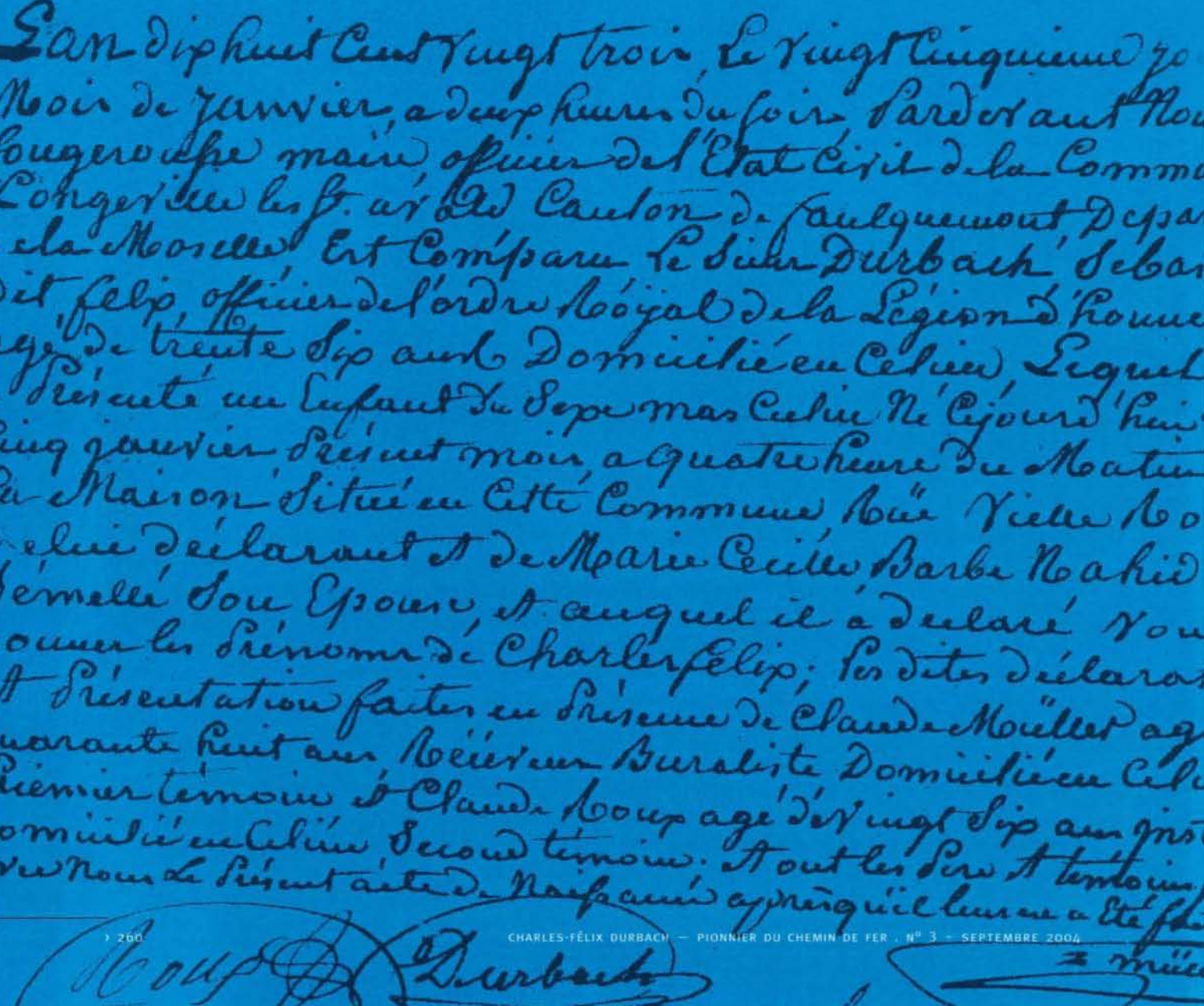
CHARLES-FÉLIX DURBACH (1823-1893)

