OPSTAL (VAN) (*Alexis-Jacques-Jules*), Licencié en sciences commerciales, administrateur de sociétés (Anvers, 4.4.1874 - Rhode-St-Genèse, 8.1.1936). Fils de François et de Van Opstal, Mathilde; époux de Thys, Marcelle.

Toute la carrière d'Alex Van Opstal a été consacrée au service d'armements maritimes; il débuta à la Canadian Pacific, passa ensuite chez John P. Best et entra en 1911 à l'Agence maritime Walford en qualité de directeur.

Cette date marque une époque importante de l'histoire maritime belge. La Compagnie belge maritime du Congo avait été dirigée jusqu'alors par un conseil composé d'Anglais et de Belges et l'apport des capitaux était mixte. En 1910, Albert Thys, dont Alex Van Opstal avait épousé la nièce, était président de la Banque d'Outre-Mer; il voyait un grand intérêt à la reprise de la Compagnie belge maritime du Congo pour en faire une entreprise exclusivement belge. Les négociations aboutirent favorablement et l'assemblée générale du 5 mai 1911 donna de nouveaux statuts à l'armement qui assurait les liaisons maritimes entre la métropole et sa colonie.

Depuis sa fondation en 1895 jusqu'en 1911, c'était la firme John P. Best et Cy qui avait géré, à Anvers, les intérêts de la Compagnie belge maritime du Congo; à partir du 11 janvier 1911, l'Agence maritime Walford lui succède et est « chargée de prendre toutes les mesures en ce qui concerne l'armement, l'équipement, les approvisionnements, les contrats de fret, et en général toutes les mesures nécessaires pour l'entretien et l'exploitation de la ligne et des steamers ».

C'est à ce moment qu'Alex Van Opstal passe de chez John P. Best à l'Agence maritime Walford. En changeant de patron, il continuait à défendre les intérêts du même armement devenu, désormais, entièrement belge.

Pendant les années qui précédèrent la première guerre mondiale, les transports entre la Belgique et le Congo, devenu colonie belge, étaient en pleine expansion. Ce trafic allait connaître de sérieuses perturbations à partir d'août 1914. En ces heures tragiques, le général Thys fut l'âme du grand armement belge. Le 10 septembre 1914, il envoyait Alex Van Opstal à Londres où se formait un comité provisoire comprenant Nicolas Cito, Van der Taelen, deux administrateurs anglais, Becker-Caarten et Neville, qui s'unirent à des représentants de l'armement Elder — Dempster. Le cerveau de ce comité était Alex Van Opstal. Il n'arrivait pas en Angleterre les mains vides, car les bateaux de l'armement belge avaient quitté Anvers avant la capitulation de cette place-forte et avaient gagné divers ports étrangers.

L'Angleterre n'avait pas compté sur cet appoint inattendu du pavillon belge, ce qui occasionna quelque retard pour leur mise en service au profit des alliés.

Le 5 janvier 1915, le comité de Londres prit la décision de créer une ligne régulière entre le Congo et l'Angleterre. Ainsi, sous l'impulsion d'Alex Van Opstal, les bateaux belges jouèrent un rôle efficace dans les transports de guerre. Sept cents officiers et sous-officiers blancs, des médicaments, des vivres, de l'habillement et du matériel furent transportés sous pavillon belge au profit des troupes chargées de la conquête de l'Est africain allemand; au retour, les bateaux rapportaient de l'huile de palme, du coton, du cuivre, du copal. Le comité de Londres limita le taux des frets ne cherchant pas, comme d'autres armements, à réaliser de plantureux bénéfices de guerre. Ce fait est à souligner et est à l'honneur de Van Opstal et de l'équipe qu'il animait.

Le 3 mars 1919, de retour à Anvers, Van Opstal est nommé administrateur délégué d'un nouvel organisme, l'Agence maritime internationale, formé entièrement de capitaux belges et remplaçant l'Agence maritime Walford, qui est mise en liquidation le 4 juillet 1919.

Le travail à accomplir après l'armistice était immense. La flotte belge était réduite à moins de la moitié du tonnage d'avant-guerre; des stocks accumulés au Congo restaient en souffrance dans l'attente du shipping et la reconstruction des pays dévastés par la guerre exigeait des importations considérables.

