

THYS (*Albert-Jean-Baptiste-Joseph*), Général-Major de réserve h^{re} (Dalhem-lez-Visé 28.11.1849 — Bruxelles, 10.2.1915). Fils de médecin.

Cette figure de proue de l'œuvre léopoldienne était une personnalité extrêmement douée. Albert Thys opéra — venu de sa petite patrie — une réussite aussi étonnante par la situation et la renommée qu'il acquit que par la grandeur des œuvres qu'il mena à bien.

Il fréquenta l'école du village de Bombaye, puis l'école moyenne de l'État à Visé et se classa successivement lauréat au concours cantonal des écoles primaires, en 1860, et lauréat aux concours généraux des écoles moyennes du second degré en 1864 et 1865.

Dès l'âge de seize ans, il s'engage à l'Armée et reçoit, dans les rangs du 7^e Rgt de Ligne, ses premiers galons de caporal et de sergent. Admis à l'École Militaire, il en sort chef de promotion et sous-lieutenant désigné pour le 8^e de Ligne, en 1870. Le Commandant en chef de l'armée, l^g-général baron Chazal, le chargea dès cette année de missions militaires de reconnaissance en rapport avec les plans de défense de nos frontières. Il poursuit ensuite ses études à l'École de guerre, d'où il sort nanti du brevet d'adjoint d'État-Major, en 1876.

Cette même année, il est promu lieutenant et, sur recommandation du général Joly, il est attaché à la Maison Militaire de S. M. Léopold II. Les fonctions qui lui sont confiées sont celles de Secrétaire pour les affaires coloniales dans le Cabinet du Roi. A dater de ce moment, il se trouve vraiment au premier rang pour suivre les vues du Souverain et l'évolution de son entreprise. C'est le moment même de la Conférence géographique de Bruxelles, qui donne naissance à l'Association Internationale Africaine pour l'exploration et la civilisation de l'Afrique Centrale, et ultérieurement au Comité d'Études du Haut-Congo. Dans le cadre de ce dernier, Thys est l'adjoint du futur général Strauch, qui en assume la présidence. Il est dépêché en Angleterre au-devant de Stanley que le Roi a invité au Palais de Bruxelles en vue d'un nouveau départ pour l'Afrique Centrale au service de l'A. I. A. De par ses délicates fonctions, Albert Thys s'initie aux affaires, à leur organisation, et prend contact avec les personnalités les plus haut placées. Il va s'attacher de toutes ses forces à seconder l'œuvre difficile des pionniers. Stanley trouve en lui un auxiliaire actif, clairvoyant, toujours prêt à lui venir en aide. Le capitaine Thys du Corps d'État-Major, devenu, depuis 1879, officier d'ordonnance du Roi, prend une part active à la mise en train de la plupart des expéditions. Il assume une large part dans l'organisation de l'Association Internationale du Congo, qui s'est substituée au Comité d'Études, et collabore à la création de l'État Indépendant, qui n'en est que le prolongement sous une forme politique et définitive.

L'État Indépendant du Congo constitué — en 1885 — un important problème d'ordre économique allait bientôt se poser à ceux qui se montraient soucieux de son avenir et de son rendement. Il s'agissait en effet de doubler de la manière la plus pratique et cela le plus tôt possible le bief non navigable du Fleuve entre Matadi et Léopoldville, par un moyen de transport permettant d'accéder plus aisément au Pool.

Un réalisateur comme Albert Thys ne pouvait ne pas s'y passionner. Lorsqu'il fut urgent d'écarter le « Syndicat de Manchester » qui eût certes construit le chemin de fer (*Congo Railway Co*), mais dont ultérieurement la puissance se serait érigée en marge de celle de l'État, Thys entreprit de convaincre le Souverain lui-même. Lorsque le Roi eut prononcé l'impératif « Essayez », Thys redoubla d'efforts. Ceux-ci amenèrent la création de la « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie », première de nos sociétés coloniales. Dès lors, son histoire va s'identifier à celle du chemin de fer des Cataractes et à la mise en valeur du jeune État.

Mais si ce pouvait être, à cette époque, une spéculation de l'esprit de concevoir un chemin de fer dans des régions lointaines et peu connues, c'était bien autre chose de procéder à l'étude sur le terrain, de susciter des sympathies agissantes pour un projet aussi hardi et surtout de réunir les capitaux et les hommes qui lui donneraient corps.

Il fut la cheville ouvrière autour de laquelle bientôt tout gravitera. A 50 ou 60 ans de distance, on se trouve mieux à même d'estimer les efforts qu'il fallut déployer, d'apprécier la masse des inerties qu'il fallut vaincre ; on peut mieux se rendre compte des arguments opposés qu'il fallut rencontrer, des démarches sans nombre qu'il fallut accomplir pour glâner, dans une Belgique totalement indifférente, l'aide financière indispensable. Quel était l'enjeu ? Lui-même a dit (Anvers 1906) : « La construction de ce chemin de fer domine toute l'œuvre du Congo dès ses débuts ». Et sans plus attendre, il entreprend sa croisade. Il entamera la tâche de convaincre — par la parole et par la plume — ceux dont le concours lui sera utile. Il multiplie les approches pour réunir le premier capital.