PIONNIER DU CHEMIN DE FER ET DIPLOMATE MALGRÉ LUI



DENIS METZGER

Charles-Félix DURBACH appartenait à une famille de la bourgeoisie terrienne, issue de la Révolution française et qui, après avoir fait fortune en spéculant sur les biens nationaux, s'est sous le Consulat et l'Empire, forgé un nom dans la politique et le métier des armes.
Lorsque Charles-Félix voit le jour le 25 janvier 1823, à Longeville-les-Saint-Avold, dans la spacieuse demeure que son grand-père paternel avait aménagé dans les murs de l'ancienne Abbaye bénédictine de Saint-Martin des Glandières (et que l'on appelait alors le château), rien dans les antécédents de sa famille ne le prédestinait à devenir ingénieur, à construire des routes, des canaux et des chemins de fer.
En revanche, la manière dont il s'acquitta après le désastre de Sedan en 1870, de la mission quelque peu diplomatique qui lui échut alors, et des fonctions de Délégué des Chemins de Fer français dans le cadre des préliminaires franco-prussiens du Traité de Francfort, montre assez, qu'il avait hérité de ses deux grands-pères, de l'amour de la chose publique et d'un sens élevé de la défense des intérêts de son pays.
C'est ce double aspect de l'attachante personnalité de Charles-Félix DURBACH, l'ingénieur, le constructeur et l'administrateur du chemin de fer à l'époque des pionniers du rail, mais aussi le négociateur courageux et le diplomate avisé qu'il fut malgré lui, aux heures sombres de la défaite.

Au préalable, il convient de le situer dans son lignage et d'évoquer le milieu familial et social dans lequel il fut élevé.
Les DURBACH étaient originaires du plat pays de Thionville et, plus anciennement du pays de Sierck-les-Bains. Leur ancêtre le plus lointain connu avec certitude, est un certain Jean-Henry Dörbach qui, après la guerre de Trente Ans fut meunier au moulin de Kitzing, au pied du château de Manderen.
Son fils Mathias et son petit-fils Charles-Frédéric furent au XVIII ème siècle tour à tour, admodiateur des biens de l'Ordre Teutonique de Trèves à Cattenom. Lorsque éclate la Révolution française, le second est également maire du village. C'est un homme éclairé, adepte des idées nouvelles et féru d'agriculture : C'est lui qui a introduit les prairies artificielles dans la moyenne vallée de la Moselle où elles étaient jusque là, inconnues.
Sans vouloir s'égarer dans les entrelacs complexes de la généalogie des Durbach et de leurs alliances, on se bornera à dire que Charles-Frédéric l'agriculteur, était le grand-père de Charles-Félix l'ingénieur qui est le sujet principal de cet exposé. L'aïeul était un homme d'affaires particulièrement avisé qui fera par ailleurs sous l'Empire, une carrière politique des plus intéressante.

En 1790 déjà, il est membre du Directoire du Département de la Moselle où il a une certaine influence. C'est grâce à lui qu'en 1791, son ami et voisin Nicolas FRANCIN, curé de Koenigsmacker, est élu Evêque constitutionnel de la Moselle.
L'année suivante DURBACH acquiert pour 101.000 livres payables en assignats, la ci-devant Abbaye de Longeville et y établit sa demeure. Mais en même temps son attitude critique à l'égard des événements du 20 juin 1792, font qu'il est menacé et doit se cacher, d'où son inscription sur la liste des émigrés.
En 1797, le vent ayant tourné, nous le trouvons Régisseur des Domaines nationaux dans les pays conquis, notamment au Luxembourg et en Prusse rhénane, fonction qu'il cumule avec celle, ô ! combien lucrative, de munitionnaire de l'Armée du Rhin.
Elu Député de la Moselle au Corps législatif en 1803, il est réélu en 1808 et siégera sans discontinuer jusqu'en 1814. Sa fortune personnelle que nous connaissons grâce au système censitaire est alors estimée à 1 Million de franc-or en bien-fonds, ce qui en fait l'homme le plus riche du Département, loin devant DURAND, le maire de Metz, qui est taxé à 450.000 francs.
En 1815 il est élu à la Chambre des Cents jours, mais après WATERLOO, il conseille à l'Empereur d'abdiquer une seconde fois. A la tribune de la Chambre il se fait le défenseur de la Liberté de presse et attaque vivement les Bourbons. Il en paiera le prix sous la Restauration : condamné à la proscription il se réfugie en Belgique, puis s'exile à TOEPLITZ en Bohême, où il sera étroitement surveillé par la police de Metternich.
Cet éloignement ne l'empêche pas de gouverner ses affaires et de créer en 1816, sur son vaste domaine de Longeville, la distillerie d'alcool de pommes de terre, qui par la suite fera la renommée du bourg. Il est autorisé à rentrer en France en 1819 et meurt en 1827 à Tarbes où il prenait les eaux.

