



Crédit (1)

**Me Louis-Aldéï Gosselin, C.R.
survit
au naufrage de l'Empress of Ireland**

Biographie et généalogie

Me Louis-Aldéï Gosselin est né à St-Alexandre-d'Iberville le 24 novembre 1869. Il fit son cours primaire à St-Alexandre, son cours classique au séminaire de Sherbrooke puis ses études de droit aux universités d'Ottawa et de Laval. Après avoir complété sa cléricature au bureau des avocats Greenshields & Greenshields à Montréal, il fut admis au Barreau du Québec le 26 janvier 1896.

Il exerça sa profession à St-Jean-d'Iberville (aujourd'hui St-Jean-sur-Richelieu) de 1896 à 1905 puis transporta son bureau à Montréal. Il fut nommé Conseiller du Roi (C.R.) en 1906.

Le 20 octobre 1896, Me Gosselin avait épousé Albiana Benoit, laquelle était décédée le 11 juillet 1899, à l'âge de 26 ans, sans lui laisser de descendant. Le 3 juillet 1906, il épousa en secondes noces Aldéa Bélanger (1884 -1974) de la célèbre famille qui construisait les poêles Bélanger à Montmagny. Ils eurent trois enfants :

- Gérard (1907-1962) marié à Rose-Marie Brull
- Françoise-France (1911-1915)
- Marcel (1913-1981) marié à Rolande Dubreuil (1910-2002)

Le père de Me Gosselin était François Gosselin (1837 -1909), qui fut maire de St-Alexandre d'Iberville, député libéral dans Iberville de 1890 à 1906 puis conseiller législatif de la division de Rougemont du 17 janvier 1906 au 9 avril 1909, date de son décès. Sa mère était Mélanie Many (1836 -1895).

Les grands-parents paternels de Me Louis-A. Gosselin étaient François Gosselin (1817-1907) et Onésime Nadeau (1818-1856). Ceux-ci habitaient le territoire qui a été détaché de la paroisse St-Athanase d'Iberville en 1851 pour devenir St-Alexandre.

Les ancêtres antérieurs de Me Louis-A. Gosselin étaient :

- François Gosselin et Marie-Louise Morin, mariés à St-Luc en 1810;
- Joseph Gosselin et Ursule Plouffe, mariés à Verchères en 1782;
- Pierre Gosselin et Marie-Anne Fortier, mariés à St-Jean de l'île d'Orléans en 1752;
- Joseph Gosselin et Françoise Godbout, mariés à St-Laurent de l'île d'Orléans en 1710;

- Ignace Gosselin et Marie-Anne Ratté, mariés à St-Pierre de l'île d'Orléans en 1683;
- Gabriel Gosselin et Françoise Lelièvre, mariés à Notre -Dame-de-Québec en 1653.

Me Louis-A. Gosselin était, de plus, le neveu de Joseph -Jean-Baptiste Gosselin (1848-1929) qui fut maire de Notre -Dame-de-Stanbridge, député libéral dans Missisquoi de 1900 à 1919 puis conseiller législatif de la division de Bedford du 20 janvier 1919 au 16 mai 1929, date de son décès.

Me Louis-Aldéï Gosselin est décédé le 21 octobre 1934 à l'âge de 65 ans, après une courte maladie. Aujourd'hui les restes de Me Gosselin reposent dans une crypte sous la nef de l'église de St -Alexandre en tant que bienfaiteur de la paroisse. Ceux de son épouse Aldéa Bélanger, ses fils Gérard et Marcel de même que sa bru Rolande Dubreuil se trouvent au cimetière Notre -Dame-des-Neiges à Montréal (Lot U2119).

