

PRO-FRONT PRO-FRONT



AEFO
CFORP

WARREN

AUREL DUHAIME

W A R R E N

par

Aurel Duhaime

cycle intermédiaire - 7e, 8e, 9e et 10e années

Régionale Samuel-de-Champlain Inc.
Société Franco-Ontarienne
d'Histoire et de Généalogie

© Association des enseignants franco-ontariens - 1981

PRO-F-ONT II

Le présent document fait partie de la série suivante:

Crysler	St. Catharines
Earlton	Sudbury
Embrun	Timmins
Fauquier	Vankleek Hill
Hanmer	Warren
L'Orignal	Welland
Ottawa	Windsor
Noëlville	

N.B.: Tous les documents de la 2e série de PRO-F-ONT sont préparés en fonction du cycle intermédiaire (7-8-9-10).

La deuxième série de PRO-F-ONT
(projet franco-ontarien) a été
réalisée sous la direction de
M. Cléo Beaudry du Centre
franco-ontarien de ressources
pédagogiques.

Impression et distribution

Centre franco-ontarien de ressources
pédagogiques
339, rue Wilbrod
Ottawa (Ontario)
K1N 6M4
Tél: (613) 238-7957

Table des matières

Avant-propos	vi
Remerciements	vii
I. La géographie	1
1. La situation géographique	2
2. Quelques considérations géologiques	6
a) Les dépôts de sable et de gravier	
b) Les moraines	
c) Les eskers	
d) Le paysage	
e) Les failles	
f) Les sols et les roches	
3. Les forêts	14
4. L'agriculture	23
II. Les débuts de Warren	26
1. Le chemin de fer	28
a) Ses débuts	
b) Son importance	
2. La découverte de terres fertiles	32
3. La gare à la Veuve	32
a) Le rôle de la gare	
b) Le site de la gare	
4. La route vers St-Charles	34
5. Les débuts de l'industrie forestière: les scieries	39
5. La première messe	40

III. L'industrie forestière	42
1. Une ressource naturelle: la forêt	43
a) La richesse forestière	
b) L'épuisement des conifères	
2. Les scieries	45
a) Les trois scieries principales	
b) Le barrage et l'étang au moulin de la scierie "Imperial"	
c) La locomotive "Maggie"	
3. Les chantiers	52
a) La coupe du bois	
b) Le transport des billots	
c) Les fermiers-bûcherons	
d) "Slab town"	
e) Le logement des bûcherons dans les chantiers	
4. La compagnie de bois "Warren Imperial Lumber Co."	60
a) Le Dr George Warren	
b) L'historique de la gare	
5. L'épuisement d'une ressource naturelle: les forêts	63
7. La colonisation	66
1. Les débuts de la colonisation	67
a) Les "homesteads" ou fermes	
b) La construction des premières demeures	
c) Le défrichage	
2. L'agriculture	71
a) Les semailles et les récoltes	
b) Les clôtures	
c) Les machines agricoles	
i) Les premiers instruments rudimentaires	
ii) Les nouvelles machines agricoles	
d) Les récoltes et les revenus	
3. La construction des granges et des habitations	83

4. La contribution de la femme au développement de Warren	86
5. Une liste de pionniers de Warren	93
V. L'essor du village (1910-1930)	96
1. Les routes et les rues	97
2. Les services: métiers, professions, commerces	99
a) Les nombreux services	
b) Les voyageurs de commerce	
c) La livrée à Warren	
d) Le Dr Avit Séguin	
e) Les premières lignes téléphoniques	
3. Le développement parallèle des deux groupes ethniques	107
4. Quelques problèmes chez les premiers colons	109
VI. L'industrie agricole	111
1. Les produits laitiers	112
a) La vente du lait	
b) Les fromageries	
2. L'élevage	113
a) La vente de bovins et de porcs	
b) L'élevage d'animaux "enregistrés"	
i) Les chevaux de race	
ii) Les vaches laitières de race	
c) L'élevage de chèvres laitières	
3. La production des oeufs	118
4. Le déclin des fermes	119

VII.	Les écoles	123
	1. La première école séparée	124
	2. Liste de noms de professionnels éduqués à l'école élémentaire de Warren	127
	a) Prêtres	
	b) Religieuses	
	c) Enseignant(e)s	
	d) Agronomes	
	e) Musiciens	
	f) Artistes	
	3. L'arrivée des religieuses	129
	4. Liste de noms de professeurs aux écoles séparées Dunnet no 1 et St-Thomas	130
VIII.	L'église St-Thomas	136
	1. L'historique de:	137
	a) La première chapelle	
	b) La nouvelle église	
	c) Le 75e anniversaire de fondation de la paroisse	
	d) Les curés de la paroisse St-Thomas	
	2. Les premières célébrations religieuses	141
	a) Les premiers mariages	
	b) Les premiers baptêmes	
	c) Les premières sépultures	
IX.	La politique municipale	149
	1. La municipalité de Ratter et Dunnet	150
	2. Le rôle du Conseil municipal	153
	3. Les responsabilités du maire	154
	4. Les responsabilités des conseillers	154

5. Les revenus	155
6. Les projets d'avenir	155
X. Les activités sociales	156
XI. Perspectives d'avenir	160
Histoire chronologique de Warren	163
Bibliographie	167
Films	169
Biographie de l'auteur	170

Avant-propos

Ce document sur la communauté de Warren ne se veut pas un historique complet, mais plutôt une aide pédagogique à l'intention de l'enseignant(e) du cycle intermédiaire (7e, 8e, 9e et 10e années).

Notre but est de sensibiliser l'élève à son appartenance à la culture canadienne-française en lui fournissant certains renseignements sur son milieu. Ces renseignements lui aideront à saisir et à apprécier les richesses de son village natal tout en éveillant en lui la fierté de sa langue, de sa culture et de son héritage franco-ontarien.

Il est à souhaiter que ce document suscitera de l'intérêt chez les élèves, et les encouragera à poursuivre les recherches qui viendront enrichir ce document de nouvelles découvertes.

Remerciements

J'offre mes sincères remerciements à tous ceux qui ont eu la patience de répondre à mes nombreuses questions, ou qui ont collaboré en donnant leurs suggestions et leur appui.

Tous les efforts ont été très appréciés.

Mme Huguette Bérubé

Mme Alma Duhaime

M. Moïse Duhaime

M. Adrien Fournier

Mme Raymonde Gaudette

Mme Marie Giroux

M. Roland Giroux

M. et Mme Marcel Laframboise

Mlle Christine Laframboise

Mme Jeannette Rivard

Mlle Anne Spaul

M. Paul Thanase

Mme Marie-Claire Violette

M. George Warren

M. Sterling Wilson

Je remercie également mon épouse Valérie ainsi que nos trois enfants, Jody 8 ans, Ryan 6 ans et Jill 2 ans, de leur patience quand je ne pouvais pas être avec eux.

I

GÉOGRAPHIE

1. La situation géographique
2. Quelques considérations géologiques
3. Les forêts
4. L'agriculture

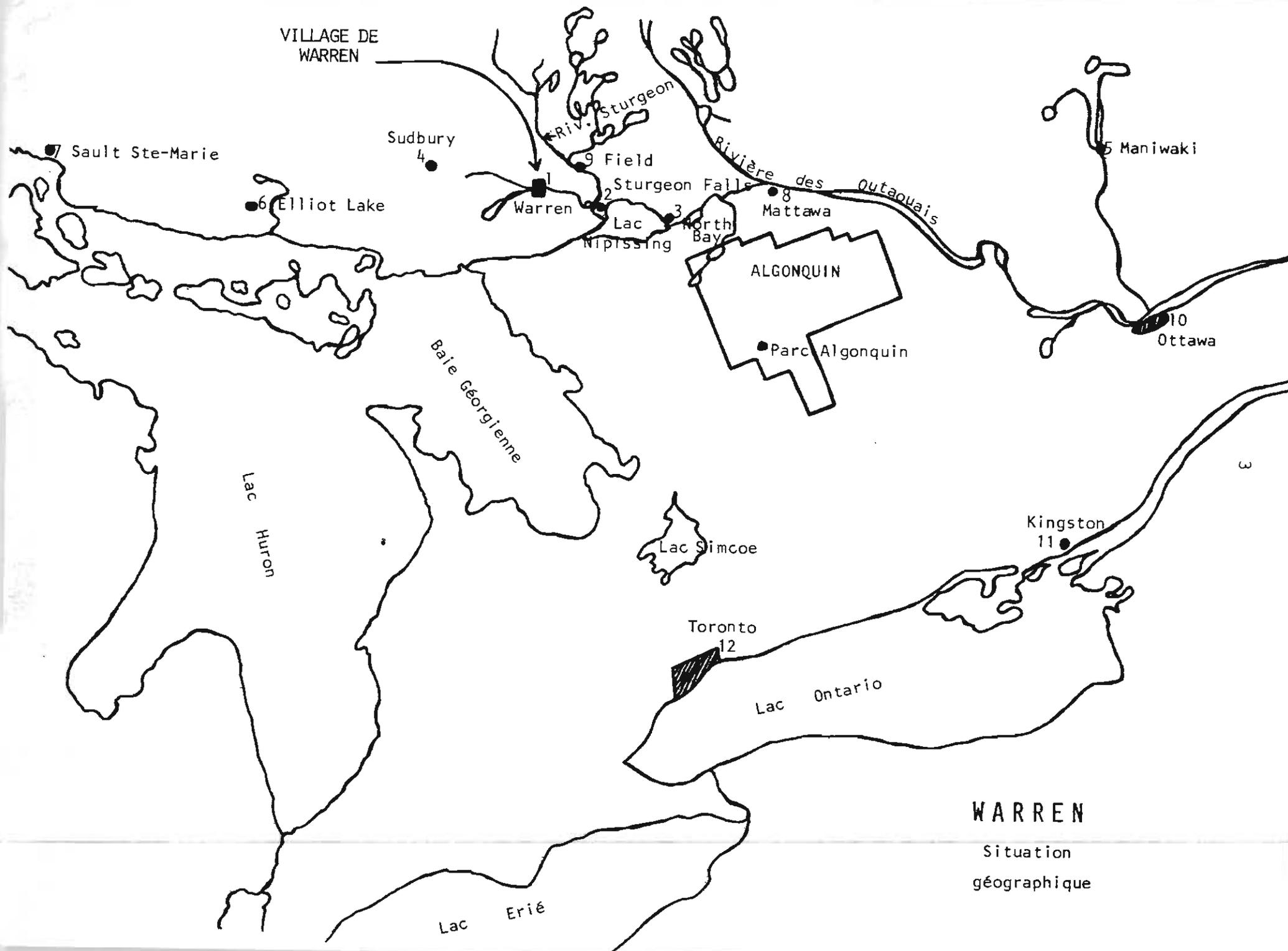
I La géographie

1. La situation géographique

Après l'avènement du chemin de fer, plusieurs villes et villages de la région de Nipissing deviennent des centres commerciaux desservant les régions agricoles et forestières environnantes. Ce sera le rôle joué par le village de Warren, municipalité située le long du chemin de fer "Canadian Pacific Railway" (C.P.R.) à quelques 62 km à l'ouest de North Bay et à environ la même distance à l'est de Sudbury. Warren fait partie du Canton de Dunnet et est situé sur les lots no 1 et no 2 dans la concession 6. Cependant, la municipalité comprend deux cantons: Ratter et Dunnet. Ils ont été incorporés le premier janvier 1895.

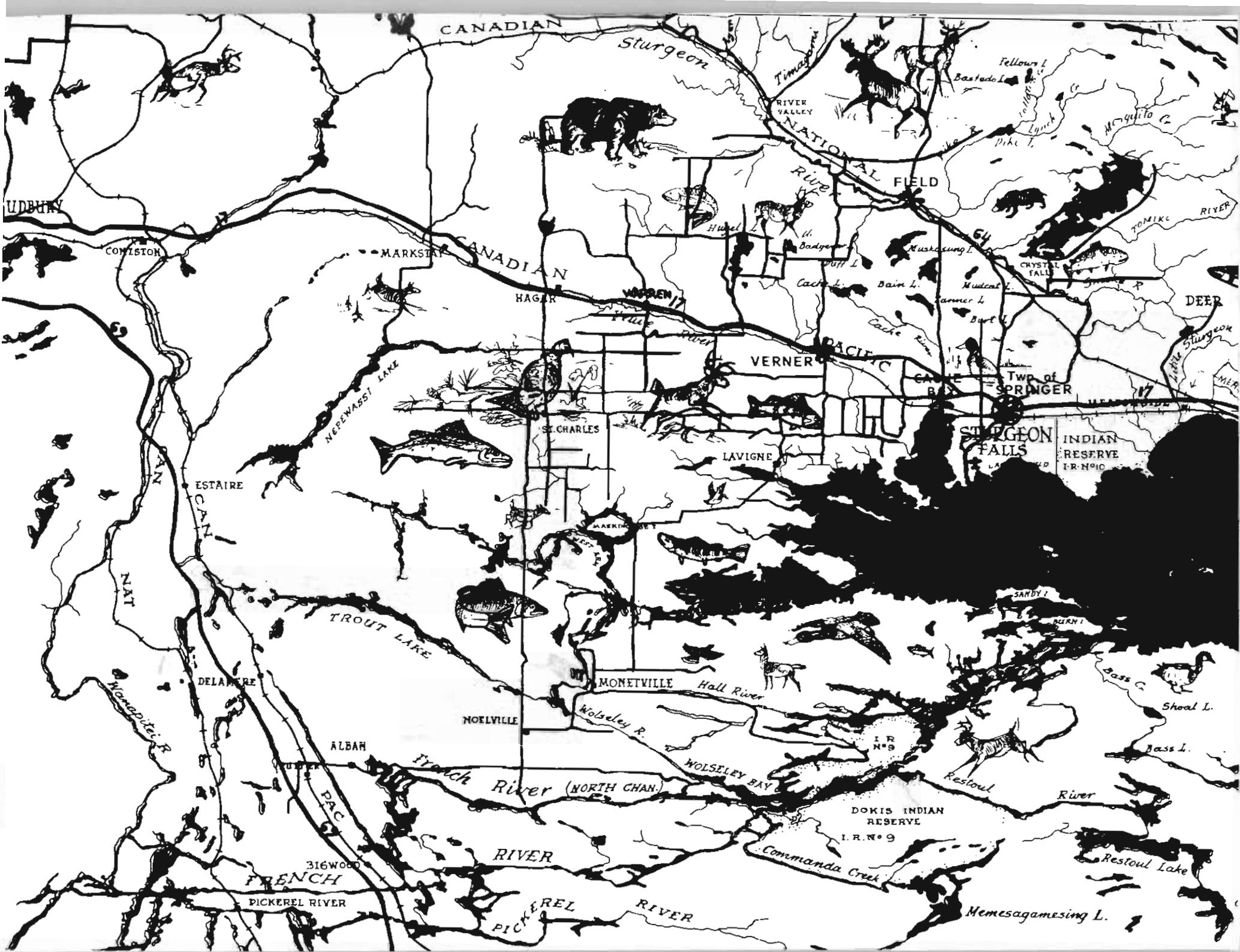
Le village de Warren se trouve à un endroit où la route transcanadienne (route 17) et la voie ferrée du C.P.R. sont parallèles et très rapprochées l'une de l'autre. A l'intersection des routes 17 et 539, par exemple, la distance qui les sépare est d'environ 30 m. La route 539 se dirige vers le nord pour aboutir à River Valley à quelques 30 km de Warren. La route vers le sud mène à St-Charles, village situé à 20 km de Warren.

La municipalité de Ratter et de Dunnet est une région de forêts, de montagnes, de marais, de lacs, de rivières, de ceintures de terres arables argileuses et de dépôts de sable. Ce paysage varié nous permet d'étudier plusieurs aspects géographiques tels le sol, les roches, le relief, la flore et la faune ainsi que les modifications apportées au relief par l'influence des périodes de glaciation.



WARREN

Situation géographique



Scènes du passage à niveau
à proximité de la route 17 (la Trans-
canadienne) à Warren.



2. Quelques considérations géologiques

a) Les dépôts de sable et de gravier

Tout le Canada a subi, au moins quatre fois, les effets des ères glaciaires, dont la dernière a eu lieu entre 20 000 et 25 000 ans passés. Ce sont les glaciers et particulièrement le glacier continental, qui ont sculpté la région de Warren. En effet, les glaciers, en fonçant sur ces terres, rabattaient, nivelaient et transportaient les roches erratiques, poussant et charriant des amas de terre et de pierres réduites sous forme de sable.

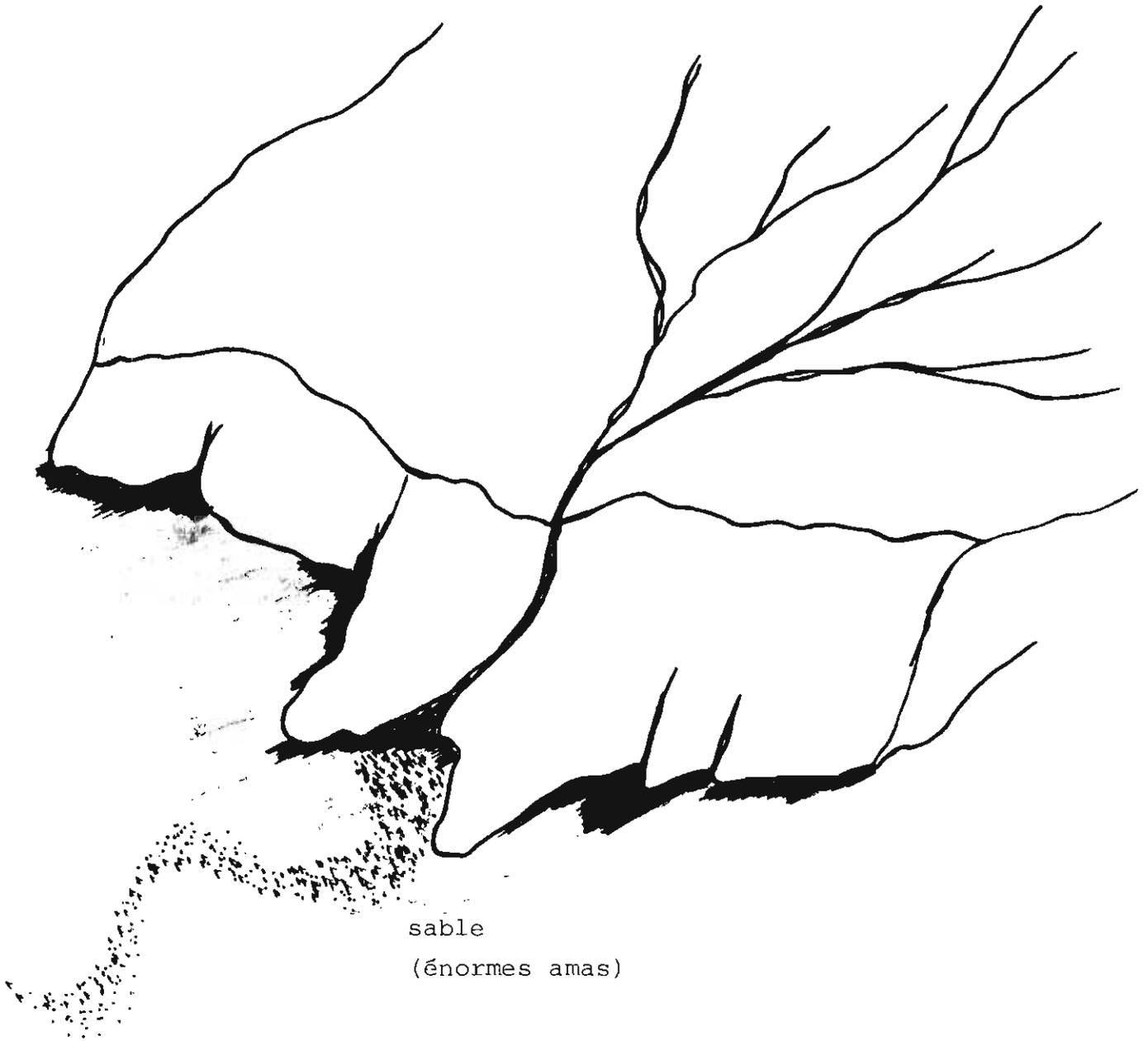
b) Les moraines

Après leur fonte, les glaciers ont laissé des accumulations considérables de sable, de gravier et de terre argileuse, déposées ici et là dans la région de Warren. Ces amas sont des moraines frontales, latérales et de fond.

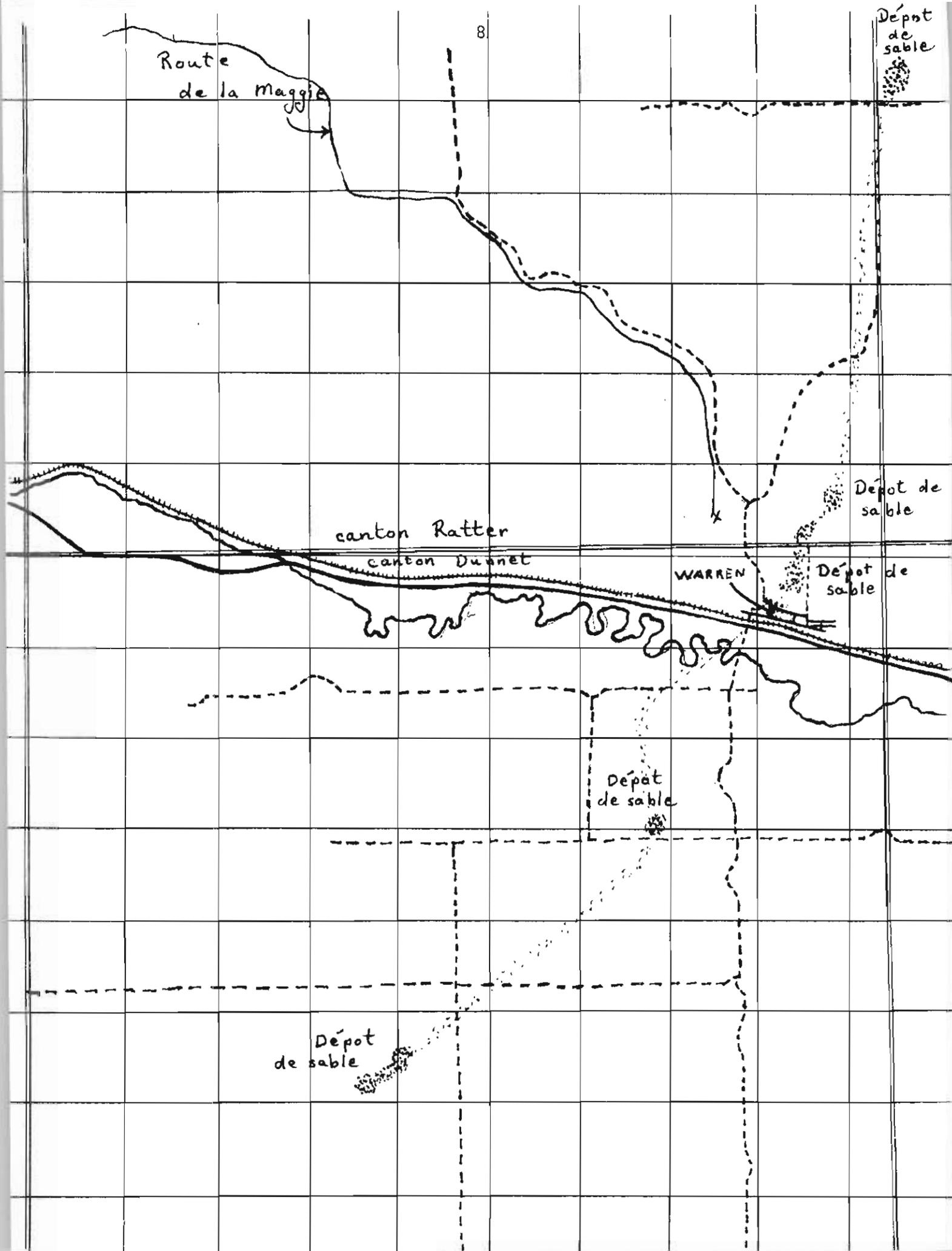
c) Les eskers

Au fur et à mesure que la glace fondait, l'eau ruisselait en petits cours sinueux sur cette couche de glace. Elle transportait ainsi le sable et le gravier qui avaient été emprisonnés, pour enfin les déposer en longues accumulations continues et orientées dans une direction nord-sud. (Voir l'illustration à la page suivante.)

Ces eskers, formés par la fonte des glaciers, serpentent les cantons de Ratter et de Dunnet. Ces amas sont un bienfait pour la localité car ils représentent pour plusieurs une importante source de revenu. En effet, dans certaines municipalités environnantes, on ne trouve pas ces dépôts de

ESKERS

Au fur et à mesure que le
glacier fond, le sable se
dépose là où l'eau coule
sur la terre.



sable qui sont si importants pour la construction et l'entretien des routes rurales.

d) Le paysage

De nombreux lacs et marais parsèment la région des cantons de Ratter et de Dunnet. A vol d'oiseau, on aperçoit un paysage boisé, légèrement ondulé avec d'innombrables étendues d'eau. C'est un paysage typiquement caractéristique du Bouclier canadien.

e) Les failles

Une autre particularité géographique de la région de Warren concerne l'une des nombreuses failles, (rupture de l'écorce terrestre dans le roc) qui font partie du groupe Ottawa-Bonnechère-Graben. Cette faille s'étend vers l'ouest entre Warren et Hagar sur une distance d'environ 6,4 km à l'ouest du village. Le chemin de fer longe cette ligne d'orientation naturelle dans un relief rocheux. (Voir l'illustration à la page 8).

f) Les sols et les roches de la région

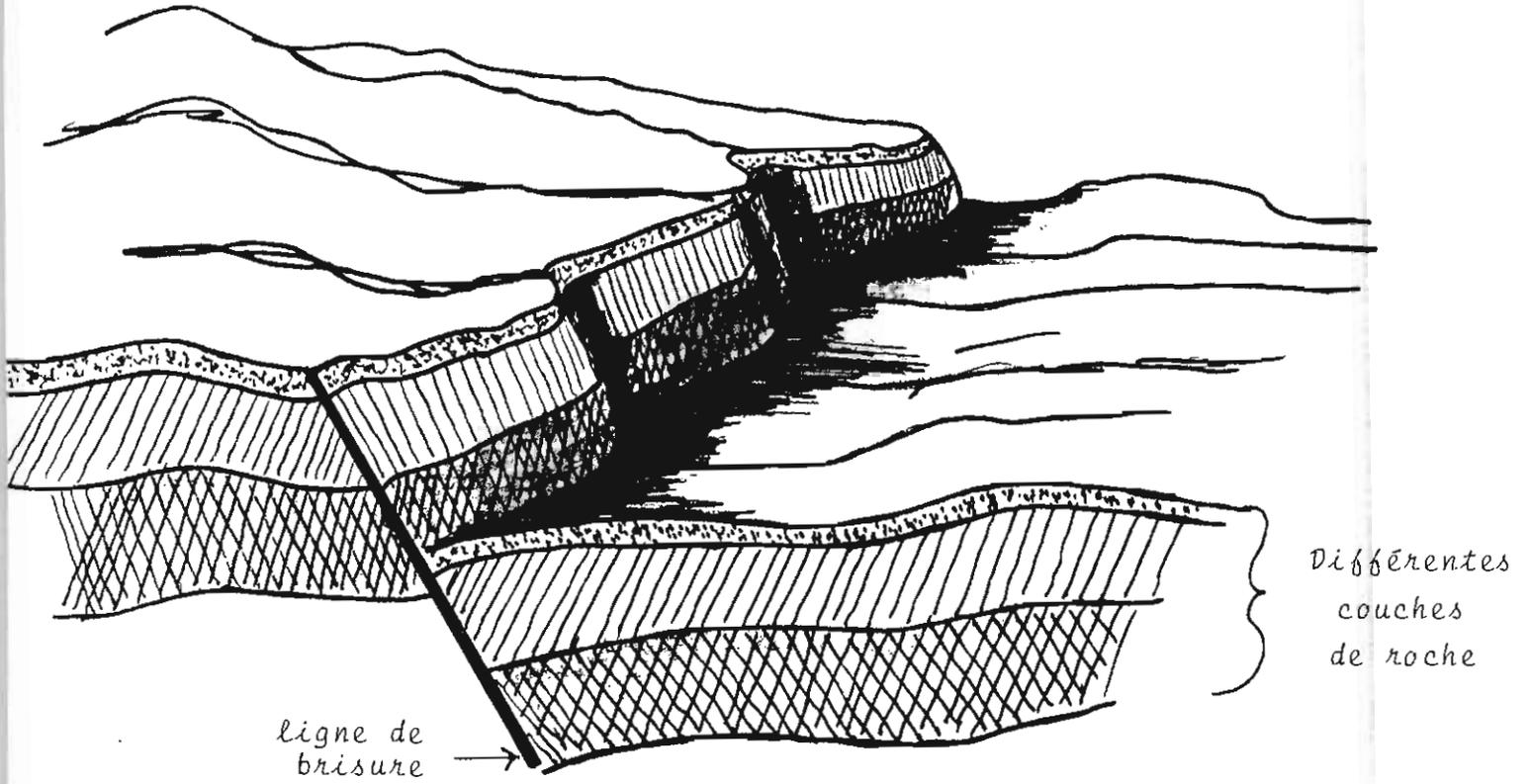
La vallée de la Rivière Veuve présente un terrain relativement plat qui fait partie de l'ancien dépôt lacustre du lac Nipissing. C'est un sol riverain composé de glaise, de sable, d'argile et de dépôts vaseux (limon). La rivière traverse la municipalité en empruntant un lit fluvial étroit qui serpente le canton de Dunnet par les lots no 1 et no 2 de la concession no 5, pour ensuite se diriger vers le lot no 2 de la concession no 6 et poursuivre son parcours à travers les lots nos 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 de la même



*La Rivière
Veuve*



Paysage varié

F A I L L E

La crôte rocheuse se casse
et un escarpement se forme.

concession. La rivière passe ensuite dans le canton de Ratter empruntant les lots nos 9, 10, 11 et 12 de la concession no 1. (Voir page 8 et les annexes 4, p. I-3 et I-4)

L'eau du lac Nepewassi, dans le canton de Appleby, se déverse dans la Rivière Veuve par la rivière Nepewassi, tributaire de la Veuve, dans le canton de Dunnet, lot no 7, concession no 6.