Son fils aîné Joseph-Léopold sortit de Polytechnique en 1799 fit, comme Colonel d'artillerie, une brillante carrière militaire.
Le second Félix-Sébastien né en 1789 à Cattenom, Capitaine de cavalerie, fut aide de camp du Maréchal Mortier, Duc de Trévise, son oncle par alliance.
Il épouse en 1821 Anne-Cécile Nahida de Semelé, fille de Jean-Baptiste Pierre de Semelé, Général de division, Baron d'Empire et Député de la Moselle, propriétaire du Château d'Urville à Courcelles-Chaussy (qui après l'Annexion deviendra l'une des résidences estivales du Kaiser Guillaume II).
C'est de cette union qu'est né Charles-Félix dont il va être question à présent.
S'il, a vu le jour au château de son grand-père paternel à Longeville-les-Saint-Avold, c'est à Urville dans celui de son aïeul de Semelé et dans la ferme adjacente des Menils à Pont-à-Chaussy, qu'il passe les premières années de sa vie.

Son père et son grand-père le destinent au métier des armes.
Très tôt il est placé à l'Institut Mayer qui passe alors pour l'une des meilleures écoles privées de Paris. Il y prépare le concours d'entrée à l'Ecole Polytechnique où en 1840 il est reçu deuxième sur 211 élèves admissibles.
Il fut un étudiant brillant, à l'aise dans toutes les matières comme l'atteste sa dixième place à l'examen de sortie en 1843.
A la surprise des siens, et jugeant sans doute que sous la Monarchie de juillet, l'armée n'avait plus l'aura qui avait été sienne sous l'Empire et n'offrait plus aux jeunes officiers les mêmes perspectives de carrière qu'au temps de Napoléon, il opte pour l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées où il est reçu cinquième sur 32 admissibles.
La formation des futurs ingénieurs dans cette grande école fondée en 1747 par l'Intendant Trudaine, reposait sur des cours magistraux dispensés à Paris de novembre à mai, et sur ce que l'on appelait à l'époque « des campagnes » (nous dirions aujourd'hui des stages) de 4 à 5 mois par an, effectuées en province sous la houlette des ingénieurs en chef les plus en vu dans ce grand corps de l'Etat.
C'est ainsi qu'en 1843 Durbach s'initie aux techniques routières à Digne dans le difficile Département des Basses-Alpes. L'année suivante, il découvre les travaux ferroviaires dans le Nord sur le chantier de la construction du chemin de fer de Paris à la frontière belge. Enfin, en 1845 il est affecté dans le Calvados aux travaux du canal de Caen à la mer que dirigeait l'ingénieur en chef Tostain. Celui-ci comprend d'emblée que l'Aspirant ingénieur que lui envoie son Ecole est un sujet exceptionnel et dès l'année suivante, obtient l'affectation de Durbach à son service.
En 1847, après avoir été nommé Ingénieur de deuxième classe, il se voit attribuer, en plus de ses travaux au canal, la gestion de l'arrondissement des Ponts et Chaussés de Caen.
En 1856 on lui confie également dans la traversée du Département du Calvados, la surveillance des travaux du chemin de fer du Mans à Mézidon, de Caen à Cherbourg et de Lisieux à Honfleur.
Décidemment la Normandie réussit bien à Durbach qui, non content de s'y faire apprécier par son intelligence et la qualité de ses travaux, y rencontre celle avec laquelle il va unir sa destinée, en la personne de Mlle Marie-Aurélie Pigeon-de-Saint-Pair, fille du Président de la Cour d'Appel royale de Caen.
Comme il l'écrit au Ministre des Travaux Publics, pour solliciter selon l'usage son agrément à ce mariage, Mademoiselle de Saint-Pair réunit les grâces et les vertus « ***et toutes les convenances que l'on peut souhaiter sur le rapport de la position et de la fortune*** ».