Me Louis-Aldéï Gosselin

Un homme d'envergure

Me Gosselin était un homme d'une grande envergure aux intérêts très variés. Ainsi, il était président de l'Industrial Finance Corporation; propriétaire du Phillips Place Building et du Motordrome Building; président de la Canadian Graphite Corporation; ex-président de la Arena Amusement Ltd; administrateur de la Detroit United Railway; membre de la Building Owners' and Managers' Association; membre à vie du Régiment Les Fusiliers Mont -Royal; gouverneur à vie de l'Hôpital Notre-Dame. Il était aussi président de la Energite Explo sives Company Ltd de Haileybury, Widdifield et Renfrew, Ontario de même que de la Peterborough Metal Products Company Ltd de Peterborough, Ontario.

Il était membre du Club de Réforme, du Mount Royal Club et des clubs de golf de Senneville et de Laval-sur-le-Lac. Enfin Me Gosselin fut durant plusieurs années gérant et administrateur du journal Le Canada Français.

Me Gosselin s'est aussi intéressé à la politique municipale et a servi comme conseiller de la ville de St-Jean de 1902 à 1905. Pour souligner sa contribution exceptionnelle au développement de la municipalité, la ville de St -Jean a, en avril 1971, nommé une rue en son honneur, la rue Gosselin située dans la paroisse Saint-Eugène.

Le naufrage de l'Empress of Ireland

Bref historique

Propriété du Canadian Pacific Railway (C.P.R.), l'Empress of Ireland a fait son voyage inaugural au Canada à l'été 1906. Mesurant 570 pieds de longueur par 66 pieds de largeur, il comptait sept ponts dont le plus élevé se trouvait à 45 pieds au-dessus de la ligne de flottaison. Avec un tirant d'eau de 26 pieds, il avait une vitesse de croisière d'environ 20 nœuds soit 37 km/h.

L'Empress of Ireland quitte Québec le 28 mai 1914 à 16h30 à destination de Liverpool en Angleterre avec 1477 personnes à bord dont 87 en première classe incluant Me Louis A. Gosselin et un de ses amis, M. Lionel Kent.

Pour le guider sur le St-Laurent de Québec à Pointe-au-Père, le capitaine de l'Empress of Ireland, Henry George Kendall, bénéficie de l'aide du pilote Adélarde Bernier. À 1h20 le 29 mai 1914, à environ un mille en face de Pointe-au-Père, le pilote Bernier descend de l'Empress et monte à bord du remorqueur Eureka pour retourner à terre.

À 1h30, le capitaine Kendall commande que l'on pousse l'Empress à toute vapeur en direction nord-est pour rejoindre le chenal. À 1h40, la vigie signale la présence d'un navire qui remonte le fleuve à environ huit milles à tribord, c'est-à-dire du côté droit, en regardant vers l'avant.

Il s'agit du Storstad, un navire norvégien de 445 pieds de longueur par 58 pieds de largeur qui, chargé à pleine capacité de charbon, se rend à Montréal en provenance de Sydney, Nouvelle-Écosse.

Le capitaine Kendall prévoit alors traverser la course du Storstad puis prendre une trajectoire parallèle qui permettra aux deux navires de se rencontrer tribord-tribord sans danger d'abordage. D'autant plus que le Storstad doit lui aussi s'approcher de Pointe-au-Père dans le but d'embarquer un pilote.

Malheureusement un banc de brume épais arrive de la rive sud et enveloppe la région. Suivant la procédure habituelle en pareille circonstance, le capitaine Kendall commande « machines arrière toutes » dans le but d'arrêter son navire. Il émet les signaux sonores conventionnels et obtient réponse à l'effet que ces signaux ont bien été entendus par le Storstad. Pourtant, quelques minutes plus tard le Storstad sort du brouillard à quelques centaines de pieds de l'Empress et c'est la collision. Le Storstad frappe l'Empress près du centre, à tribord. Il est 1h55 le 29 mai 1914.

Immédiatement, l'eau s'engouffre dans l'immense brèche sur le flanc droit de l'Empress. Plusieurs passagers sont réveillés par l'eau qui pénètre dans leur cabine ou parce que le navire penche tellement qu'ils sont poussés en bas de

leurs lits. Ayant passé tout au plus dix heures sur un navire qu'ils ne connaissent pas, les passagers doivent gravir dans l'obscurité plusieurs ponts avant de parvenir aux chaloupes de sauvetage.

