

# La Voix des Fréchette

Bulletin des Descendants des Fréchette inc.

AOÛT 2025

VOLUME 35 – NUMÉRO 1

## La Jeep de mon père<sup>1</sup>

par Jean-Louis Fréchette

Les pages que je vous propose aujourd'hui relatent des événements ayant eu lieu entre les années 1947 et 1963.

Par son travail acharné de coupe et de vente de bois de chauffage aux citadins de Joliette et des environs, mon père, Rosaire, avait réussi à amasser as-



La Jeep de mon père

sez de pécule pour s'acheter un véhicule motorisé. Il s'agissait d'une Jeep du surplus d'armée de la dernière guerre mondiale (1939-45). On le voit ci-dessus avec l'engin en question sur la terre de chez nous vers 1946. Il s'y établit en 1948 avec ma mère, Fernande Beauséjour, à la Côte du Diable, région devenue ma terre natale.

Ce véhicule utilitaire était coiffé d'un habitacle en toile d'un vert kaki militaire, qui pouvait être totalement enlevé l'été pour remplacer l'air climatisé. (suite p. 3)

**Les Descendants des Fréchette inc., Case postale 49058, 3207 Chemin Sainte-Foy,  
Québec QC G1X 4V2**

---

<sup>1</sup> Ce texte a été revu et corrigé par mon frère Yvon Fréchette de Joliette qui se prête volontairement à cet exercice rigoureux. Un gros merci au nom de tous.

## Mot du président

Chers membres,

Cette fois, Jean-Louis Fréchette nous revient avec son article intitulé « La jeep de mon père » qui relate l'utilisation ingénieuse d'une jeep, surplus de la deuxième guerre, pour effectuer les travaux de la ferme et lors du crash d'un avion.

Vous êtes tous et toutes conviés à la prochaine assemblée générale annuelle de notre association qui aura lieu à la Salle des loisirs de la municipalité de L'Avenir (867 route Boisvert), au sud de Drummondville, le samedi 27 septembre, à 11h00. N'oubliez pas d'inscrire la date sur votre calendrier.

Actifs ou retraités, vous êtes disponibles pour faire du bénévolat. Il suffit de contacter un des administrateurs, ou encore de nous écrire à l'adresse suivante : [info@familles-frechette.org](mailto:info@familles-frechette.org).

Bonne lecture et portez-vous bien,

Marc-Henri Fréchette  
Président (Drummondville)

## Mot du rédacteur

Nous présentons dans ce numéro un autre beau texte de quelques-uns des souvenirs d'enfance de Jean-Louis Fréchette, intitulé « La Jeep de mon père ».

Le véhicule a ainsi contribué à imprégner aux membres de la famille de très nombreux souvenirs, dont celui beaucoup plus marquant d'un crash d'avion où la Jeep en question fut mise à contribution.

Suivent enfin une invitation à l'assemblée générale annuelle de l'Association, la chronique Internet, et la chronique nécrologique.

Bonne lecture !

Guy Fréchet, rédacteur

## SOMMAIRE

La Jeep de mon père	... p. 1
Mot du président	...p. 2
Mot du rédacteur	...p. 2
La Jeep de mon père (suite)	...p. 3
Invitation à l'assemblée générale à annuelle de l'Association	...p. 9
Chronique internet	...p. 10
Nécrologie	...p. 11
Conseil d'administration 2024-2025	...p. 12

**Si ce n'est pas encore fait, merci de nous envoyer votre renouvellement avec votre paiement de 20 \$ pour l'année 2025-2026.**

**Merci de bien vouloir remplir le formulaire disponible sur le site web (nouveau membre ou renouvellement) et de nous l'acheminer à l'adresse indiquée, ou simplement nous envoyer votre paiement par virement bancaire (Accès-D) (voir les détails sur [familles-frechette.org](http://familles-frechette.org)).**