Le mariage est célébré à Caen le 22 février 1848. Une fille et un garçon naquirent de cette union qui ne fut jamais troublée.
Les travaux du canal durèrent encore une dizaine d'années pour s'achever au cours de l'été 1857. L'inauguration eut lieu le 23 août de la même année et donna lieu à une grande cérémonie, relatée avec emphase dans le journal « *L'ordre et la Liberté* » :
« L'inauguration du canal de Caen à la mer est plus qu'un événement mémorable, c'est une époque, c'est une ère.
Un immense avenir de prospérité, une prodigieuse et irrésistible impulsion donnée à toutes les formes et à toutes les forces de l'industrie humaine, voilà ce qu'a été la fête consacrée le 23 août »
Au terme du cérémonial, le Préfet du Calvados s'adresse à Charles-Félix Durbach :
« Monsieur Durbach, avancez. J'ai une mission à remplir au nom de l'Empereur : Sa Majesté qui connaît l'intelligence, le zèle et le dévouement exemplaire que vous avez apportés pendant de longues années aux magnifiques travaux de ce canal, a voulu vous récompenser en vous nommant Chevalier de l'Ordre impérial de la Légion d'Honneur. Je devais vous remettre cette décoration, et j'ai attendu cette fête pour l'attacher à votre poitrine, sur le théâtre même de vos travaux».

Un autre journal, « *Le Moniteur du Calvados* » du 24 août 1857, nous renseigne amplement sur les aspects techniques et novateurs de cette nouvelle voie d'eau, qui prend son origine dans l'ancien canal Saint-Pierre, puis est creusée au pied des coteaux de la rive gauche de l'Orne pour déboucher dans la mer à travers les dunes de Ouistreham. Il comporte de nombreux bassins, ponts écluses et autres ouvrages d'art.
Sa tâche essentielle dans le Calvados étant achevée, Durbach juge que le moment est venu pour lui, de se consacrer plus amplement à sa passion du chemin de fer. Sa réputation est déjà si bien établie que la Compagnie suisse du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et Berne, n'hésite pas à lui confier les fonctions d'ingénieur en chef et de directeur du projet.
Comme l'a relaté un de ses collaborateurs :
« L'œuvre à accomplir était des plus difficiles, non seulement au point de vue technique, mais aussi et surtout à raisons des questions financières ».
Grâce à sa persévérance et sa puissance de travail, Durbach vient à bout de tous les obstacles. La ligne était en état d'exploitation lorsqu'il quitta la Compagnie suisse, au terme d'une collaboration de cinq années. C'est sur cette ligne que se situe le célèbre viaduc de la Sarine, ouvrage exceptionnel pour l'époque, formé d'une longue travée métallique portée par des piliers mixtes en maçonnerie et en acier. C'est là que, sous l'inspiration de Durbach, on fit usage pour la première fois d'un procédé qui, depuis a reçu d'innombrables applications et qui consiste dans le lançage progressif des travées construites sur les remblais aux abords de l'espace à franchir.