Seulement dix minutes après la collision, l'Empress chavira complètement sur tribord. Plusieurs personnes sont précipitées dans l'eau glacée dont le capitaine Kendall lui-même. On peut imaginer l'horreur ressentie par des centaines de passagers et membres d'équipage qui, dans l'obscurité la plus totale, se sont vus coincés à l'intérieur du navire alors que l'eau montait inexorablement jusqu'à l'engloutissement complet à peine 14 minutes après la collision. Environ 800 personnes ne purent s'échapper du navire. Leurs ossements se trouvent toujours à l'intérieur de la coque.

Sur les 1477 personnes qui se trouvaient sur l'Empress of Ireland, 465 (31.5%) ont survécu et 1012 ont perdu la vie. En comparaison, sur les 2227 personnes qui se trouvaient sur le Titanic, 705 (31.7%) ont survécu et 1522 ont perdu la vie.

Le commission d'enquête qui fut nommée et qui siégea à Québec n'eut pas la tâche facile. En effet, les versions des deux équipages étaient tellement contradictoires et irréconciliables qu'un éditorialiste ironisa en écrivant : « S'il fallait en croire les témoignages des deux capitaines, les deux navires en étaient venus à une collision alors qu'ils étaient immobiles et à trois kilomètres de distance l'un de l'autre ! »

Après avoir entendu 61 témoins, la commission d'enquête a conclu, le 11 juillet 1914, que le Storstad était responsable de la tragédie parce que ce navire avait changé sa course dans le brouillard. Croyant à tort que l'Empress of Ireland allait passer du côté gauche, les officiers du Storstad avaient obliqué à droite, causant la collision.

Aujourd'hui, l'Empress of Ireland repose là où il a coulé, dans 45 mètres d'eau, à sept kilomètres en face de Ste-Luce-sur-mer.

Me Louis-Aldéï Gosselin

Son récit de la tragédie

Me Gosselin eut la chance de pouvoir monter sur un radeau de sauvetage, d'être recueilli sur le Storstad puis ramené à Rimouski.

C'est là qu'il fut interviewé par un journaliste de l'hebdomadaire LE PROGRÈS DU GOLFE qui publiait la journée même, 29 mai 1914, une édition spéciale comportant le texte suivant : « Nous avons eu l'occasion de rencontrer l'un des rescapés, Me Louis-A. Gosselin, avocat de Montréal, chef de la société légale

Gosselin, Leblanc, Calder et Leblanc. Me Gosselin a bien voulu nous faire le récit de la catastrophe et nous donnons ci-après sa version de l'accident ».

« Je partais en voyage d'affaires pour Londres et Paris, en compagnie d'un ami, M. Lionel Kent, aussi de Montréal. Nous avons réservé nos cabines sur le pont supérieur : elles se trouvaient voisines, ayant porte de sortie sur le pont.

Je m'étais attardé à lire dans mon lit, jusque vers deux heures du matin. Sentant le sommeil me gagner, et au moment de m'endormir, je ressentis une violente secousse qui sembla ébranler le navire. Je me précipitai de ma cabine sur le pont et j'aperçus un navire dont la proue était enclavée dans notre Empress. Je revins à la hâte vers ma cabine et m'empressai d'éveiller mon compagnon pour l'avertir du danger qui nous menaçait. Ne croyant pas le danger aussi grave qu'il l'était réellement, je m'habillai un peu légèrement et retournai sur le pont. Et c'est alors qu'une minute après la collision, j'ai vu les deux vaisseaux se détacher l'un de l'autre. Le Storstad était entré un peu obliquement dans l'Empress par l'avant, vers le tiers de la longueur de notre navire. Notre navire obliqua un peu sous le choc cependant que, l'autre vaisseau agrandissant la blessure, tournait sur la proue perpendiculairement à l'Empress ; de sorte qu'au moment où les deux navires se séparèrent, la poupe du Storstad venait presque toucher la poupe de l'Empress.