## La Jeep de mon père (suite)

Il avait quatre roues motrices, avantage substantiel quand on va en forêt et dans les endroits sans chemins établis. La suspension était plutôt ferme, pour ainsi dire, quasi inexistante, pour l'avoir essayé à plusieurs reprises assis sur des petits bancs de bois fabriqués par mon père, assujettis sur les bosses des ailes des roues arrière et de l'arbre de transmission. Comme passager ayant moins de 10 ans, je n'y voyais pas grand-chose, excepté les cadrans et le levier de transmission surmonté d'une boule ronde où étaient inscrites les positions d'embrayage. Le pare-brise était équipé d'un petit moteur à jet d'air qui actionnait le balai essuie-glace de la vitre du côté du conducteur. Du côté passager, un petit levier permettait d'actionner manuellement au besoin l'autre essuie-glace. Il faut dire que le champ de visibilité balayé était plutôt étroit. Les portes de côté, sorte de plaques entoilées avaient des baies en plastique permettant d'entrevoir ce qui se passait de côté. Faute de clignotant, dans la porte du conducteur, une fermeture éclair s'ouvrait et permettait de passer la main. Ce vieil usage permettait d'indiquer aux conducteurs, en arrière, d'entrevoir de quel côté le conducteur voulait tourner. La main gauche à plat signifiait : virage à gauche à venir, et la main agitée avec les doigts pointés vers le haut signifiait qu'on voulait virer à droite. Je pense que ceux qui conduisaient en arrière n'y voyaient pas grand-chose, car ma mère ne cessait de répéter au paternel de sortir aussi l'avant-bras pour marquer visiblement son intention de tourner. Il semble que cette pratique d'oublier de « flasher » (signaler) se soit perdue aujourd'hui, car beaucoup de conducteurs actuels, même avec autos et accessoires électriques, s'en croient légalement dispensés...

Nous faisons tout avec ce véhicule. Les sorties dominicales et même la grande sortie annuelle du Jour de l'an chez grand-mère Beauséjour où nous nous blottissions les uns contre les autres sous des couvertures de laine. Parfois, certains devaient demeurer à la maison pour garder allumé le poêle et aussi par manque d'espace... Une fois, ce fut à mon tour d'aller faire une promenade de commissions au village avec mon père. On y livrait au Comptoir Avicole du village les œufs regroupés dans des cartons placés dans des boîtes de bois de 30 douzaines. Lors de cette sortie, nous avons passé par le rang des Sapins sur le cap rocheux à peine ensablé du coteau des Loyer et Charbonneau. Il m'avait montré une sorte de compresseur à air qui servait à percer des trous dans le roc pour y glisser des bâtons de dynamite. Le chemin allait être élargi et adouci par dynamitage du cap rocheux. En revenant, nous rapportions du sucre, de la farine en poches de coton et des sacs de blé soufflé identifiés « Puffy ». L'inconvénient

avec cette céréale, c'est qu'il ne restait à peu près rien dans le bol après l'avoir mouillé dans le lait que nous avions en abondance.

Cet ex-véhicule militaire servait à tout. En été, on faisait les foins avec. Il pouvait être attaché à une faucheuse et la lame affûtée comme des dents de requin était actionnée par le PTO (Power Take-Off), ou si l'on préfère, l'arbre de transmission de pouvoir. Après un premier séchage à l'air libre sous les rayons du soleil, on attelait ensuite le râteau « Moril »®. Il s'agissait d'un long tronc métallique monté sur deux roues en caoutchouc sur lequel trois ou quatre grandes roues articulées, ajustables à la hauteur désirée, grattaient au-dessus de la terre les gerbes de foin et les refoulait en longs andins.

Une fois, mon frère Daniel, qui avait eu la tâche de râtelier le foin frais, était venu me chercher au poulailler pour l'aider à fixer la « togne » du râteau (barre de tir) sur le pare-choc arrière. Il me montra sommairement comment embrayer la Jeep en avant et en arrière avec le long manche d'embrayage qui vibrait fortement dans l'engrenage si on n'enfonçait pas la « clutch » (pédale d'embrayage) assez près du plancher. Des blocs de bois attachés aux pédales servaient à prolonger la longueur de nos courtes jambes qui arrivaient difficilement à atteindre le point critique. De plus, je n'y voyais rien, ni d'avant, ni d'arrière. Je devais me fier à ses cris, alors qu'il était tout attentionné à l'arrière à aligner prestement les trous du pare-choc et de la barre de tir pour y placer la goupille. Il faut dire que cette première leçon de conduite me laissa très nerveux, mais malgré quelques coups de bélier, nous avons réussi. Peut-être mon dévolu pour les travaux plus légers m'est-il venu de cette expérience stressante... Je devais avoir environ 10 ans.

