

CLAES (Tobie-Joseph-Arthur), Ingénieur et inspecteur général des Ponts et Chaussées, Associé de l'Académie (Malines, 25.2.1865 - Anvers, 3.3.1949). Fils de Lambert et de Van den Bosch Marie-Anne; époux de Janssens, Mélanie.

Après ses humanités, Tobie Claes suivit les cours de l'Ecole spéciale du Génie civil, des Arts et Manufactures annexée à l'Université de Gand, où il conquit en 1887 le diplôme d'ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées avec la grande distinction.

Dès le début de sa carrière, ses regards se portèrent au-delà de la Belgique et, de 1889 à 1892, il fut ingénieur de la Régie des chemins de fer du Péloponèse (ligne de Mylé à Kalathata); il s'occupa de la construction de ce chemin de fer à voie étroite qui serpentait dans un pays tourmenté et rocheux.

On sait qu'en 1894, un projet de loi avait été déposé au Parlement belge afin d'autoriser le Gouvernement à consentir un prêt de 10 millions de francs à la « Compagnie du chemin de fer du Congo. » Le ministre des Finances, le comte de Smet de Naeyer, défendit le projet. Avant de se prononcer, le Parlement désirait être fixé exactement sur la nature et la situation des travaux en cours en Afrique. En effet, les bruits les plus fantaisistes circulaient à propos de toutes les entreprises congolaises de Léopold II. Aussi, le ministre des Finances décida d'envoyer sur place une « Commission technique d'enquête ».

Elle se composait de trois membres, tous ingénieurs fonctionnaires: Edmond Francken, Omer Huet et Tobie Claes. Les deux premiers appartenaient à l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge, tandis que le troisième, homme de génie civil œuvrant aux Ponts et Chaussées, fut choisi en fonction de son expérience du Péloponèse où les caractéristiques du chemin de fer ressemblaient à celles rencontrées dans le Bas-Congo. On adjoint à la commission le géologue Jules Cornet qui venait de s'illustrer au cours de l'expédition qui découvrit les gisements de cuivre du Katanga.

Le 6 août 1895, la Commission quittait Anvers à bord du s/s *Léopoldville* qui arriva à Matadi le 27 août après un voyage de 17 jours, 11 heures, 53 minutes, ce qui constituait le record de vitesse de l'époque sur ce trajet. Le major Thys accueillit les ingénieurs à leur arrivée. Tobie Claes qui était le plus jeune fut nommé secrétaire de la Commission.

Les ingénieurs constatèrent que beaucoup d'inexactitudes avaient été racontées sur les travaux menés en Afrique, les pionniers du chemin de fer ayant accompli un travail remarquable dans des conditions difficiles.

Le 8 septembre 1895, la Commission, qui inspectait tous les travaux en détail, avait atteint le bout du rail au km 138; elle avança à l'intérieur du pays afin de reconnaître le tracé jusqu'au Stanley-Pool. Le 23 septembre 1895, la Commission se trouvait à Léopoldville où elle s'embarqua à bord du s/w *Archiduchesse Stéphanie* qui les conduisit jusqu'à Coquilhatville et s'en revint à Léopoldville le 5 octobre. Le 7 octobre les ingénieurs prenaient le chemin du retour en effectuant divers contrôles; ils revinrent en Belgique à la fin du mois de novembre.

La Commission déposa un rapport favorable à l'achèvement de la ligne Matadi-Léopoldville; les travaux avaient été entrepris selon les règles de l'art, les ateliers bien établis et convenablement équipés et le matériel en service était de bonne qualité. Ce rapport daté du 15 janvier 1896 est reproduit *in ex-*

tenso dans le Mouvement géographique paru le 1^{er} mars 1896.

Tobie Claes retourna à l'administration des Travaux Publics. Mais il eut une occasion d'œuvrer encore en Afrique, occasion manquée à la suite d'une intervention diplomatique.

En 1906, l'Acte d'Algésiras soumettait le Maroc à un certain régime d'internationalisation. Le sultan Mouley Abd-el-Aziz fit demander à la Belgique un ingénieur pour diriger les travaux prévus par le traité. Le gouvernement belge désigna Tobie Claes; mais la France fit savoir qu'elle considérerait le départ d'un ingénieur belge comme un acte inamical à son égard. Aussi, Claes ne put faire profiter le Maroc de son talent de créateur et d'exécuteur de grands travaux.

Au cours de la guerre 1914-1918, il se réfugia en Hollande où il exerça les fonctions de chef des services techniques de la légation de France à La Haye et de président du Comité interallié du Blocus.

L'activité principale de Claes se déroula en Belgique et il eut le privilège de voir la réalisation de quelques grands travaux dont il avait étudié les projets; citons, notamment, l'exécution d'un réseau moderne de canaux en Campine, la construction des tunnels sous l'Escaut à Anvers, la création d'un service maritime de l'Escaut efficace. Il fut surtout le promoteur de l'amélioration des conditions de navigation dans l'Escaut et, à ce titre, il servait encore indirectement les intérêts du Congo.

A ses heures de loisir, il s'adonnait à la littérature et, en 1930, il publia un ouvrage fort apprécié: *Frans Notelaars, Staatsingenieur*, où il décrit sa carrière avant son entrée aux Ponts et Chaussées.

Tobie Claes compte parmi les grands ingénieurs qui ont servi avec dévouement et intelligence la Belgique.

Il était porteur des distinctions honorifiques suivantes: Commandeur de l'Ordre de Léopold; Commandeur de l'Ordre de la Couronne; Commandeur de l'Ordre d'Orange Nassau; Chevalier de la Légion d'Honneur.

30 septembre 1971.

A. Lederer.

Archives de l'ARSOM, fiche signalétique. — de Lichervelde, B.: Souvenirs à propos du décès de Tobie Claes, note dactylographiée, archives de l'ARSOM. — Bollengier, K.: Eloge funèbre, *Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, 1949, p. 600. — Descans, L.: Tobie Claes, *Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, 1950, p. 87-89. — Cornet, R.: La bataille du Rail, 1947, p. 277, 281, 282, 286. — *Mouvement géographique* 1895, col. 210, 326 et 1896, col. 103 à 114.