

**GOFFIN** (*Philibert-Louis*), Ingénieur (Bruxelles, 18.5.1861-Knocke, 22 ou 25.11.1927).

Louis Goffin sortit en 1880 de l'Université de Bruxelles en qualité d'ingénieur civil. Après un stage à l'administration des chemins de fer de l'Etat belge, il partit pour le Congo en décembre 1889, comme ingénieur-chef de service du chemin de fer du Bas-Congo, dont Thys était le principal animateur. Il arriva à Boma le 7 janvier 1890 et consacra son premier terme à l'étude du tracé de la ligne. Il rentra en Europe fin décembre 1891. Au cours de son second terme, commencé le 30 mai 1892, ses capacités le désignèrent à Thys, qui lui confia les fonctions de secrétaire général. Goffin était un garçon calme, pondéré, plein de bon sens, correct, intègre, taciturne, peu communicatif. Durant son troisième terme, commencé le 27 juin 1895, il reprit à Charmanne, démissionnaire, la direction du service, à cette période cruciale, où une campagne violente s'élevait en Belgique contre le chemin de fer et où le Parlement hésitait à voter des crédits pour une affaire que beaucoup croyaient vouée à l'échec ou qui, tout au moins, risquait de prendre un temps infini. Goffin montra une énergie et un courage indomptables; il mit tout en œuvre pour accélérer le travail. Mettant en application le système de primes pour encourager les travailleurs, il vit bientôt les travaux avancer de façon tout à fait encourageante. Fin mars 1896, le rail avait atteint le km 173. Tumba, au km 190, devant être une station médiane de la ligne, Goffin alla sur place arrêter les plans de la future cité, que le rail atteignit en mai 1896. Cette même année, Goffin rentra en Belgique, remplacé en Afrique par l'ingénieur Espanet, revenu d'Europe.

En juin 1897, Goffin revenait en Afrique reprendre à Espanet la direction du service; c'était le moment où les efforts tentaient de franchir le massif de Madumba, ligne de faite séparant le bassin de l'Inkissi de celui du Stanley-Pool. Le 1<sup>er</sup> août 1897, l'exploitation régulière était organisée entre Matadi et l'Inkissi. La section Tumba-Inkissi avait été particulièrement laborieuse, car les pluies exceptionnellement violentes provoquèrent chaque jour des éboulements; des blocs de terre s'abattaient, bloquant tout trafic, les aqueducs se bouchaient. Le directeur Goffin dut s'installer en personne à Sona-Congo pour diriger la lutte d'arrache-pied. Les ingénieurs firent des prodiges. Le 29 janvier 1897, sous la conduite de Paulissen, les travailleurs atteignirent le Pool et Goffin put téléphoner à Bruxelles: la voie a atteint le km. 365. Le 16 mars 1898, les vingt-trois derniers km étaient posés (arrivée au km 388), deux ans plus tôt qu'on ne l'avait escompté. C'était la victoire! Goffin et ses ardents pionniers étaient réunis au Pool, à l'extré-

mité de la ligne. Ils y recevaient de hautes personnalités invitées à venir fêter le succès: le commissaire de district Paul Costermans, l'évêque du Congo français Mgr Augouard, le résident français de Brazzaville, Gaillard, les directeurs de factoreries, des missionnaires, des fonctionnaires, etc. Le 29 mars 1898, le premier train venant du Pool ramenait à Matadi le directeur Goffin et son équipe de choc Paulissen-Cito. Le 1<sup>er</sup> juillet 1898, les invités venant de Belgique par l'« Albertville »: Thys, Hippolyte Lippens, Jean Cousin, Ernest Cambier, le général Daelman et bien d'autres, arrivaient à Boma. Le 4 juillet ils prenaient place à Matadi dans six trains successifs à destination du Pool. En août, Goffin rentra en Belgique. Le 27 novembre (1898) il donnait une conférence à l'Université de Bruxelles.

En 1899, il était commissionné par la Banque d'Outremer pour diriger avec Paulissen, au nom du « groupe Thys », une mission aux Philippines, en Chine, au Japon et aux Etats-Unis. En 1902, entré dans les cadres d'Europe de la Banque d'Outremer, il devint secrétaire général, puis administrateur-directeur de la Compagnie du Chemin de fer du Congo. En 1907, il se vit chargé d'une mission d'inspection au Congo.

En 1917, il fut interné en Allemagne comme otage.

Ses éminentes qualités d'administrateur le firent dans la suite entrer dans les conseils de nombre de sociétés coloniales. Mais nulle entreprise ne resta plus chère à son cœur que la Compagnie des Chemins de Fer du Bas-Congo, nom désormais officiel de celle à laquelle il avait tant donné de lui-même. Lorsque, en 1923, se produisit à Léopoldville un engorgement dans le trafic dont on rendit responsable, à tort semble-t-il, la capacité d'évacuation de la ligne, Goffin fut profondément ulcéré et le chagrin qu'il en ressentit eut des répercussions sur sa santé. Il mourut à Knocke le 25 novembre 1927.

Publications faites par lui: *Le Chemin de fer du Congo*, articles dans le *Mouvement géographique*.

Goffin était chevalier de l'Ordre de Léopold (1897), officier de l'Ordre de Léopold (1910), chevalier de la Légion d'Honneur (1898), chevalier de l'Ordre Royal du Lion, chevalier de la Couronne d'Italie.

4 décembre 1947.

M. Coosemans.

*Mouvement géog.*, 1898, p. 581; 1920, p. 242. — *Expansion belge*, octobre 1927. — A.-J. Wauters, *l'E.I.C.*, Bruxelles, 1899, pp. 20, 362, 366. — H. Defester, *Les pionniers belges au Congo*, Duculot, Taminés 1927, p. 120. — *Tribune congolaise*, 30-9-27, p. 3; 15-10-27 (funérailles). — A. Chapaux, *Le Congo*, Rosez, Bruxelles, 1894, p. 749. — *Le Journal du Congo*, 9-3-12 (biog.). — L. Lejeune, *Le Vieux Congo* (1930), pp. 231, 233. — R. Cornet, *La Bataille du Rail*, Onypers, Bruxelles, 1947, pp. 171, 259, 303, 304, 305, 316, 330, 339, 340, 342, 344, 355, 371. — Janssens et Cateaux, *Les Belges au Congo*, t. I, p. 837. — *L'Avenir belge: Cinquante années d'activité coloniale*, p. 33. — *Archives, C.C.C.I.*