Les roches sont de la période cambrienne. Elles sont complexes et variées ayant subi une très grande métamorphose. C'est un mélange de roches cristallines: la migmatite, la biotite et le gneiss, contenant dix pourcent de granit et plusieurs couches de quartz et de mica-biotite. Des carrières de mica et de feldspath ont été exploitées et le sont encore périodiquement. Comme on l'a déjà mentionné, les eskers de sable et de gravier traversent aussi la région.

Le sol des cantons de Ratter et Dunnet est très fertile et difficile à épuiser. Dans les vallées creusées par les glaciers, le sol est formé de couches de glaise, de limon et de sable fin (gravier moyen sur un fond de cailloux), à une profondeur de 30 à 35 mètres. Autour des vallées, nous trouvons, par lisière, de la terre jaune et noire, un podzol fertile, mais acidique à cause de la décomposition des aiguilles des conifères, et de la résine. Ce podzol humide requiert de la chaux pour le neutraliser. Les régions basses, anciens marais, sont des sols formés par la décomposition de l'herbe et de plantes aquatiques. C'est une région de tchernoziom très riche. La nappe phréatique est très élevée dans les zones de sable fin et de gravier. A certains endroits, on trouve de l'eau à 1,5 ou 2 mètres sous la surface.

Sols fertiles



*Choux - 1 mètre de diamètre
Géraldine Duhaime*



*Aurel Duhaime
Plants de fram-
boises de plus
de 3 mètres de
hauteur.*

3. Les forêts

Les cantons de Ratter et de Dunnet étaient recouverts jadis de très belles forêts de pin rouge et de pin blanc. On a exploité ces forêts jusqu'à épuisement. Aujourd'hui, les forêts sont en transition et renferment une variété d'espèces qui diffère selon la localité. Les pins rouges croissent sur les sommets tandis que les pins blancs, ainsi que l'épinette et le sapin, poussent mieux sur les flancs et les pentes. Dans les terrains bas, on retrouve l'orme, le frêne blanc, le tremble, le bouleau et l'érable. Dans les terrains bas et humides, le cèdre, le mélèze et l'épinette noire abondent.

La forêt actuelle n'a pas une très grande valeur commerciale bien qu'une certaine exploitation contrôlée soit pratiquée. La coupe du bois de construction s'effectue à petite échelle de même que le bois qui sert à la fabrication du papier (expédié à Sturgeon Falls surtout) et le bois de chauffage qui sert à la consommation locale.

Sortes d'arbres



Epinette
blanche



Bouleau

*Cyprès
(pin gris)*



Pin blanc



*Pin rouge
(au centre)*



*Mélèze
(tamarac)*

Sapin

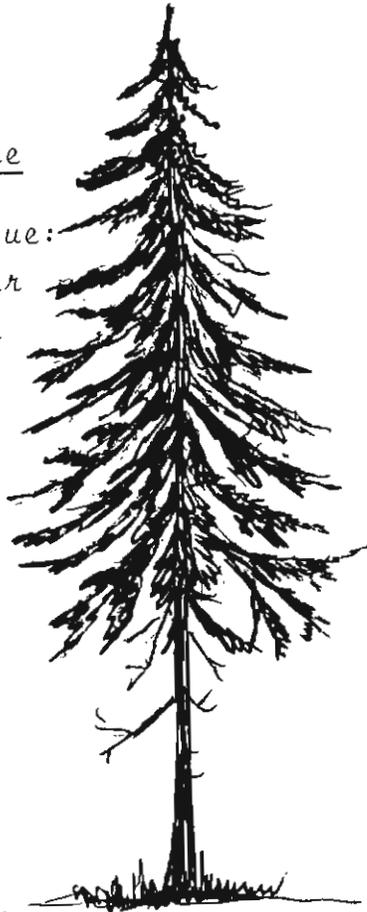
Valeur économique:

- pâte et papier
- arbres de Noël

Epinette blanche

Valeur économique:

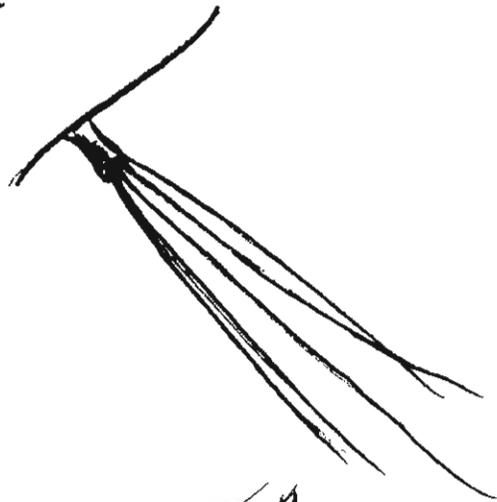
- pâte et papier
- bois d'oeuvre



Pin rouge

Valeur économique:

- construction
- pâte et papier
- traverses de chemin de fer

Pin blanc

Valeur économique:

- construction
- cadres et chassiss de fenêtres
- portes

Epinette noire

Valeur économique
- pâte et papier

Cèdre

Valeur économique:

- piquets
- poteaux
- bardeaux
- canots



Pin gris

Valeur économique:

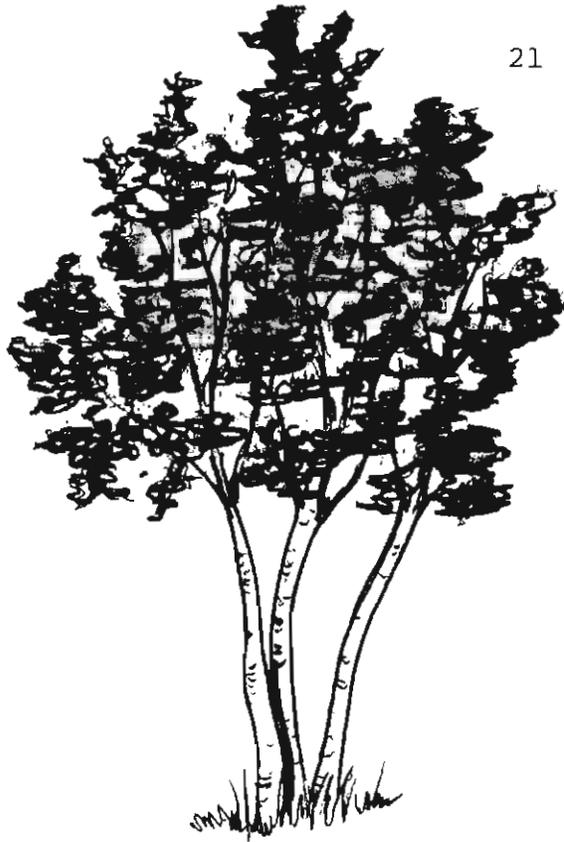
- construction
- pâte et papier
- traverses de chemin de fer
- pilotis
- étais de mine

Mélèze

Valeur économique:

- traverses de chemin de fer
- pieux
- poteaux
- pilotis
- pâte et papier

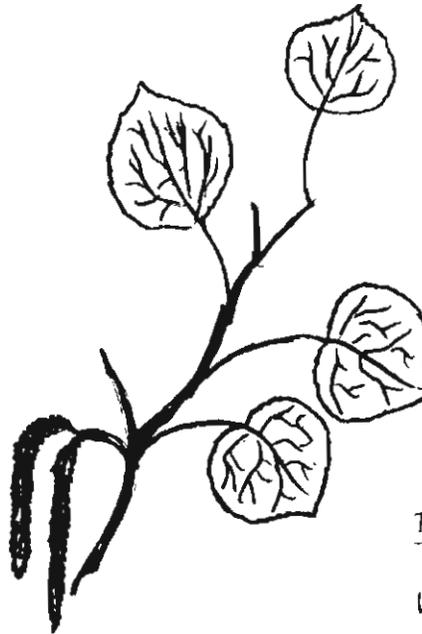




Bouleau

Valeur économique:

- pâte et papier
- contre-plaqué
- articles divers



Tremble

Valeur économique:

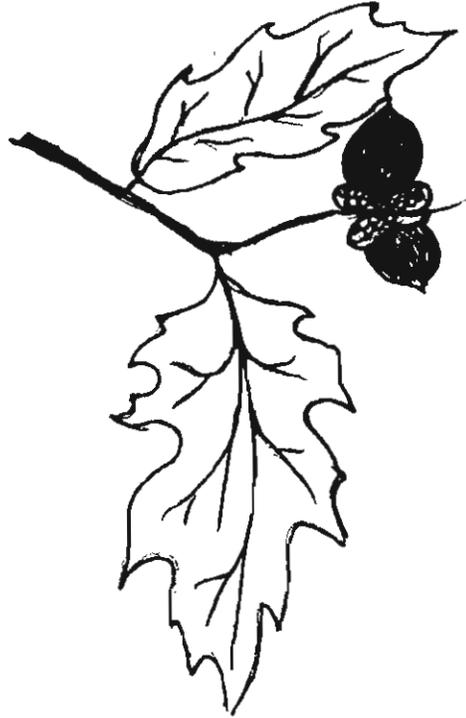
- pâte et papier
- boîtes
- contre-plaqué
- allumettes

Chêne

Valeur

économique:

- ébénisterie
- boiserie intérieure
- parquets
- barils

Orme

Valeur

économique:

- barils
- boîtes
- meubles
- panneaux
- construction navale
- cageots à fruits et légumes

4. L'agriculture

Aujourd'hui, dans la région de Warren, il ne reste que quelques fermes laitières. Les troupeaux sont de races Ayrshire, Holstein et Jersey.

La majorité des cultivateurs préfèrent pratiquer la culture mixte soit le foin pour le fourrage et des céréales (orge et avoine surtout) tout en s'adonnant à l'élevage de bovins. Pour obtenir de meilleurs résultats, une croissance rapide et la rentabilité sur le marché de la viande, on croise différentes races. Il n'est pas rare de voir des troupeaux mixtes de races Hereford, Angus, Charolais et Simmental.

Il faut également mentionner l'importance de l'élevage des volailles pour la production d'oeufs. Les marchés de Sudbury, North Bay, Sturgeon Falls ainsi que les villages voisins de Warren, en absorbent une énorme quantité. M. Fernand Trottier, propriétaire de la "Pine Poultry Farm", s'occupe quotidiennement de 20 000 poules réparties dans cinq poulaillers.

L'élevage des porcs et des chèvres augmente les revenus de quelques cultivateurs.

Troupeaux de races mixtes



Simmental - Hereford

*Simmental
Hereford - Charolais*



Hereford - Angus

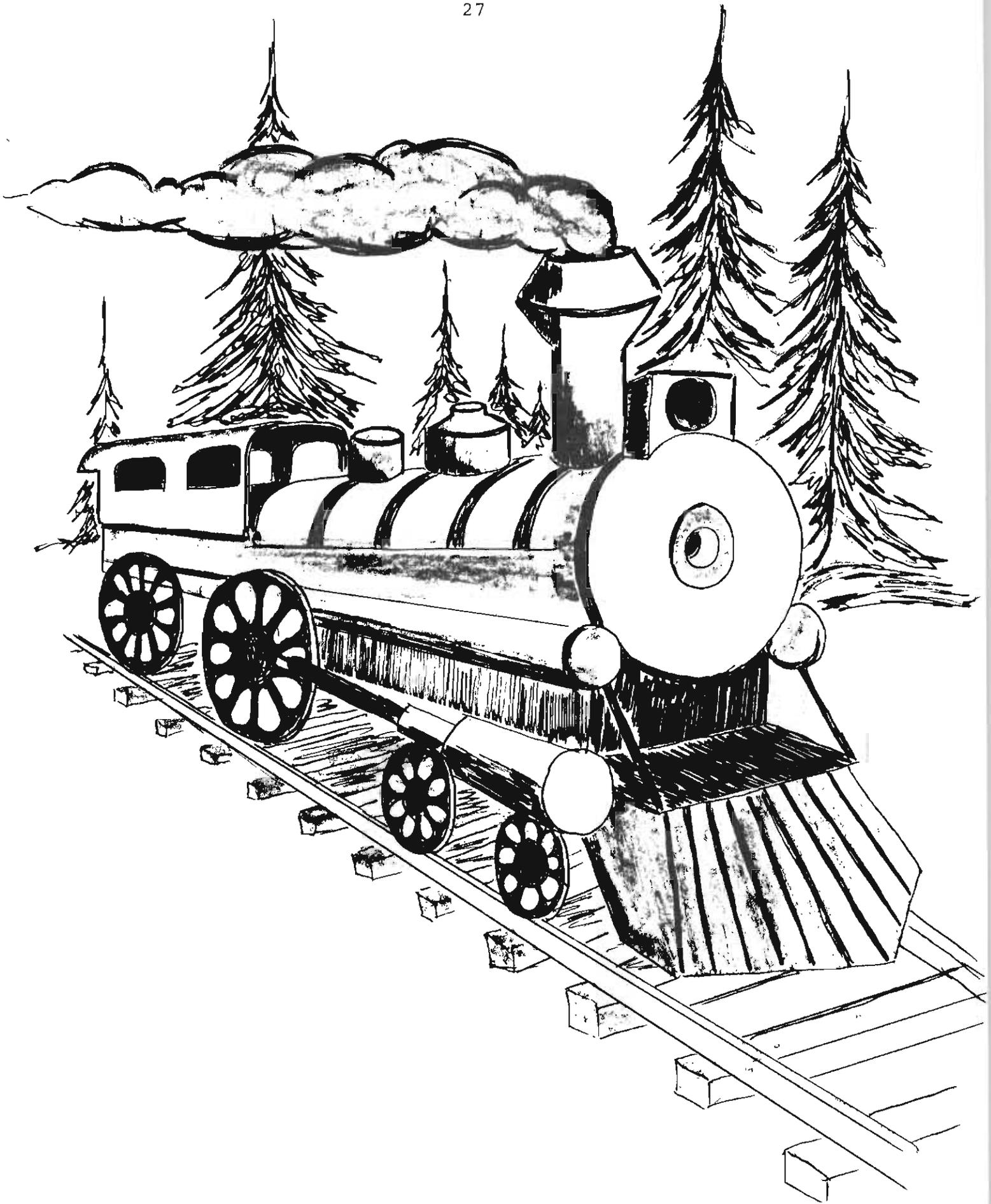




II

LES DÉBUTS

1. Le chemin de fer
2. La découverte de terres fertiles
3. La gare à la Veuve
4. La route vers St-Charles
5. Les débuts de l'industrie forestière
6. La première messe



II Les débuts de Warren

1. Le chemin de fer

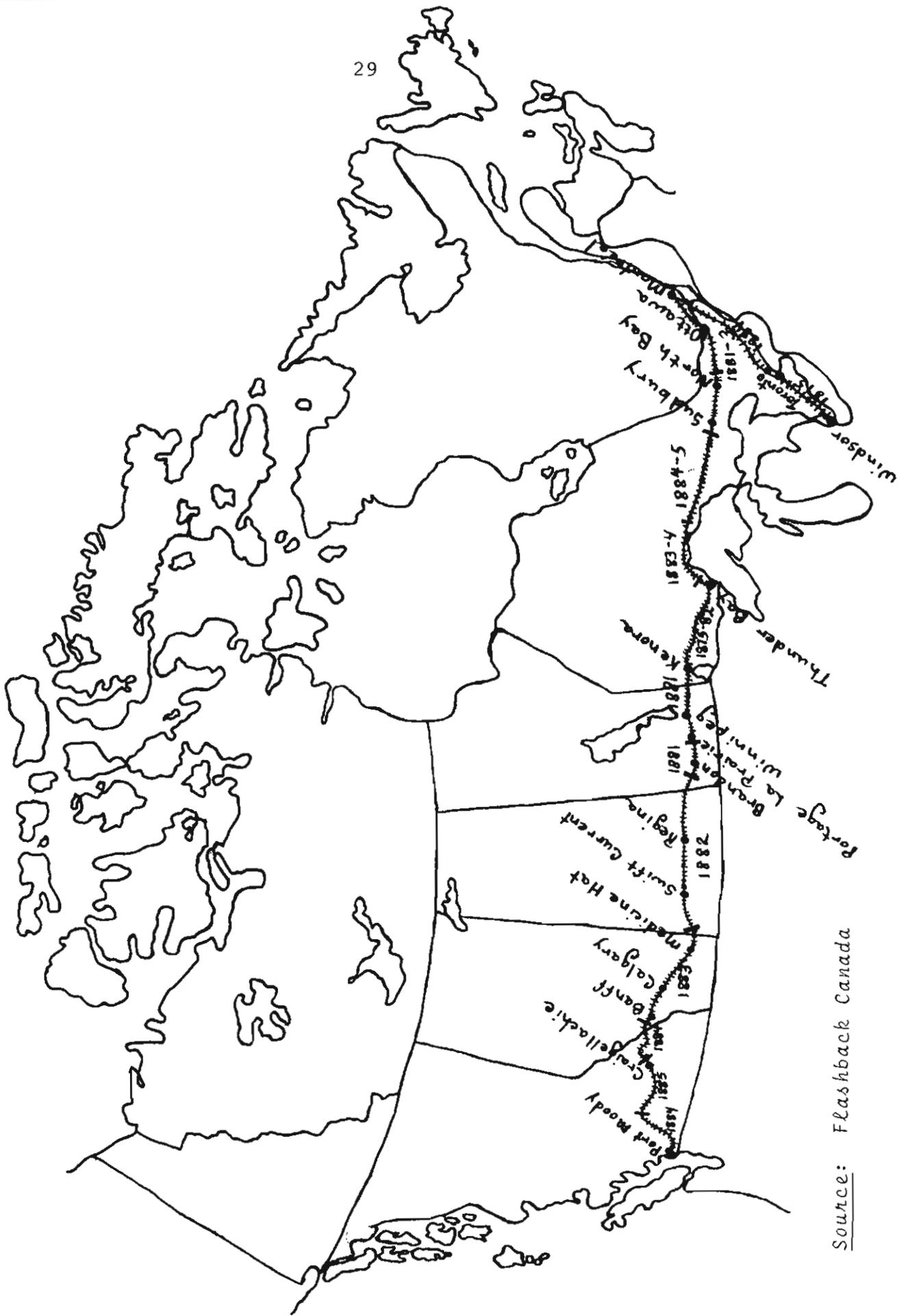
a) Ses débuts

Même avant la réalisation du projet de l'union du Canada par la Confédération, on songeait à une voie de communication qui puisse relier l'Atlantique au Pacifique. En 1867, quelques 2400 km de chemins de fer sillonnent déjà les régions des colonies de l'est.

En 1870-71, les gens de la côte du Pacifique acceptent de s'unir aux autres provinces à la condition que l'on commence à construire avant une dizaine d'années, une route pour les relier à l'est du pays. C'est alors que John A. McDonald et son gouvernement se rendent responsable de cette grande entreprise qui deviendra par la suite un symbole d'unité pour le Canada.

Les travaux sont complétés par étapes tel qu'indiqué sur la carte - chemins de fer du Canada 1875-1885 (p. 29) - de Flashback Canada.

Vers 1882-83, des équipes effectuent les pénibles travaux. Elles oeuvrent dans une région sauvage située entre Sudbury et North Bay. La compagnie C.P.R. arrive à Sudbury en 1883. C'est donc presque à mi-chemin entre North Bay et Sudbury qu'en 1883 des équipes de cheminots abattent des grands pins, arrachent les souches, nivellent le terrain et préparent le lit sur lequel reposeront les rails d'acier reliant deux centres importants: Sudbury et North Bay.



North Bay devient rapidement un important centre commercial en plus de se mériter le titre de lien entre les villes du nord de l'Ontario et celles du sud.

Sudbury connaît une croissance rapide grâce à ses richesses minérales et surtout à son industrie extractive de nickel. L'exploitation minière, avec ses raffineries, s'implante comme industrie de base.

C'est sur ce principal ruban de fer qu'arrivent les hardis pionniers dans une région qui mettra à l'épreuve l'endurance de ceux qui apportent avec eux l'espoir du bonheur et d'un avenir prospère. Dans ce coin du pays, sur un petit lopin de terre situé sur la Rivière Veuve, naît un humble rassemblement de gens courageux. Plus tard, vers 1886-87, le petit village de Warren s'ajoute à ceux de Mattawa, North Bay, Sturgeon Falls, Verner, le long de la voie ferrée.

En 1871, avant l'arrivée de la voie ferrée dans la région de Warren, un prospecteur de Pembroke nommé John Morgan fait l'acquisition de quelque 320 acres, soit le lot no 1, concession no 6 du canton de Dunnet. Cependant, ce ne sera que beaucoup plus tard, soit en 1890, que ce morceau de terrain nommé Clarenceville, d'après le fils de John Morgan, deviendra le village de Warren (partie est du village actuel). Ce quartier portera le nom de "French Town" à cause de la concentration des familles de langue française.

b) Son importance

La construction de la voie ferrée C.P. dans le nord de l'Ontario est la cause principale du développement de Warren

et de la plupart des petites localités avoisinantes. Ces villages, situés le long du chemin de fer, sont d'importants lieux de commerce qui font le lien avec les régions agricoles voisines. C'est à ces endroits que l'on décharge les wagons de marchandise venant des grands centres et qu'on les recharge de produits locaux destinés à être vendus ailleurs. En 1883, on construit une gare à 4 km à l'ouest de Warren. Les premiers pionniers y descendent pour se rendre, à pied, à St-Charles.

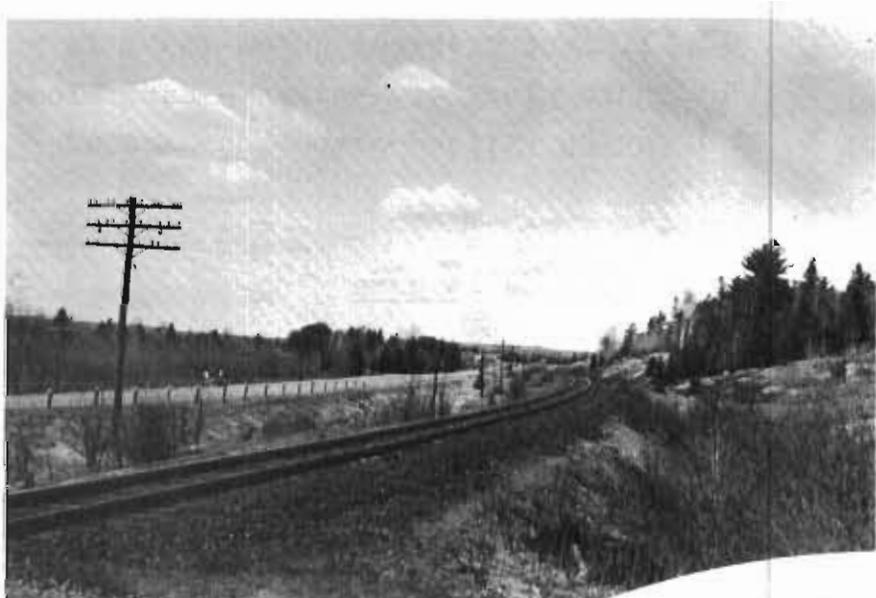


Voie C.P.R.

Le galet où sont descendus les premiers arrivants.

Remarquez la faille.

- terrain rocheux à droite*
- terrain plat à gauche*



2. La découverte de terres fertiles

On découvre de belles terres fertiles à 17 km au sud-ouest de la Veuve, dans les cantons de Casimir, Jennings et Appleby. La nouvelle de cette découverte de riches terres arables à St-Charles se répand vite vers l'est, soit à Limoges et Embrun en Ontario, et à St-Antoine l'Abbée, St-Jérôme d'Evington, Parent Settlement et St-Jacques-le-Mineur au Québec.

3. La gare à la Veuve

a) Le rôle de la gare

En 1890, les premiers pionniers arrivent à la Veuve. Mais ce n'est pas pour y demeurer. On se dirige plutôt vers St-Charles. Les hommes arrivent les premiers et se rendent à leur ferme pour préparer "la cabane" où ils passeront leur premier hiver dans cette nouvelle région. Un peu plus tard, les femmes et les enfants descendent du train à la Veuve et se dirigent vers St-Charles en passant à travers la forêt par quelques sentiers.

Il faut préciser qu'en 1890, la gare à la Veuve - qui deviendra plus tard Warren - est relocalisée à environ 2 km à l'est du village actuel de Warren.

b) Le site de la gare

M. Roland Giroux, propriétaire de la moitié nord du lot no 6, concession no 6 du canton de Dunnet, loue, de la compagnie C.P.R., un lopin de terre situé entre sa propriété

et la voie ferrée (site de la première gare). Aujourd'hui, cet endroit est le jardin de M. Giroux. Tout en bêchant sa terre, il trouve souvent des vestiges du passé: outils, clous, haches, morceaux de fer. Il trouve même des têtes de flèches, ce qui indique que ce site aurait probablement servi de campement aux Amérindiens avant la construction de la gare en 1883-84. Ce site se trouve sur le flanc d'une montagne tout près de la Rivière Veuve. Le terrain étant sablonneux et bien égoutté, il était facile pour les Amérindiens de planter des perches pour construire leurs abris.

Lieu où se trouvait la première gare du C.P.

(Dans le jardin de M. Roland Giroux)



*M. Roland Giroux indique
l'endroit à Aurel Duhaime*



Objets trouvés à cet endroit

4. La route vers St-Charles

L'histoire des débuts de Warren, à la gare de la Veuve, est liée à celle de l'arrivée des premiers Francophones catholiques à St-Charles. C'est la gare de la Veuve qui accueille tous ces hardis pionniers.

Les hommes arrivent longtemps avant leurs familles pour construire la maison familiale. La gare leur sert de lieu de repos après un long voyage par train. Elle est aussi le point de départ pour se rendre à St-Charles. Les hommes empruntent un petit sentier à travers la forêt portant sur leur dos la nourriture et les outils qui leur sont nécessaires pour entreprendre le travail une fois arrivés à leur destination.



Maison de pionniers

Quand la maison est prête pour les accueillir, les femmes et les enfants arrivent par train. Ils transportent tout leur "butin": meubles, outils, machines aratoires simples, un chien, une vache et des volailles. Les plus fortunés possèdent des chevaux ou une paire de boeufs.

Arrivé à la gare, on décharge les marchandises sur le galet. Puis, les femmes et les enfants attendent que "l'homme" vienne les chercher pour les guider à travers les forêts du canton de Dunnet et les conduire à leur nouvelle demeure.

Mme Bertha Simon, née 15 jours après l'arrivée de sa famille, est l'une des premiers enfants à être baptisés dans la région. Elle nous raconte l'histoire de l'arrivée de sa mère, Mme Frank Dupuis de St-Charles. "Après un long voyage, d'Embrun à Warren, elle arrive à la gare avec ses enfants et tous ses biens. Une fois les bagages déchargés et étalés sur le galet, elle prépare un repas pour sa famille. Ce pauvre repas n'est que de patates et de pain. Il y a plusieurs morceaux de pin et d'écorce de bouleau éparpillés autour du galet donc en un rien de temps le feu flambe et les tranches de patates (des "taillettes") sont cuites. Une fois le repas terminé, il ne reste plus qu'à entreprendre le trajet à travers la forêt à la recherche de notre 'terre'."