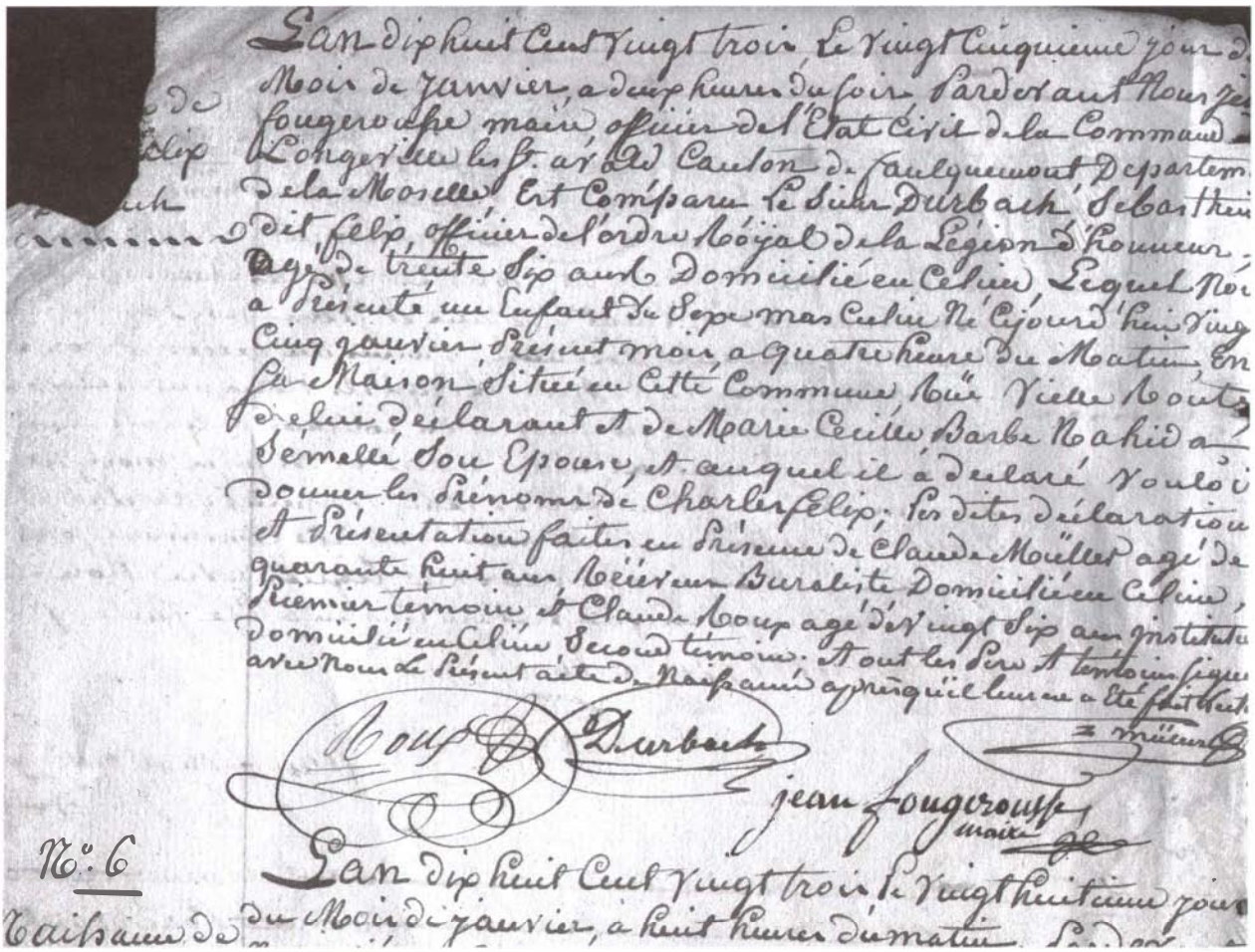
En juin 1862, Durbach est appelé à Paris par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est qui lui confie les fonctions de Sous-Directeur de l'exploitation de son réseau qui étendait déjà l'essentiel de sa vaste toile vers les villes de l'Est et l'espace rhénan.
En septembre 1867, à l'occasion du voyage de Napoléon III et de l'Impératrice à Salzburg, les autorités lui confièrent la direction du train impérial. Il s'acquitte si bien de cette tâche que l'Empereur lui confère la Croix d'Officier de la Légion d'Honneur, lui permettant ainsi de rejoindre dans ce grade élevé de l'Ordre, la cohorte de ses ancêtres : son père, son grand-père maternel et son oncle. Le roi de Bavière y alla de son geste en le faisant Chevalier de l'Ordre du Mérite de la Couronne.
Pour Durbach et les siens, tout semblait aller pour le mieux, lorsque survinrent les funestes événements de 1870.
Sa qualité de Lorrain, sa connaissance de la langue allemande et la réputation qu'il avait acquise dans le domaine ferroviaire, le désignaient tout naturellement pour représenter la Compagnie de l'Est auprès du quartier Général Français à Metz et y seconder le commandement pour les transports stratégiques par le rail.
Durbach a laissé des notes sur les événements de l'époque ; elles ont été partiellement publiées en 1894.