En 1887, il s'embarque la 1^{re} fois pour le Congo et, avec la brigade d'études il parcourt la région de Matadi à Léopoldville. Il juge d'emblée qu'il faut tracer la voie d'une seule venue de Matadi à Léopoldville et par le Sud. Son souci de tout connaître le pousse d'ailleurs à faire une reconnaissance jusqu'aux Bangala et à Luebo.

Et après des années de constants efforts, le gigantesque travail va pouvoir être entrepris. Les premiers des 400 km vont être entamés. Des capitaux sont enfin réunis — 25 millions — grâce au concours du Gouvernement et plus particulièrement du Ministre Auguste Beernaert, chef du gouvernement. L'entreprise sera essentiellement belge !

Mais il fallut longtemps hélas « pour que le rail sortit de la mortelle vallée de la Mpozo, au col symboliquement appelé par les ingénieurs le col de l'horizon ».

Un nouveau soutien financier devient indispensable. Celui-ci, il faudra plus d'efforts encore et plus de peine pour l'obtenir. Thys devra s'insurger, contre l'apathie de ses compatriotes, contre l'indifférence qu'ils manifestent pour son chemin de fer, indifférence qui s'étend d'ailleurs à l'œuvre coloniale toute entière. « Dans bien des milieux belges on en est encore à croire plus ou moins exactes les inscriptions qu'on trouve sur les cartes de l'Afrique Centrale : Le centre de l'Afrique est un désert aride, brûlé, à peine habité par quelques tribus nomades » (Thys-Anvers 1906) ».

Avec un bel enthousiasme, il a entrepris d'intéresser cette indifférence, de faire pénétrer la vérité dans le public, de dissiper les préventions, les préjugés de toute nature. Il s'est improvisé orateur et a entamé dans le pays une vigoureuse campagne de propagande. N'était-il pas urgent d'ailleurs d'informer l'opinion publique qui, pendant les années de l'A. I. C., avait forcément été tenue dans l'ignorance des délicates tractations qui inévitablement durent précéder l'épanouissement de l'œuvre léopoldienne ?

L'activité que déploya le major Thys fut débordante ; concurrence de 1887 à 1899, il accomplira neuf voyages en Afrique.

Ce fut enfin, à l'intervention du comte de Smet de Naeyer, que l'impulsion dernière put être donnée aux travaux grâce à un soutien définitif du Gouvernement.

Quelle n'a pas dû être la satisfaction de l'animateur de ce travail — de « ce travail de Titans qui fut l'œuvre de Pygmées » lorsqu'en fin le rail atteignit N'dolo, lorsque, du 2 au 8 juillet 1898, l'inauguration officielle de la ligne entière eut lieu au Pool, devant les représentants de presque toutes les nations civilisées.

A ce sujet et parce qu'elles donnent une juste idée du cœur de leur auteur, citons les paroles du major Thys lui-même : « ... je saisis avec empressement l'occasion qui m'est offerte de

mettre une fois de plus en lumière la ténacité et l'abnégation admirables montrées en ces temps d'épreuve (d'épreuves en raison surtout des attaques passionnées dont ils furent l'objet), par le personnel dirigeant d'Afrique, parmi lequel il n'y eut pas une défaillance ». Et songeant aux travailleurs manuels eux aussi, l'auteur ajoutait, dans une conférence d'une magistrale envolée : — conférence rétrospective prononcée devant la Société Royale de Géographie d'Anvers — : « En réalité, le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool a donc été construit entièrement par des noirs... la race nègre est éminemment propre au travail... Il a même été appliqué sur les chantiers, pour la construction des 250 derniers kilomètres, la forme la plus élevée du travail libre, c'est-à-dire le travail à la tâche ».

Et pour buriner d'un dernier trait cette silhouette par trop sommaire de ce pionnier infatigable, reprenons encore cette phrase de sa péroraison : « Vous le savez, Messieurs, je l'ai dit bien des fois, je suis de ceux qui ont l'habitude de considérer les choses coloniales au point de vue économique et j'ai souvent ainsi couru le risque d'être accusé d'être un homme trop pratique. Je ne me départis pas aujourd'hui de ce système. Je n'examine la question qu'au point de vue de ses résultats matériels, mais je mentirais à mes sentiments les plus élevés et les plus chers, en ne vous disant pas qu'il m'est doux de constater que mes vues utilitaires se concilient ici avec les lois morales qui s'imposent à l'humanité moderne ».