Ce récit décrit bien la vie difficile et la condition de pauvreté de ces gens. C'est aussi un témoignage de courage, de persévérance, d'endurance et de débrouillardise.



*Le galet où sont descendus
les premiers arrivants
à l'ouest de la demeure actuelle
de M. Roland Giroux*

*Déchargement des bagages
sur le galet.*



5. Les débuts de l'industrie forestière: les scieries

A cette époque, on ne songe pas encore à coloniser la région de la gare à la Veuve. Les gens sont plutôt attirés par St-Charles à cause de ses grandes étendues de terrain plat. Puisque les terres défrichées à Warren ne sont pas assez nombreuses ni assez grandes pour plaire aux colons, il faudra une autre raison pour s'y établir.

En 1884, on pense à la possibilité de construire des scieries rentables sur les bords de la Veuve et dans les environs. Les frères Klock, de Klock's Mill de Mattawa, font l'acquisition du lot no 2, concession no 6 de Dunnet dans le but d'exploiter les forêts de pins blancs, "les plus belles du nord de l'Ontario", dit-on. Deux autres compagnies, Booth et Malloy, contribue aussi à l'essor de l'industrie forestière de Warren.

La compagnie "Imperial Lumber Co." mérite d'être mentionnée d'une façon toute spéciale car c'est grâce à l'influence de son président, le Docteur George Warren, si le village porte aujourd'hui le nom de Warren et s'il est situé là où nous le connaissons. Warren doit donc sa naissance à l'exploitation des forêts de pins blancs.

Au début - pour plus de 25 ans - Warren n'est qu'une modeste gare ou "station" d'arrêt, où descendent les pionniers en route pour St-Charles. Même lors de la construction du premier tronçon de chemin entre la Veuve et St-Charles, il n'y a à la Veuve que trois ou quatre maisons.

Heureusement, après la vente du terrain des frères Klock, à la "Imperial Lumber Co." en 1890, avec le Dr George

Warren comme président, et aussi après l'installation des scieries Keeling, Bowers et Imperial, Warren connaît un certain développement. Un tout petit village apparaît, avec la construction de quelques cinq ou six maisons.

6. La première messe

Dès 1883, on voit déjà grandir la "flamme" catholique des premiers colons. Il semble que la région des cantons de Dunnet et Ratter est destinée à faire valoir la force de caractère des Canadiens-français catholiques et à mettre à l'épreuve leurs plus belles qualités.

Le chemin de fer s'avance toujours, rail par rail, dormant par dormant, s'éloignant progressivement des centres et de tous les services. La main-d'oeuvre se compose en majorité de Canadiens-français catholiques. Ces hommes n'ont pas peur du travail et savent manier lestement les haches, les pics et les pelles. Ils travaillent avec acharnement et savent garder la foi. Ils sont des gens vaillants, mais loin des paroisses organisées de leurs régions natales, ils sentent de plus en plus le besoin de se rapprocher de Dieu au moyen de la messe et de l'Eucharistie. Inutile d'y rêver car il n'y a pas d'église dans la région et pas même un prêtre parmi cette armée de travailleurs.

En 1883, comme pour répondre à leurs besoins ou à leurs prières, le Père Jean-Baptiste Nolin, un Jésuite, arrive de Sudbury. C'est autour de lui que tous ces gens, pieux et travailleurs se groupent pour aider à préparer l'autel et

célébrer la messe. A environ $\frac{1}{2}$ km à l'est de la gare à la Veuve, on construit un autel, dans la roche, pour célébrer la première messe. Quelle fête pour ces gens qui attendent depuis si longtemps! (C'est quand nous sommes privés de quelque chose que nous l'apprécions le plus.) Le 1er mai 1883, le Père Nolin chante une grande-messe en plein air près de la voie ferrée où les hommes ont l'habitude de travailler. On chante avec enthousiasme et amour, les anciens chants liturgiques grégoriens. La foi de ces hommes est si forte devant cet autel rustique, que même ceux qui ne sont pas de foi catholique en sont émus.

Le souvenir de cette première messe à Warren reste gravé dans la mémoire de tous ceux qui ont entendu de vive voix les témoins de l'événement. Cette histoire n'est-elle pas un beau témoignage de la foi de nos ancêtres?

III

LES INDUSTRIE FORESTIÈRE

1. Une ressource naturelle: la forêt
2. Les scieries
3. Les chantiers
4. La compagnie de bois "Warren Imperial Lumber Co."
5. L'épuisement d'une ressource naturelle:
les forêts

III L'industrie forestière

Lentement, mais avec le courage et la ténacité des Chapdelaines, les pionniers préparent la scène où se dérouleront toutes les péripéties qui marqueront la vie des anciens et de leurs descendants. Tous ces événements joyeux et tristes, forment la trame de l'histoire de Warren, histoire qui est loin d'être terminée si nous en jugeons par les activités des descendants qui travaillent aujourd'hui à Warren.

1. Une ressource naturelle: la forêt

a) La richesse forestière

Les "vieux" nous racontent que ce sont les forêts de pins qui, en 1880, attirent tous ces hommes à Warren. En effet, les vastes forêts de grands pins blancs fournissent du bois en abondance aux premières scieries établies le long de la Veuve et dans les cantons de Ratter et de Dunnet. Ces scieries réclament les services d'un très grand nombre de bûcherons. On avait également besoin de plusieurs hommes pour travailler dans les cours à bois une fois les billots coupés et débités.

Vers 1890, la population de Warren commence donc à augmenter et ça se met à "bouger" dans le village. C'est ici que se termine l'histoire de la gare de la Veuve et que commence celle du village de Warren.

Avant l'ouverture des scieries, on fait déjà le commerce des matériaux de construction avec l'Angleterre. On fabrique des poutres et des mâts pour les bateaux à voile. Seuls les gros troncs de quelque 20 m de longueur, équarris péniblement à la hache, sont expédiés.

Plus tard, vers 1890, les arbres de qualité, débités en planches et en madriers sont transportés sur les rails de la compagnie C.P.R. vers les grands centres du Canada et des Etats-Unis.

On fait sécher les planches en plein air et on les empile sur une hauteur de trois ou quatre mètres. Les planches s'entassent les unes contre les autres, mais avec un espace entre chacune pour laisser circuler l'air. La cour à bois de la Imperial Lumber Co. s'étend sur une distance d'environ 1,5 km au nord du village de Warren et sur une largeur d'environ 0,5 km. Cette cour est située à l'est de la route 539 et elle est toujours couverte de piles de planches et de madriers qu'on fait sécher avant de vendre. Un trottoir de bois longe cette cour pour ce rendre aux maisons des travailleurs, et à une grosse maison de pension sur la colline.

b) L'épuisement des conifères

Ces belles forêts de grands conifères sont malheureusement disparues depuis longtemps. A l'époque des pionniers, on ne pratiquait pas le reboisement qui aurait assuré le renouvellement des espèces d'arbres et garanti une industrie forestière aux générations futures.

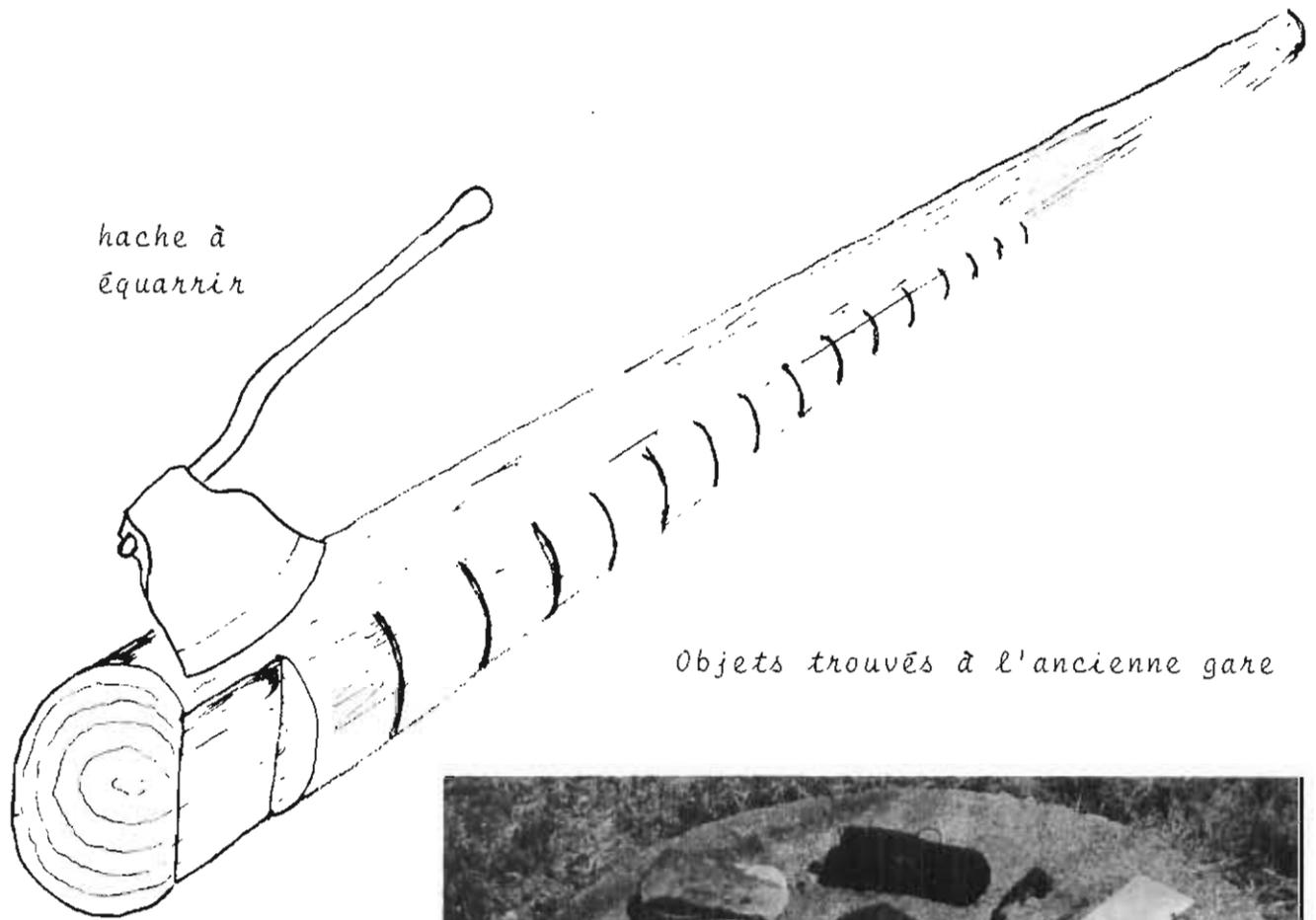
2. Les scieries

Dès 1880, Warren possède tout ce qu'il faut pour établir une industrie forestière: chantiers et scieries. La liste impressionnante des noms de compagnies qui ont oeuvré dans les environs de Warren entre les années 1880 et 1920 en témoigne. Les vieillards nous parlent des compagnies de bois Booth, Malloy, Bowers, Klock, Keeling, Hamilton et Imperial. Nous retrouvons ces noms dans l'histoire de d'autres communautés telles que River Valley, Field, Sturgeon Falls et Mattawa.

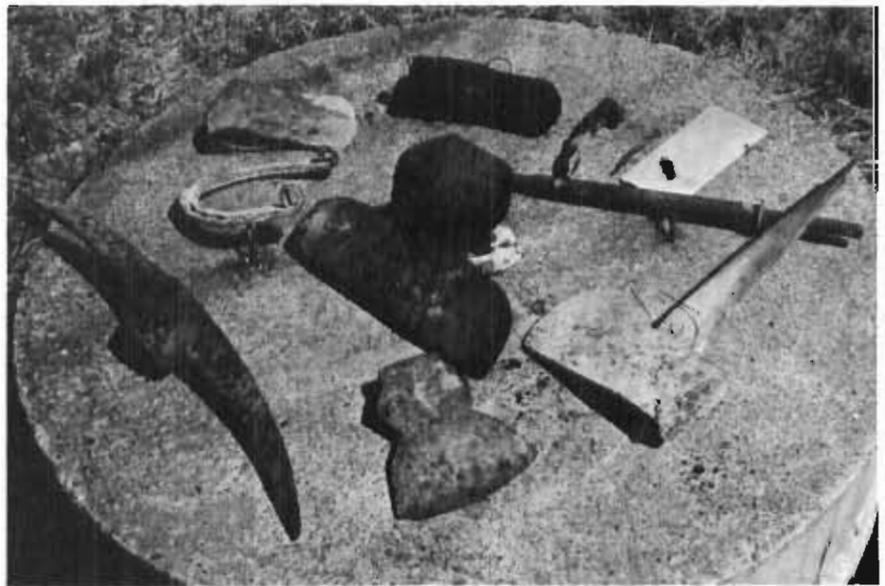
a) Les trois scieries principales

En 1890, il existe trois scieries principales dans la région de Warren: la scierie "Keeling", située le long de la Veuve à 3,5 km à l'ouest de la gare actuelle; la scierie "Bowers", localisée sur le lot no 10 de la concession no 2 du canton de Dunnet près de St-Charles; et enfin la scierie la plus importante dans l'histoire du village, la "Imperial Lumber Co.", située sur le lot no 3, concession no 1 du canton de Rutter.

Les ruines de ces moulins nous rappellent cette époque dont nous parlent les anciens de Warren. "Il y avait du monde à Warren comme on en a jamais vu depuis", déclare un témoin de l'époque. Sur le bord de la Rivière Veuve, à environ 3,5 km à l'ouest du village, on trouve des reliques telles des morceaux de fer rouillés, parties de fondation de ciment et même quelques outils laissés ou perdus pendant ces années de prospérité.



Objets trouvés à l'ancienne gare



Les vestiges les plus visibles se trouvent au nord du village, à une distance d'environ 1 km sur le lot no 3 de la concession no 1 dans le canton de Ratter. On aperçoit les restes d'un ancien barrage fait de terre et de troncs d'arbres debout dans le lit d'un petit ruisseau. Ce sont là des preuves concrètes des durs travaux entrepris par les travailleurs de la compagnie "Imperial". En résistant au temps, les débris sont aujourd'hui les témoins précieux d'un passé révolu.

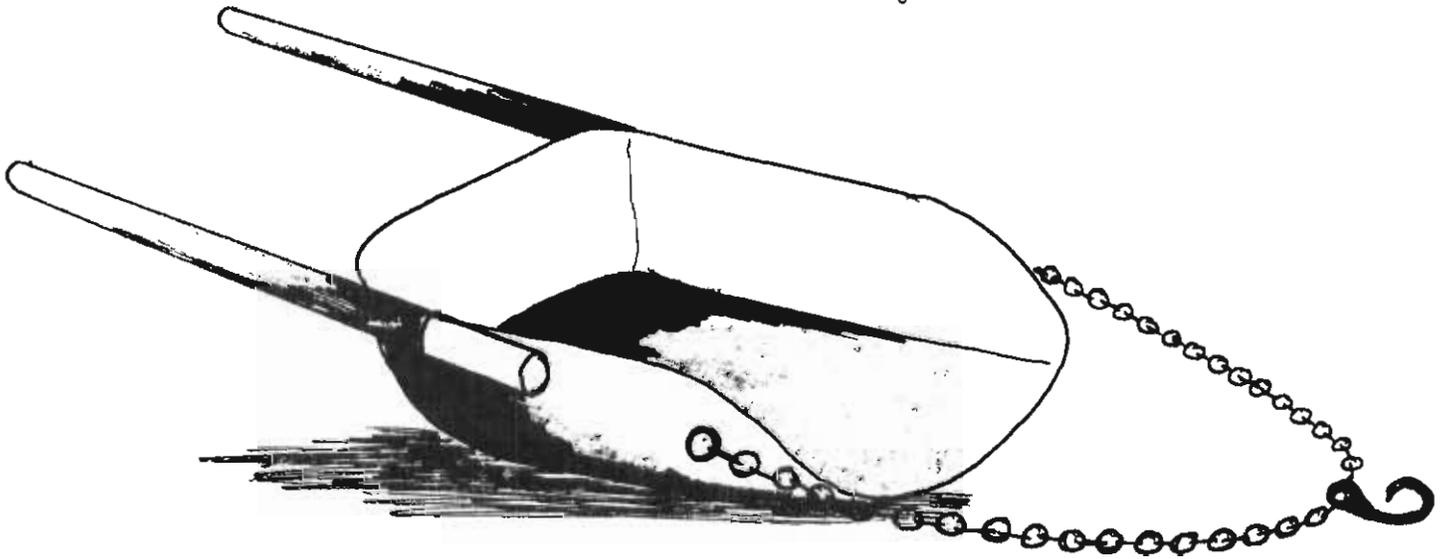
b) Le barrage et l'étang au moulin de la scierie "Imperial"

Les amas de terre, que nous voyons encore aujourd'hui, s'avancent dans un petit vallon, sans doute élargi et creusé à la pelle et au godet (voir l'illustration à la page 48). Au fond de ce vallon coule un ruisseau venant du nord qui se dirige vers la Veuve. Entre les amas de terre, d'énormes troncs d'arbres sont enfoncés verticalement dans la vase, comme une palissade, serrés les uns contre les autres de façon à retenir l'eau. Les hommes imitent la construction d'une digue de castor pour former un large étang artificiel près du moulin à scie. Cette étendue d'eau sert au flottage du bois, ce qui facilite la manutention des billots lourds. Les hommes n'ont qu'à pousser ces lourds troncs d'arbres vers le monte-billes à l'aide de longues perches munies d'un bout de métal pointu et d'un crochet.

Le monte-billes, une grosse chaîne garnie de crochets, tire les troncs d'arbres, flottant sur l'eau, dans une auge qui mène à l'intérieur du moulin, vers les grandes scies. Là, au son strident de ces scies, les billots sont équarris, puis débités en planches d'un pouce (2,54 cm) ou en morceaux de 2 pouces (5,08 cm) ou plus d'épaisseur selon la demande.

*Godet comme ceux employés pour
creuser l'étang du moulin "Imperial"*

*Ce godet était tiré par des
chevaux ou des boeufs.*





*Ruines du barrage du
Moulin "Imperial"*

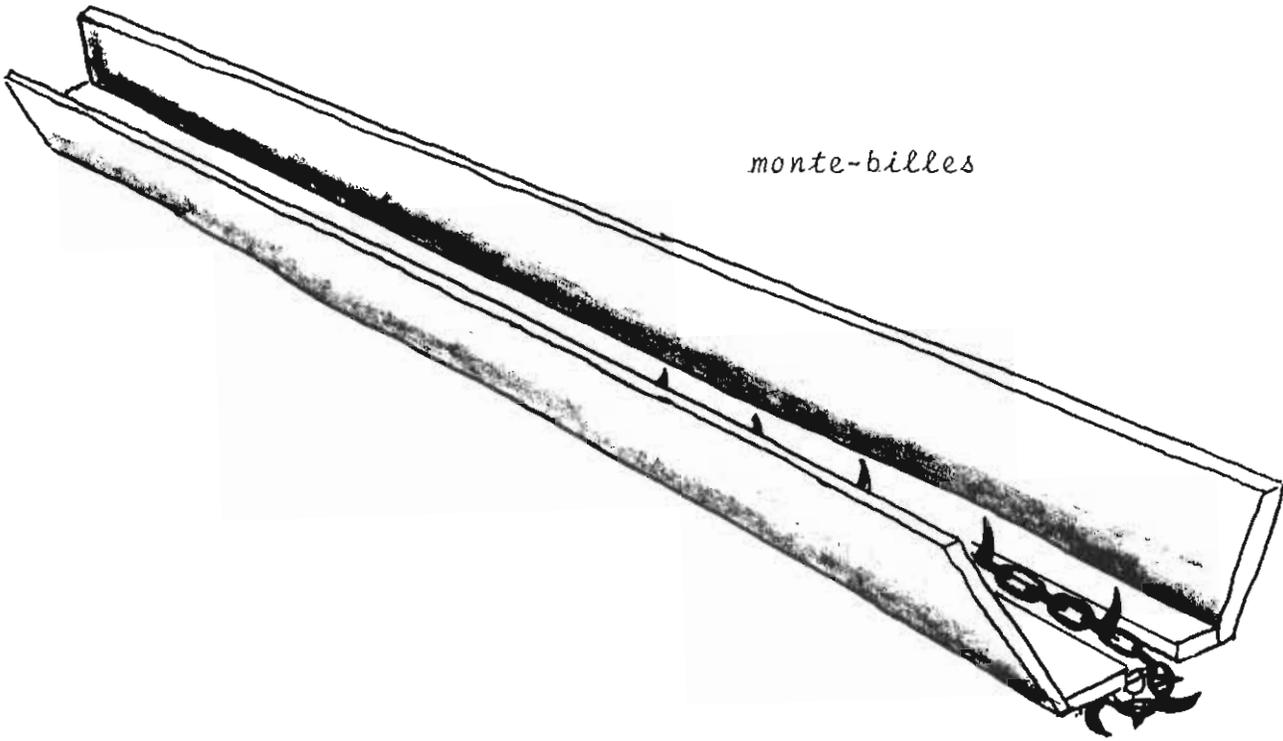


c) La locomotive "Maggie"

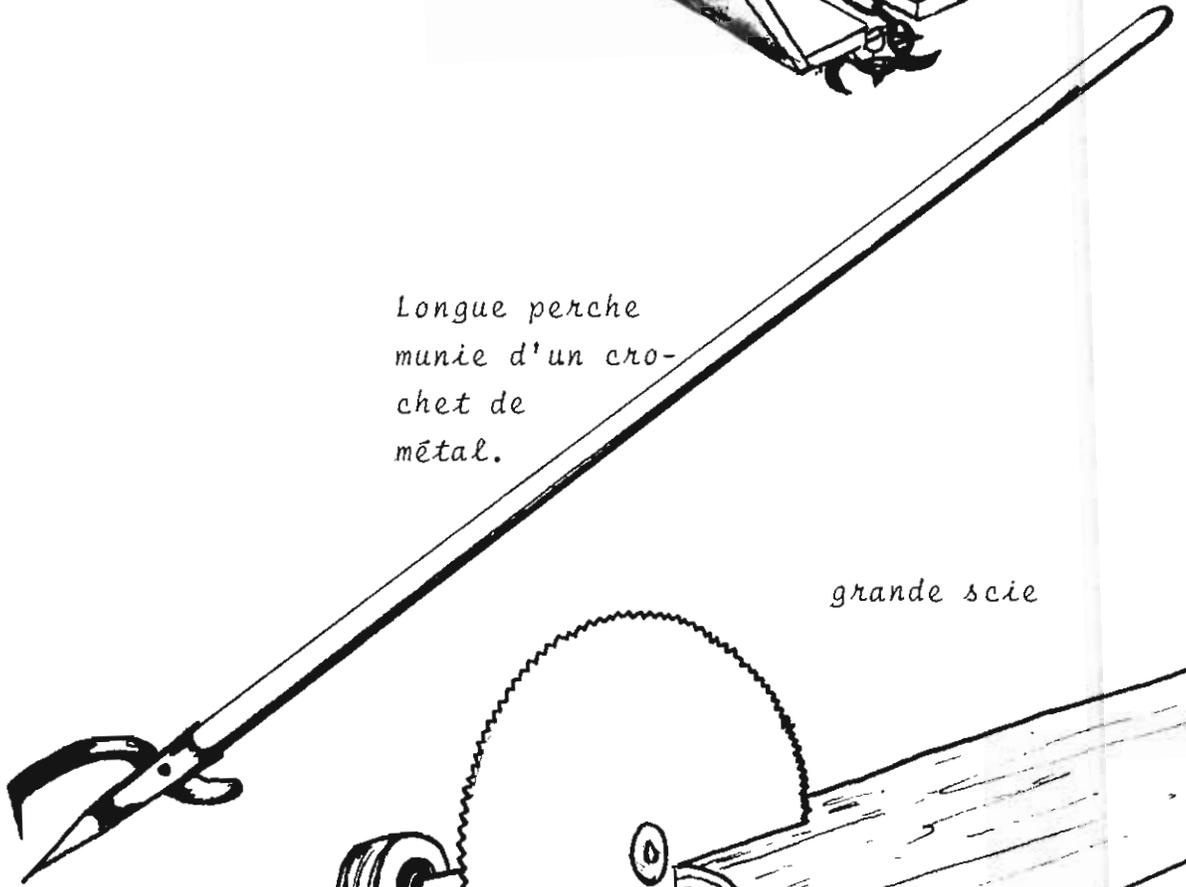
Le bois est transporté au moulin de la compagnie "Imperial", à l'aide de chevaux ou de traîneaux ou encore à l'aide de la petite locomotive à vapeur, sur une voie ferrée secondaire construite à travers la forêt, au Nord de Warren, par la compagnie "Imperial". L'histoire de la "Maggie track" et de la petite locomotive à vapeur "Maggie", nommée ainsi par les bûcherons, est connue de plusieurs jeunes chasseurs de Warren. On peut s'imaginer leur surprise lorsque, pendant des excursions de chasse, ils trébuchent sur les dormants d'une petite voie ferrée située en pleine forêt. On peut aussi s'imaginer les questions et les histoires qui sont formulées à la suite de cette découverte inattendue.

La petite locomotive à vapeur est achetée de la ville de New-York, où elle servait au transport public "Overhead Railway" avant la construction du réseau de transport souterrain. La compagnie "Imperial" en fait l'acquisition entre les années 1886 et 1890. Elle est utilisée pour le transport du bois pendant environ dix-huit ans. Un jour, la petite locomotive sort de ses rails et s'enfonce dans la vase au fond d'un marécage bourbeux. Les chevaux ne réussissent pas à l'en sortir. Aujourd'hui, personne ne peut préciser l'endroit où elle se trouve. Cependant, son histoire n'a pas été oubliée.

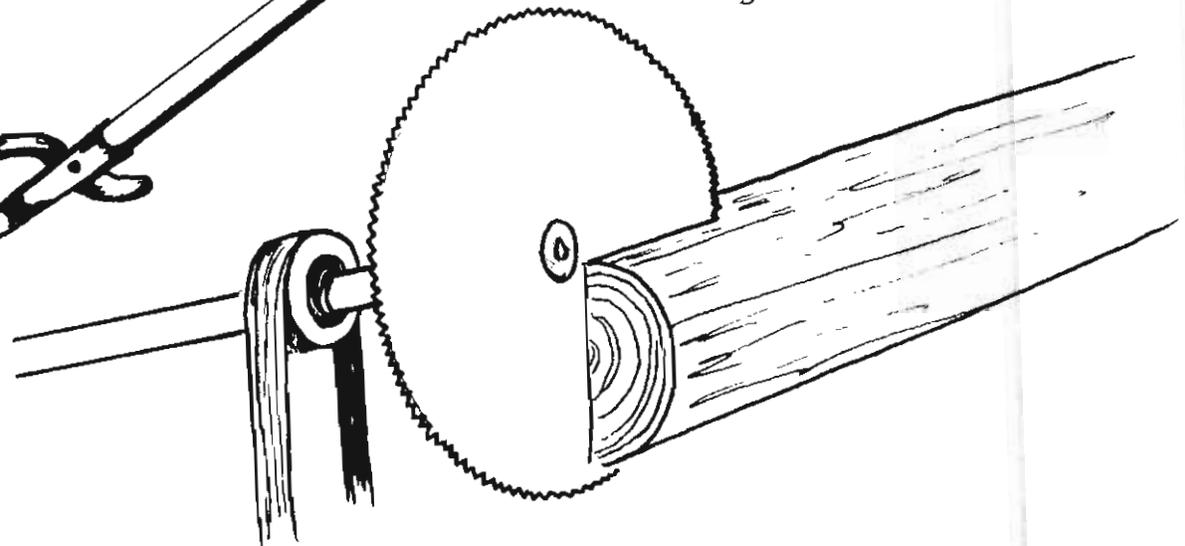
Cette petite locomotive transportait le bois des chantiers plus au nord et se rendait, semble-t-il, jusqu'au moulin "Imperial". (Le tronçon qui allait du moulin à la gare était la propriété de la compagnie C.P.R.). Un second tronçon de la "Maggie" se dirigeait vers l'est en empruntant la route qui passait au nord du cimetière actuel.



monte-billes



Longue perche
munie d'un cro-
chet de
métal.



grande scie

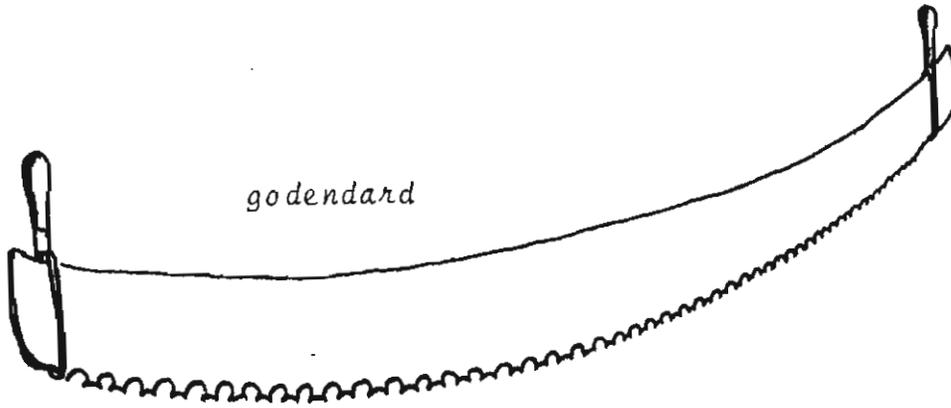
Il se rendait jusqu'au Deer Creek, anciennement nommé Widow's Creek, qui se déversait dans la rivière la Veuve, à environ 2 km à l'est du village.