Le lendemain du râtelage ou peu de temps après, parce qu'il faut ramasser au plus vite avant la pluie, on remplaçait le râteau par la presse à foin. Notre première presse ressemblait à la cabine haut-perchée de la niveleuse publique qui replaçait la gravelle éparpillée des bords du chemin pour boucher les trous dans le centre. Elle était orange vif, une Allys Chalmer®, si je me souviens bien. L'avant était plus large que l'arrière et une sorte d'escalier mobile muni de dents dirigeait le foin vers la cabine où le tout s'enroulait jusqu'à un diamètre présélectionné d'environ 18 pouces par trois pieds de longueur. À chaque balle, il fallait arrêter et attendre que la corde de la lieuse s'enroule autour de la balle. Ces embrayages multiples sollicitaient beaucoup le moteur et le conducteur, souvent l'un de mes frères aînés. On obtenait ainsi des petites balles de foin, bien différentes de celles d'aujourd'hui enrobées de plastique blanc, car nous les jeunes gars devions pouvoir les soulever pour les entasser dans la « wagin » ou charrette à foin. Tout cet attirail d'instruments aratoires était attaché tour à tour à la Jeep, pour la courte et intense période des foins. Je pense que nous étions la

seule famille à prêter à cette Jeep autant d'usages. Il faut dire que mon monde rural, confiné de l'autre côté de la Côte-du-Diable, était plutôt limité. Plus tard, le père nous équipa beaucoup mieux avec des tracteurs, une charrette avec « dompeuse » hydraulique intégrée, car le cheptel laitier augmentait pour faire vivre la famille grandissante.

À l'automne, la Jeep servait aussi à actionner l'épandeur à fumier. Mon père avait promis à mon frère Daniel que s'il le remplissait à partir du tas derrière l'étable, il lui apprendrait à conduire. Le défi fut vite relevé et la promesse fut tenue. Lors de la visite d'un agronome qui voulait aller visiter les champs, mon père envoya mon frère les lui montrer en Jeep. Le gars en fut ébahi et relata la situation avec grand étonnement à mon père au retour de la promenade. Il n'en revenait pas que ce jeune se dépatouillait aussi facilement avec le laborieux embrayage des vitesses.

Le moteur comme on peut le voir était très sollicité. Il lui arrivait parfois de surchauffer, mais les nombreuses rigoles dans le champ satisfaisaient sa soif pour l'eau fraîche. Pour l'empêcher de lever du nez sous le poids des instruments aratoires attachés à l'arrière, le père ajoutait sur le pare-choc avant, une grosse plaque en fonte d'acier qui devait bien peser 100 livres. Il fallait à mes frères aînés se mettre à deux pour la soulever un peu et l'enlever du pare-choc après les dures besognes. Attention aux pieds, car les bottes de caoutchouc noir et rouge, en ces temps-là, n'avaient pas de cap d'acier... Heureusement, il n'arriva rien de fâcheux, à ma connaissance.

### **Véhicule de secours**

Ce véhicule fut pourtant d'un très grand secours lors d'un crash fatidique d'un avion à quatre moteurs en route vers le Pôle Nord pour ravitailler un campement de la « Dew Line »<sup>2</sup>. Il s'agissait d'un DC-4 cargo de la Compagnie Wheeler Airlines (vol 1658) s'étant écrasé dans la coulée en direction de Saint-Gabriel de Brandon située à deux ou trois kilomètres de chez nous. Par une nuit du mercredi 4 novembre 1959, vers onze heures du soir, un bruit d'avion en détresse, avait réveillé mon père qui avait vu par la fenêtre de sa chambre, le ciel embrasé de feu juste au-dessus du poulailler à trois étages que l'on venait à peine de finir de

---

<sup>2</sup> ou la [Ligne Dew](#), voir Wikipédia. Il s'agit d'une zone de surveillance militaire où des gens résidaient en campements. Elle est composée de tours de transmission et de radars, situés au nord du 70° parallèle, établie longitudinalement à travers le Canada et démantelée dans les années 1980.

construire. Croyant voir un incendie s'être propagé au bâtiment, il s'habilla en vitesse et alla voir ce qui se passait dehors.



