aspects de l'histoire des transports en Roumanie au cours du XIX-e siècle*, en "Revue Roumaine d'Histoire", XXIV; 1-2, Bucarest, 1985, p. 153.

⁶⁵ Hurmuzaki, *Documente...*, vol. XVII, p. 539; L. Boicu, *Căile de comunicație terestre... (I)*, p. 96.

⁶⁶ M. Cochelet a été agent et consul général de la France en Valachie et en Moldavie entre 1834-1839. Simona Vărzaru, *Prin Țările Române. Călători străini în secolul al XIX-lea* [A travers les Pays Roumains. Voyageurs étrangers au XIX-ème siècle], anthologie, traduction, étude introductive et notes par Simona Vărzaru, Editura Sport-Turism, București, 1984, p. 36, 53.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 54; Alex. Rally, *Le voyage de Cochelet dans les principautés roumaines (1834-5)*, en "Revue historique du sud-est européen", VIII, no. 10-12, 1931, p. 276-277.

⁶⁸ Simona Vărzaru, *op. cit.*, p. 56; Alex. Rally, *op. cit.*, p. 279-293.

⁶⁹ Il vint en Valachie en 1836 pour s'occuper de la succession de son oncle, nommé Parrent, qui avait occupé à București la fonction de consul de la France. Ecrivain de talent, doué avec un esprit aigu de l'observation, Bellanger laissa plusieurs ouvrages concernant les Principautés Roumaines : *Le Moldo-Valaque*, *Le Keroutza*, la première publiée à Paris en 1844, et la seconde en 1846. Simona Vărzaru, *op. cit.*, p. 37; Marian

Valachie de ce temps-là : les chemins pas entretenus et bloqués pendant l'hiver par la neige, le péril d'être attaqués par les pillards⁷⁰ ou par les bêtes sauvages⁷¹ ou de s'y égarer⁷².

Le secrétaire du consulat français de București, Felix Colson écrivait en 1839 que les Principautés Roumaines possédaient 20 vaisseaux⁷³.

On commença à améliorer les chemins de communication en Moldavie pendant l'administration russe ; ces démarches s'intensifièrent après 1834. Le consul français Huber signalait dans un rapport de 1839 qu'on traça en Moldavie de nouvelles voies de communication dans toutes les directions⁷⁴.

La comtesse française Fanny de la Rochefoucauld mentionna dans le journal dédié au voyage de la capitale valaque vers la Moldavie l'état déplorable des chemins : douze chevaux attelés à une voiture habituelle réussirent à grande difficulté à parcourir les chemins défoncés, stimulés par les cris des cochers et par les coups reçus. Il arrivait souvent que les harnais des chevaux, qui plutôt les gênaient, se rompent. Au-delà du mauvais état des chemins, la traversée des cours d'eau en crue à cause des pluies et manquées de ponts représentait la partie la plus dangereuse du voyage. La comtesse rappelait même les difficultés rencontrées pendant le passage de la rivière Buzău, extrêmement difficile à traverser pour les chevaux maigres et mal attelés, qu'ils réussirent à passer seulement à l'aide des Cosaques de l'escorte.

Popa, *Călătoriile epocii romantice* [Les voyages de l'époque romantique], Editura Univers, București, 1972, p. 186.

⁷⁰ Le guide du voyageur français, Gheorghe, même tua un voleur, qui guettait leur équipage. Simona Vărzaru, *op. cit.*, p. 82-83.

⁷¹ Bellanger racontait la mésaventure d'un jeune officier qu'un ours attaqua sur le chemin de București, à Câmpina. *Ibidem*, p. 84.

⁷² Cela arriva à des commerçants partis de Iași, qui perdirent le chemin à cause de la neige. De trente deux personnes du convoi initial, seulement deux échappèrent ; du reste, on trouva seulement les os, "témoignage de la férocité des bêtes sauvages". De 80 chevaux, seulement huit échappèrent, mais on les sacrifia à cause de leur état lamentable. Seulement les marchandises restèrent intactes et on les récupéra plus tard. *Ibidem*, p. 85.

⁷³ Felix Colson, *De l'état présent et de l'avenir des Principautés de Moldavie et de Valachie*, Paris, 1839, p. 222-223, *apud* I. Toderașcu, *Preocupări pentru îmbunătățirea mijloacelor de navigație în Principatele Române (prima jumătate a sec. al XIX-lea)* [Préoccupations pour l'amélioration des moyens de navigation dans les Principautés Roumaines (la première moitié du XIX-ème siècle)], en "Analele Științifice ale Universității „Al. I. Cuza” din Iași" ["Les Annales Scientifiques de l'Université „Al. I. Cuza” de Iași"], (nouvelle série), Secțiunea III, a. Istorie, tomul XX, 1974, fasc. 1, p. 38.

⁷⁴ Hurmuzaki, *Documente...*, vol. XVII, p. 795; L. Boicu, *Căile de comunicație terestre... (II)*, p. 121, 122.

Le voyageur français mentionnait aussi son passage par Râmnicu Sărat, Focșani et Bârlad, avant son arrivée à Iași⁷⁵.

L'ingénieur français Hommaire de Hell consigna en 1841 qu'en Moldavie "l'industrie ne connut encore aucun développement" ; dans la principauté, on ne trouvait plus des travailleurs indigènes, les moyens y étaient réduits, pendant que "l'esprit d'association" ne fit encore son apparition et "on n'y peut pas construire de chemins de fer"; il préconisait, en échange, la construction des lignes sur solives en bois macadamisés⁷⁶.