3. Les chantiers

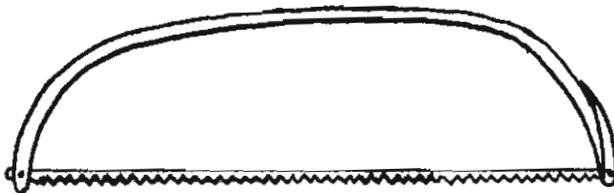
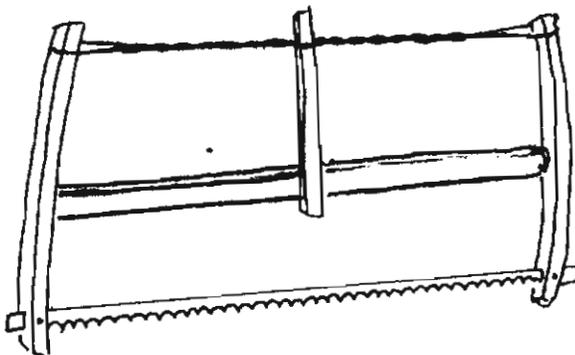
a) La coupe du bois

Autrefois, la coupe du bois s'effectuait manuellement. On doit posséder des bras forts et un dos solide car on travaille uniquement avec la hache et les godendards (de grosses scies à deux poignées, p. 53). Ces grosses scies à lames de 10 à 15 cm ont 2 m de long. Deux hommes les manoeuvrent. Une fois l'arbre abattu et ébranché, les chevaux le transportent jusqu'à une clairière. Les billes sont ensuite roulées sur des traîneaux au moyen de deux grosses perches sur lesquelles on roule les billots. Le même procédé est utilisé pour charger les petits chars de la locomotive "Maggie". On utilisera plus tard, ce que les anciens appellent, le "Power Jammer". (voir l'illustration à la page 54) Cet appareil servait à monter les billes.

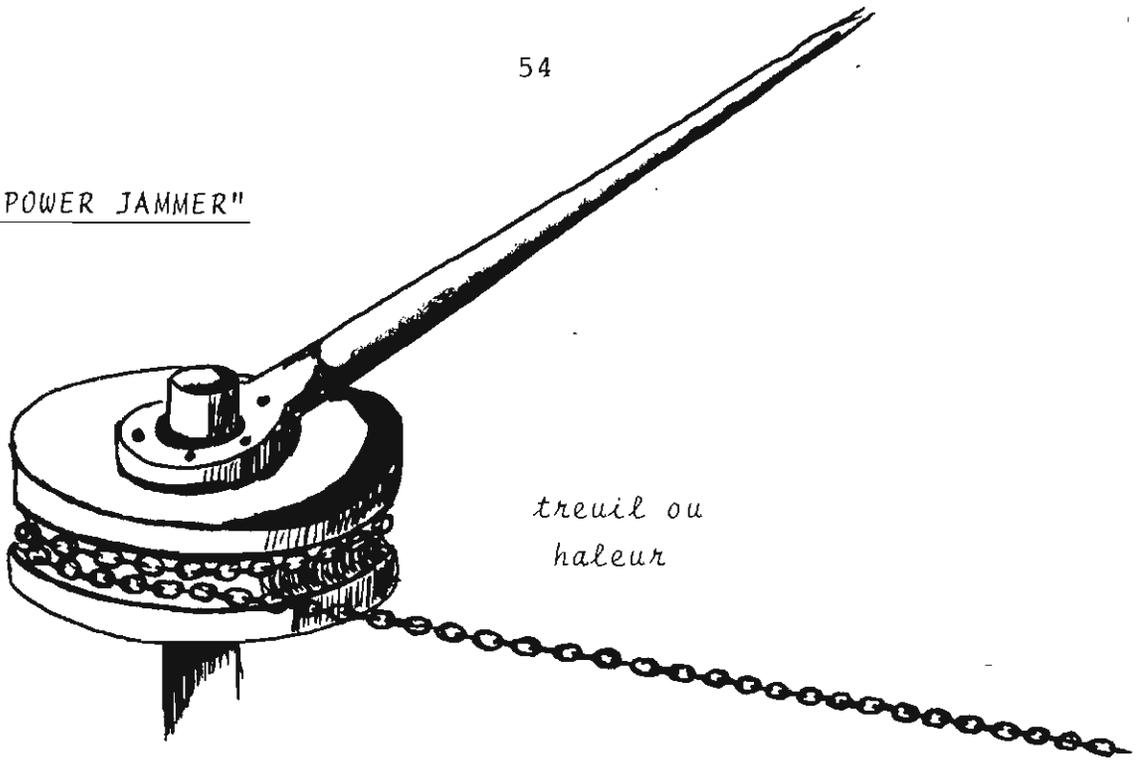
On se sert également, à cette époque, de trois troncs d'arbres, placés en pyramide, et sur lesquels on suspend une poulie. (Voir l'illustration à la page 54) Une chaîne, accrochée à un tronc d'arbre soulevé, passe dans cette poulie qui se trouve au sommet de la pyramide pour ensuite redescendre vers une deuxième poulie attachée à une souche. On tire cette chaîne à l'aide de chevaux. Le billot monte et puis se place sur le traîneau. Ensuite, les chevaux ou la locomotive traînent ces charges à un endroit propice au

Sortes de scies

godendard

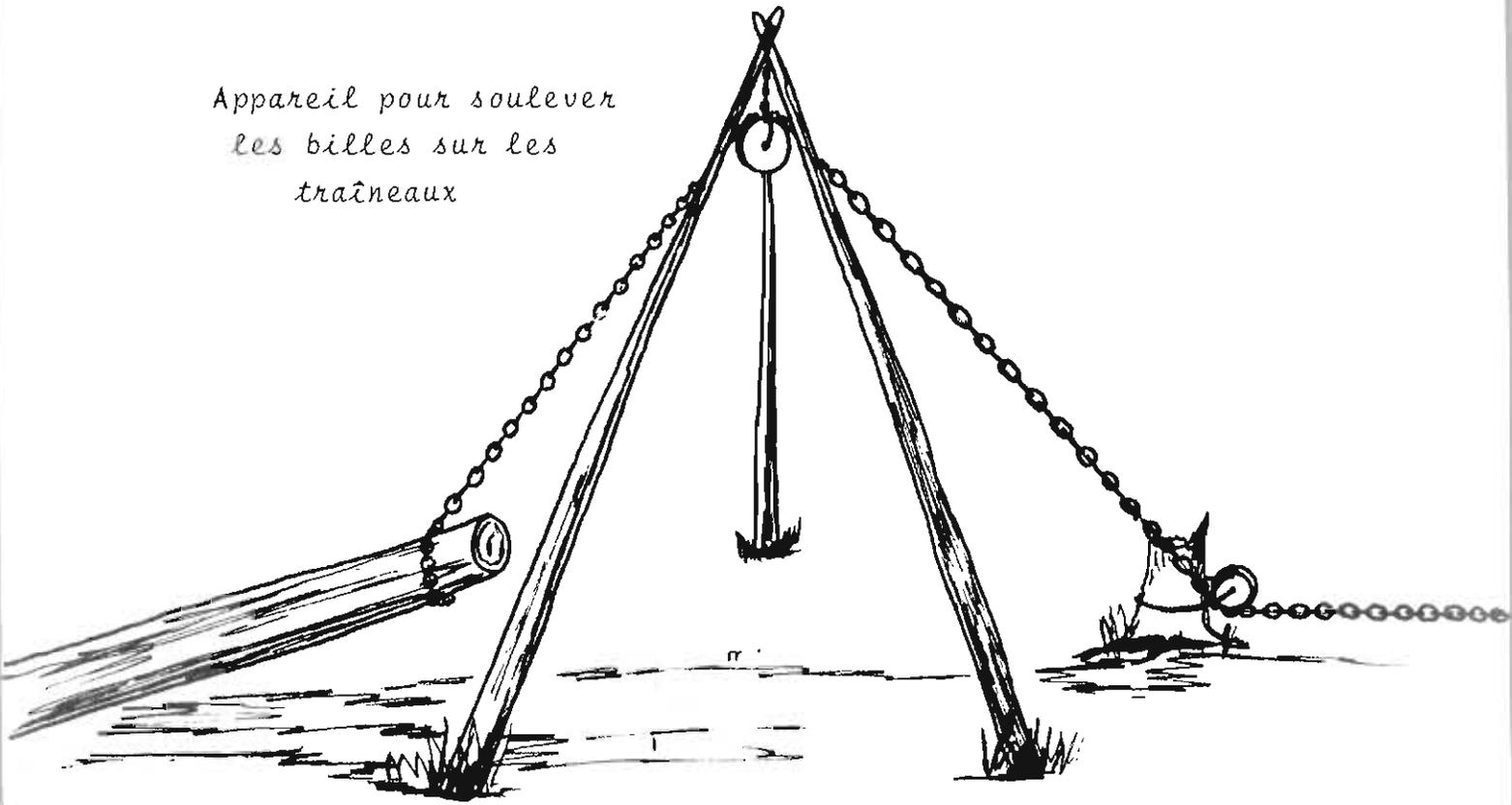
scie à dossieret de
métalscie à dossieret de
bois
(fabriqué à la main)

"POWER JAMMER"



*treuil ou
haleur*

*Appareil pour soulever
les billes sur les
traîneaux*



flottage ou directement au moulin à scie. Dans certains cas, on utilise les boeufs. Ils sont attelés à un joug (une grosse pièce de bois sur leur cou) et tirent les troncs. Ces animaux sont extrêmement forts, mais beaucoup plus lents que les chevaux.



*Remarquez le joug qu'on a mis sur
le cou des boeufs.*

c) Le transport des billots

Chaque charge de billots, transportée sur des traîneaux, pèse jusqu'à 5 tonnes. La glace qui recouvre les routes permet aux lames des traîneaux de glisser plus facilement. Afin de s'assurer de la présence de la glace sur les routes, on se sert d'un traîneau sur lequel on place un tonneau (baril en bois avec courrois de métal) remplie d'eau. Là où on veut que ça gèle, on laisse couler l'eau sur la route qui devient bientôt tout en glace. On facilite ainsi le déplacement des traîneaux.

Toutefois, les charges sont tellement lourdes, qu'il faut parfois étendre du sable sur les pentes pour éviter les accidents provoqués par des descentes trop rapides. M. Adrien Fournier, un pionnier octogénaire de Warren, raconte avoir été témoin d'un tel accident.

"Une charge de billots, trop lourde pour que les chevaux puissent la retenir, est descendue à une vitesse telle, que les chevaux, ont été précipités dans la neige au bas de la colline. Malheureusement, un des chevaux a été mortellement écrasé entre la charge de bois et les arbres qui bordaient la route."

Pour empêcher de tels accidents, il faut donc, pendant l'hiver, garder du sable sec près des pentes dangereuses. Afin de conserver ce sable sec, on attise un feu qui sert à dégeler des pelletés de sable que l'on répand ensuite dans les sillons glacés. On empêche ainsi les descentes trop rapides.

c) Les fermiers-bûcherons

Au début du siècle, plusieurs fermiers de Warren ont deux emplois. L'été ils s'adonnent à la culture et l'hiver ils travaillent pour les compagnies comme bûcherons ou charretiers. Puisque le travail ne manque pas, les compagnies possèdent leurs propres chevaux de camp: Ce sont de gros chevaux de race. qui arrivent dans la région par voie ferrée provenant, pour la plupart, de la vallée des moulins d'Ottawa.

Les compagnies achètent du foin et de l'avoine des fermiers de la région pour nourrir les chevaux pendant l'hiver. En été, les bêtes sont mises au pâturage dans les fermes environnantes, et les fermiers reçoivent une allocation pour pacager ces gros chevaux de races Clydesdale, Percheron, Breton et Canadien.

d) "Slab Town"

Les compagnies embauchent plusieurs hommes. Ceux qui ne demeurent pas au camp l'hiver, surtout les hommes mariés, ont besoin d'un lieu de résidence. C'est pour cette raison que la Compagnie "Imperial" construit, à la hâte, une série de maisons identiques recouvertes de bois rude, ainsi qu'une maison de pension. Ce lieu, un véritable petit village, connu sous le nom de "Slab Town", est situé sur le lot no 2, concession no 1 dans le canton de Ratter.

Malheureusement, vers 1905, un incendie détruit complètement cette section du village. Après cet incident, les gens reconstruisent leurs maisons près de la gare actuelle car c'est l'endroit le plus affairé du village de Warren.

e) Le logement des bûcherons dans les chantiers

L'industrie principale étant l'exploitation forestière, tous ceux qui sont capables de travailler veulent être embauchés par une des compagnies forestières. Même les jeunes de quatorze et de quinze ans travaillent comme bûcherons et on s'attend à ce qu'ils fassent une pleine journée de travail.

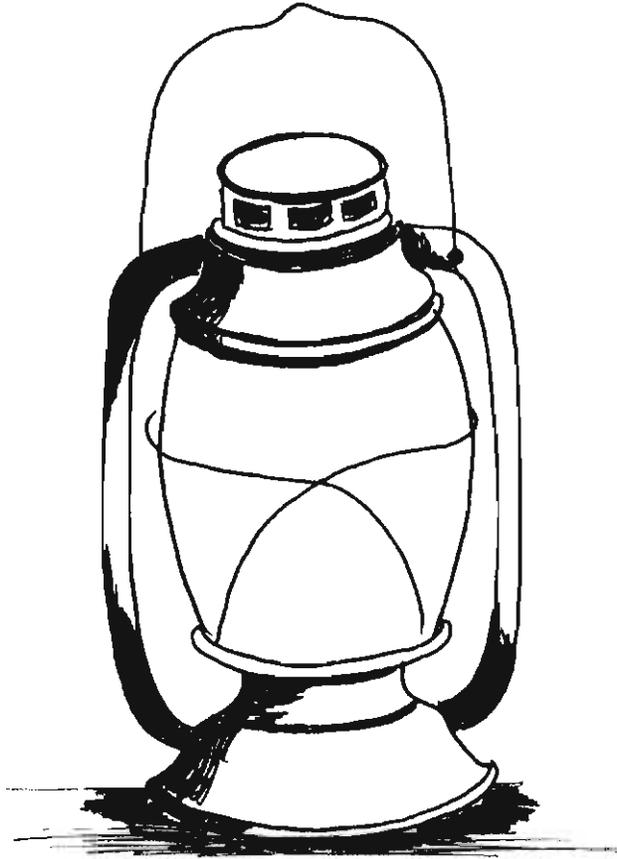
Pour les bûcherons, la vie dans les camps de chantiers n'est pas facile. Après des journées de travail pénible, ils reviennent à leur campement où se trouvent des cabanes en bois rond, construites à la hâte et mal chauffées. Trem-pés jusqu'aux os, souvent les hommes n'osent même pas enlever leurs vêtements car il arrive maintes fois que les (habits) de rechange ne sont même pas secs. Le soir, on suspend les vêtements (gants, chaussettes, sous-vêtements, tuques, manteaux) à des cordes tendues au-dessus des pôtles à bois. On espère que les vêtements seront secs le lendemain.

Les lits, de simples rangs de planches le long des murs, sont recouverts de paillasses (des grands sacs de toile de jute, remplis de paille pour servir de matelas). Ces lits fourmillent de pous, de puces et même de souris. On met des branches de cèdre sous les matelas pour éloigner les insectes.

Suspendues au plafond, de grosses lanternes éclairent la pièce d'une lueur blafarde.

Tout près du logement des hommes, se trouvent les écuries basses et sombres.

Lanterne



"fanal"

4. La compagnie de bois "Warren Imperial Lumber Co."

Il serait bon de s'attarder un peu sur l'histoire de la compagnie "Imperial" de Warren. N'oublions pas, que le village de Warren doit son nom et son développement au président de cette compagnie, le Dr. George Milton Warren.

La compagnie "Imperial" voit le jour en 1886 lorsque le moulin est construit et mis en production. Elle est la propriété des trois frères Warren. Le Dr George, Charles et William sont propriétaires des lots no 2 et no 3 de la concession no 6 du canton de Dunnet et des lots no 2 et no 3 de la concession no 1 du canton de Ratter.

a) Le Dr George Warren

Né en 1845 à Niagara-sur-le-Lac, George devient chirurgien pour l'armée prussienne pendant la guerre de 1870 contre la France. Après la capitulation de la France, les Prusses lui décernent une médaille de reconnaissance pour sa bravoure sur le champ de bataille. Alors qu'il revient chez lui pour pratiquer la médecine, ses frères le convainquent de venir s'établir à la Veuve (Warren n'existait pas encore) pour gérer leur entreprise familiale, la "Warren Imperial Lumber Co.". Il accepte et en devient le président jusqu'à l'abandon de l'entreprise vers 1904. On ferme le moulin à scie et les machines sont déménagées dans un autre moulin, propriété des frères Warren, à Late-ford, à 130 km au nord de North Bay. Cependant, jusqu'en 1910, la cour à bois, qui s'étend sur plus de 10 acres, contient encore beaucoup de bois à vendre.

Le Dr Warren devient responsable du développement du secteur anglais, un peu à l'est de la gare, et du village de Warren. Le Dr Warren, un homme d'influence, fait abandonner la vieille gare à la Veuve et la remplace par une nouvelle, celle qui existe jusqu'en 1980. Cette dernière se trouvait au nord de la voie ferrée immédiatement derrière la petite maison située devant le bureau de poste actuel.

*Endroit où était située la deuxième gare.
Site choisi par le Dr George Warren.*



*La gare était située directement
à gauche de la locomotive.*

Le Dr Warren avait choisi cet endroit plus central à cause de son industrie forestière. En effet, cette gare était plus accessible au moulin grâce à un petit tronçon secondaire de la compagnie C.P.R. qui se rendait jusqu'à la cour à bois du moulin de la compagnie "Imperial". La gare et le petit tronçon secondaire semblaient faire la division entre deux groupes: les Anglais et les Français. Le secteur anglais se trouvait à l'est de la gare alors que le secteur français, "French Town", se trouvait à l'ouest de celle-ci. La compagnie "Imperial" possédait aussi deux groupes d'employés bien distincts: le groupe français, sous la direction de M. E. Thibeault, et le groupe anglais, sous la direction de M. H. Montgomery.

b) L'historique de la gare

Depuis ce temps, cette gare a servi aux voyageurs, au chargement et déchargement de la marchandise sur les chars, aux volontaires qui, le dimanche, allaient à la messe, à la mission de Markstay, située à environ 30 km à l'ouest de Warren, à la livraison du courrier; bref, cette gare était le centre de communication. Elle reliait Warren aux centres urbains éloignés. En 1905, cinq trains de passagers passaient à Warren.

En 1960, la gare subit des changements. On la transforme en lieu d'entrepôt et en quincaillerie, "Home Hardware". En 1979, la compagnie C.P.R. juge bon de s'en départir et l'offre à la municipalité. Cette dernière songe à la déménager à un autre endroit pour en faire un petit musée public. Cette entreprise, trop coûteuse, ne se réalise pas. La démolition de la gare en 1980 met fin à une

autre étape de notre histoire. De cette gare, il ne reste plus que le souvenir.

5. L'épuisement d'une ressource naturelle: les forêts

L'histoire du village de Warren est étroitement liée à celle des compagnies de bois, et notamment à la compagnie "Imperial" qui employait un grand nombre d'hommes pour exploiter les forêts environnantes. L'industrie forestière leur offrait une importante source de revenu.

A la suite du déboisement incontrôlé des forêts, les premiers cultivateurs exploitent la terre et s'établissent sur des fermes rentables. Il est déplorable qu'à cette époque, vers 1910, on ne songe pas à la conservation et au reboisement. Ceci explique la disparition des belles forêts de pins blancs qui faisaient l'orgueil de la région.

Aujourd'hui, très peu de gens s'adonnent à la coupe du bois. Les grands pins d'autrefois sont devenus très rares. Il ne reste plus que l'épinette, le sapin, le bouleau, le tremble et aussi le cèdre dans les terrains bas et humides de cette forêt mixte.

La coupe du bois de chauffage se fait encore. En plus, l'exploitation du bois de construction, les poteaux de cèdre et un peu de bois pour les pâtes et papier, ajoute à l'économie locale.

Quelques moulins portatifs apparaissent de temps à autres dans la région. Mais en général, les quelques

Coupe du bois dans la région



*MM. Rhéal Duhaime et Mollse Duhaime (avec la scie)
préparant du bois pour pâte et papier*



*Billots pour planches
coupés par M. Glen Carmichael*

fermiers qui, pendant les mois d'hiver, se permettent de faire la coupe du bois sur leurs propres lots, doivent vendre et transporter leur bois aux compagnies Abitibi et McLellan-Blocdel. Ces compagnies sont établies à Sturgeon Falls et à Field, soit à une distance de 30 et 45 km respectivement de Warren.

L'industrie forestière, raison principale de l'existence et du développement de Warren, est maintenant chose du passé. Cependant, il n'est jamais trop tard pour entreprendre un programme de reboisement. Ce programme pourrait, dans l'avenir, augmenter les revenus des fermiers. Afin d'encourager de tels projets, projets qui de nos jours prennent de plus en plus d'importance, le gouvernement offre à tous ceux qui le désirent des petits arbres provenant des pépinières du ministère des Ressources naturelles. Chaque arbre coûte trois sous. Déjà quelques propriétaires profitent de ce programme qui, éventuellement, donnera de la valeur à leur propriété.

Pour participer à ce projet, on peut se procurer des petits arbres en écrivant à:

Mr. C.R. Groves R.P.F. Superintendant
Midhurst Forest Tree Nursery
MIDHURST (Ontario)
L0L 1X0
Tél: (705) 728-6499

IV

COLONISATION

1. Les débuts de la colonisation
2. L'agriculture
3. La construction des granges et des habitations
4. La contribution de la femme au développement de Warren
5. Une liste de pionniers de Warren

IV La colonisation

1. Les débuts de la colonisation

En 1890, quelques bûcherons décident de s'établir sur des lots pour défricher des petites terres où ils pourraient élever une famille. C'est grâce à leur tenacité et à leur endurance que Warren, et la campagne environnante, se transforment en une région populaire à majorité francophone.

A cette époque, il est possible d'obtenir des "Homesteads" (fermes) du gouvernement à condition de construire une maison et de défricher environ quatre hectares (10 acres). Si cette condition n'est pas respectée, le droit à ce lot peut être révoqué et accordé à un autre fermier. Une tradition orale dévoile que le droit de propriété provoque souvent des malentendus. Pour garder son lot, l'habitant doit construire sa maison et défricher sa terre selon l'entente. Celui qui ne respecte pas son entente contractuelle, risque de perdre son lot. Ce même terrain est ensuite accordé à un nouvel arrivant. C'est à des moments semblables que les querelles surgissent.

a) Les "homesteads" ou fermes

Les "homesteads" étaient des fermes remises gratuitement à ceux et celles qui désiraient s'établir pour cultiver la terre. Cependant, si le propriétaire décidait de vendre, il devait remettre une somme équivalente à cinquante sous l'acre (0,4 hectare) au gouvernement pour acheter les titres de la propriété.

Le récit suivant est typique de la condition de plusieurs des premiers arrivants.

Bien que plusieurs fermiers de l'Ontario, du Québec et même des Etats-Unis, soient venus ici pour faire fortune, d'autres, pour différentes raisons, sont venus s'établir sur ces fermes données par le gouvernement. C'est peut-être eux qui ont souffert le plus, qui ont eu du "fil à retordre", qui ont "mangé de la misère"!

Plusieurs familles quittent leur village natal parce qu'ils ont entendu parler des terres fertiles de la région. Ils espèrent par la suite, pouvoir offrir des fermes productives à leurs garçons.

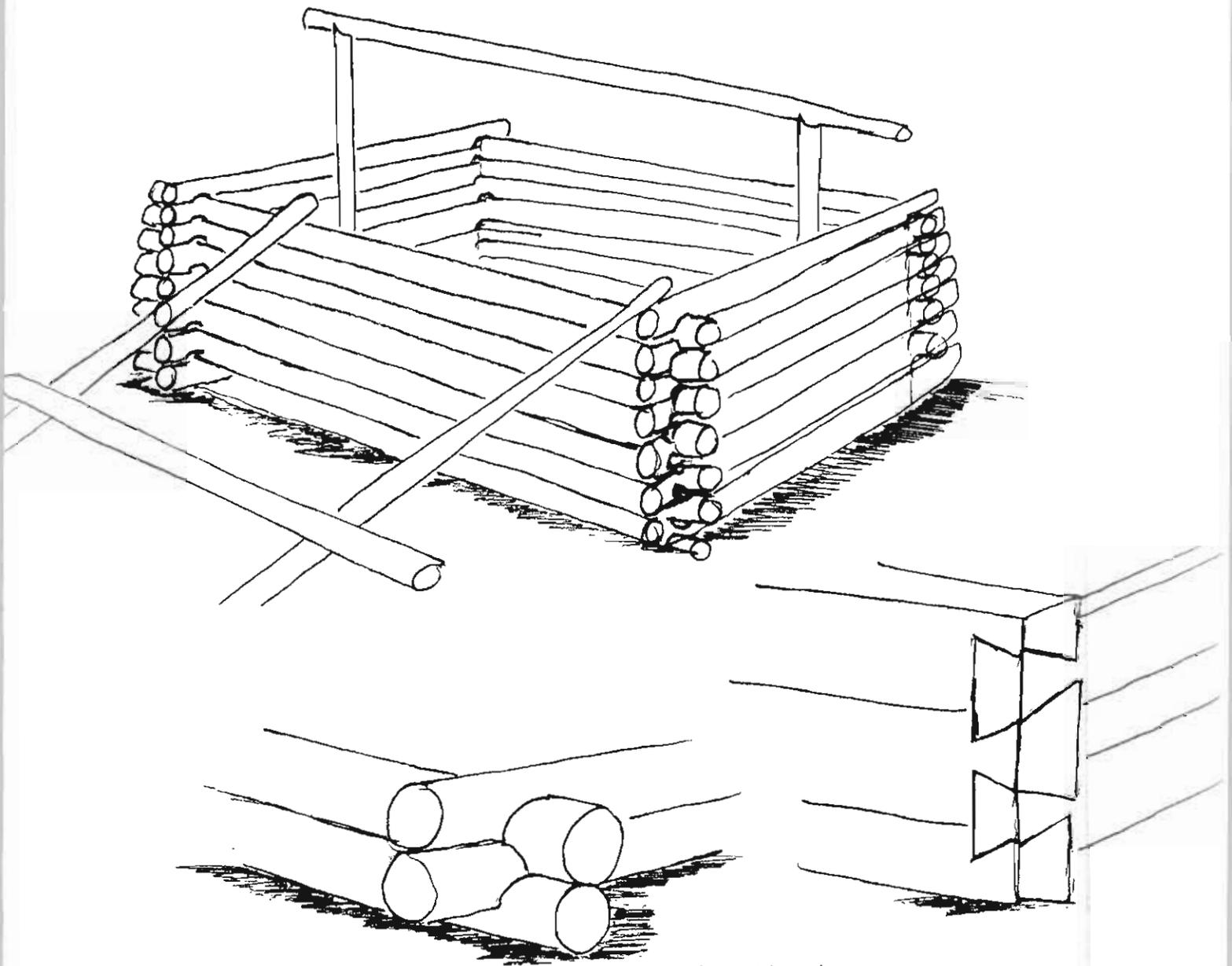
Les pauvres gens, avec seulement quelques sous en poche une fois le voyage payé, arrivent sur des terres à défricher. La déception est très grande car ayant quitté des régions de belles grandes terres, ils se retrouvent sur des lots non défrichés dans de vastes forêts de pins.