Voyant que le feu nous avait épargné, il sauta dans sa Jeep aux petites heures de la nuit et conduisit par le 2<sup>e</sup> Rang-de-Brandon en direction de la trajectoire de l'avion en feu. On apprit plus tard que l'avion avait perdu une aile en vol avant d'aller s'écraser en terrain accidenté à cinq ou six voisins de chez nous. Arrivé sur

les lieux, curieux et abasourdi, mon père s'apprêtait à aller voir s'il pouvait faire quelque chose lorsque la police le réquisitionna avec sa Jeep pour aller au secours des possibles survivants. La Jeep était le premier véhicule motorisé à pouvoir négocier le relief accidenté des champs, les autos de police s'étant embourbées dans la terre saturée d'eau. Selon la description de mon père, la zone de la carlingue était encore en feu. Le commandant de bord ayant vu le feu en vol se déclarer dans le moteur n° 2 avait eu le temps en passant au-dessus de Joliette, de lancer un appel de détresse à son patron qui suivait en ondes l'équipage à partir de l'aéroport de Dorval. Le commandant signalait qu'il ne pouvait pas revenir à Montréal et devait trouver très rapidement un endroit pour atterrir d'urgence. Le patron avait aussitôt averti les autorités de lancer une opération de secours, juste au cas...

Par malchance, cette soirée d'automne avait été pluvieuse et une brume épaisse masquait le tracé des rangs, peu ou pas éclairés à l'époque. L'avion avait survolé le premier rang de Brandon<sup>3</sup>, au-dessus du village de Saint-Cléophas et avait

---

<sup>3</sup> L'ancien 1<sup>er</sup> Rang de Brandon menant à Saint-Cléophas est devenu le Chemin de Saint-Gabriel (route 348) en fusionnant avec le rang des Sapins traversant la partie nord-est de Saint-Félix-de-Valois. Une courbe fut ajoutée pour relier les deux et le reste du 1<sup>er</sup> Rang de Brandon

réveillé une partie des gens en passant et repassant pour tenter un atterrissage forcé. Le pilote devait probablement aussi être en train de se délester du carburant des réservoirs remplis à pleine capacité nécessaire à un périple de six heures de vol continu. Le bruit des moteurs à quatre pistons faisait vibrer le sol et un sillage de feu de moteur faisait rougeoyer le ciel. Après une ou quelques passes trop



Le point de départ de la trajectoire indiquée est l'emplacement de notre ferme familiale. Le lieu d'écrasement est la zone appelée « La Grande Coulée du Bras Nord » où serpente aussi le ruisseau Coutu. Cet affluent est l'un des deux bras de la rivière Bayonne aux limites des paroisses de Saint-Cléophas, Saint-Gabriel-de-Brandon et Saint-Félix-de-Valois. La Bayonne est l'artère fluviale de cette région de Lanaudière, le long de laquelle une grande partie des Fréchette de souche Séchet-Sécheret ont vu le jour, se sont établis et ont vécu par intervalles depuis des centaines d'années.

risquées pour atterrir à l'aveugle, il avait décidé d'obliquer en direction nord, vers la Côte-du-Diable. Dans cette région, il n'y a pas de zone d'atterrissage sûre pour ce type d'appareil, car la rivière Bayonne et ses ruisseaux ont creusé depuis des millénaires plusieurs vallées profondes. Ce dernier choix désespéré était le pire, car la zone est aussi située tout près des premières montagnes de la chaîne des Laurentides. Le terrain presque partout accidenté et boisé aurait rendu

fut raccroché à la 348 en haut de la côte non loin de la maison de Denis Robitaille et Monique Frappier.

assurément l'opération fatale. Comble de malheur, il perdit l'aile gauche en vol et l'essence se répandit sur le toit de la maison de Mme Lépine, sans y mettre cependant le feu. Une partie du train d'atterrissage et un moteur s'enfonça non loin du jardin, créant un gigantesque trou-entonnoir. L'avion éventré s'écrasa non loin du côté sud de ce 3<sup>e</sup> rang, sans tuer les habitants au sol. Cependant, l'une des membres d'équipage fut retrouvée non loin de la grange, la forme du corps ayant été embossée dans la terre délavée. Un autre a été retrouvé attaché à un siège en tubulure d'aluminium dressé de toile bleue en plein milieu du ruisseau Coutu. Une valise s'était ouverte pendant la chute fatale et les vêtements s'étaient éparpillés et accrochés dans les branches d'un très gros tremble à grandes dents (*populus grandidentata*) dressé contre la maison. Ces artefacts sont aujourd'hui disparus.<sup>4</sup>

Inutile de dire que ce matin-là, c'était la consternation générale dans la cour de récréation de l'école du Portage de Saint-Félix-de-Valois. Nous, les enfants, ne parlions que de ça. De plus nous y apprenions le même jour le décès d'une amie proche, Diane Murray, 9 ans, victime de la poliomyélite. Nous jouions avec elle au ballon-chasseur à peine quelques jours auparavant. Ce décès évitable a toujours hanté ma décision de prendre tous les vaccins disponibles. Sa famille à elle ne l'avait pas cru important à l'époque. La discipline en classe fut difficile à faire appliquer par mes deux cousines, Nicole et Yolande Rainville (filles de Maria Fréchette), enseignantes fraîchement diplômées.