Il y décrit l'encombrement général de la Gare de Metz ; « ***On demandait à Paris par voie de réquisition, des envois journaliers pouvant alimenter jusqu'à 20 trains, alors qu'à Metz on n'évacuait que 2 trains par 24 heures*** ».
Le départ de Metz de nombreuses familles fuyant le siège et l'arrivée de celles de la banlieue qui venaient se réfugier dans la Place, compliquaient les difficultés du service des voyageurs qui n'avait pas été interrompu.

Durbach établit en passant que si le Général Frossard qui avait son quartier général à Saint-Avold, ne put être secouru plus efficacement à Spicheren par Bazaine c'est que ce dernier malgré les moyens de transport, a maintenu son corps à trop grande distance de la frontière. Il retrace la difficulté que l'on eût pour faire arriver à Metz l'une des divisions de Canrobert par suite de l'interception du chemin de fer par l'ennemi à Pont-à-Mousson.
Durbach informé par les dépêches des agents de la Compagnie avait en vain prévenu le commandement. Si le gué d'Hauconcourt et la voie ferrée à Pont-à-Mousson eussent été défendus, le maintien des communications ferroviaires sur la grande ligne vers Paris eût peut-être changé le cours des opérations autour de Metz.
Connaissant admirablement le pays puisqu'il y était né, il releva des confusions géographiques inexcusables. Ainsi on avait confondu Courcelles-sur-Nied situé sur la voie ferrée de Metz à Saint-Avold, avec Courcelles-Chaussy accessible seulement à l'époque par voie de terre.

C'était déjà préluder de la confusion que l'on fera plus tard sous les murs de Paris entre Epinay-sur-Seine et Epinay-sur-Orge…
Durbach ne quitta Metz que le 15 août avec le dernier train en partance, par la voie de Thionville. Appelé au camp de Châlons-sur-Marne, il y trouva un désordre semblable à celui de Metz, puis dans le chaos, se rendit à Rethel avant que tout ne fut définitivement consommé à Sedan.
Rentré à Paris, Durbach fut bloqué par le siège et connut le début de l'insurrection. A la fin de janvier 1871, il fut désigné par les diverses compagnies pour être leur délégué auprès de Jules Favre Ministre des Affaires Etrangères et se rendit avec lui à Versailles pour négocier un armistice destiné à assurer le ravitaillement de Paris menacé par la famine.
Si le principe de l'armistice ne fit pas trop de difficulté, la reprise des communications ferroviaires à travers la zone occupée au sud de Paris se heurta à l'intransigeance de l'Etat-Major allemand. Alors que Jules Favre s'était retiré, Durbach resté seul avec Bismarck fit appel à l'humanisme du Chancelier et lui exposa les conséquences de son refus qui apparaîtrait comme une faute politique. Bismarck se laissa convaincre et délivra à Durbach un laissé passé et une recommandation signés de sa main.
Avec l'aval de son Ministre, il put ainsi se rendre à Bordeaux à travers les lignes allemandes et obtenir le passage des trains de vivres en provenance du Sud-Ouest, d'Orléans et mettre en route les 200 wagons de nourritures bloqués sur la ligne de Paris-Granville.
Dès son retour à Paris, Dorian, Ministre des Travaux Publics, le délégua pour représenter le Gouvernement et traiter avec l'autorité militaire allemande de tous les problèmes liés à la circulation des chemins de fer dans les territoires contrôlés par l'occupant. Il participera ainsi à la rédaction des préliminaires de paix, qui furent signés au château de Ferrières.