Aussitôt après, notre vaisseau prit bande du côté de la brèche opérée par la collision, puis penchant peu à peu, s'enfonça jusqu'à l'engloutissement complet. Le tout se fit en dix minutes.

Cinq minutes après l'immersion, je vis s'élever de la surface du fleuve une immense bulle d'eau, montant sans autre bruit qu'une sourde détonation, à une cinquantaine de pieds dans les airs; c'était apparemment les chaudières qui sautaient. L'explosion dû être meurtrière pour un très grand nombre de marins et de passagers.

Pendant que le navire penchait vers l'abîme, je rencontrai mon ami et remarquai qu'il se ceignait d'une ceinture de sauvetage. Je retournai à ma cabine pour en faire autant. À mon retour sur le pont, M. Kent était disparu et je vis là une quinzaine de personnes occupées à mettre une chaloupe à la mer. Mais comme l'obscurité était très profonde et comme l'on ignorait la mécanique de la manœuvre, on ne réussit pas.

Soudain un radeau, que nous n'avions pas remarqué, glissa à nos côtés et par l'effet de la bande du navire, jusqu'à la mer. Inutile de dire que nous nous prévalûmes bientôt de cette véritable planche de salut et en une minute nous nous trouvions au nombre de quatre ou cinq sur ce radeau providentiel.

Déjà tous les ponts étaient submergés. Nous nous éloignons, à la dérive de l'Empress, par une mer calme; à un moment donné, nous trouvâmes des rames

flottantes, et nous nous mêmes aussitôt en frais de recueillir les naufragés; si bien qu'à la fin, notre radeau était chargé de trente à trente-cinq personnes. Nous étions tous debout et tellement serrés les uns contre les autres que nous nous trouvions dans l'impossibilité de ramer.

Mais nous nous efforcions cependant de nous diriger vers le charbonnier Storstad, le seul point où il nous était possible de trouver du secours. Dans le même temps, je remarquai que mon ami, M. Kent, se trouvait lui aussi sur notre radeau.

À bord du Storstad on ne paraissait pas vouloir bouger. L'équipage, à un arpent du lieu du sinistre, semblait parfaitement indifférent, et ne cherchait aucunement à porter secours aux naufragés. Nous pûmes enfin approcher du navire et monter à son bord. Sur le pont du Storstad, devant l'insouciance odieuse de tout l'équipage, je dus insister auprès du capitaine pour qu'on se préoccupât enfin d'aider au sauvetage. On se décida... Cependant le Storstad ne mit aucune chaloupe à la mer. Et même, les chaloupes sauvées de l'Empress s'étant approchées, chargées de naufragés, il fallut insister pour que l'équipage tirât sur les câbles tendus du pont vers les embarcations, et aidât ainsi les pauvres naufragés à demi-morts de froid et d'épuisement, à monter à bord. Personne n'aurait songé à cela et la majorité des rescapés était pourtant dans l'impuissance absolue de se hisser sur le pont ».

Le journaliste terminait son article en écrivant : « Cette dernière partie du récit de Me Gosselin a été corroborée par un M. Delomont et son fils, qui sont venus à nos bureaux, ont fait une version à peu près identique de la catastrophe et semblaient, eux aussi, très irrités de la conduite de l'équipage du Storstad.

Me Gosselin est parti pour Québec, cet après-midi, dans le train de la malle anglaise, qui fut affecté au transport des passagers rescapés du naufrage, et qui fit, cet après-midi, plusieurs trajets du quai à la gare ».

La nouvelle se répand

Dès vendredi le 29 mai, la plupart des journaux publièrent la liste officielle des passagers et des membres d'équipage qui se trouvaient sur l'Empress of Ireland lors du naufrage. Dans la liste des 87 passagers de première classe, le nom de Me Gosselin était le seul à consonance française.