A St-Charles, il est facile de défricher des terres car en 1877-78 un feu de forêt avait laissé de grandes étendues déboisées dans les concessions nos 1, 2 et 3 du canton de Dunnet. Mais, à Warren ce n'est pas la même histoire. On doit faire face à des forêts vierges. Sans aucun moyen, il faut se bâtir une demeure en pleine forêt.

b) La construction des premières demeures

Les premiers arrivants doivent se servir du matériel disponible sur les lieux en plus de faire appel à leur imagination pour construire les maisons qui les protégera contre les froids rigoureux de l'hiver.

*Construction des premières maisons
de bois rond.*



détails des coins

Premières maisons

*La première en bois rond (à l'arrière),
la deuxième en bois équarri à
la hache.*

Les premières maisons sont souvent de simples abris construits avec des troncs d'arbres qui reposent les uns sur les autres pour former un carré sur une base de bois en cèdre. Les trous laissés entre les troncs sont remplis de mousse et de boue. Ce calfeutrage empêche le vent de pénétrer à l'intérieur. Dans ces petites maisons d'une seule pièce, la famille entière hiverne jusqu'à ce que reprenne, au printemps suivant, le dur travail de défrichage et de construction.

c) Le défrichage

C'est un dur labeur que celui de déloger ces souches massives aux racines tenaces pour "faire de la terre neuve". La force physique entre ici en jeu. Le courage et la ténacité sont mis à l'épreuve. Après avoir fait les abattis et essouché le terrain, il faut brûler les branches et le surplus de bois. Le bon bois est conservé pour les constructions futures. Bien entendu, le travail se fait avec la hache et le godendard et aussi avec l'aide de l'indispensable cheval qui tend ses muscles au service des premiers colons de Warren.

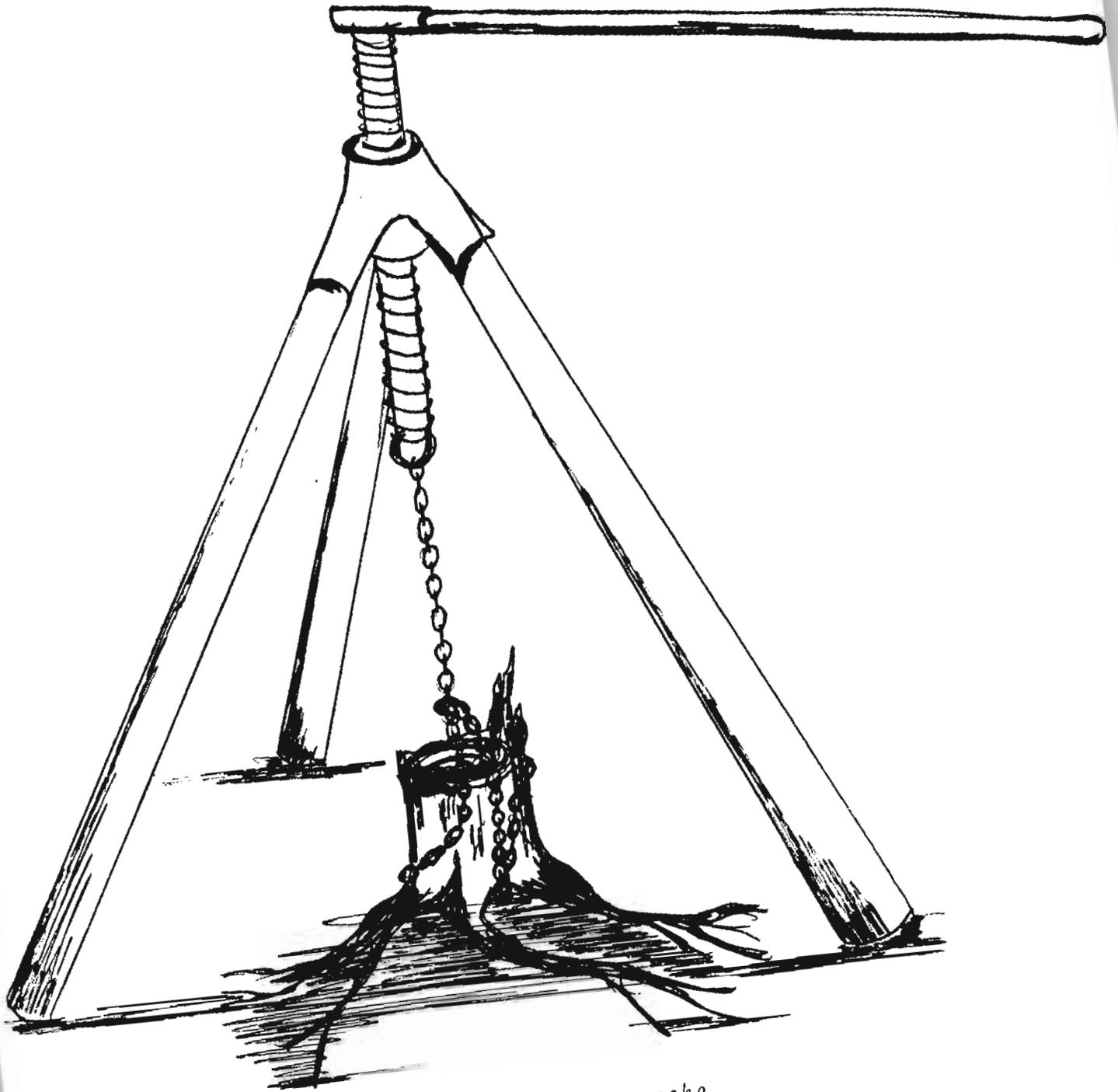
2. L'agriculture

a) Les semailles et les récoltes

Il arrive souvent que les hommes n'ont pas le temps d'enlever les souches avant de semer. Plusieurs cultivateurs doivent donc semer autour de celles-ci. Ils lancent du grain un peu partout en marchant parmi les souches. Au temps de la moisson, la coupe se fait à la faucille ou à la faux. On ramasse la moisson à l'aide d'une fourche sur un terrain couvert de souches.

On entasse ensuite les céréales dans des granges pour les protéger contre la pluie. On étend des toiles par terre sur lesquelles on dépose les tiges de céréales.

Pour séparer le grain de la paille on le bat au fléau. (Voir l'illustration à la page 74) Le fléau est un fouet lié par des lanières de cuir et attaché au bout d'un bâton.



Arrache-souche

Le grain, séparé de la paille, repose sur la toile. On enlève la paille et on soulève les quatre coins de la toile pour ensuite déposer le grain dans des "carrés à grain" aménagés dans la grange.

b) Les clôtures

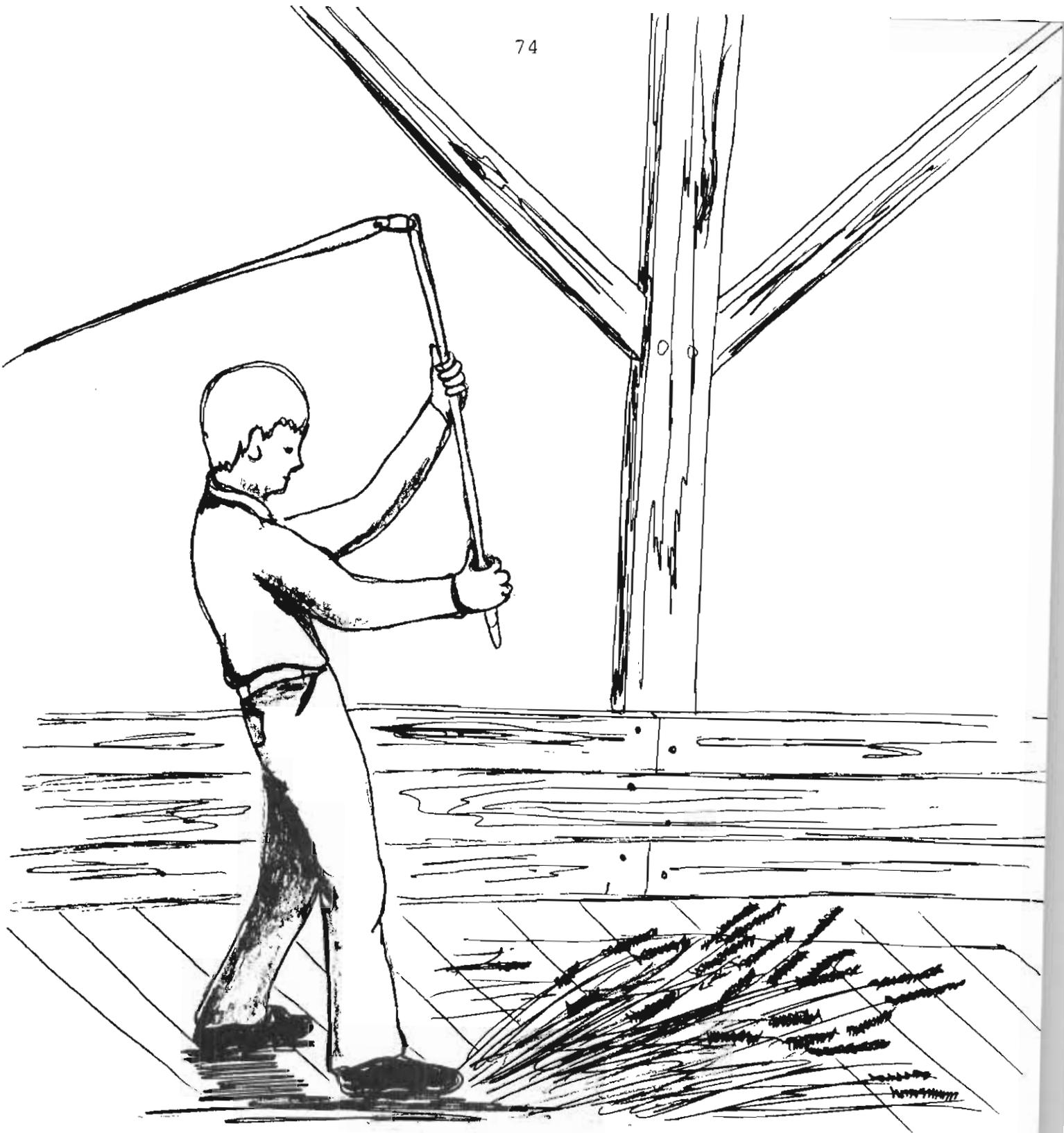
En général, on brûle le bois inutile, mais certains fermiers les conserve pour en faire des clôtures. Les grosses souches, renversées sur le côté avec leurs racines exposées et entrelacées les unes dans les autres, présentent des obstacles infranchissables pour les bêtes. (Voir l'illustration à la page 75) Quelques fois, on construit des clôtures de roches et de branches, appelées "clôtures d'embaras". L'abondance du cèdre permet de construire, à l'aide de troncs, des clôtures en zigzag. (Voir l'illustration à la page 75)

c) Les machines agricoles

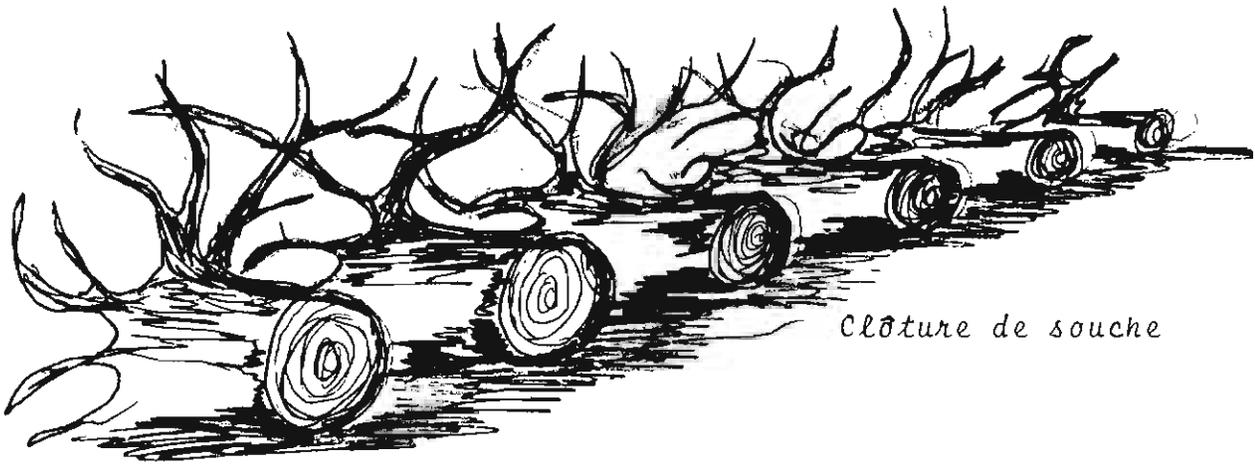
i) Les premiers instruments rudimentaires

Après avoir débarrassé le terrain des obstacles (racines, souches, roches), on laboure les champs avec une charrue simple, c'est-à-dire à un seul soc de métal. Cette charrue, munie de mancherons, est dirigée par l'homme et tirée par un cheval.

Les champs s'élargissent et la lisière de la forêt se voit de plus en plus repoussée. Après quelque temps la seimeuse portative apparaît. (Voir l'illustration à la page 77) C'est une boîte en bois qui mesure environ 2 m de long sur 10 cm de large et 10 cm de profondeur. Cette boîte,



Battre au fléau



Clôture de souche



Clôture de cède

portée à la hauteur des hanches, est accrochée aux épaules par des lanières de cuir. Les mains, ainsi libérés, peuvent manier une poignée qui est attachée à une mince baguette mobile au fond de la boîte. Cette baguette, pouvant être remuée de quelques centimètres, passe et repasse au-dessus des trous qui se trouvent au fond de la boîte. Ce mouvement permet au grain de tomber sur le sol et d'être ensemencé d'une façon uniforme. L'ancienne méthode, qui consistait à lancer le grain, ne permet pas une telle uniformité.

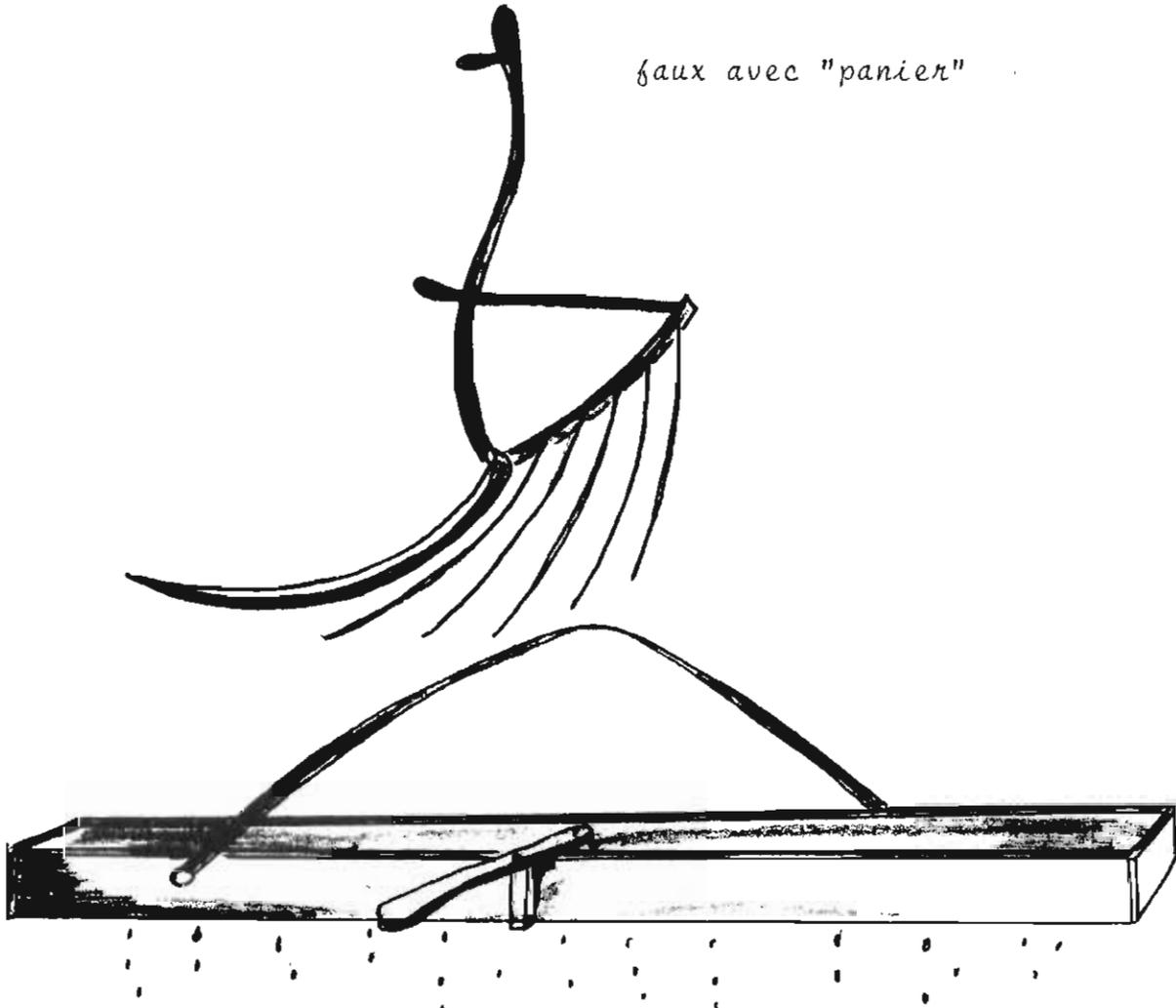
Pour couper la moisson, on se sert encore de la faux, mais on ajoute à celle-ci, du côté opposé au tranchant, de longues baguettes d'un mètre de long, espacées d'environ 4 à 5 cm. Les pailles, coupées à chaque coup de faux, s'entassent sur ce genre de panier ainsi formé. (Voir l'illustration à la page 77) On peut ensuite les laisser tomber par gerbes qu'on rattache avec d'autres pailles.

Le nivellement du terrain se fait à l'aide de herses à dents. Les fermiers moins fortunés - certains peuvent faire l'achat de herses en métal - en fabriquent eux-mêmes. Ils coupent des arbres dont les troncs se divisent en forme d'un Y ou d'un V. (Voir l'illustration à la page 78) Ensuite, ils percent des trous de 5 cm de diamètre à des intervalles de 10 cm et enfoncent des douilles en bois dur et aiguisées pour bien gratter le sol.

ii) Les nouvelles machines agricoles

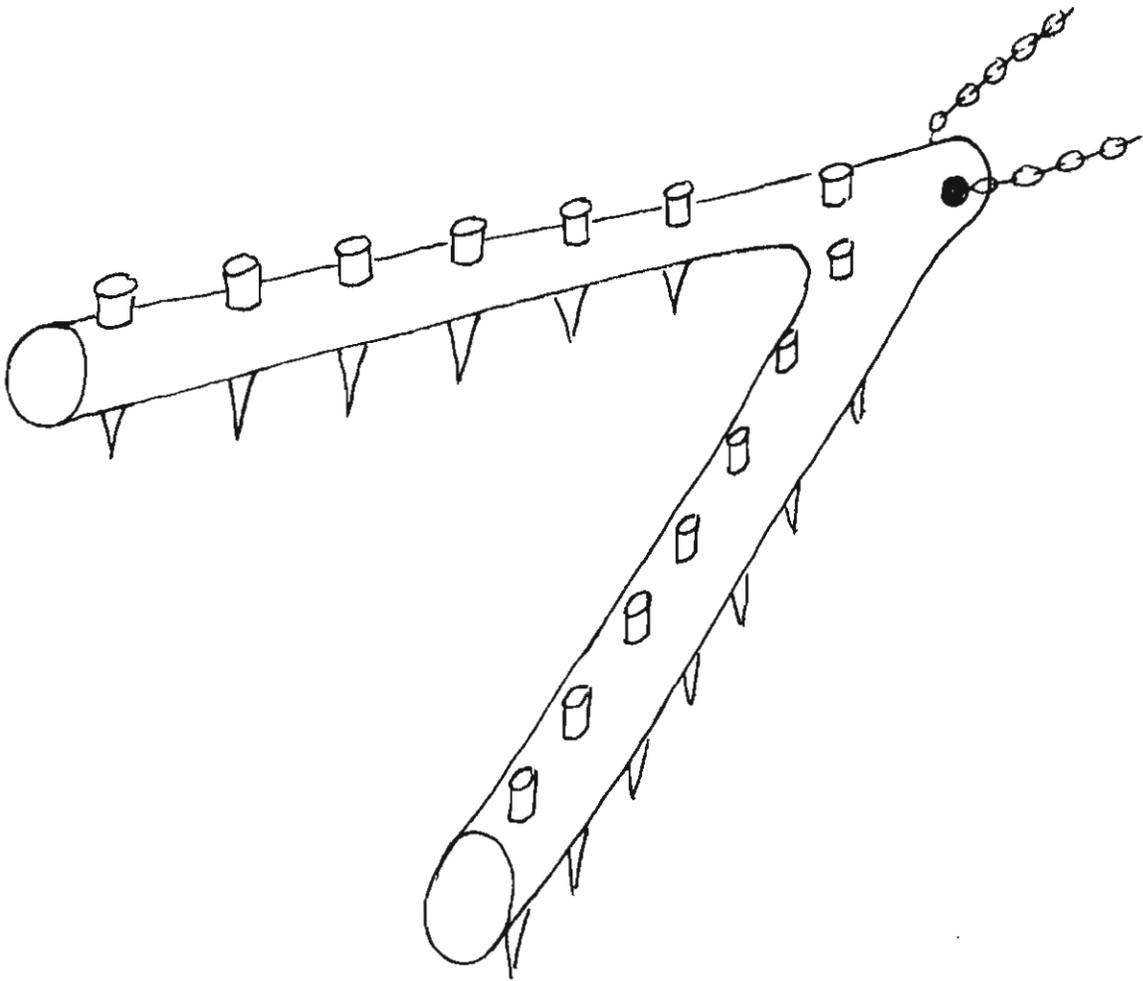
En peu de temps, de nouvelles machines agricoles apparaissent. Les cultivateurs les plus nantis ne tardent pas à se procurer ces instruments révolutionnaires.

faux avec "panier"



semeuse portative

*Herse construite avec des troncs
d'arbres et des douilles en bois*

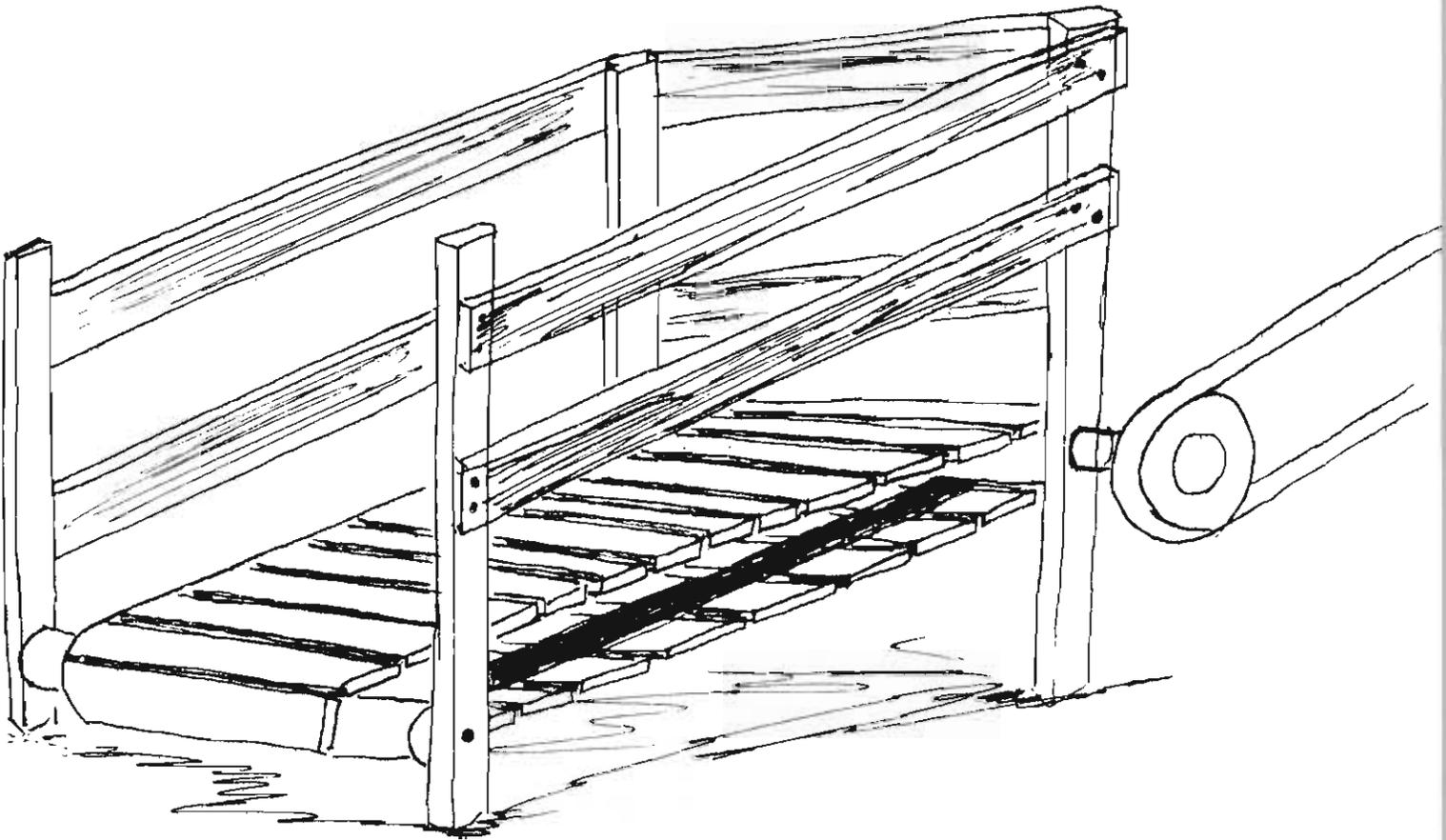


Pendant les récoltes, les cultivateurs de Warren s'entraident beaucoup. Ils vont par groupes de ferme en ferme avec la batteuse. Cette dernière fait son apparition vers 1910 et remplace désormais les fléaux. La batteuse permet de battre le grain plus facilement et beaucoup plus rapidement. Elle fonctionne à l'aide d'une trépigieuse, nom donné à ce manège à plan incliné avec tablier roulant, actionné par des chevaux qui marchent dessus. (Voir l'illustration à la page 80) On appelait cette trépigieuse un "hospore" (horse-power). En fait, le cheval est attaché dans un genre de cage. Le plancher de la cage est mobile, et légèrement incliné vers l'arrière de sorte que le poids du cheval force le plancher à rouler vers le bas pendant que le cheval avance vers le haut. Le plancher, formé de planches latérales est attaché à une poulie qui est reliée à la batteuse. La force, ainsi transmise à la machine, met le mécanisme en mouvement.

A cette même époque, les faucheuses sur roues McCormick et Deering (voir la photo à la page 81) font leur apparition. Une lame de 1,5 m de long sert à couper le foin. Les faux sont remplacées par des moissonneuses-lieuses (voir la photo à la page 81) qui coupent les céréales et les mettent en gerbes. Apparaît également le râteau, avec des tiges d'acier à longues dents courbées (voir la photo à la page 81), large de 2,5 m et monté sur deux grandes roues de 1,5 m de diamètre. Il sert à rouler le foin en andains ce qui facilite la tâche de faire des "veillottes" c'est-à-dire des petites meules de foin.

Ces machines aratoires sont toutes tirées par des chevaux. Quelques années plus tard, vers 1930, le tracteur fera son apparition dans la région.

La trépineuse (un "hospore")



Machines aratoires

faucheuse



moissonneuse-lieuse



râteau



d) Les récoltes et les revenus

Les fermes deviennent graduellement plus productives et permettent à des générations de fermiers de faire vivre leur famille. La vie rurale satisfait ces gens courageux qui ne demandent rien de plus que de vivre en paix sur leur ferme.

Les fermiers se nourrissent des produits de leur terre. Souvent ils ne possèdent qu'une vache, un cheval, quelques cochons, des moutons et des poules. A cela, vient s'ajouter le gibier et le poisson pris dans les bois ou le long de la Veuve.