Par la suite, le Gouvernement considéra qu'il était l'homme tout désigné pour passer à la phase de réactivation de la vie ferroviaire et être à ce titre, l'interlocuteur de Bismarck et du Général von Stosch. Soutenu par son ministre, Durbach s'avéra un négociateur redoutable se défendant pied à pied, n'abandonnant que ce qui était nécessaire pour maintenir les points essentiels.
Bismarck qui appréciait son honnêteté et sa franchise insista pour qu'il fut désigné pour siéger comme Délégué officiel de l'ensemble des compagnies de chemin de fer françaises auprès de l'Etat-Major Général de l'armée allemande d'occupation, que commandait à Nancy le Général en chef von Manteufel.



Acte de naissance de Charles-Félix Durbach du 25 janvier 1823
(Archives Départementales de la Moselle 7E 418-6).

A ce sujet, Durbach rapporte dans ses souvenirs, un incident, qui par la suite, lui valut la considération du Général.
Durbach avait déféré à une invitation à dîner à l'issue d'un rendez-vous de travail avec von Manteufel. C'était le 10 juillet 1871 au château de Compiègne. Au milieu du repas von Manteufel l'interpella en lui disant *« Je ne sais pas si vous savez dans quoi nous mangeons »*. Durbach n'avait que trop remarqué le service de Sèvres frappé du « *N* » impérial, et qui de toute évidence appartenait à la maison de l'Empereur. Blessé par ce manque de courtoisie, le Français rétorqua *« Excellence, ce que vous faites là n'est pas généreux».*

Il avait à peine prononcé ces mots que les deux généraux entre lesquels il était placé, agitèrent leur sabre tout en se levant et lui dirent avec colère *« Comment, Monsieur, pas généreux ? » « Oui Messieurs,* répondit Durbach, *pas généreux, parce que si je ne représentais pas le vaincu, je pourrais manger à cette même table avec le légitime propriétaire de ces objets ».*

Confus, conscient d'avoir blessé son hôte et manqué de tact, le généralissime se montra par la suite très conciliant dans les arbitrages qui lui furent soumis par le Délégué français.
Durbach resta en poste auprès du quartier général allemand à Nancy jusqu'en 1873 et les rapports entre les deux hommes furent les meilleurs possibles.
C'est précisément à Nancy, le 26 avril 1872 que Durbach eût la douleur de perdre son fils Antoine-Louis-Roger, étudiant âgé de 19 ans.

Parmi les nombreux témoignages de sympathie qu'il reçut, celui de von Manteufel, montre que le général en chef n'avait pas oublié l'incident de Compiègne ; le libellé de son billet de condoléances est sans équivoque à ce sujet :
« *J'avais,* écrit von Manteufel, ***un moment l'idée d'assister à la cérémonie funèbre du pauvre jeune Durbach, mais en y réfléchissant, je me suis dit que l'uniforme étranger pourrait blesser des cœurs déjà assez attristés et je suis resté à la maison, mais bien à contre cœur, car j'aurais bien désiré pouvoir donner à Monsieur Durbach, un témoignage de ma sympathie*** ».
Von Manteufel n'avait sans doute pas l'usage parfait de la langue française, mais ces quelques lignes expriment pour le moins une incontestable noblesse.
En 1873, le territoire étant libéré de l'occupation allemande, à l'exception de son Alsace-Lorraine natale, Durbach retourne à Paris reprendre à la Compagnie de l'Est le cours normal de ses occupations, qu'il exerça jusqu'en janvier 1892.
En 1881 et 1887 il fut appelé comme Expert à la Conférence internationale de Bâle pour l'établissement d'un règlement uniforme pour le transport des marchandises par voie ferrée et s'y distingua au point que le Ministre des Travaux Publics crut devoir le féliciter et le remercier.
Moins oublieux, les Suisses qui avaient gardé le meilleur souvenir de sa collaboration au chemin de fer de Lausanne, s'assurèrent en 1881 ses services comme conseiller technique au Conseil d'Administration de la Banque des Chemins de fer helvétiques.
En 1887, hélas un grand malheur le frappa avec la disparition de son épouse ; Il ne s'en remit jamais.
A part sa fille aînée devenue par son mariage Comtesse de Lambertye, il avait perdu tous les siens, du côté des Durbach comme de celui de sa belle-famille.
Son beau-frère avait dû se séparer de la propriété d'Urville dès 1849, tandis qu'à Longeville, son cousin Charles, très marqué par un long emprisonnement à la forteresse d'Ehrenbreistein pour avoir fait en 1870 le coup de feu avec des partisans du village sur une troupe prussienne, se jeta en 1875 de la plus haute fenêtre d'une tour du château familial.
Lorsqu'en 1883 Antoine Durbach son oncle, disparut à son tour il resta le dernier porteur du nom. Il ne vint plus que rarement à Longeville et à part le cimetière où reposaient ses parents, évitait Courcelle-Chaussy, où le Kaiser occupait depuis 1890, le château où il avait passé son enfance et où l'attachait surtout le souvenir de sa mère trop tôt disparue en 1836.
Charles-Félix Durbach à son tour décède à Paris le 11 décembre 1893, six ans, jour pour jour, après la mort de son épouse, aux coté de laquelle il est inhumé au cimetière du Père Lachaise.