Dans son édition du 29 mai 1914, le MONTREAL STAR publia un court article dans les termes suivants (traduction de l'auteur) : « La nouvelle que l'Empress of Ireland a sombré avec la majorité des passagers à bord n'a rencontré que de l'incrédulité à la résidence de Me Louis -A. Gosselin, C.R., lorsqu'un journaliste du STAR s'y est présenté. Mme Gosselin est actuellement à Montmagny et il est possible qu'elle n'ait pas été mise au courant de la catastrophe.

Un neveu de Me Gosselin, L.P. Goyette, qui habite chez son oncle au 501 Chemin de la Côte Ste-Catherine a affirmé ce matin qu'il pouvait difficilement croire à la perte des passagers. C'est notre journal qui lui a appris la nouvelle. »

Les proches de Me Gosselin ne restèrent pas longtemps dans l'inquiétude : Me Gosselin, qui était parti la journée même du naufrage par le train spécial pour Québec descendit à Montmagny pour y retrouver son épouse. Quant aux nombreux parents et amis de Me Gosselin, ils apprirent par le journal LE DEVOIR du 29 mai 1914 : « MM L.A. Gosselin et A. McAlpin de Montréal sont saufs ».

Le journal LA PRESSE du 30 mai, sous le titre « Récit d'un rescapé », reprit intégralement le récit du naufrage tel que raconté la veille par Me Gosselin au journaliste du PROGRÈS DU GOLFE de Rimouski. Le journal LA PATRIE, à la même date, reprit les grandes lignes du même récit.

En date du samedi 30 mai 1914, tous les journaux d'importance au Québec donnaient la liste des survivants, incluant Me Louis -A. Gosselin de même que son ami, Lionel Kent.

Lundi le 1^{er} juin 1914, LA PATRIE publia un interview de Me Gosselin dans les termes suivants : « Ce ne sont pas des êtres humains déclare Me Louis-A. Gosselin, C.R., l'un des rescapés de l'Empress of Ireland, en parlant des marins du Storstad, au cours d'un interview qu'il a accordé à LA PATRIE ».

« Me Louis-A. Gosselin, C.R., de l'étude Gosselin, Leblanc, Calder et Leblanc, un des rescapés de l'Empress of Ireland, est arrivé à Montréal hier, et ce matin il était à son bureau, dans l'édifice Power. Un représentant de LA PATRIE a pu causer quelques instants avec Me Gosselin qui, comme bien on le pense, est très affairé. Voici, presque mot à mot, les déclarations de Me Gosselin aux questions posées par notre représentant, après que nous l'eûmes félicité d'avoir échappé au désastre ».

« J'ai encore dans l'esprit et jamais je n'oublierai de ma vie les scènes d'horreur qui se sont passées sous mes yeux dans la nuit de jeudi à vendredi dernier. Dire toutes les angoisses des rescapés... et mon Dieu elles sont bien moindres que celles des malheureux qui ont péri dans cette terrible catastrophe, est une chose impossible. Vous imaginez -vous des centaines de personnes à l'eau, en pleine nuit, criant pour avoir du secours et n'en recevant pas? Pensez donc que les abords de l'endroit où a péri l'Empress of Ireland était littéralement jonché de malheureux se voyant saisis par l'étreinte de la mort et par des douzaines de cadavres. Car, vous ne devez pas l'oublier, une heure après l'accident, on apercevait aux environs de l'Eureka, du Lady Evelyn et du sinistre Storstad des centaines de cadavres de noyés ».

« Les journaux ont affirmé, demandons -nous à notre interlocuteur, que vous n'étiez pas très enthousiasmé des officiers et des matelots du Storstad ».

« Enthousiasmé! Monsieur, je suis presque tenté de dire que ces gens -là ne sont pas des êtres humains. Ces gens -là sont indifférents aux malheurs de leurs semblables et il ne leur fait rien de les voir mourir comme des chiens ».

« Vous avez sans doute vu des choses terribles ».

« Oui Monsieur, horribles et répugnantes, et j'espère que le gouvernement fera un exemple ».