Si je raconte cela avec autant de détails, c'est que j'ai vu la scène de la catastrophe de mes yeux d'enfant de sept ans. Dans les jours suivants l'accident, nous allâmes visiter les lieux avec des oncles curieux et abasourdis. Le rang étroit était rempli d'automobiles souvent en équilibre précaire sur le bord du fossé.

Une scène m'avait passablement marqué, car le fuselage, dont la queue avait été arrachée et retrouvée à plusieurs centaines de pieds (environ 300 mètres), dévoilait des étagères remplies de dindes et de jambons surgelés en train de se flétrir. Ces denrées étaient destinées aux célébrations du Noël à venir au Pôle Nord à Fox Bassin, Iles de Baffin. Plusieurs débris étaient encore fumants trois jours après le drame, probablement allumés pour éclairer les gardiens des lieux pendant la nuit. Nous, la famille, voyons avec amertume toute cette nourriture se

---

<sup>4</sup> Le prélude à l'accident et beaucoup d'autres détails sont décrits tout à fait comme je les ai décrits. On peut relire les faits dans les journaux d'époque : *La Presse*, *Montréal Matin* et le *Sherbrooke Daily Report* du 5 novembre 1959, *L'Événement-Journal* du 6, *L'Action populaire* du 11 novembre 1959. De plus, Richard Belleville, dans son livre intitulé « *Lanaudière - Événements oubliés* », raconte avec acuité des faits et anecdotes sur l'équipage, le contexte, les antécédents et l'accident.

perdre par la confiscation obligée pour l'enquête officielle. Tout ramassage d'objets ou de pièces en souvenir étaient formellement interdit.

Ayant été plus futé, un de mes frères avait réussi à y aller en catimini à bicyclette et avait rapporté à la maison quelques objets interdits, dont une petite bonbonne verte (d'oxygène) avec manomètre qu'il disait avoir trouvée mi-enfoncée sur le bord de la rivière.

\* \* \*

Vous vous demandez ce qui arriva de la Jeep ? Vers 1963, après le décès de grand-mère Beauséjour, la trop grande surchauffe du moteur avait entraîné une fêlure du bloc moteur. Il semble que mon père l'opérait ainsi depuis longtemps. C'est vers cette période que l'on vit apparaître un petit tracteur Ford, bleu, et une première automobile usagée : une « Edsel » verte et blanche, automatique, à boutons poussoirs localisés dans le volant... Adieu la Jeep !

### **Notes de l'auteur**

Les Fréchette de ma lignée sont des descendants de Jean-Baptiste Fréchette, prononcé « Chéchet » à l'époque, tel que noté dans les registres BMS par les premiers officiants (BMS = baptêmes, mariages et sépultures de Sainte-Geneviève-de-Berthier). Il est le premier géniteur de la souche Séchet-Sécheret établie en Amérique, à la suite de sa déportation en Nouvelle-France avec un dénommé Jean Barré, vers 1730, à Saint-François-du-Lac, comté de Yamaska.

Je demande indulgence auprès des âmes sensibles qui ont lu ces lignes et qui pourraient être remuées. Rien de ce qui est raconté ci-dessus n'a été inventé. D'autres péripéties moins lugubres pourront suivre si ces facettes de mon histoire familiale vous ont intéressé. À suivre...

## **Invitation à l'assemblée générale annuelle de l'Association**

Les Fréchette sont invités à participer à la prochaine assemblée générale annuelle de l'association, à la Salle des loisirs de la municipalité de L'Avenir (867 route Boisvert), au sud de Drummondville, le samedi 27 septembre, à 11h00. L'assemblée sera suivie d'un pique-nique facultatif où vous êtes invité-es à apporter votre lunch et vos chaises de parterre. Le tout sera remis à la semaine suivante, le 4 octobre, en cas de pluie (à vérifier sur le site Facebook de l'association).

