

CITO (*Nicolas*), Ingénieur, Administrateur de sociétés, Membre associé de l'Institut royal colonial belge (Bascharage, G.-D. Luxembourg, 25.1.1866 - Knocke, 19.6.1949). Fils de Jean et de Margue, Madeleine.

Nicolas Cito est né et a été élevé dans la région minière et métallurgique du Grand-Duché et il fréquenta l'Athénée de Luxembourg; après avoir obtenu son diplôme d'humanités, il s'inscrivit aux Ecoles spéciales de l'Université Catholique de Louvain où il conquit son diplôme d'ingénieur en juillet 1891.

Il débuta dans une usine métallurgique près de Longwy, pour y accomplir un stage de quelques mois.

Ensuite, il signa un contrat au service de la Compagnie du Chemin de Fer du Congo; après 26 jours de traversée, il débarquait à Matadi au mois de juin 1892 et, dès le lendemain, il était à son poste au Km 4 de la voie en construction depuis 1889. C'était l'époque où les difficultés s'accumulaient au point que certains milieux doutaient de la possibilité de réussir l'entreprise titanesque dans laquelle Léopold II avait lancé les Belges; les attaques dans la presse fusaient de toutes parts, le recrutement de travailleurs congolais devenait de plus en plus difficile, car la maladie et la mort faisaient des ravages effroyables: des travailleurs étaient embauchés dans différents pays d'Afrique, au Sierra Leone, au Dahomey, au Sénégal et même en Asie où l'on recrutait 540 Chinois et en Amérique, aux Bahamas. Les accidents graves avec tués se multipliaient, car une bonne partie du personnel était inexpérimentée dans le maniement des explosifs, la construction d'une voie de chemin de fer, la conduite d'une locomotive.

Nicolas Cito, dès le début, se trouva au cœur de la « Bataille du rail » si bien décrite par R.J. Cornet; pendant deux ans, il œuvra en première ligne, sous la conduite du directeur Espanet, un ingénieur et un chef qui avait été récupéré de Panama, après le fiasco de Lesseps. Au moment de son départ en congé, Espanet discernait à Nicolas Cito l'éloge suivant: « Excellent agent à tous les points de vue, dévoué et instruit; a rendu tous ces derniers temps des services au-dessus des forces d'un homme ».

En 1895, Nicolas Cito repartit pour un second terme, mais il en fit trop; malade et épuisé, il dut rentrer en Europe après six mois, pour se refaire la santé. A peine rétabli, il repartit une troisième fois en mai 1896, en qualité de chef de service. Pendant ce temps, le massif de Palabala, le plus fort obstacle, avait été vaincu, la vallée de la M'pozo franchie et on arrivait au plateau de Kenge; désormais, le travail avançait plus rapidement.

La confiance était revenue à la suite du rapport de la commission d'enquête envoyée en 1895 au Congo par Léopold II, pour examiner si l'entreprise était réaliste; la commission se composait d'Omer Huet, Jules Cornet et Tobie Claes, trois hommes qui s'illustrèrent dans la suite de leur carrière.

Nicolas Cito, chef de la superstructure, avec une ardeur au travail inépuisable, s'acharnait à suivre au plus près l'avance de Paulissen, chef de l'infrastructure; alors qu'en quatre années la ligne arrivait seulement au Km 40, le 16 mars 1898, soit après neuf ans, elle arrivait au Km 388. Le dernier boulon d'éclisse avait été serré à N'Dolo par le directeur Goffin et Mgr Augouard, l'évêque de Brazzaville. A Nicolas Cito échut l'honneur de conduire, le 16 mars 1898, la première locomotive qui arriva au Stanley Pool. C'était un grand jour, car désormais l'accès au centre du continent noir était grandement facilité.

Le premier juillet 1898, treizième anniversaire de la proclamation de l'Etat Indépendant du Congo, eut lieu l'inauguration officielle de la ligne: Albert Thys, entouré de soixante-cinq personnalités belges et étrangères, présidait les cérémonies. Ce jour même, il nommait Nicolas Cito directeur en Afrique de la Compagnie du Chemin de Fer du Congo.

Après avoir assuré pendant quatre ans et demi la

direction du chemin de fer Matadi-Léopoldville, en mars 1903, Nicolas Cito, dont la capacité de travail était bien établie, avait été appelé au Palais royal de Laeken. Léopold II le reçut et lui confia la direction générale du Chemin de Fer Hankow-Canton. C'était l'époque où Jean Jadot était occupé à construire le chemin de fer Pékin-Hankow dont le rythme des travaux avait été ralenti en 1900 par la révolte des Boxers.