« Vous n'avez aucune objection à témoigner à l'enquête qui sera tenue? »

« Non seulement je n'ai pas d'objection à dire ce que je sais et ce que j'ai vu, mais je demanderai à être entendu. Je vous le répète, la conduite des officiers et des matelots du Storstad n'est pas qualifiée. Pendant deux heures, j'ai dû moi-même hisser à bord de ce navire les malheureux passagers que les chaloupes recueillaient dans l'eau glacée. Il m'a fallu tour à tour supplier et m'indigner pour me faire aider par quelques matelots à hisser à bord de pauvres estropiés ou d'autres presque mourants de fatigue. Il m'a fallu presque me mettre à genoux devant ces gens pour leur faire mettre trois ou quatre chaloupes à la mer. Ne croyez -vous pas qu'en face d'une telle absence de tout sentiment humain, j'ai raison d'être indigné et de demander vengeance à grands cris? »

« La scène a été terrible et inoubliable. Vous raconter tout ce qui se passa alors est difficile : j'entends constamment les cris de détresse de ces pauvres malheureux engloutis dans le Saint-Laurent! Plus heureux qu'eux, j'ai été épargné et j'en remercie la Providence. Mon ami et compagnon de voyage, M. Lionel Kent, a été sauvé lui aussi, mais avec une grande difficulté ».

« Me Gosselin nous raconte alors toutes les péripéties de la première heure : comment il a pu sauter sur un radeau , alors que son ami était précipité dans l'abîme ».

« Me Gosselin qui, comme nous le disions précédemment, était excessivement affairé, et la chose se comprend facilement, nous dit alors au revoir. Il termine en déclarant qu'il espère que le gouvernement fera une enquête sévère, et il réitère son offre de fournir tous les renseignements qu'il connaît ».

Précisons que Me Gosselin ne fut pas parmi les 61 témoins entendus par la commission d'enquête sur le naufrage de l'Empress of Ireland.

Les motifs du voyage

« Que diable allait-il faire dans cette galère? » (Molière, Les fourberies de Scapin)

Dans l'article publié par LE PROGRÈS DU GOLFE du 29 mai 1914, Me Louis-A. Gosselin mentionne : « Je partais en voyage d'affaires pour Londres et Paris, en compagnie d'un ami, M. Lionel Kent, aussi de Montréal. »

Le MONTREAL STAR du 29 mai 1914 nous donne un certain nombre d'informations sur ce monsieur Kent : celui-ci demeurait au 4042 rue Dorchester à Westmount. Né en Irlande, il avait passé plusieurs années à Detroit, au Michigan. Arrivé à Montréal vers 1904, il avait travaillé pour la R.G. Dun Company puis la Dominion Mercantile Protective Association Limited. En 1910, il avait été nommé gérant de la Energite Explosives Company Limited dont les bureaux se trouvaient dans l'édifice Power et l'usine à Widdifield, près de North Bay, en Ontario.

La Energite Explosives Company Limited avait une charte fédérale et avait été incorporée le 3 mai 1909. Ses lettres patentes spécifiaient que les buts de l'entreprise étaient : « Produire, acheter, importer, fournir, vendre et autrement disposer de toutes sortes de poudre, dynamite et autres explosifs ».

Un petit-neveu de Me Gosselin, M. Jacques-André Gratton, qui réside à Oka, nous a confirmé que l'entreprise fabriquait de la dynamite et des munitions.

Même si la première guerre n'a été déclarée qu'à la fin juin 1914, il était évident dès mai 1914 qu'un conflit se préparait.

En tant que président de la Energite Explosives Company Limited, Me Louis - Aldéï Gosselin se rendait vraisemblablement à Londres et à Paris avec son gérant M. Lionel Kent dans le but d'y vendre les produits de son entreprise. De là sa présence sur l'Empress of Ireland.