La vente des fourrures constitue un revenu additionnel. Certains fermiers vendent aussi des fruits sauvages. Les bleuets, qui abondent dans cette région, sont mis dans des paniers et chargés sur des wagons pour être expédiés sur le marché. Le bois, destiné à alimenter les locomotives à vapeur, constitue également une autre source de revenu. Les fermiers font la livraison des cordes de bois. Ils les amènent à un endroit près de la gare où on garde d'énormes réserves de bois. Plus tard, cette source d'énergie sera remplacée par du charbon.

Les fermes pourvoient aux besoins locaux. En effet, les compagnies d'exploitation forestière de la région achètent du foin, de l'avoine et de la paille pour leur chevaux. Elles achètent également des produits alimentaires (boeuf, lard, légumes, oeufs...). Le fourrage, venant des fermes de Warren, est envoyé dans d'autres villes (Sudbury surtout) pour être vendu.

A cette époque, avant l'arrivée de l'automobile (1890-1910), le cheval est le seul moyen de transport qui soit, à la fois, économique et efficace même dans les villes.

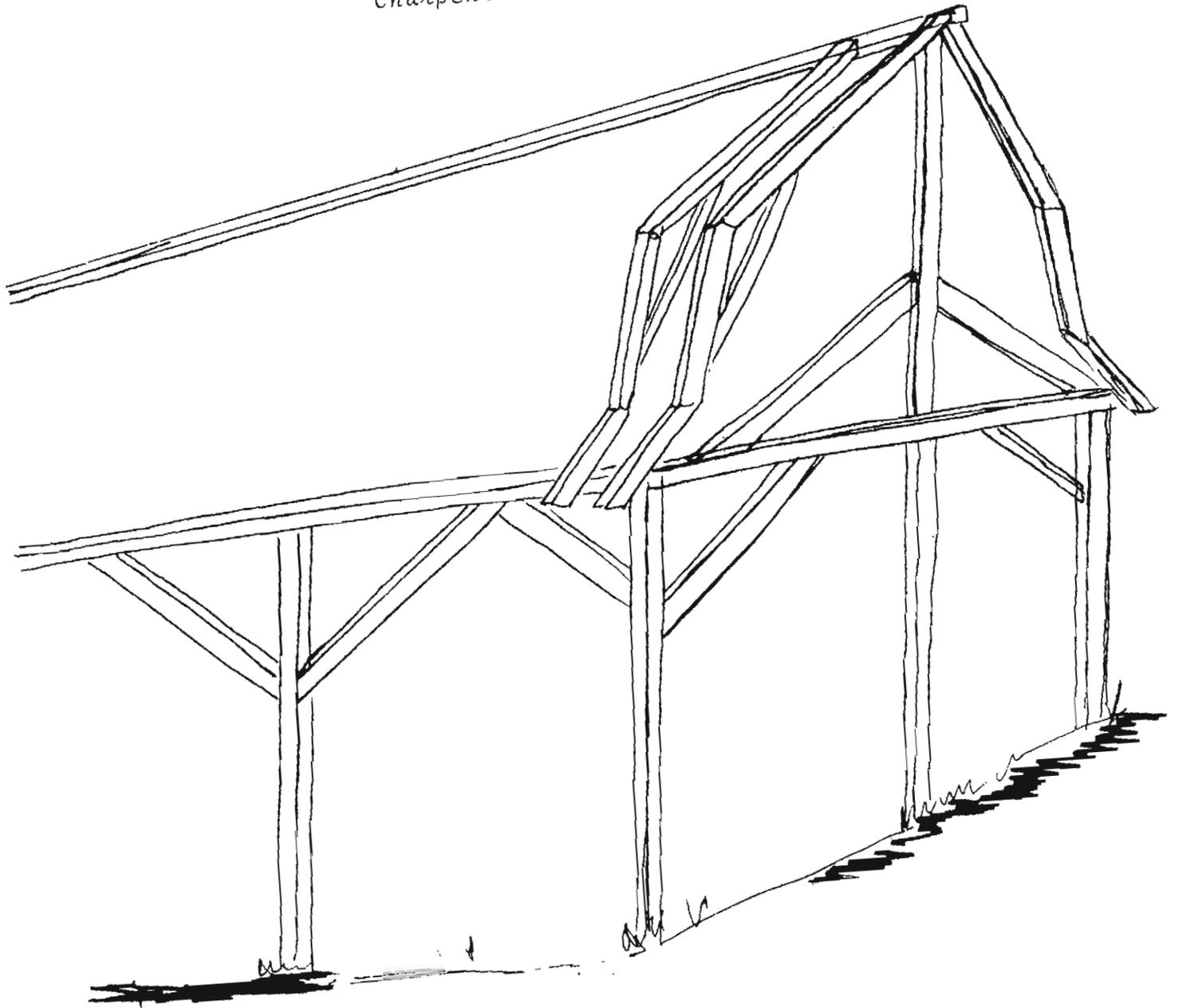
3. La construction des granges et des habitations

Les récoltes abondantes et les troupeaux qui se multiplient exigent des granges plus spacieuses. Fini l'ère des petites granges en bois rond. Les scieries fournissent les planches et les hommes qui savent "frêmer" les granges, - c'est-à-dire monter la charpente - se mettent à l'oeuvre.

Les fermiers se partagent les travaux de construction. Le fermier, qui a besoin d'aide pour "monter une grange" rapidement, fait appel à ses amis et à ses voisins pour un "bee" (les hommes se groupent pour travailler en équipe comme des abeilles) c'est-à-dire une corvée. Ainsi, tous ceux qui sont compétents dans le domaine de la construction offrent leurs services et se font valoir. Il faut connaître, sans plans dessinés, la longueur du bois, les angles à couper et les renforcements nécessaires pour que les poutres et les chevrons s'appuient solidement les uns sur les autres. Ceux qui ne sont pas experts en la matière aident à équarir, à clouer et à transporter les matériaux.

M. Adrien Fournier, né en 1892 et arrivé à Warren en 1904, est reconnu dans la région de Warren et de St-Charles pour avoir monté les charpentes de plusieurs granges. Construite avec le comble français (hip roof), elles ne s'écroulent pas facilement. D'ailleurs, la plupart de ces granges tiennent encore debout.

Charpente de grange



Les charpentes des granges et des maisons sont soutenues par des poutres équarries à la hache et attachées à des douilles. Sur ces grosses poutres les planches, sciées aux moulins, sont fixées avec des clous carrés. Pour équarrir les poutres, on se sert d'une hache munie d'un côté plat et d'un manche recourbé. Le tranchant de cette hache coupe comme un rasoir.

Les toits des granges et des maisons sont recouverts de bardeaux (petites planchettes minces fendues à la hache) en cèdre.

Les femmes participent également à ces travaux collectifs (bee). Elles s'occupent de faire la cuisine pour le groupe d'hommes. "C'était presque comme au temps des fêtes, disent les vieux, car il fallait nourrir cette armée de travailleurs. Des hommes qui travaillent fort, ça mange beaucoup."

Que ce soit pour travailler ou pour s'amuser, les gens aiment bien se rencontrer. Ces rassemblements leur donnent l'occasion de fraterniser. Au repas, les convives s'assoient à de longues tables qui fléchissent sous le poids des mets préparés par les femmes (ragoûts, poulets, boeuf et lard rôtis, patates fumantes, pain maison, tartes, tourtières, gâteaux et beignes).

Les "bees" constituaient un excellent moyen de consolider notre culture et nos traditions.

4. La contribution de la femme au développement de Warren

Les femmes des premiers habitants de Warren n'ont certes pas la vie facile. Elles doivent se contenter de très peu et faire preuve d'ingéniosité pour remplir leur rôle de mère de famille. Elles doivent posséder de l'endurance, de la force et de la tenacité. Afin d'illustrer ces qualités, retournons un peu en arrière au moment de l'arrivée de Mme Frank Dupuis. Son histoire est semblable à celle de plusieurs autres femmes.

Mérina, une des filles de Mme Dupuis, est née après l'arrivée de sa famille dans la région. Elle épouse M. Tétreault, puis M. Benoit en seconde noce. Elle décrit ici les premiers jours que sa mère a passé à la gare de la Veuve à attendre son époux, M. Frank Dupuis de St-Charles.

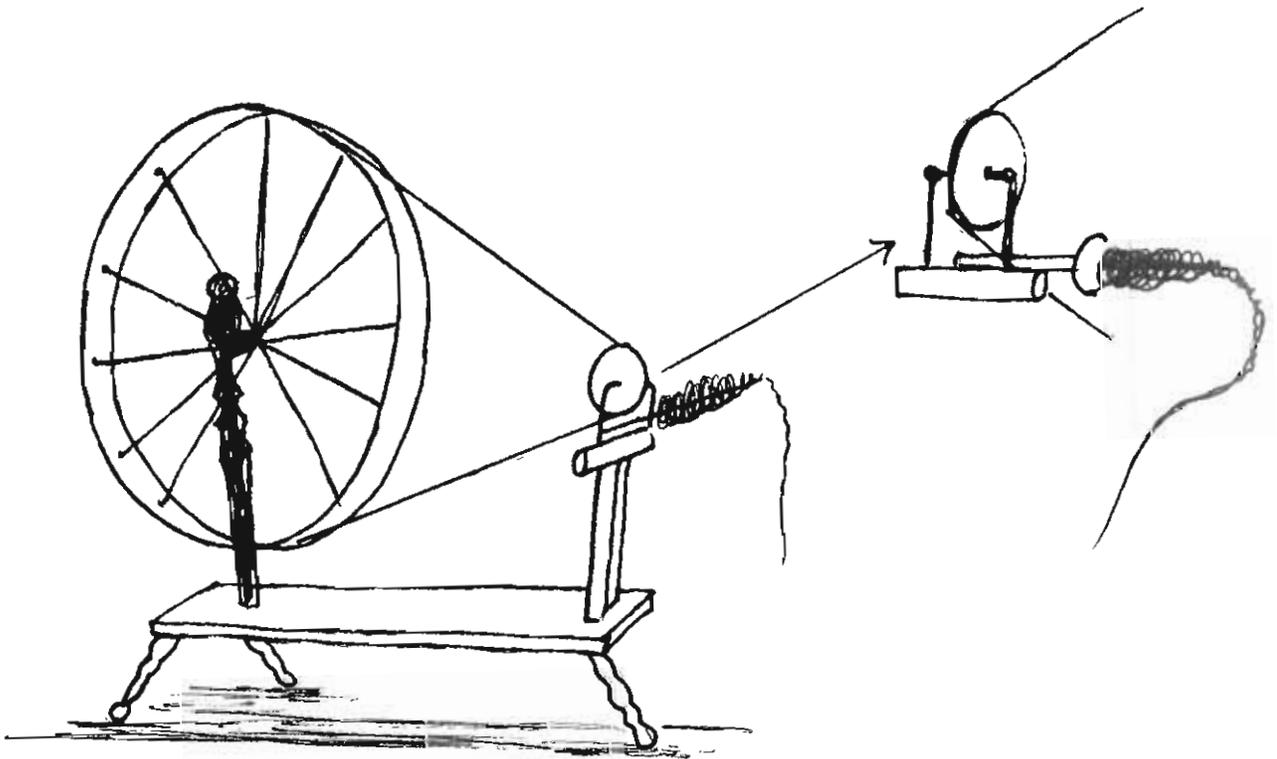
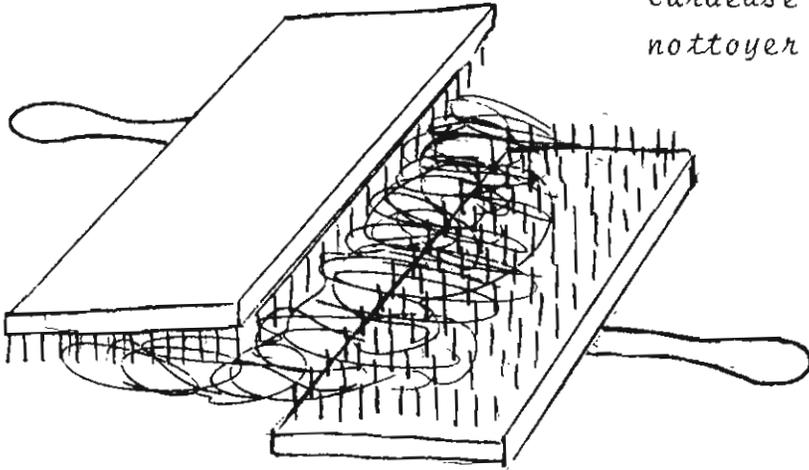
Maman avait 34 ans quand elle est arrivée en 1896. Elle est restée huit jours dans un char de train avec ses quatre petits garçons. Elle prenait soin de deux chevaux, d'une vache et d'un chien. Après huit jours, Papa, qui était à ce moment là forgeron pour la Compagnie de bois Keeling, est arrivé et ils sont partis pour le Grand Brulé à St-Charles. Quinze jours plus tard, Bertha Dupuis (Mme Simon de Warren) est née.

Mme Frank Dupuis a élevé une famille de 13 enfants. Marina est maintenant âgée de 82 ans. Bertha est âgée de 86 ans.

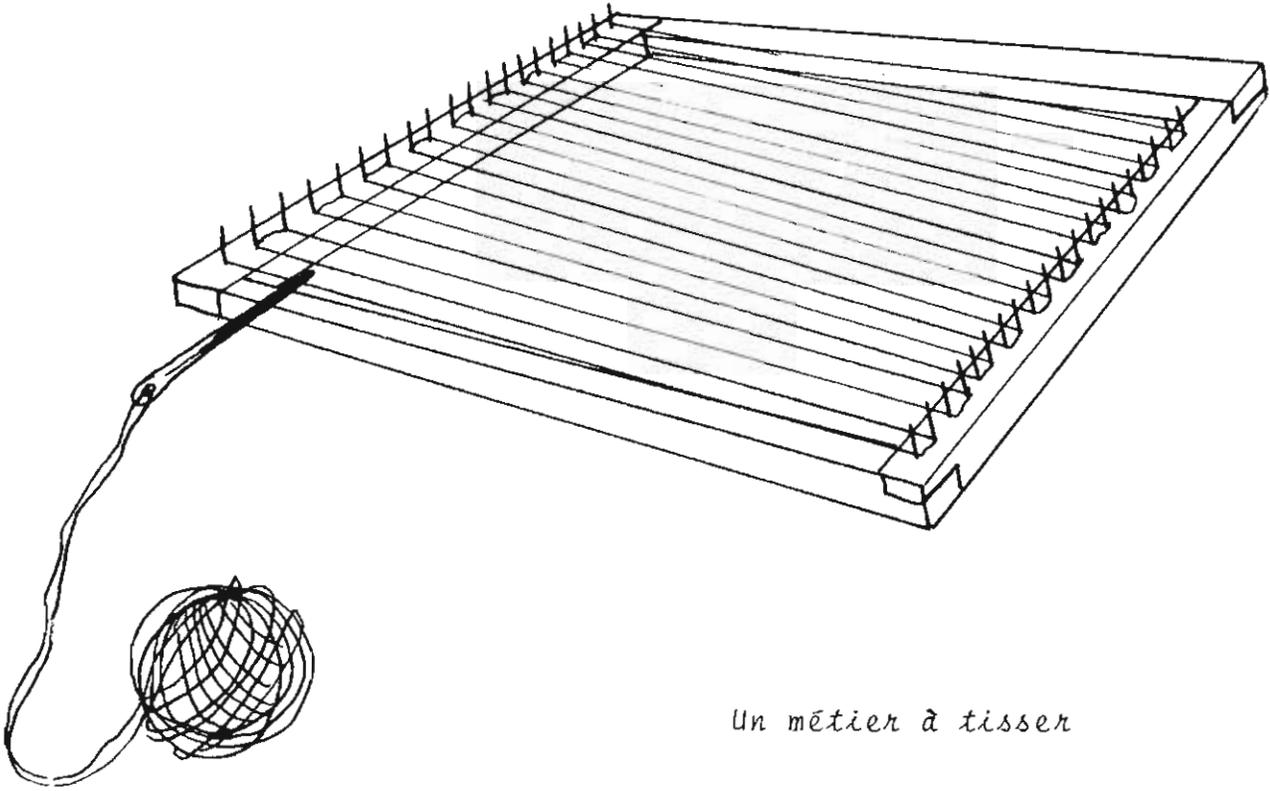
Nos aïeules étaient de braves et courageuses femmes.

A cette époque, les femmes sont responsables de la confection des vêtements ("souliers de boeuf" en hiver, mitaines de cuir, vêtements en laine tricotés...). Elles cardent et filent avec un rouet ou une quenouille la laine de leurs

*Cardeuse pour séparer et
nettoyer les fibres de laine*



Rouet pour filer la laine



Un métier à tisser

moutons pour en faire des vêtements parfois grossiers et rudes, mais très chauds. (Voir les illustrations à la page 87).

Pendant que les hommes travaillent au chantier, les femmes préparent "l'ordinaire". Elles s'occupent aussi de la basse-cour. Elles nourrissent le bétail et les poules, ramassent les oeufs, traient les vaches, nettoient les étables, fendent le bois et transportent de l'eau pour le lavage, en plus de maintes autres tâches quotidiennes.

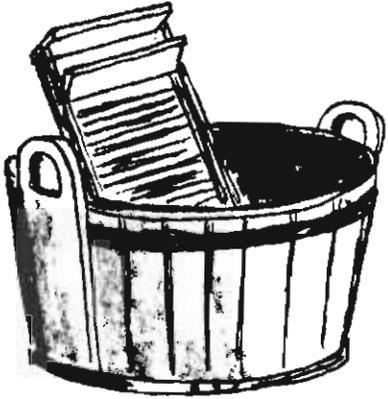
L'ordinaire consiste à préparer les repas, baratter la crème, faire le lavage à plein bras sur des planches à laver

ou dans des cuves basculantes, faire le repassage avec des fers chauffés sur le poêle à bois, fabriquer des chandelles avec la graisse des moutons, prendre soin des enfants, nettoyer la maison, boulanger, faire du savon avec de la graisse de porc et de la lessive (potasse de soude, substance alcaline), s'occuper du jardinage, cueillir les fruits et les mettre en conserve et enfin faire la salaison des viandes. Comme on peut le constater, les bonnes mères de famille se tiennent très occupées.

Les enfants aussi prennent part aux travaux de la ferme pour alléger surtout la tâche de la mère.

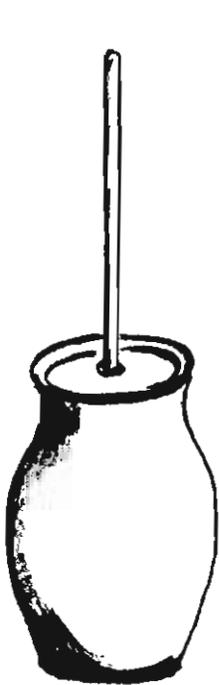
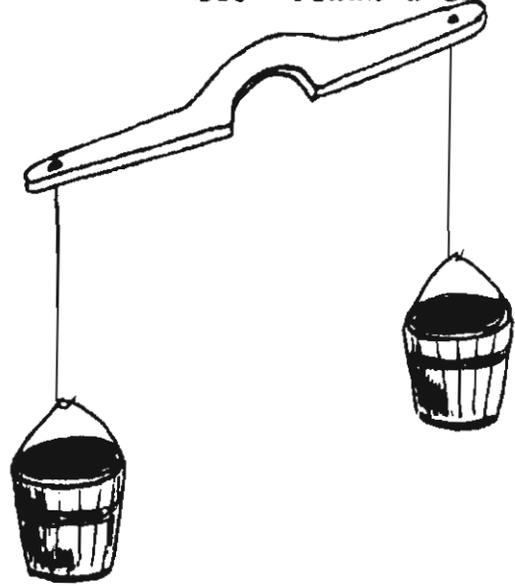
Pour faciliter le travail, on invente la baratte et la laveuse basculante (voir les illustrations à la page 91) que les enfants peuvent facilement faire fonctionner. Un chien que l'on place dans une sorte de cage, en forme de roue, active la baratte. Il faut bien se servir de son imagination! Voici une anecdote qui nous le montre bien.

Alma Duhaime, épouse de Moïse Duhaime un fermier de Warren, nous fait part d'une expérience personnelle vécue lorsqu'elle avait 22 ans. Arrivée à la ferme de son époux quelques mois seulement avant cet incident, elle se trouve seule, un jour de battage, obligée de préparer le repas pour un groupe de 25 hommes venus à une corvée. Comme on cherche toujours à offrir ce qu'il y a de meilleur, les mets doivent bien sûr être abondants et préparés avec soin. Ce matin-là, il lui faut préparer un gros dindon pour le souper. Dans la cour, il y a un dindon qui glougloute mais elle est incapable de l'attraper. Elle doit pourtant le tuer, le nettoyer et le mettre au four avant que les hommes arrivent. Un oiseau de cette taille peut se débattre

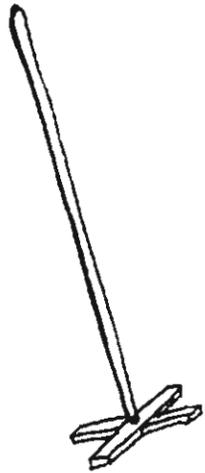


cuve et planche à laver

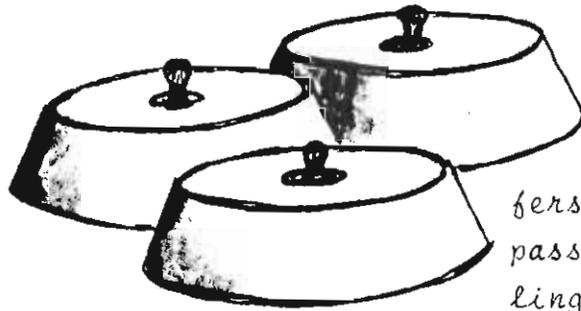
*Joug pour transporter
les seaux d'eau*



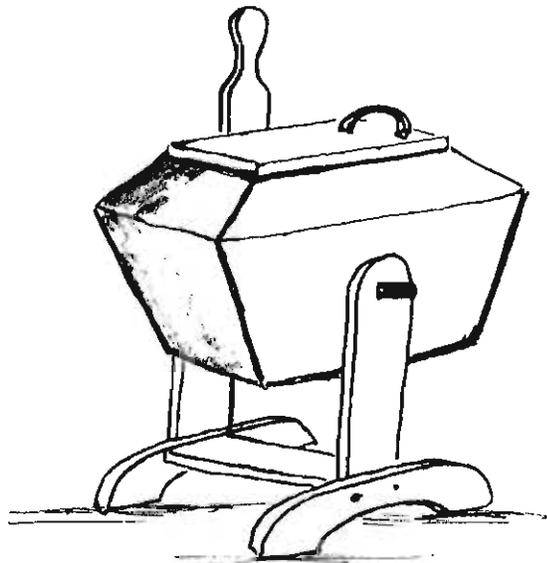
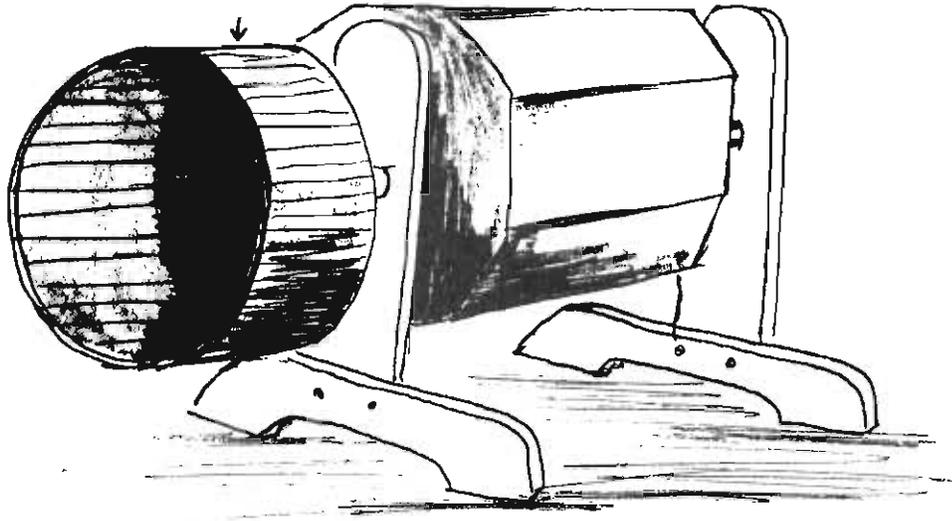
baratte



poignée séparée



*fers pour re-
passer le
linge*

Baratte*Laveuse basculante*

vigoureusement quand il se sent pris. C'est le moment de se servir de son initiative et de son imagination. Alma lance un peu de grain près du perron. Le dindon s'approche et baisse la tête pour en ramasser. Lestement et rapidement, elle renverse sur lui une grosse cuve à lavage. Voilà l'oiseau sous la cuve et Alma assise dessus. Elle soulève la cuve délicatement et l'oiseau, espérant s'échapper, sort la tête. Alma s'assied encore, et d'un coup sûr et rapide, elle lui tranche le cou avec la hache, laissant la pauvre bête se débattre.

La vie rurale s'améliore et se modernise peu à peu. Dans les années 1940-45, on emploie encore les lampes à l'huile, mais on trouve maintenant sur le marché des machines à laver munies de petits moteurs à essence ainsi que des glacières et des radios à piles. Avec les années, le progrès se manifeste, la vie devient un peu plus facile et le village se développe.

Alma dans son jardin-potager



5. Une liste de pionniers de Warren

Voici les noms de quelques pionniers de Warren: certains se sont établis pour y demeurer tandis que d'autres ont quitté la région.

Nom	Prénom	Lieu de naissance	Année de la naissance
Barbe		Warren	1905
Bédard	Sévère		
Bertrand	Bill		1896
Bertrand	Alice		1903
Bourgeault	Rolande	Warren	1925
Bourgeault	Jean-Paul	Warren	1926
Cayer	Auguste	Warren	1903
Chabotte			
Charlebois	Georges	Warren	1914
Charlebois	Frédéric	Warren	1915
Chenette			
Corbeille			
Couturier			
Daigle			
Decostes	Line	Warren	1927
Dubeau			1892
Duhaime	John		
Dupuis	Frank		
Dupuis	Bertha	Warren	1895
Ethier			
Fortin	Alpha		1920
Fournier	Adrien		1904
Gaudette	Raphael		
Gaudette	Laurette	Warren	1894

Nom	Prénom	Lieu de naissance	Année de la naissance
Gaudette	Joseph	Warren	1896
Gaudette	Irène	Warren	1898
Gaudette	Raphael	Warren	1901
Gaudette	Berthe	Warren	1902
Gervais	Tanis	N.B. arrive à Warren	en 1889
Gervais	Camille	Warren	1909
Guindon			
Lachance	Ephrem		1902
Laforge	Willie		
Langlois	Adolphe		
Langlois	Aimé	Warren	1914
Lapensée	Perpétus		
Lefebvre	Théophile		
Marois	George		1927
Maillette			
Marion	Cyriac		1896
Marion	Thomas		1897 - à 2 ans
Piché	Anna	Warren	1897
Pothier	Eglantine	Warren	1903
Pothier	Ange Albert	Warren	1906
Proulx	Louis Paul	Warren	19
Richer	Annette	Warren	1927
Robichaud	Frank		
Robichaud	Lucienne	Warren	1929
Roy			
Savary	Pierre		
Séguin	Avit		1916
Simon	Rose		
Tessier	Jos		
Tétreault	Amédée		

Nom	Prénom	Lieu de naissance	Année de la naissance
Tétreault	Jeannette	Warren	1926
Tétreault	Cécile	Warren	1928
Tétreault	Joseph		
Tétreault	Alcide	Warren	1914
Tétreault	Lina	Warren	1916
Tétreault	Berthe	Warren	1920
Tétreault	Ida	Warren	1922
Tétreault	Adrien	Warren	1927
Tétreault	Florian	Warren	1929
Thibeault	Philippe		

N.B.: Malheureusement, cette liste n'est pas complète puisqu'il manque plusieurs noms, prénoms, dates et lieu de naissance. Je laisse donc aux élèves le soin de compléter ce tableau.

V

ESSOR

1. Les routes et les rues
2. Les services: métiers, professions, commerces.
3. Le développement parallèle des deux groupes ethniques
4. Quelques problèmes chez les premiers colons



V L'essor du village (1910-1930)

1. Les routes et les rues

Vers 1902, après l'établissement des scieries, le Dr G. Warren choisit l'emplacement d'un nouveau site près de la voie ferrée. Le village devient très différent de ce qu'il était, à la Veuve, vingt-cinq ans auparavant.