Le 20 mars 1843, Duclos écrivait à Guizot que le tracé de la route Iași – Galați, conçu par Leon Braun, "honore particulièrement l'ingénieur qui l'a conçu et réalisé". Le consul français était impressionné surtout par la beauté et la résistance des ponts réalisés le long de ce chemin-là⁷⁷.

Conclusions

La connaissance des réalités roumaines de la période qu'on vient de mentionner est due surtout aux témoignages documentaires des voyageurs étrangers qui, soit traversèrent le territoire des Principautés, soit y résidèrent pour une certaine période de temps. Leurs écrits sont différents comme longueur et inégaux comme valeur. On ne peut pas comparer, par exemple, les notes fugitives du capitaine Thomassin, qui passa sur le territoire des Principautés dix jours, avec les mémoires du comte de Lagarde, qui y resta plusieurs années, amples, bien documentées, détaillées. De plus, il s'agit d'individus provenant de et illustrant différentes catégories sociales (des aristocrates: le comte d'Hauterive, le général de Langeron, le marquis de Salaberry, le comte de Guilleminot, le comte de Lagarde, le comte de Marcellus, le comtesse Fanny de la Rochefoucauld; des marchands: Louis Allier de Hauteroche; des militaires: le capitaine Thomassin, Aubert, de Langeron; des consuls, diplomates ou bureaucrates: Charles Frédéric Reinhard, J. M. Tancoigne, Felix Colson, Duclos; des journalistes: M. Cochelet, Stanislas

⁷⁵ Gilles M.P.A. Bardy, *Fanny de la Rochefoucauld dans la Moldavie de Mihail Sturdza, en Bessarabie et en Bucovine. Impressions inédites d'une comtesse*, en "Revue des Etudes Sud-Est Européennes", XXX, 3-4, Bucarest, 1992, p. 322-323.

⁷⁶ Dumitru Vitcu, *Istoria salinelor Moldovei în epoca modernă* [L'histoire des mines de sel de la Moldavie pendant l'époque moderne], en "Anuarul Institutului de Istorie «A.D. Xenopol», (Supliment IX), Universitatea „Al.I. Cuza”, Iași, 1987, p. 167; L. Boicu, *Căile de comunicație terestre... (II)*, p. 468-469.

⁷⁷ Hurmuzaki, *Documente...*, vol. XVII, p. 948; L. Boicu, *Căile de comunicație terestre... (I)*, p. 91.

Bellanger; des ingénieurs: Hommaire de Hell), avec une éducation et une formation intellectuelle différentes, mais aussi manifestant de diverses sympathies politiques (les nobles sont des royalistes, pendant que les autres appartiennent au parti rival). Après des personnages avec une éducation complexe, dans les Principautés arrivèrent, aussi, des gens dont le titre nobiliaire cachait un vernis de culture ou une instruction superficielle. Les 20 voyageurs français qui laissèrent des témoignages sur les voies de communication de la période mentionné furent attirés par divers aspects de la société roumaine : vie politique, économique, sociale, vie mondaine, aspects quotidiens. Les observateurs français décrivent le monde qu'ils aperçurent et leurs relations sont intéressants et, en général, objectifs. Les intérêts et la condition des voyageurs qui arrivèrent dans les Principautés Roumaines sont différentes et comprennent une grande variété d'informations concernant les divers aspects de l'existence de jadis du peuple roumain; elles concernent le plus souvent l'organisation d'Etat et les obligations imposées par l'Empire Ottoman, les richesses des deux Principautés, l'aspect des villes et de la population, la manière de vivre des différentes classes sociales et les relations qui y existaient. Les relations des voyageurs étrangers sont extrêmement intéressants tant du point de vue de l'information historique contenue, mais aussi par leur côté critique.

En ce qui concerne les voies de communication, on a affaire quelque fois avec des relations amples : ils racontèrent en détail leur voyage, mentionnant les localités ou les stations de poste rencontrées, parfois même les distances ; autrefois, on a des descriptions détaillées et pittoresques des voitures ou des harnais utilisés (Christine Reinhard, Fanny de la Rochefoucauld, le comte de Lagarde, le comte d'Hauterive, le général de Langeron). Des autres concitoyens de ceux-ci furent plus expéditifs : ils dédièrent à l'état des chemins et à la manière de voyager seulement quelques lignes de leurs relations : c'est le cas du diplomate Tancoigne ou de J. Jaquin.

En général, les voyageurs français qui traversèrent les Principautés Roumaines dans la période précédant l'année 1848, aperçurent l'état lamentable des chemins, tracés le plus souvent au hasard, la difficulté de voyager en ces parages-là, l'organisation précaire des stations de poste, l'insécurité des routes, mais aussi le caractère loyal des habitants. Habitué avec les réalités de l'ouest du continent européen, plusieurs de ceux-ci croyaient qu'ils voyageraient comme en France, mais leurs espoirs prouvèrent rapidement illusoire. Les réalités de leur patrie les conduirent à faire une comparaison entre les chemins et la manière de voyager en France et dans les

Principautés Roumaines, comparaison qui prouva désavantageuse pour les dernières. Les consuls, les voyageurs, les diplomates ou les militaires français qui traversèrent la Moldavie et la Valachie de cette époque-là, surprirent assez exactement, avec beaucoup de talent et parfois avec humour, les réalités de ces contrées-là. Vers la fin de la période qu'on vient d'étudier, les voyageurs français aperçurent les progrès enregistrés dans les deux Principautés, dans ce domaine, aussi. Pourtant, on ne peut pas contourner une liaison entre la manière dans laquelle les observateurs étrangers décrivent les voies de communication et les premiers progrès enregistrés dans ce domaine-là.