# Chronique Internet

par Hélène Fréchette

## La Patente Fréchette

Dans *Le Courrier* de Saint-Hyacinthe, édition du 17 juillet 2025, sous la plume de Robert Nahuet, du Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe, dans son article intitulé : *Les fondateurs de Saint-Hyacinthe au XIXe siècle*, nous apprenons l'histoire de la [fonderie des frères Isaïe et Amédée Fréchette](#) qui s'est installée à Saint-Hyacinthe dans les années 1870. L'entreprise avait débuté par une première implantation à Saint-Césaire, qui conduira à la formation de *Fréchette et frère*, comme nous l'apprenons avec le texte de Gille Bachand, dans son article de 2015 intitulé : [Une fonderie à Saint-Césaire de 1865 à 1871](#). Une première faillite de *cette entreprise* surviendra en 1876 mais une nouvelle lui succédera, cette fois dénommée *Fréchette et fils*, et se poursuivra jusqu'en 1895 (Isaïe et un fils d'après ce que l'on comprend). Ces entrepreneurs ont commercialisé une invention pour laquelle ils avaient obtenu une « Patente Fréchette », à en croire leur annonce de fabricants de machineries et d'instruments aratoires. Après 1895, Isaïe Fréchette se tourne vers la fabrication de chaussures mais il est encore une fois acculé à la faillite en 1899. Il décède à Saint-Hyacinthe en novembre 1926.



par Guy Fréchet

Au moment des dernières élections fédérales du 28 avril 2025, Nadjim Fréchet, étudiant au doctorat en science politique de l'Université de Montréal, a agi à titre d'expert invité de l'[émission sur la soirée électorale de RAD](#), le canal des émissions surtout orientées vers les jeunes de Radio-Canada. Nadjim a répondu avec assurance aux diverses questions, aussi bien des journalistes Pasquale Harrison-Julien et Julia Pagé que des téléspectateurs, voir ses interventions tout au long de la soirée.

<https://www.youtube.com/watch?v=dTTYv20XuaM>

par Gérard Fréchette

Lors de ces mêmes élections, nous retrouvons deux Fréchette qui ont brigué les suffrages (sans être élus toutefois), soit [François Fréchette](#) dans Drummond, pour le Parti conservateur du Canada, et [Mario Fréchette](#), dans Bellechasse-Les Etchemins-Lévis, pour le Parti populaire du Canada.

## NÉCROLOGIE

L'association transmet ses condoléances aux familles éprouvées.

À Notre-Dame-de-Lourdes, le 1<sup>er</sup> avril 2025, à l'âge de 75 ans, **Louis Fréchette**, époux de feu Lisette Soulières.

Au CHUS Fleurimont à Sherbrooke, le 5 avril 2025, à l'âge de 73 ans, **Jocelyn Frechette**, époux de Monique Côté. Il demeurait à Sherbrooke.

À Québec, le 10 avril 2025, à l'âge de 90 ans, **Lucille Dionne Fréchet**, épouse de Fernand Fréchet et fille de feu René et de feu Thérèse Darche. Elle demeurait à Québec.

À l'Institut universitaire de cardiologie et pneumologie de Québec (IUCPQ), le 13 avril 2025, à l'âge de 74 ans, **François Fréchette**, fils de feu Lemire et de feu Madeleine Bernier. Il demeurait à Québec.

Au CHSLD Leclerc à Granby, le 17 avril 2025, à l'âge de 90 ans, **Mariette Poirier**, épouse de feu Yvon Fréchette, demeurant à Granby et anciennement de Waterloo.

Au Centre d'hébergement René-Lévesque à Longueuil, le 30 avril 2025, à l'âge de 81 ans, **Monique Houle**, épouse de Paul Fréchette.

Au CIUSSS MCQ-Hôpital du Centre-de-la-Mauricie, Shawinigan, le 3 mai 2025, à

l'âge de 87 ans, **Antoinette Richard**, épouse de feu Maurice Fréchette.

À Verdun, le 12 mai 2025, à l'âge de 77 ans, **Normand Fréchette**, ex-époux de Annie Paradis.

Au CSSS des Sources, le 18 mai 2025, à l'âge de 82 ans, **Murielle Fréchette**, fille de feu Cyprien et de feu Florence Chabot, demeurant à Val-des-Sources.