La première route transcanadienne, parallèle à la voie ferrée, forme la rue Rutland. Cette rue devient la principale artère du village. Elle s'étend du "French Town" jusqu'à l'hôtel Globe actuel, traverse le passage à niveau et suit le chemin de fer vers l'ouest jusqu'à environ 0,5 m du pont qui traverse la Veuve près du garage Lavallée. A cet endroit, elle vire à 90° au sud pour traverser la rivière. La route 17, présentement située au sud de la voie ferrée n'existe pas au début du siècle (1900-1920). Les maisons et les magasins se groupent en bordure de la rue Rutland, au coin de l'hôtel Globe jusque devant le nouveau bureau municipal. Sur la rue Stanhope, les maisons se construisent jusqu'au sommet de la colline où se trouvaient la prison et la salle orangiste.

Aurel Duhaime

*Les restes du pont qui traversait la
Veuve (un peu à l'est du pont actuel) vers Hagar*

2. Les services: métiers, professions, commerces

a) Les nombreux services

Facteurs qui contribuent à la croissance. En 1910-15, même après le déclin de l'industrie forestière, le petit village de Warren continue à se développer. A cause des terres riches de la région, les fermes défrichées se font de plus en plus nombreuses. Les fermiers qui gèrent des entreprises prospères, peuvent se permettre des services plus modernes. Ceux qui offrent ces services viennent s'installer au village.

Pendant ces années de progrès, Warren aura deux hôtels importants, Globe et Impérial; une quincaillerie; un tailleur, M. Wright; des barbiers dont M. Langlois; des magasins généraux; des médecins dont les docteurs F. Dixon, G. Masse, M. Vachon qui feront même des opérations à domicile; un dentiste qui viendra régulièrement de Sturgeon Falls; des vétérinaires dont le Dr Séguin; des garagistes dont Willie Laforge où on inventera la première motoneige; deux fromageries; deux cordonniers, M. Bocannan et M. Dubois; deux forgerons, M. Tobin et M. Wilson; un salon funéraire; un bureau de poste; une prison située au sommet de la colline, sur la rue Stanhope; cinq églises, catholique, anglicane, unie, méthodiste et presbytérienne; une coopérative agricole pour aider aux fermiers à obtenir de meilleurs prix pour leur produits; deux écoles; des maisons de pension; deux livrées dont celle de John Duhaime; les trois scieries; et un service téléphonique. Warren se dotera de tous les services que peut réclamer une population en pleine croissance.



*Banque Royale et magasin BÉRUBÉ
rue Rutland*



*Un des premiers magasins généraux
de Warren, rue Rutland*



Magasin général Armstrong, rue Rutland



*Poste d'essence sur la route 17 à
l'entrée du village de Warren*



Bureau de poste actuel à Warren



Hôtel Globe à Warren

b) Les voyageurs de commerce

Tout va bon train dans ce petit village prospère autour duquel on défriche des terres. La population ne cesse d'augmenter depuis l'arrivée de l'industrie du bois et des scieries. Cependant, en 1912 on abandonne et ferme les scieries à cause du manque d'arbres de qualité. Les gens s'adonnent surtout à l'agriculture et cherchent d'autres sources de revenus.

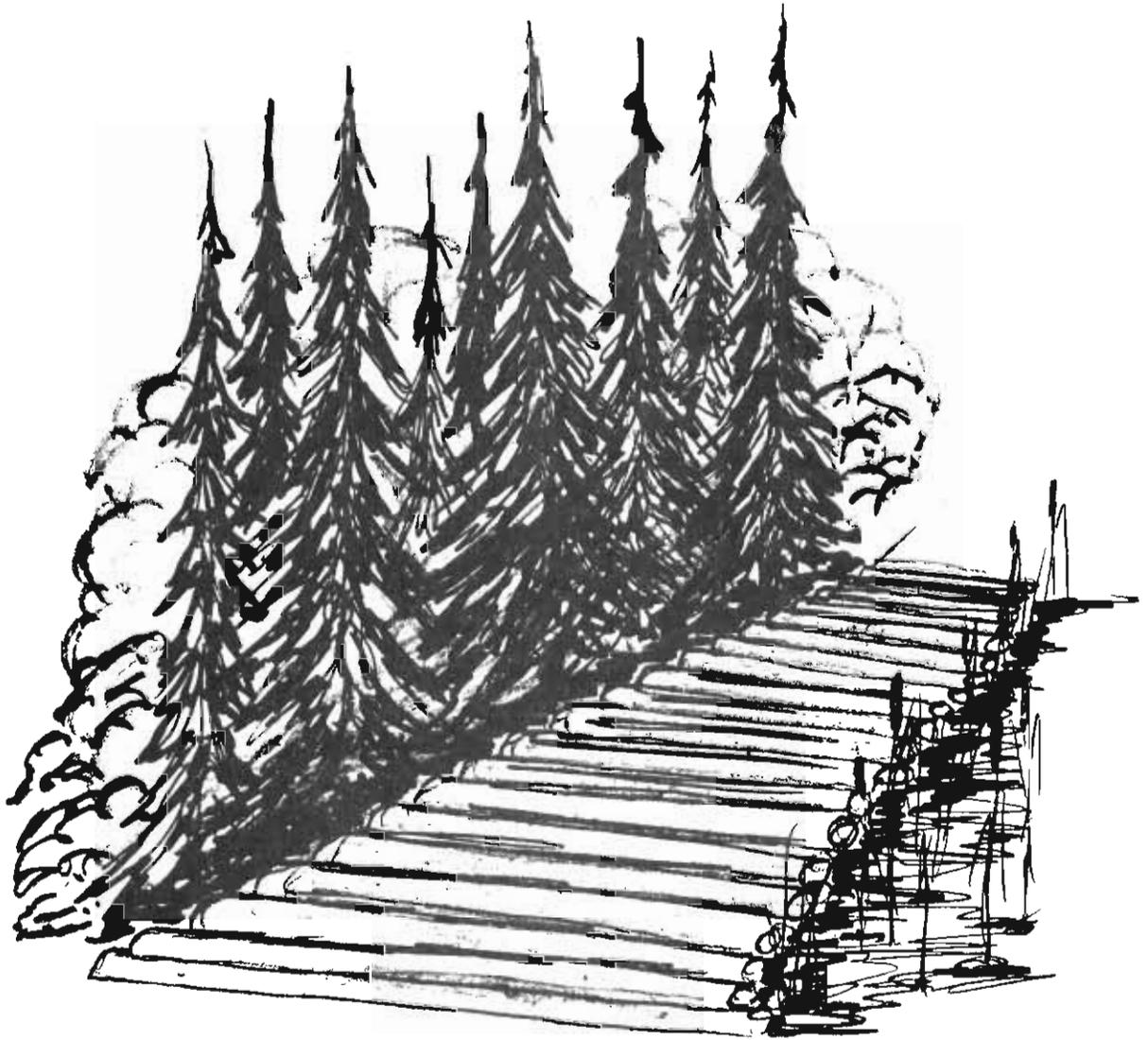
Puisque la population est concentrée dans le centre du village, on a de plus en plus besoin d'une variété de services. Warren, étant situé à mi-chemin entre deux grandes villes comme Sudbury et North Bay, devient un petit centre hospitalier. Le village offre aux commis voyageurs un endroit idéal pour s'héberger et se reposer. On a le choix de deux hôtels, le Globe qui existe encore, et l'Impérial qui se trouvait un peu à l'ouest, en face de la salle actuelle du club de l'Age d'Or. Puisque le trajet Sudbury-North Bay prend quelques jours à parcourir - avec carosses tirés par chevaux - les voyageurs doivent s'arrêter à Warren pour y passer la nuit.

Plusieurs marchands itinérants et voyageurs de commerce s'arrêtent à Warren et exposent leurs articles ou produits dans une salle d'échantillons à l'hôtel Globe.

La gare est le centre régional d'exportation et d'importation. Les marchandises nécessaires à la survie des colons arrivent par train et c'est à partir de la gare que l'on expédie vers l'extérieur les produits agricoles et forestiers de la région. Entre la rue Rutland et la voie ferrée, se trouve une deuxième cour à bois où on entasse d'énormes amas de bois.

c) La livrée à Warren

John Duhaime, propriétaire de la livrée à Warren, vers 1909-1910, s'occupe de la livraison des marchandises et du transport des voyageurs. Il possède quelques voitures, carrosses et chevaux. Son fils, Moïse, raconte un incident inoubliable survenu vers 1911. Moïse n'avait alors que 5 ans. Son père est approché pour aller chercher le corps d'un noyé pendant la drave, à River Valley, à 27,2 km au nord de Warren. Pour se rendre, on doit voyager sur des routes construites sur des terrains bas. A cette époque, dans les endroits marécageux, on construisait des sections de route avec des troncs d'arbres placés les uns contre les autres formant un genre de pont flottant. C'est sur ces sentiers primitifs et sinueux que John et son fils, Moïse, reviennent à la brunante avec le cadavre dans un grand panier d'osier placé dans la charrette. Le petit Moïse, voyant le panier bouger ressent une peur terrible. Il s'imagine même entendre un bruit provenant du cadavre. Soudain, on entend des hurlements lugubres et saisissants. Nos deux voyageurs sont suivis par une meute de loups. John laisse traîner quelques longues chaînes derrière la voiture en espérant éloigner les loups par le bruit des chaînons. Les chevaux deviennent nerveux et difficiles à contrôler et se mettent à trotter. Moïse est convaincu que la voiture, tirée à toute vitesse, ne tiendra pas le coup sur cette route interrompue par des sections de chemin en bois cordé. A un moment donné, ils craignent voir le panier d'osier glisser de la charrette. Si, par hasard, ça se produisait, il faudrait arrêter pour reprendre le cadavre. Mais non, les chevaux trottent jusqu'au village de Warren laissant la meute de loups derrière eux. Ce fut une aventure que Moïse n'aurait pas oublié de si tôt!



*Chemins de bois rond dans les
terrains marécageux*

d) Le Dr Séguin

Parmi tous ces gens rattachés au commerce ou aux services professionnels et de métier, notons brièvement l'oeuvre du docteur Séguin. Homme compétent et dévoué, ce vétérinaire devenait presque indispensable, par sa profession, au service de la communauté agricole de Warren. Tous le connaissaient et l'appréciaient. En plus de bien remplir son rôle comme vétérinaire, il se faisait même parfois médecin auprès des malades de Warren.

Né en 1894, il arrive à Warren en 1916. Pendant la Première Guerre mondiale, il est maréchal (officier préposé aux soins des chevaux). A cause de son habileté et de sa compétence on lui confère un degré en médecine vétérinaire. Deux Canadiens seulement recevront ces honneurs.

Son frère, le Père Lionel Séguin, curé de Warren, l'invite à venir s'établir dans la région. En 1917, il épouse Edwidge Marion, institutrice. Le Docteur Séguin habite Warren jusqu'à sa mort, consacrant de nombreuses années au service des fermiers de la région. Il s'intéresse à la politique locale, aussi bien qu'à la politique provinciale étant membre du parti Conservateur.

Le Dr Séguin meurt en 1969.

e) Les premières lignes téléphoniques

Dès 1904, on pouvait déjà communiquer par téléphone à Warren. Les Keelings qui avaient une scierie à 5 km de la gare actuelle de Warren et désirant expédier les messages

entre la scierie et la gare, contribuent au financement de ce projet. Ils reçoivent la collaboration du curé de Warren, le Père Proulx, et de Bob Wilson, deux hommes qui s'y connaissent dans la technique de la communication par téléphone. La "Dunnet-Municipal Telephone Co." installe une première ligne téléphonique desservant une cinquantaine de familles.

En 1911, Jos Desgroseillers ajoute une deuxième ligne entre Warren et St-Charles pour desservir une trentaine de familles. Une autre ligne entre Warren et Cache Bay, où il y a une scierie et une cour à bois, est installée. Mais cette dernière sera abandonnée en 1917.

3. Le développement parallèle des deux groupes ethniques

Après l'incendie de "Slab Town" en 1905, les gens qui viennent reconstruire les maisons contribuent à l'augmentation de la population du village. Ces gens construisent des maisons à l'ouest de la gare dans le quartier anglophone. Quant aux Francophones, ils se regroupent dans le quartier est du village, déjà nommé "French Town". Dès 1892, M. Narcisse Dubeau construit une petite maison de pension, la Maison Albion, située devant la résidence actuelle des religieuses sur le coin opposé de l'école St-Thomas. C'est dans ce quartier que, comme groupe ethnique fondateur, les familles françaises ont pu vivre, conserver leurs traditions, leurs coutumes, leur foi catholique et leur langue.

A cette époque, il existe, semble-t-il, une sorte de barrière psychologique entre les Francophones et les Anglophones. Cette barrière est maintenant disparue. Aujourd'hui

on trouve à Warren de nombreuses activités communautaires, au sein desquelles participent, dans un climat de bonne entente, Anglophones et Francophones. La plupart des citoyens de ces deux groupes ethniques sont bilingues.

La première église catholique est construite par les paroissiens en 1902. Elle se trouve dans Clarenceville (French Town) à l'extrémité est du village sur le coin sud-est du terrain de l'école séparée actuelle. Quant à l'église anglicane, elle se trouve à l'extrémité ouest du village.

Les deux écoles, St-Thomas et Warren Central Public School, semblent elles aussi former le noyau des deux groupes fondateurs de Warren. C'est autour des deux églises et des deux écoles (nous verrons leur histoire plus tard) que le village se développera.

Eglise protestante (Unie)





*Ecole publique: "Warren Central
Public School"*

4. Quelques problèmes chez les premiers colons

Malgré un certain essor du village, quelques problèmes hantent la population de Warren. Il est difficile de contrôler les maladies à cause d'une pénurie de médicaments, et du manque de service de santé. Les médecins ne sont pas toujours disponibles, donc les sages-femmes assistent aux naissances. Le nombre des mortalités infantiles est très élevé. En 1919-20, la grippe espagnole, frappe la population nord-américaine. C'est un véritable fléau pouvant faucher des familles entières. Les mères doivent veiller sur les malades et les petits.

Les accidents aussi réclament plusieurs vies. C'est souvent le drame de la veuve, laissée seule, sans aide

financière, sans assurance-vie, avec une grosse famille. Il n'est pas rare de voir un homme perdre la vie au chantier ou à la drave.

En hiver, les routes ne sont pas déblayées. Au printemps, elles sont très boueuses, et en été, cahoteuses. Le moyen de transport le plus commun est la marche, moyen utilisé pour se rendre à l'école, à l'église ou chez des amis. Les plus fortunés possèdent des chevaux et voyagent en carrosses et en carrioles.

A cause de la pauvreté de certaines familles, souvent les enfants aînés doivent interrompre tôt leur éducation pour aider aux divers travaux de la ferme ou pour s'embaucher dans les chantiers afin de combler le maigre revenu du père.

Souvent, les parents doivent laisser les enfants à la maison avec l'aîné, pour s'occuper des travaux de l'étable. L'hiver, le père doit parfois partir pour les chantiers.

Le "fanal" (lanterne) et la lampe à l'huile qui servent à éclairer sont souvent des causes d'incendies désastreux.

VI

INDUSTRIE AGRICOLE

1. Les produits laitiers
2. L'élevage
3. La production des oeufs
4. Le déclin des fermes

VI L'industrie agricole

L'activité économique de Warren repose sur l'agriculture mixte, sur l'élevage et sur la coupe du bois.

Entre 1915 et 1925, les populations croissantes urbaines de Sudbury et de North Bay demandent de plus en plus de produits de la ferme. Un marché pour les produits laitiers naîtra donc à Warren.

1. Les produits laitiers

a) La vente du lait

En 1962, les fermiers de Warren exportent environ 207,3 kg de lait en bidons vers Sudbury et North Bay. (En 1935, deux à trois bidons par ferme par train à Sudbury). Plus tard, les bidons doivent être gardés dans de l'eau glacée jusqu'à ce que des camions à boîtes doublées d'isolant passent de ferme en ferme pour les ramasser. En 1981, le lait, refroidi dans de gros réservoirs, est pompé directement dans des camions à citernes réfrigérées, de la Coopérative régionale de Sudbury-Nipissing. La livraison se fait encore à Sudbury et à North Bay. On exporte environ 27 580,0 kg de lait par semaine.

Les méthodes de traite des vaches ont aussi beaucoup évoluées. Autrefois, la traite se faisait à la main avec un seau serré entre les genoux. La trayeuse automatique fait soudainement apparition sur le marché et les fermiers

ne tardent pas à se la procurer. On n'a qu'à filtrer le lait dans des bidons. Cependant en 1981, le lait passe par des tubes de verre, directement de la trayeuse au réservoir réfrigéré.

b) Les fromageries

Les fromageries qui ont contribué à l'économie et au développement de l'industrie laitière dans la région de Warren datent de 1907. Sam Lucky construit la première fromagerie sur le lot no 8, concession no 3 du canton de Dunnet. Plus tard, il en construit une autre dans le même canton soit sur le lot no 7, concession no 2. Cette dernière est vendue à Eugène Gour qui, en 1916, la déménage sur le lot no 7, concession no 1 du canton de Dunnet.

Les demandes toujours croissantes pour les produits laitiers permettent aux fermiers de Warren d'augmenter leur production agricole. Avec les nouveaux revenus, les fermes sont agrandies et modernisées et les troupeaux sont augmentés. Les fermiers peuvent, sans risque, développer l'agriculture mixte et l'élevage de vaches laitières, de bovins de boucherie et de porcs.

2. L'élevage

a) La vente de bovins et de porcs

En plus du lait et du fromage, les marchés de consommation extérieurs réclament la viande de bovin et de porc. C'est la raison pour laquelle, jusque vers 1950, les



*Jument de race
Percheron*

M. Glen Carmichael

*Cheveaux de
selle*

Équitation



fermiers transportent les animaux destinés aux abattoirs à la gare de Warren. Ces animaux, vendus vivants, sont gardés dans des enclos près de la gare en attendant de monter à bord de wagons et d'être transportés vers les abattoirs des grands centres.

b) L'élevage d'animaux "enregistrés"

i) Les chevaux de race

Avant l'arrivée du tracteur, d'excellents chevaux de trait font l'orgueil de plusieurs fermiers. L'élevage de chevaux de race est fortement encouragé. Même le curé, le Père Lionel Séguin, achète un étalon Percheron pour améliorer la race chevaline. On trouve dans la région d'excellents chevaux de race, tels Clydesdale, Percheron, Belges et Canadiens. Quelques fermiers en font encore l'élevage en 1981. Parmi ces chevaux de race, on retrouvait les chevaux lourds de trait, les chevaux pour voitures légères (chevaux de livrée) et les chevaux de selle.

La spécialisation des fermiers dans les différentes catégories de races de chevaux, de vaches, de moutons et de porcs encouragera la compétition et les concours. A chaque année, la foire annuelle de Warren ranime cet élan de fierté, lorsque l'on se voit déclaré, par les juges, le fermier de la région ayant la plus belle bête. Depuis 1907, ces expositions ou foires annuelles connaissent des compétitions fort animées entre les cultivateurs de Warren.

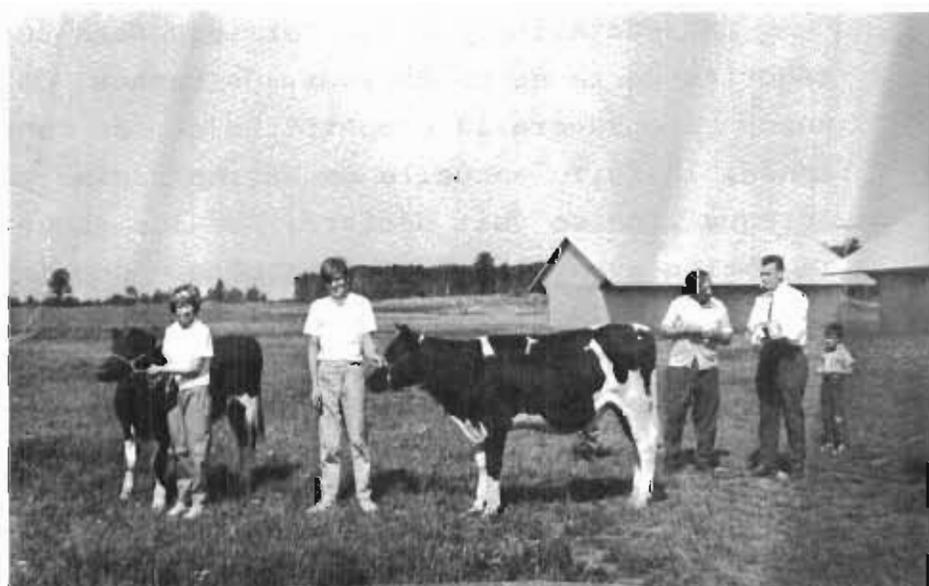
ii) Les vaches laitières de race

Les premières vaches laitières de race pure arrivent à Warren en 1934. John Duhaime fait l'achat de quelques vaches de race Ayrshire provenant du Québec. La ferme El Carmen de M. & Mme Arnold Spaul fait aussi l'achat de quelques vaches de cette même race. Ces vaches sont à l'origine d'un troupeau qui se classe maintenant parmi les plus productifs en Ontario.



*Vache de race
Ayrshire*

*Taures (ou
génisses)
Holstein*





Jeune vache laitière Holstein

Les vaches de race sont classifiées selon l'apparence et la production. On utilise le barème suivant: pauvre, médiocre, moyenne, bonne, excellente. Plus on améliore la race, plus on dépasse l'ancien niveau de production et d'excellence. Certaines vaches seront même classifiées comme excellentes et plus (Ex. *) En 1981, certaines vaches sont exceptionnellement classifiées, (Ex. ***). Bien que de nombreux fermiers de Warren se sont procurés des vaches laitières de race, retenons les noms de ceux qui ont réussi davantage:

Johnson	Woods
Spaull	Carrière
Sutcliffe	Lavallée
Duhaime	Rancourt
Beuparlant	

Il s'agit de troupeaux de Holstein, de Jersey et d'Ayrshire.

c) L'élevage de chèvres laitières

En 1975, un troupeau de chèvres laitières arrive dans la région sur la ferme de M. Harold Morin. Il semble que l'élevage de chèvres pour la production du lait et de la viande peut devenir rentable. Malheureusement, l'élevage s'est terminé très tôt lorsque le feu détruis le troupeau.

3. La production des oeufs

Jusque vers 1950, la production des oeufs ne répond qu'à la consommation familiale.

M. Fernand Trottier, qui a suivi des cours d'agriculture avec spécialisation en aviculture à Oka - sous les Trappistes - s'achète une ferme de 240 acres sur la section est du lot no 2, concession no 1 du canton de Ratter, au nord du cimetière catholique.

En 1948, il commence la production des oeufs avec 500 poules. Sous son habile direction, l'entreprise augmente rapidement.

Aujourd'hui, en 1981, les poulaillers et les autres bâtiments couvrent environ cinq acres logeant 20 000 poules, poulettes ou poussins. Cette entreprise fournit des oeufs de qualité aux centres urbains de Val Caron, Sturgeon Falls, Coniston, North Bay et Sudbury.

L'aviculture de M. Fernand Trottier occasionne de grosses dépenses: la nourriture pour les poules - blé, avoine, orge, les salaires des employés, l'achat de poussins, l'achat de machines pour laver, la classification et le mirage des oeufs, en

plus des tracteurs, des camions et de la machinerie pour moulinier le grain.

4. Le déclin des fermes

Depuis la seconde guerre mondiale, on a constaté un déclin dans le nombre de fermes familiales. Les jeunes quittent la terre paternelle, on cesse l'élevage et on se cherche des emplois plus stables et plus rémunérateurs dans les grands centres urbains tels North Bay, Sudbury, Elliot Lake et ailleurs.

De la population active de Warren - 1500 - environ 50% des hommes sont employés par les compagnies Inco et Falconbridge, industrie minière située dans la région de Sudbury. A chaque jour, on doit donc faire le trajet de Warren au lieu de travail.

Il ne faut pas oublier que la navette quotidienne de Warren aux centres miniers, localisés à plus de 65 à 75 km dans la région de Sudbury s'avère coûteuse. Ainsi, plusieurs mineurs s'organisent en "car pools" - transport en commun - pour réduire les dépenses de transport.

Si les familles de ces mineurs itinérants demeurent toujours à Warren, c'est à cause de l'écart considérable qui existe, entre la taxation des propriétaires fonciers de Sudbury et ceux de Warren. Une autre raison qui explique l'enracinement de ces gens à Warren, surtout ceux de quarante ans et plus, est la sécurité qu'offre la ferme paternelle et le village natal.

Environ 15% de la population de Warren est à l'emploi de l'Hydro-Ontario qui a un bureau d'affaires situé sur la route 17, à Warren. L'autre 30 à 35% de la population (hommes et femmes) s'adonne à différents métiers et professions, dans la région: fermiers, garagistes, mécaniciens, plombiers, menuisiers, maçons, camionneurs, employés du Conseil municipal de Ratter et Dunnet, agents de police, enseignants, épiciers, coiffeurs, infirmiers, et autres carrières ou services publics. Très peu d'hommes et de femmes de la population active sont en chômage (± 5).

Les jeunes plus éduqués choisissent des carrières qui les éloignent de Warren. L'exode rural est une réalité présente dans la région de Warren.



*Quartier résidentiel
rue Rutland*



Vu de la rue Stanhope

Plusieurs bonnes terres sont vendues ou abandonnées. Chose curieuse, ce sont des gens assez fortunés des villes qui en achètent, soit pour la chasse, soit pour la coupe du bois de chauffage, ou soit comme deuxième résidence pour l'été.

Aujourd'hui, le nombre de fermes a diminué, surtout celles qui se spécialisent dans la vente du lait. Toutefois, la production agricole de la région et l'élevage, demeurent plus élevés. Les fermiers sont mieux renseignés. Une tech-

nologie scientifique nouvelle, des granges spacieuses, mieux aménagées, mieux aérées, un contrôle des maladies et l'insimination artificielle contribuent invariablement à augmenter la production et la qualité des animaux à boucherie et à lait.

VII

ÉCOLES

1. La première école séparée
2. Liste de noms de professionnels, éduqués
à l'école élémentaire de Warren
3. L'arrivée des religieuses
4. Liste de noms de professeurs aux écoles
séparées Dunnet no 1 et St-Thomas

VII Les écoles

Les pionniers francophones de Warren tenaient à une éducation catholique et française.

1. La première école séparée

La présence de quelques 30 élèves de familles francophones justifie la construction de l'école séparée no 1 de Dunnet en 1899. C'est une école d'une seule pièce. Au centre de la pièce se trouve une fournaise à bois qui ronronne et répand sa chaleur pendant les froids d'hiver. La première institutrice est Mlle Marie-Jeanne Dubeau.

Jusqu'en 1915, une pièce suffit pour le groupe d'élèves de la première à la huitième année. Mais, avec l'augmentation de la population catholique francophone on doit ajouter une autre salle de classe.

Mme Marie Giroux devient, en 1917, la deuxième institutrice de l'école séparée no 1 du canton de Dunnet. Elle a 18 ans. Son salaire annuel est de 35,00\$. Elle enseigne à 35 élèves de différents niveaux. Lors de sa deuxième année, elle a 40 élèves avec un salaire annuel de 45,00\$. En 1919, elle reçoit 55,00\$ pour enseigner à 55 élèves.

En 1938, avec 120 élèves, on construit une école plus moderne et à deux étages. Cette école dessert la population scolaire jusqu'en 1956. A cause de la centralisation qui regroupe les élèves des petites écoles de campagne environnantes, on doit, en 1956, ajouter une aile dont quatre

*Ecole séparée catholique
St-Thomas*



Vue d'en avant



Vue d'en arrière

classes et un gymnase.

En 1968, après le regroupement régional avec le Conseil scolaire séparé de Sudbury, un laboratoire, trois salles de classe et une Bibliothèque sont ajoutés à l'Ecole St-Thomas.

Aujourd'hui (1981), l'école St-Thomas de Warren est au service de toute la paroisse. Pendant le jour, 250 élèves reçoivent une éducation de qualité alors que le soir les adultes s'y rendent pour participer aux différents programmes d'éducation communautaire. L'école St-Thomas offre de nombreux cours du soir: macramé, arts plastiques, crochet, tricot, dactylographie, guitare, peinture, natation, yoga, danses, français pour Anglophones, espagnol, couture, activités physiques pour hommes et femmes, céramique, religion... Ces cours sont offerts par des gens de la région ayant la compétence requise dans chaque domaine.