Leur fille, Marie-Gabrielle Durbach Comtesse de Lambertye étant sans descendance, se résolut l'année suivante à vendre le château de Longeville, le domaine avec ses 172 hectares de terres de prés et de vignes et la célèbre distillerie fondée par son arrière grand-père.
Après être passé en diverses mains et, en dernier lieu la famille Stein, le château est acquis en 1905 par l'Evêché de Metz, qui y installe un couvent de l'Ordre des Franciscains.
Les murs de l'ancienne abbaye bénédictine résonnent alors des oraisons des frères de Saint François d'Assise. Pas pour longtemps hélas, car un demi-siècle plus tard, la Caisse Primaire d'Assurances Maladie de Thionville – *le pays d'origine des Durbach* – acquiert le bâtiment qu'elle restaure admirablement et y installe une maison de repos et de convalescence.
Au cimetière de Longeville, la municipalité à fait restaurer l'an passé, le caveau de famille des Durbach, avec son antique grille et quatre ifs plus que centenaires, derniers témoins d'une famille qui pendant un siècle entier a marqué de son empreinte l'histoire du village et dont Charles-Félix Durbach fut, le dernier mais sans doute aussi, le plus digne représentant.

NOTES et SOURCES DURBACH

Pour cette communication qui s'inscrit dans une histoire plus vaste consacrée à la Famille DURBACH, nous avons utilisé les sources suivantes :

- **NEREE QUEPAT** : *Dictionnaire biographique Paris 1887*, articles Durbach
- **Emile-Auguste BEGIN** : *Bibliographie de la Moselle*,
  Verronaix éditeur à Metz 1829 Tome 1 articles Durbach.
- **Librairie LE TOUZEY** : *Dictionnaire de Biographies françaises*, Paris 1970 articles Durbach.
- **Victor BUCHS** – *La construction des Chemins de Fer dans le canton de Fribourg*. Fribourg 1934.
- *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de la Lorraine Tome XXXV*
  1926 (liste des émigrés du Département de la Moselle par GAIN.
- *DURBACH Charles-Félix ingénieur en Chef des Ponts et Chaussés.*
  Paris-Auteuil Imprimerie Roussel 1894, à la Bibliothèque Nationale
  sous la cote L27 32 2451 notes sur Durbach par un collaborateur.
- Direction des Archives de France, Durbach Charles-Frédéric émigré F7* 1161 et suivants.
- DURBACH Charles-Frédéric député CC36 BA32 et suivants.
- DURBACH Charles-Frédéric exilé F7 6678 et suivants.
- DURBACH Félix-Sebastien et Joseph-Léopold DURBACH AF
  DURBACH Charles-Félix dossier personnel F 14 220