Mais cette biographie présenterait une grave lacune si Albert Thys n'y apparaissait, quelque important qu'ait été son rôle dans cette entreprise, que comme le constructeur du chemin de fer du Bas-Congo. Il fut, comme il l'a dit lui-même, en dehors de ce travail particulier un homme d'affaires dont les préoccupations s'étendirent bien au-delà. Sa préoccupation essentielle fut toujours la mise en valeur du Congo tout entier par la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie. On a dit d'elle (Le Mandat — Grancey (1898) — voir la *Revue Coloniale* n° 66 du 1^{er} juillet 1948) : L'État Indépendant du Congo n'existe comme valeur économique que du jour où fut fondée, en Belgique, la *Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie*. Elle est à l'origine des filiales dont Thys lui-même suggéra la création et où il œuvra : Le chemin de fer du Congo, pour commencer ; la « Compagnie des Magasins Généraux » ; la « Société Anonyme Belge pour le Commerce du Haut Congo (S. A. B.) » ; la « Compagnie des Produits » ; la « Compagnie du Katanga » qui est à la base des explorations puis de la mise en valeur de cette importante province. La C. C. C. I. participera en outre à la création de la « Banque d'Outre-Mer », à la constitution de la « Union Minière du Haut-Katanga », elle fut l'un des principaux actionnaires de la « Compagnie des chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C. F. L.) ». Mais son animateur sera le premier à convenir que « la matière coloniale est une des plus dures à travailler » (*Revue Coloniale, ibid.*, p. 418) et que toutes les entreprises, auxquelles il attacha son nom et qu'il fallut conduire dans les circonstances les plus dures, ne furent pas des réussites. Ses nombreux voyages souligent assez l'âpreté de la lutte qu'il dut mener.

Innombrables ont été les activités d'Albert Thys. En 1888, il publie une carte à grande échelle du cours du Kasai et de la Lulua, où l'a mené un premier voyage en Afrique. En 1889, il remplit par interim les fonctions de directeur du département de l'Intérieur de l'État Indépendant. En 1890, il contribue à la création du Cercle Africain, à Bruxelles, et en devient le premier président.

En 1897 déjà, on compte que Thys a donné trois cent cinquante cinq conférences pour intéresser ses compatriotes aux œuvres qu'il a entreprises ! A cette époque, les recettes du chemin de fer, plus élevées qu'on n'avait osé l'espérer, sont venues prouver à ses auditeurs que les

immenses efforts consentis ne l'ont pas été en perte.

A partir de 1899 toute son activité se concentrera rue Bréderode, il continue à se consacrer au développement des sociétés coloniales dont il a la haute direction. A diverses reprises cependant, il se rend aux États-Unis et au Canada. En 1904, il sera décidé de donner à la station de Sona Gongo, au point culminant de la ligne (tracé d'alors) du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, le nom du promoteur de la gigantesque entreprise : Thysville est née !

* * *

Il est cependant un aspect de cette nature exubérante que nous n'avons pas abordé jusqu'à présent et qui nous révèle pourtant — dans une certaine mesure — où ce lutteur allait puiser la force de vaincre tant d'obstacles. Tout au long de sa carrière si remplie, il retourne à Dalhem pour reprendre contact avec les forces vives de la nature, échafauder de nouveaux projets, bâtir — comme le dit un de ses biographes — les rêves d'avenir que lui dictait sa saine et enthousiaste ambition. La vie au plein air, la pêche et la chasse lui seront de saines et salutaires distractions.

A Dalhem, il vient chercher le repos, l'apaisement. Il y refait ses forces au sein du pays qu'il aime et où il peut donner libre cours à ses penchants : l'amour du sol natal, le culte de ses parents, les amitiés ferventes, l'attachement à sa famille. Chaque fois il en repartira prêt pour de nouveaux efforts. En 1912 — Général de réserve — Albert Thys, âgé déjà de 63 ans — repart pour l'Afrique : c'est son dixième voyage. Une dernière fois il parcourt les étapes qui ont jalonné son œuvre. Il en revient avec une nouvelle moisson de projets et de suggestions puissantes. Mais un événement va surgir soudain qui paralysera le Géant. La guerre ! 1914 le voue à l'inaction, inaction fatale pour un homme de sa trempe. Sans doute fréquente-t-il encore ses bureaux de la rue Bréderode ; mais sa santé s'altère et le 10 février 1915 marque pour le général Albert Thys l'étape définitive.

Il ne serait pas possible de trouver à cette notice biographique une conclusion à la fois plus vraie et plus éloquente que celle que nous offre Paul Charles. Dans un discours magistral prononcé à Dalhem en 1948 — en ouvrant devant le buste même du Général la longue suite des fêtes grandioses qui marquèrent le cinquantenaire du chemin de fer Matadi-Léopoldville, — l'ancien ministre des Colonies disait de celui à qui il apportait l'hommage de la Belgique toute entière :

« Grand réalisateur, grand cœur et grand Belge ! »

10 mai 1952.
Léon Anciaux.