Si les Belges ne reçurent point la commande de la ligne Hankow-Canton, ils participèrent largement au financement de celle-ci et obtinrent d'en assurer, à ses débuts, la direction générale. Nicolas Cito rejoignit le siège de la société à New-York et fit deux voyages d'inspection en Chine pour s'assurer de l'état d'avancement des travaux.

En 1906, il fut appelé sur un nouveau champ d'action où s'illustraient les ingénieurs belges dans le domaine des chemins de fer. Depuis 1890, Louis Cousin, dont Nicolas Cito avait été l'élève à l'Université de Louvain, avait été le conseiller du gouvernement chilien pour l'établissement d'un réseau ferré dans ce pays, tout en créant la Faculté des Sciences appliquées à l'Université de Santiago; dans son sillage, l'illustre professeur avait entraîné une trentaine d'ingénieurs belges, dont la plupart firent une brillante carrière en Amérique Latine.

La ligne la plus importante était le chemin de fer longitudinal qui devait s'étendre du nord au sud du pays. Un autre Belge, Omer Huet, était devenu directeur général des chemins de fer du Chili à partir de 1897, ce qui valait à la Belgique de nombreuses commandes et la participation de nombreux compatriotes au développement industriel de ce pays. C'est dans le cadre de cette action d'ensemble que Nicolas Cito partit au Chili comme chef de mission des études et de la construction du chemin de fer longitudinal; il y œuvra pendant deux années.

En 1908, il travailla au sein du groupe de la Banque d'Outremer, fondée par Albert Thys. A ce titre, il devint administrateur délégué de la « General Sandur Mining Cy. Limited » et fit plusieurs voyages d'inspection aux Indes Anglaises pour surveiller les travaux aux mines de manganèse de cette société où des intérêts belges étaient engagés. Ensuite, de 1910 à 1912, il suivit différentes affaires en Amérique Latine, surtout dans le domaine agricole au Guatemala et au Pérou. Dans ce dernier pays, il surveilla les études du canal d'irrigation de la Chira, dans la province de Piura. Il se rendit également au Panama, afin d'y visiter les travaux de construction du canal qui étaient menés à bonne fin sous la conduite énergique du Belgo-américain G.W. Goethals.

En mai 1913, on le trouve au Mozambique, où il inspecte les travaux anciens de techniciens belges qui avaient étudié le premier tronçon d'une ligne destinée à relier Beira aux lacs Nyassa et Tanganika.

Lorsqu'éclata la guerre 1914-1918, Nicolas Cito s'installa à Londres, sur l'ordre du général Albert Thys; de là, il donna les directives à un grand nombre de sociétés coloniales dépendant du groupe de la Banque d'Outremer ou dans lesquelles elle avait des intérêts.

Après la guerre, le 8 avril 1920, il fut nommé administrateur délégué de la Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga. On sait que la liaison ferrée entre Elisabethville et Bukama fut achevée en juin 1918, pendant la première guerre mondiale. Ce tronçon de chemin de fer matérialisait un vœu de Léopold II: la liaison entre la région minière du Katanga et le port de Matadi, entièrement sur le territoire du Congo belge. Mais cette voie nationale exigeait de nombreux transbordements du train au bateau, la traversée laborieuse des papyrus du lac Kisale et la navigation sur le dangereux parcours parsemé d'écueils aux basses eaux entre Kongolo et Kabalo.

Pour parfaire l'œuvre entreprise, il fallait prolonger la ligne de chemin de fer jusqu'à Léopoldville,

afin d'acheminer le cuivre du Katanga jusqu'à Matadi, sans aucune rupture de charge. Deux tracés étaient possibles, le tracé méridional, le plus court, mais le plus accidenté, passant par Charlesville, ou un tracé mixte aboutissant plus au nord à Port-Francqui, sur le Kasai. Ce dernier impliquait encore deux transbordements, à Port-Francqui et à Léopoldville, mais ce tracé ferroviaire étant moins accidenté, pour évacuer 100 000 tonnes de cuivre du Katanga, 270 trains suffisaient via Port-Francqui, alors qu'il en fallait 400 via Charlesville.

Après l'hiatus de la première guerre mondiale, ce n'est qu'en 1921, que le ministre L. Franck obtint le vote des Chambres en faveur de la prolongation du chemin de fer du Katanga et il opta pour le tracé par Port-Francqui. Les travaux furent entamés à la fin de 1921 et les 1123 km de voies étaient déjà mis en service au cours de l'été 1928. En 1925, le prince Léopold avait visité les chantiers de la voie et, en 1928, le roi Albert et la reine Elisabeth vinrent inaugurer la ligne. Jean Jadot et Nicolas Cito étaient présents à cette cérémonie qui marquait un progrès considérable en matière de transport dans la colonie belge.