À East Angus, le 21 mai 2025, à l'âge de 85 ans, **Mariette Fréchette**, fille de feu Cyprien et de feu Florence Chabot, demeurant à Val-des-Sources.

Au Centre d'hébergement Saint-Maurice de Shawinigan, le 29 mai 2025, à l'âge de 86 ans, **Micheline Fréchette**, épouse de feu Luigi Trabacca, fille de feu Lionel et de feu Thérèse Bernier. Elle demeurait à Shawinigan.

À la Résidence du Roseau à Victoriaville, le 29 mai 2025, à l'âge de 80 ans, **Normande Fréchette**, épouse de Jules Lamontagne, fille de feu Rosario et de feu Fabiola Boutin, domiciliée à Victoriaville.

À son domicile de Saint-Paulin, le 16 juin 2025 à l'âge de 95 ans, **Pierrette Fréchette Leblanc**, épouse

de feu Bernard Leblanc. Elle était la fille de feu Elzéar et feu Sylvia Deschênes.

À son domicile de Saint-Célestin, le 21 juin 2025, à l'âge de 79 ans, **Louis Fréchette**, conjoint de feu Gilberte Gagnon et de Madeleine (Mado) Vézina Drouin, et fils de feu Henri et de feu Diane Thibodeau.

À Québec, le 24 juin 2025, à l'âge de 85 ans, **Marcel Fréchette**, époux de feu Claire Chevarie, fils de feu Rodolphe et feu Léonide Gignac.

À son domicile à Victoriaville, le 27 juin 2025, à l'âge de 79 ans, **Yvan Fréchette**, époux de Ghislaine Cloutier, domicilié à Victoriaville.

Au CHUS Hôtel-Dieu de Sherbrooke, le 28 juin 2025, à l'âge de 82 ans, **Lucie Houde**, épouse de Jacques Fréchette, de Val-des-Sources.

À Louiseville, au Centre Multiservices Avellin-Dalcourt, le 4 juillet 2025, à l'âge de 77 ans, **Pauline Boisvert**, épouse de Charles Fréchette, demeurant à Louiseville.

À Sherbrooke, au CHSLD Youville, le 16 juillet 2025, à l'âge de 86 ans, **Denise Blouin**, épouse de feu Pierre Fréchette.

**LES DESCENDANTS DES FRÉCHETTE INC.  
CONSEIL D'ADMINISTRATION 2024-2025**

Adresse Internet : <https://familles-frechette.org>

Adresse Facebook : <https://facebook.com/DescendantsFrechette/>

Adresse courriel : [info@familles-frechette.org](mailto:info@familles-frechette.org)

**BUREAU DE DIRECTION**

<b>Marc-Henri Fréchette</b> Président Drummondville (Québec)	<b>Gérard D. Fréchette</b> Vice-président Drummondville (Québec)
<b>Guy Fréchet</b> Responsable – Généalogie – Bulletin Québec (Québec)	<b>Maurice Fréchette</b> Trésorier Mont-Saint-Hilaire (Québec)

**DIRECTEURS**

<b>André Fréchette</b> Saint-Ignace-de-Loyola (Québec)	<b>Carol Frechette-Thomas</b> Relations franco- américaines Auburn, Maine, USA	<b>Constance Fréchette</b> Montréal (Québec)
<b>François Fréchette</b> L’Avenir (Québec)	<b>Hélène Fréchette</b> Secrétaire Saint-Hyacinthe (Québec)	<b>Jean-Louis Fréchette</b> Montréal (Québec)
<b>Marlène Fréchette</b> Saint-Nicolas (Québec)	<b>Micheal R. Frichette</b> Relations franco- américaines Aurora, Co, USA	<b>Raymond Fréchette</b> Responsable – Photographie et Facebook Laprairie (Québec)
<b>Tristan Fréchette</b> Winnipeg (Manitoba)		

MEMBRE DE LA FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DE FAMILLES DU QUÉBEC  
Dépôt légal: Bibliothèque Nationale du Québec Dépôt légal: Bibliothèque Nationale du Canada

POSTES CANADA

Numéro de la convention 40069967 de la Poste-publication -  
Retourner les blocs adresses à l’adresse suivante : Fédération des associations  
de familles du Québec, Case postale 49058, 3207 Chemin Sainte-Foy  
Québec QC G1X 4V2

IMPRIMÉ - PRINTED PAPER SURFACE