La Compagnie belge maritime du Congo fonda une nouvelle filiale, la Compagnie africaine de navigation, qui fut gérée également par l'Agence maritime internationale.

Mais en 1921, Alex Van Opstal eut à vaincre de nouvelles difficultés par suite de la stagnation des affaires et des réductions de fret, qui durent être consenties car, en fait, la flotte mondiale était devenue trop importante.

Malgré tout, l'armement belge envisageait avec confiance le développement du trafic mondial et, en particulier, entre la Belgique et le Congo. De nouveaux bateaux étaient mis en chantier.

En 1923, Alex Van Opstal est nommé au Conseil d'administration de la Compagnie belge maritime du Congo, dont il avait si bien géré les intérêts; dans la suite, il en devint l'administrateur délégué.

La Compagnie belge maritime du Congo qui est devenue un des principaux armements nationaux voit son trafic augmenter et passe commande de nouveaux bateaux.

De nouvelles lignes sont ouvertes par l'Agence maritime internationale et la Compagnie africaine de navigation dessert la côte orientale d'Afrique, à partir de 1927 jusqu'en 1929. A cette époque, la Compagnie belge du Congo absorbe la Compagnie africaine de navigation et les bateaux sont affectés à la ligne Boma-Matadi. Cette politique était justifiée par l'achèvement du chemin de fer du Bas-Congo-Katanga et visait à favoriser la voie nationale de l'intérieur du Congo.

Alex Van Opstal s'était trouvé au cœur des négociations qui aboutirent le 20 février 1930 à la fusion de la Compagnie belge maritime du Congo et du Lloyd royal belge. Ce dernier armement avait été créé à Londres en 1916 par un groupe d'armateurs belges, en vue d'assurer les transports de la Commission for Relief, qui approvisionnait en vivres, par des ports neutres, la Belgique et le Nord de la France. Au moment de la fusion, le Lloyd royal belge disposait de 19 vapeurs d'un port en lourd de 159 490 tonnes, et desservait les lignes de New York et d'Amérique du Sud.

De la fusion des deux armements naissait la Compagnie maritime belge qui disposait de 43 navires d'un port en lourd de 318 974 tonnes.

Alex Van Opstal voyait le fruit de ses efforts inlassables aboutir à la création d'un grand armement national; c'était le couronnement de sa carrière. Le caractère national de la nouvelle compagnie avait d'ailleurs été inscrit dans les statuts.

A l'origine, la Compagnie belge maritime du Congo assurait les liaisons maritimes entre la Belgique et le Congo; maintenant la Compagnie maritime belge devenait une affaire mondiale. Mais les temps devenaient difficiles et une crise mondiale sans précédent rendait les affaires ardues.

Alex Van Opstal, qui avait été nommé président de l'Union des armateurs, travaillait avec acharnement. A la fin de l'année 1935, il avait tenu à terminer personnellement les travaux supplémentaires de fin d'année. Le 31 décembre, il était rentré très fatigué à son château de Rhode-Saint-Genèse. Il souffrait d'un refroidissement qui paraissait sans gravité. Le mal dégénéra en congestion pulmonaire et Alex Van Opstal s'éteignit le 8 janvier 1936.

Il avait été un chef dans toute l'acception du terme et il fut regretté de tous ceux qui l'avaient connu. Il prenait ses décisions calmement et dans un esprit de justice. En souvenir de l'homme qui lui avait assuré un si grand essor, la Compagnie maritime belge baptisa un de ses bateaux du nom de son administrateur délégué.

Alex van Opstal était titulaire des distinctions honorifiques suivantes: commandeur de l'Ordre de Léopold; officier de la légion d'honneur; officier de l'Ordre du mérite maritime français; commandeur de l'Ordre militaire du Christ du Portugal.

4 janvier 1966.
A. Lederer.

Tribune congolaise, 15.1.1936. — Compagnie maritime belge, mémorial du 50e anniversaire.

Acad. Roy. Scienc. d'Outre-Mer
Biographie Belge d'Outre-Mer,
T. VI, 1968, col. 793-796