La légende du Titanic

Lorsque, quelques années plus tard, Me Louis -A. Gosselin se montra d'une générosité exceptionnelle pour défrayer le coût de la majorité des vitraux de l'église de St-Alexandre d'Iberville, la rumeur se répandit que c'était pour remercier le Ciel d'avoir survécu au naufrage du Titanic. Petit à petit, la rumeur grandit, s'amplifia au point de devenir avec le temps « La légende du Titanic ».

L'album publié en l'an 2000 à l'occasion du 150^{ième} anniversaire de la paroisse disait à ce sujet : « Nous ne vous apprenons rien en vous disant que le Titanic a véritablement existé. Depuis cette célèbre tragédie survenue en 1912, bon nombre de documentaires, reportages et films ont alimenté notre imaginaire.

Le récent film à succès avec le beau Leonardo DiCaprio nous a fait remémorer une légende qui perdure depuis fort longtemps à Saint -Alexandre. Laissez-nous vous raconter cette magnifique histoire qui a fait l'objet de discussions parmi les plus âgés de notre paroisse.

La légende veut que monsieur Gosselin de Saint -Alexandre ait pris place à bord du célèbre paquebot et qu'il fut l'un des survivants du naufrage. En guise de remerciements à Dieu, il aurait alors offert à notre paroisse tous les vitraux de l'église.

Cette légende est toujours demeurée dans la mémoire des gens de Saint -Alexandre. Cependant, nous devons préciser certains faits. Suite à la consultation de la liste des passagers qui prirent place à bord du Titanic pour son premier et dernier voyage, malheureusement ou heureusement, les noms de monsieur Gosselin et de son épouse n'y apparaissent pas...

Laissons aller notre imagination en spéculant qu'il avait peut-être eu l'intention d'embarquer sur le Titanic... Mais ne s'y étant pas embarqué, il aurait pris dans son sens quasi littéral l'expression « en remercier le Ciel ».

Nul ne le sait et ne le saura jamais, car il ne reste plus personne de cette famille pour nous expliquer le fondement de cette légende. Chose certaine, nous pouvons dire merci à monsieur Gosselin pour nous avoir donné ces magnifiques vitraux qui ornent à ravir notre belle église. Nous espérons tout de même que cette légende continuera à survivre avec le temps et que les enfants de nos enfants pourront raconter cette histoire qui nous est propre ».

Le « Nul ne le sait et ne le saura jamais » est peut-être une affirmation un peu hâtive. En effet, si « La légende du Titanic » avait un fond de vérité, des recherches récentes ont permis d'établir que Me Louis-A. Gosselin a survécu non pas au naufrage du Titanic mais bien à celui de l'Empress of Ireland. Le premier est survenu le 14 avril 1912 et le second le 29 mai 1914. La confusion a probablement été causée par la proximité dans le temps de ces deux tragédies.

Si les gens de St-Alexandre perdent une légende, ils acquièrent une histoire véridique, vérifiable, passionnante, qui n'a certainement rien à envier à la fiction.

Et l'histoire continue...

Lorsqu'il a accepté de défrayer le coût de la majorité des vitraux de l'église de St- Alexandre, Me Gosselin a été d'une grande discrétion et n'a jamais donné d'indication sur les motifs de sa générosité.

Il est admirable que cette générosité se soit transmise à ses descendants : le 1^{er} août 2003, la Fabrique de la Paroisse St-Alexandre recevait un legs substantiel de la succession de Dame Rolande Dubreuil, veuve de Marcel Gosselin, le deuxième fils de Me Louis -Aldéï Gosselin. Mme Gosselin a légué cette somme à la paroisse pour l'entretien de l'église et pour l'inscription du nom de Marcel et Rolande Gosselin à l'un des vitraux.

Grâce en grande partie à Me Louis -Aldéï Gosselin et sa famille, l'église de St - Alexandre est ornée de magnifiques vitraux.

Ceux-ci perpétueront la mémoire de gens qui ont marqué leur époque et dont nous pouvons tous, à bon droit, être très fiers.

François Lefebvre
Texte d'une conférence prononcée à
St-Alexandre le 11 septembre 2005.