Pendant huit années, Nicolas Cito avait assuré l'exploitation du réseau ferroviaire du Katanga et mis en service les nouveaux tronçons au fur et à mesure de leur achèvement, ce qui lui valut de faire plusieurs voyages d'inspection au Congo.

A la fin de 1928 et au début de 1929, il se rendit encore en voyage aux Indes anglaises pour visiter les mines de la General Sandur Mining Company Limited.

De retour à Bruxelles, Nicolas Cito continua à diriger les différentes affaires qui lui avaient été confiées. En outre, il devint président de la Compagnie des Chemins de Fer du Kivu, président de la Société d'Exploitation forestière au Kasai, président de la Belgo-Katangaise, vice-président de la Société des Accumulateurs Tudor, administrateur de la Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs et administrateur de plusieurs sociétés belges, luxembourgeoises et coloniales.

Le 22 janvier 1927, Nicolas Cito était devenu consul général du Luxembourg à Bruxelles. Deux fois, du 8 janvier 1918 au 16 janvier 1919 et du 29 juillet 1919 au 4 février 1921, il fut appelé à la présidence de l'Association des Intérêts coloniaux belges, qui avait vu le jour à Londres en pleine guerre.

Le 23 avril 1936, la Compagnie du chemin de fer du Congo, dont Nicolas Cito était devenu le vice-président un an auparavant, fut mise en liquidation et c'est lui qui signa l'acte de cession de cette ligne à l'Otraco, un organisme parastatal autonome, qui avait pour mission de gérer les transports au Congo.

Si la santé de Nicolas Cito était toujours excellente, une grave affection des yeux le rendit presque aveugle, aussi, le 24 juin 1937, il donna sa démission de vice-président à la Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga, tout en conservant son mandat d'administrateur. Progressivement, il se vit contraint à réduire ses activités. Mais la date du cinquantième anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Matadi-Léopoldville approchait. La Belgique désirait commémorer dignement cet événement. On rechercha les pionniers; trois ingénieurs de la construction étaient encore en vie: Hubert Biermans-Lapôte, Nicolas Cito et Arthur Lemmelyn, ce dernier ayant été perdu de vue et retrouvé un peu par hasard à la Bibliothèque Royale. Le 23 mai 1948, c'était une cérémonie officielle à l'Université de Louvain au cours de laquelle Nicolas Cito fut fait docteur *honoris causa* de l'Alma Mater, où il avait conquis son diplôme d'ingénieur. Le 30 mai 1948, Dalhem, le village mosan où était né Albert Thys, rendait hommage aux pionniers du chemin de fer; Nicolas Cito était un de ceux dont on fit l'éloge qu'il avait si bien mérité. Malheureusement, il ne put être du voyage organisé à Léopoldville en juin et juillet 1948, à cause de sa cécité.

Tous les milieux coloniaux furent douloureuse-

ment attristés en apprenant qu'il était mort inopinément à Knocke, le 18 juin 1949, au cours d'une promenade.

Il avait été nommé membre associé de l'Institut royal colonial belge le 3 avril 1930, à sa fondation, mais son affection grave aux yeux l'avait tenu éloigné des travaux de cet Institut.

Malgré sa brillante carrière, il était resté simple et accueillant. Pendant les dernières années de sa vie, il était pratiquement aveugle et harcelé par des maux qui le faisaient souffrir ; néanmoins, il montrait un courage et un optimisme qui provoquaient l'admiration de tous.

Sa grande carrière peut être résumée par la parole de Paul de Tarse : «Aperire terram gentibus».

Distinctions honorifiques : Grand officier de l'Ordre d'Adolphe de Nassau ; Grand officier de l'Ordre Royal du Lion ; Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Chêne ; Commandeur de l'Ordre de Léopold ; Commandeur de l'Ordre de la Couronne ; Officier de l'Ordre de l'Etoile noire ; Chevalier de la Légion d'honneur. Chevalier de l'Ordre de la Couronne d'Italie ; Médaille commémorative du Congo.

6 décembre 1983.

[M.L.]

A. Lederer.

Sources : Archives et fiche signalétique de l'Académie. — CORNET, R.J. 1947. La bataille du rail. Bruxelles, éd. Cuyper — LEDERER, A. 1980. Le rôle des Belges dans le développement des moyens de transport Outre-mer. *Bull. Séanc. Acad. r. Sci. Outre-Mer*, 26 (suppl. n° 1) : 71-79. — Dalhem et le souvenir de Thys. *Rev. colon. belge* (Bruxelles), 1949, p. 420. — Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (1906-1956), Bruxelles du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (1906-1956). Bruxelles, 1956, pp. 79-108 et 137-144. — FONTAINAS, P. 1950. Nécrologie de N. Cito. *Bull. Séanc. Inst. r. colon. belge* 1950 (1) : 81-85.