N'avons-nous pas raison d'être fiers de ce que nous sommes devenus? Du petit noyau de pionniers qui tenaient à leur langue et à leur religion, nous sommes maintenant environ 60 à 65% de la population totale de Ratter et Dunnet qui cherchons à développer dans différents domaines d'activités.

Plusieurs anciens et anciennes de Warren détiennent des degrés universitaires et pratiquent des professions telles que: l'enseignement, l'agronomie, le droit, la sacerdoce, la vie religieuse, le travail d'infirmier...

2. Liste de noms de professionnels éduqués à l'école élémentaire de Warren

a) Prêtre

Hector Bertrand
André Huneault

Conrad Daigle
Léon Langlois

b) Religieuses

Belzine Gervais
Agnes Ethier
Clara Ouellette
Amanda Laframboise
Aurore Laframboise
Eva Bertrand
Eva Roy
Berthe Dubeau
Yvette Langlois
Irène Giroux

Alice Thibeault
Lillian McDonald
Hattie McDonald
Lorraine Boyce
Jeannine Armstrong
Lucienne Giroux
Yvette Laframboise
Gilberte Laforge
Jeanne Giroux
Lorraine Giroux

c) Enseignant(e)s

Jeannine Armstrong
Juliette Armstrong
Cécile Bélanger
Robert Bérubé
Robert Bole
Fernande Chayer (McDonald)
Annette Dubeau (Walsh)
Berthe Dubeau
Marie-Jeanne Dubeau
Marie Dubeau (Giroux)

Aurel Duhaime
Claire Duhaime (Chantigny)
Réal Duhaime
Annette Fortin (Bole)
Rachel Gaudette (Marion)
Hélène Giroux (Benoit)
Henri Giroux
Lucienne Giroux
Maurice Giroux
Roland Giroux

Alice Laforge (Marion)
 George Laforge
 Sylvia Laforge
 Yvette Laframboise
 Patrick Legault
 Edwidge Marion (Séguin)
 Emela Marion (Chayer)
 Laura Marion
 Rose Marion
 Yvonne Marion (Proulx)
 Maureen McDonald (Marion)
 Nellie Ouellette (Gervais)
 Bernard Raymond
 Lorette Raymond
 Hélène Raymond (Tétreault)
 Lucienne Raymond

Marie-Berthe Raymond
 (Macnamara)
 Marthe Raymond
 (Carmichael)
 Raymond Raymond
 Marie Robichaud
 Claude Rochon
 Rose-Mai Rochon
 Suzanne Rochon
 Laurent Roy
 Louise Tessier (Philion)
 Michel Tessier
 Rachel Tessier
 Alice Trottier (Lafleur)
 Robert Wilson

d) Agronome

Gérard Trottier

e) Musiciens

Marie-Jeanne Dubeau (piano)
 Henri Giroux
 Irène Giroux
 Jocelyn Giroux

Michel Giroux
 Joanne Lavallée
 Irène Roy

f) Artiste

Nicole Trottier

3. L'arrivée des religieuses

En 1939, les Soeurs de l'Assomption (S.A.S.V.), religieuses de Nicolet acceptent de prendre la direction de l'école et offrent leurs services comme enseignantes à la population francophone et catholique de Warren.

Les religieuses résident aujourd'hui dans le couvent situé au coin des rues Rutland et Warren à proximité de l'Ecole St-Thomas.



Résidence des religieuses, rue Rutland

4. Liste de noms de professeurs aux écoles séparées Dunnet no 1 et St-Thomas

<u>Date</u>	<u>Professeurs</u>	
1899	Marie-Jeanne Dubeau	Marie Giroux
1917	Edwidge Marion	Yvonne Marion
1918	Marie Dubeau	Yvonne Marion
1919	Yvonne Marion	Marie Dubeau
1920	Yvonne Marion	Marie Dubeau
1921	Florence Regimbal	Yvonne Marion
1922	Yvonne Marion	Florence Pleau
1923	Mlle B. Gauthier	Lucia Lemieux
1924	Antoinette Lemieux Lucia Lemieux	Yvonne Paquette Alma Demers
1925	Yvonne Paquette	Alma Demers
1926	Yvonne Paquette	Alma Demers
1927	Alma Demers	Albertine Desormeaux
1928	Alma Demers Lucienne Demers	Albertine Desormeaux
1929	Alma Demers Fernande Dupuis	Lucienne Demers
1930	Annette Bole Thérèse Bélanger	Lucille Masse Aline Masse
1931	Aline Masse	Lucille Masse
1932	Aline Masse	Lucille Masse
1933	Annette Dubeau	Lucille Masse

1934	Marie-Louise Duhaine	Annette Dubeau
1935	Annette Dubeau Rodolphe Galipeau	Fleur-Ange Gélinas
1936	Gilberte Turenne	Rodolphe Galipeau
1937	Gabrielle Turenne Rodolphe Galipeau	Gilberte Turenne
1938	Gemma Séguin Rodolphe Galipeau	Aimé Laforde
1939	Sr Céline-de-Jésus Gemma Séguin	Sr Ste-Emeria
1940	Gemma Séguin	Sr Claire-du-St. Sauveur
1941	Aurore Laframboise Sr Madeleine De Pazzi Sr Agnès-de-Rome Sr Marguerite-de-Lorraine	Sr Ste-Emeria
1942	Sr Rita-Marie Sr Marguerite-de-Lorraine Hélène Sabourin	Sr Agnès-de-Rome
1943	Sr Rita-Marie Germaine Ethier	Sr Marguerite-de-Lorraine Sr St. Victor
1944	Sr Alfred-du-Sauveur Sr Rita-Marie	Sr Ste-Céline Germaine Ethier
1945	Germaine Ethier Sr Ste-Céline	Sr St-Jean-du-Calvaire Sr Alfred-du-St. Sauveur
1946	Germaine Ethier Sr Ste-Céline	Sr Marie-de-la-Ste-Trinité Sr René-d'Italie
1947	Germaine Ethier Sr Ste-Céline	Sr Marie-de-la-Ste-Trinité Sr René-d'Italie
1948	Germaine Ethier Sr Ste-Céline	Sr St-Ivan Sr St-Marius
1949	Germaine Ouellette Sr St-Marius	Sr Ste-Céline Sr St-Vincent-de-Paul

1950	Sr Thérèse-de-la-Miséricorde Sr St-Marius Alice Trottier	Sr Claire-de-l'Enfant- Jésus
1951	Sr Pierre-Julien Sr Claire-de-l'Enfant- Jésus	Sr St-Thomas-de-Gabil Alice Trottier
1952	Sr Ste-Eméria Alice Trottier	Sr Elizabeth-de-la- Visitation
1953	Sr Ste-Fernande Alice Trottier	Sr Ste-Georgie
1954	Sr Pierre-Julien Sr Marie-Thérèse-de- Lisieux	Alice Trottier Sr Rose-Marguerite
1955	Lorraine Giroux Sr Marie-Thérèse-de Lisieux Sr Rose-Marguerite	Sr Ste-Simone Alice Trottier
1956	Léonne Piché Sr Rita-Marie Alice Trottier	Gilberte Trottier Sr Ste-Georgie Sr Rose-Marguerite
1957	Gilberte Trottier Sr Gérard-du-St-Sacrement Sr Rose-Marguerite	Sr Rita-Marie Alice Trottier
1958	Gilberte Trottier Sr Gérard-du-St-Sacrement Sr Rose-Marguerite	Sr Rita-Marie Alice Trottier
1959	Alice Trottier Sr Rose-Marguerite Gilberte Trottier	Sr Claire-d'Italie Sr Rita-Marie
1960	Alice Trottier Sr Anne-Cécile Gilberte Trottier	Sr Louise-de-L'Assomption Sr Rita-Marie
1961	Diane Gravelle Sr Guy-de-L'Eucharistie Huguette Chevretils	Sr Lucie-des-Lys Sr Anne-Cécile Monique Fréchette

1962	Diane Gravelle Sr Lucie-des-Lys Sr Guy-de-L'Eucharistie Lilliane Préfasi	Huguette Beaudry C. Demers Sr Anne-Cécile
1963	Huguette Beaudry Sr Marie-de-la-Consolation Lilliane Préfasi	Sr Gérard-du-St. Sauveur Sr Anne-Cécile Sr Lucie-des-Lys
1964	Sr Denise-Thérèse Sr Louise-de-l'Assomption Malvina Roberge Sr Gérard-du-St - Sauveur Lucille Crépeau	Gilberte Trottier Roland Giroux Sr Anne-Cécile Sr Marie-de-la-Consolation Malvina Roberge
1965	Sr Denise-Thérèse Lucille Crépeau Gilberte Trottier Sr Marie-de-la-Consolation Claudette Henry	Yvonne Lafortune Paulette Rochon Sr Louise-de-l'Assomption Roland Giroux
1966	Claude Rochon Sr Denise-Thérèse Yvonne Lafortune Roland Giroux	Carmen Beauparlant Gilberte Trottier Sr Marie-de-la-Consolation Claudette Henry
1967	Yollande Demers Carmen Beauparlant Yvonne Lafortune Roland Giroux Claude Rochon	Rose-Mai Rochon Gilberte Trottier Sr Constance Cotnoir Claudette Henry
1968	Claude Rochon Carmen Beauparlant Gilberte Trottier Sr Constance Cotnoir Aurel Duhaime	Marthe Raymond Rose-Mai Rochon Yvonne Lafortune Roland Giroux Claudette Chayer
1969	Sr Lise Dennie Marthe Raymond Alma Roy Gilberte Trottier Iren Perrin Colette Demers	Roland Giroux Hector Séguin Gabrielle Rivard Claudette Chayer Carmen Beauparlant

1970	Sr Lise Dennie Marthe Raymond Alma Roy Claudette Chayer Carmen Beauparlant	Roland Giroux Raymonde Gaudette Gilberte Trottier Colette Demers Aurel Duhaime
1971	Aurel Duhaime Marthe Carmichael Alma Roy Claudette Chayer Carmen Beauparlant	Roland Giroux Raymonde Gaudette Gilberte Trottier Colette Demers Sr Alice Ayotte
1972	Anita Côté Claudette Chayer Alma Roy Marthe Carmichael Aurel Duhaime Jacqueline Turcot	Colette Demers Gilberte Trottier Claudette Guenette Roland Giroux Carmen Beauparlant
1973	Aurel Duhaime Claire Gélinas Alma Roy Claudette Chayer Colette Demers	Roland Giroux Raymonde Gaudette Rachel Tessier Sr Paulette Gauvreau Carmen Beauparlant
1974	Aurel Duhaime Sr Paulette Gauvreau Rachel Tessier Raymonde Gaudette Jacqueline Turcot	Roland Giroux Alma Roy Claudette Chayer Colette Demers Carmen Beauparlant
1975	Roland Giroux Sr Paulette Gauvreau Sr Judith Baril Claudette Chayer Jacqueline Turcot	Aurel Duhaime Raymonde Gaudette Sr Agathe Brochu Colette Demers Carmen Beauparlant
1976	Aurel Duhaime Sr Paulette Gauvreau Sr Agathe Brochu Colette Demers Carmen Beauparlant	Roland Giroux Sr Judith Baril Claudette Chayer Jacqueline Turcot
1977	Aurel Duhaime Raymonde Gaudette Sr Judith Baril Colette Demers Carmen Beauparlant	Roland Giroux Jacqueline Turcot Claudette Chayer Sr Agathe Brochu

1978	Aurel Duhaine Raymonde Gaudette Sr Judith Baril Colette Demers Carmen Beauparlant	Roland Giroux Jacqueline Turcot Claudette Chayer Sr Agathe Brochu
1979	Roland Giroux Jacqueline Turcot Sr Judith Baril Colette Demers Sr Agathe Brochu	Raymonde Gaudette Rose Roy Claudette Chayer Carmen Beauparlant
1980	Roland Giroux Jacqueline Turcot Sr Judith Baril Sr Agathe Brochu Denise M. Pilon	Raymonde Gaudette Rose Roy Claudette Chayer Carmen Beauparlant

VIII

ÉGLISE ST-THOMAS

1. L'historique
2. Les premières célébrations religieuses

VIII L'église St-Thomas

1. L'historique

Au Canada, des agglomérations de gens se sont développées là où il y avait des ressources naturelles, là où les cours d'eau offraient un moyen de transport ou d'approvisionnement, et là où la terre était riche, fertile.

En plus, dans l'histoire de nos villages, un élément relie les Catholiques et en fait une entité bien nouée, forte et vivante: c'est l'église paroissiale. La communauté religieuse joue ainsi un rôle important dans la vie de nos premiers habitants et l'histoire de ce développement est parallèle à celui du développement de tout le village.

a) La première chapelle

En 1891, alors que Warren n'était qu'un faible amas de petites maisons en bois rond, les pionniers catholiques du lieu sentaient un besoin de se rencontrer pour prier, chanter et célébrer ensemble la messe. L'église devient le lieu de rencontre. C'est à l'église qu'on fête avec les autres familles catholiques. C'est pour cette raison qu'en 1891 on décide de construire une petite chapelle en bois rond sur le coin sud-est de ce qui est aujourd'hui la cour de l'école St-Thomas. On a pour pasteur le Rév. Père Louis Côté, Jésuite missionnaire.



*Rue Main sur le terrain de l'école
St-Thomas*



Eglise St-Thomas, rue Rutland

En 1899, la petite chapelle est agrandie, sans doute parce que la population augmente toujours. Pour plus de 17 ans, soit jusqu'en 1915, cette chapelle sert d'église à la population française catholique de Warren. C'est en novembre 1915, que cette humble petite chapelle est rasée au sol par les flammes. Un lampion qui alluma le feu à une draperie en est la cause.

On abandonne le site pour reconstruire plus au centre du village.

b) La nouvelle église

On choisit le site actuel pour reconstruire une nouvelle église, soit l'église St-Thomas. Le sous-bassement, construit sous la direction du Père Séguin en 1916 sert comme église jusqu'en 1927. Ce sera sous la direction du Père Henri Bruneau que l'église sera complétée.

c) Le 75e anniversaire de fondation de la paroisse

La date de la fondation de la paroisse remonte à 1901. C'est donc en 1976 que Warren fête le 75e anniversaire de la paroisse St-Thomas. Les paroissiens sont appuyés par les membres des différentes organisations du village pour préparer cette fête et participer à la célébration.

Les élèves de l'école séparée St-Thomas font valoir leurs talents en aidant à retracer l'histoire de leur paroisse. Le travail de recherche commence en septembre 1976. On invite les plus âgés de la paroisse à venir à l'école pour aider à

tracer des arbres généalogiques et à relater certains faits des débuts de la paroisse française St-Thomas.

A l'occasion de la fête, on rénove l'intérieur de l'église pour lui donner une apparence plus jeune et plus contemporaine tout en conservant ici et là certains traits d'autrefois. Lors de cette fête, Mgr Alexander Carter, évêque du diocèse du Sault Ste-Marie, préside à une grande célébration eucharistique. La participation de tous est une preuve tangible de la foi fervente toujours conservée dans les familles de Warren.

d) Les curés de la paroisse St-Thomas

Voici une liste des curés qui se sont dévoués pour la paroisse, avant et depuis sa fondation.

<u>Date d'arrivée</u>	<u>Curé</u>
1891	Père Louis Côté
1901	Père G. A. Picotte (fondation)
1902	Père J. A. Accorsini
1903	Père E. Nayl
1904	Père E. Proulx
1906	Père J. T. Crowley
1912	Père O. Dufresne
1914	Père L. Séguin
1917	Père S. Veilleux
1921	Père J. Bourgeois
1926	Père H. Bruneau
1930	Père J. Marchand
1936	Père J. Carrère
1943	Père H. Plouffe

1962	Père L. Legault
1965	Père F. Guilbeault
1968	Père F. Isabelle
1969	Père J. C. Etienne
1972	Père E. Lafontaine
1976	Père F. Forest jusqu'à présent

2. Les premières célébrations religieuses

a) Les premiers mariages

<u>Noms des conjoints</u>	<u>Date du mariage</u>	<u>Le célébrant</u>
Napoléon Roy Estrasille Lamoureux	le 16 avril 1901	G.A. Picotte
Johnny Bertrand Marie-Léda Bédard	le 15 avril 1901	G.A. Picotte
Ferdinand Dault Clarinda Guindon	le 17 juin 1901	G.A. Picotte
Rodrigue Ratel Marie-Louise Lebeau	le 17 août 1901	G.A. Picotte
Félix Guindon Anna Ethier	le 2 sept. 1901	G.A. Picotte
Antoine Desforges Mary-Marcelinne Josselin	le 14 oct. 1901	G.A. Picotte
Jean-Baptiste Papineau Domitilde Jodoin	le 9 avril 1902	G.A. Picotte

Philéas Cousineau Céline Leblanc	le 27 avril 1902	G.A. Picotte
Joseph McCormick Rosie Slavin	le 1 mai 1902	G.A. Picotte
Joseph Papineau Léa Jodoin	le 16 juin 1902	G.A. Picotte
Adélarde Demers-Tourangeau Alexandrine Gervais	le 25 août 1902	G.A. Picotte
Ephrem Lachance Elmire Gervais	le 19 oct. 1902	G.A. Picotte
Auguste Cayer Dina Trottier	le 13 oct. 1902	G.A. Picotte
Joseph Corneau Eugénie Chevrier	le 25 nov. 1902	G.A. Picotte
Napoléon Villeneuve Elizabeth Guindon	le 30 déc. 1902	G.A. Picotte
Joseph Paquette Louisa Marion	le 30 déc. 1902	J. D'Accorsini

b) Les premiers baptêmes

<u>Nom</u>	<u>Date de naissance</u>	<u>Date du baptême</u>	<u>Père</u>	<u>Mère</u>	<u>Prêtre</u>
Joseph Arthur Young	1 janvier 1901	17 avril 1901	Alfred Young	Marcelline Pauliot	G.A. Picotte
Georges Edward Callaghan	26 janvier 1901	10 mars 1901	James Callaghan	Annie Murphy	G.A. Picotte
Aldéa Gervais	27 déc. 1901	10 mars 1901	Adolphe Gervais	Marguerite Cousineau	G.A. Picotte
Lorette Gervais	2 janvier 1901	10 mars 1901	Eugène Gervais	Aimée-Line Danis	G.A. Picotte
Eugène Turgeon			François Turgeon	Louise Lepage	G.A. Picotte
Jos Edward Arthur Trottier	20 mars 1901	29 mars 1901	Octave Trottier	Judith Paquin	G.A. Picotte
Jeremie Trottier	29 mars 1901	30 mars 1901	François Trottier	Alida () Trottier	G.A. Picotte
Céline Turenne	1 déc. 1901	30 mars 1901	Adélard Turenne	Marie-Louise Lebeau	G.A. Picotte
Alice Albina Lachance	25 mars 1901	4 avril 1901	Xavier Lachance	Alice Gervais	G.A. Picotte

<u>Nom</u>	<u>Date de naissance</u>	<u>Date du baptême</u>	<u>Père</u>	<u>Mère</u>	<u>Prêtre</u>
Françoise Aurore Bélanger	7 mars 1901	6 avril 1901	William Bélanger	Mary Hamilton	G.A. Picotte
Delia LaPlante	16 avril 1901	19 avril 1901	Evariat LaPlante	Delima Germain	G.A. Picotte
Joseph Eugène Thibault	27 avril 1901	2 mai 1901	Alexis Thibault	Marceline Brisebois	G.A. Picotte
Marie May Alber- tine Jodoin	1 mai 1901	1 mai 1901	Xavier Jodoin	Léa Hamil	G.A. Picotte
Enophile Doucet	8 mai 1901	14 mai 1901	Noé Doucet	Marie-Louise Deschamps	G.A. Picotte
Robert Oscar Lemoyne	9 fév. 1901	19 mai 1901	William Lemoyne	Céline Dubeau	G.A. Picotte
Joseph Gervais	26 mai 1901	26 mai 1901	Léon Gervais	Henriette Minor	G.A. Picotte
Mary Jane Edna Stewart	19 avril 1901	13 juin 1901	Alfred Stewart	Azilda Cayer	G.A. Picotte
Laura Stéphanie Marion	27 juil. 1901	28 juil. 1901	Cyriac Marion	Fernande Chenette	G.A. Picotte
François Léandre Chevier	6 août 1901	7 août 1901	Joseph Chevier	Rose-Anne Bertrand	G.A. Picotte

<u>Nom</u>	<u>Date de naissance</u>	<u>Date du baptême</u>	<u>Père</u>	<u>Mère</u>	<u>Prêtre</u>
Marie-Anne Délia Andrée Louise Miron	4 mai 1901	2 juin 1901	Alexandre Miron	Anne Bélanger	G.A. Picotte
Marie Eugénie Ada Barbe	27 juin	30 juillet	Zénon Barbe	Francine Jodoin	G.A. Picotte
Joseph Lionel Gervais	11 juil. 1901	18 août 1901	David Gervais	Belzemine Thériault	G.A. Picotte
Hector-Laurent Lamarche	27 août 1901	1 sept. 1901	Johnny Lamarche	Emma Bessette	G.A. Picotte
Catherine Albina Bernadette Séguin	15 sept. 1901	16 sept. 1901	Télesphore Séguin	Corinne Bernadette Paquette	G.A. Picotte
Achille Fernand Scott	18 sept. 1901	22 sept. 1901	Archie Scott	Céline Leblanc	G.A. Picotte
Rose-Anne Mary Macdonald	21 sept. 1901	22 sept. 1901	Auguste Macdonald	Emma McEwen	G.A. Picotte
Marie-Louise Dolorès Bertrand	6 nov. 1901	17 nov. 1901	Adélard Bertrand	Marie-Louise Patry	G.A. Picotte
Joseph Albert Legault	12 juil. 1901	19 août 1901	Philippe Legault	Clara Gervais	G.A. Picotte

<u>Nom</u>	<u>Date de naissance</u>	<u>Date du baptême</u>	<u>Père</u>	<u>Mère</u>	<u>Prêtre</u>
Damas Gervais	16 août 1901	19 août 1901	Ferdinand Gervais	Suzanne Trottier	G.A. Picotte
Cordelia Ethier	22 sept. 1901	25 sept. 1901	Pierre Ethier	Elizabeth Lapalme	G.A. Picotte
Marguerite Alma Ouellette	3 oct. 1901	27 oct. 1901	Joseph Ouellette	Anna Archambault	G.A. Picotte
Joseph Victor Ludger Lagrandeur	4 nov. 1901	5 nov. 1901	Joseph Lagrandeur	Elisa Vallée	G.A. Picotte

c) Les premières sépultures

<u>Nom</u>	<u>Date</u>	<u>Age</u>	<u>Prêtre</u>
Adélard Turenne	27 avril 1901	37 ans	G.A. Picotte
Auguste Cayer	6 mai 1901	76 ans	G.A. Picotte
Jean-Baptiste Guindon	5 juil. 1901	89 ans	G.A. Picotte
Joseph Simon	3 août 1901	57 ans	G.A. Picotte
Timothée Roy	9 fév. 1902	18 ans	G.A. Picotte
Xavier Asselin	26 mars 1902	25 mois	G.A. Picotte
Ruth-Eva Chenette	12 avril 1902	20 jours	G.A. Picotte
Nathalie Gravel	8 mai 1902	63 ans	G.A. Picotte
Wilfrid Abéric Ratel	17 juil. 1902	2 jours	G.A. Picotte
Délia Lagrandeur	26 juil. 1902	2 ans	G.A. Picotte
Alberta Plouffe	17 sept. 1902	4 mois	G.A. Picotte
Damase Gervais	29 sept. 1902	1 an	G.A. Picotte
Jessie Anderson	16 oct. 1902	5 ans	G.A. Picotte
Marguerite Chenette	23 déc. 1902	46 ans	G.A. Picotte

Dans leur église rénovée, les fidèles de la paroisse St-Thomas et ceux de Hagar démontrent une grande foi. Leur participation aux belles célébrations eucharistiques montrent leur enthousiasme et convictions spirituelles.

L'école s'implique et tous, petits comme grands y mettent de leur temps et talents à préparer la première confession, la première communion et la confirmation.

I X

POLITIQUE

1. La municipalité de Ratter et Dunnet
2. Le rôle du Conseil municipal
3. Les responsabilités du maire
4. Les responsabilités des conseillers
5. Les revenus
6. Les projets d'avenir

IX La politique municipale

1. La municipalité de Ratter et Dunnet

C'est en 1895, année de regroupement des cantons de Ratter et Dunnet que se forme la Municipalité présente de 32 km² (20 milles carrés) environ (voir carte des cantons annexe 4, p. I-13) que nos ancêtres de nationalités très différentes ont su unir dans l'harmonie.

En 1895, M. Frank Dupuis, appuyé par John Boivers a joué un rôle important dans l'organisation de la Municipalité de Ratter et Dunnet. Les premiers efforts a structurer avantageusement la municipalité des deux cantons n'ont pas été sans opposition.

Voici la liste des maires de Warren.

<u>Nom</u>	<u>Années</u>
Dr Irwin	
Dave Laporte	
A.J. Rocheleau	1912 - 1915
Hormidas Roy	1916 - 1918
Sam Soufrine	1919
J. Levert	1920
Dennis Shea	1921
Hugh Montgomery	1922
Dennis Shea	1923 - 1931
Dr Séguin	1932 - 1936
Joseph Raymond	1937 - 1938
Dr Séguin	1939
Hormidas Roy	1940 - 1949
Réginald Bartlett	1950

<u>Nom</u>	<u>Années</u>
D'Arcy McDonald	1951
Roland Dupuis	1952
D'Arcy McDonald	1953 - 1961
Lionel Gaudette	1962 - 1966
D'Arcy McDonald	1967 - 1970
Paul Engstrom	1971 - 1975
Lionel Gaudette	1976 - 1978
George McDonald	1979 - ...

Les commis du Conseil depuis ses débuts furent Charles Lewis, Dr Erwin, Emile Langlois, Bob Wilson et Sterling Wilson. Bob Wilson, commis en 1917, est le père de Sterling, le commis actuel.

La constitution canadienne permet la distribution des pouvoirs sous trois différents paliers gouvernementaux.

i) Le gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral a juridiction dans les domaines ou compétences qui touchent au bien-être de tous les citoyens du Canada en général.

ii) Le gouvernement provincial

Le gouvernement provincial a juridiction sur tout ce qui se trouve dans les limites de la province, qui appartient ou qui est relatif à la province même.

iii) Le gouvernement municipal

Le gouvernement municipal n'a d'autorité que dans sa circonscription ou sa municipalité. Il est sous la juridiction du gouvernement provincial. Le gouvernement municipal de Warren n'a juridiction que dans les deux cantons, Ratter et Dunnet.

Les cantons de Ratter et Dunnet se trouvent dans la circonscription provinciale de Sudbury-Est et fédérale de Nickel Belt. Le représentant à Toronto est M. Eli Martel (1981). Le député au fédéral est Mme Judy Erola (1981).



*Bureau municipal (construit en 1980)
rue Rutland*

2. Le rôle du Conseil municipal

En 1980, le Conseil municipal de Warren s'occupe des services et voit aux besoins de quelques 1500 habitants.

Ses services et responsabilités sont:

- l'entretien des routes, des rues et des ponts
- le système d'eau et d'égouts
- le Centre récréatif construit en 1971
- le Centre du club d'Age d'or
- les vidanges
- le contrôle des animaux
- le service de protection contre les incendies
- le bien-être social
- les travaux de rénovations de maisons
- les permis de constructions
- l'inspection de construction
- le prélèvement de taxes municipales et scolaires
- le service d'incendies.

Le Conseil municipal est responsable de l'entretien d'environ 105 km de routes rurales et de rues du village. Les travaux saisonniers comprennent le déblayage des routes l'hiver, le nivelage au printemps, l'entretien des surfaces, le maintien des ponts en bon état, la réparation des pontceaux, l'entretien des fossés, le contrôle de la poussière l'été et le drainage des terrains. Le Conseil gère les subsides provenant du gouvernement provincial et des sommes d'argent prélevées par les taxes.

3. Les responsabilités du maire

Le maire et les quatre conseillers sont élus - au deuxième lundi de novembre - par les contribuables pour un terme de deux ans. Le maire est le président du Conseil et membre de tous les comités sous la juridiction du Conseil. Ses devoirs sont de s'assurer que les lois municipales soient observées; de surveiller la conduite de tous ceux qui travaillent pour la municipalité, et de faire des recommandations au Conseil. Il a droit de vote, sur une question au moment d'impasse (un vote à égalité) seulement.

4. Les responsabilités des conseillers

Les conseillers représentent les électeurs. Ils votent sur les lois proposées, sur les projets soumis et sur l'administration des affaires de la municipalité. Ils doivent faire partie de quelques comités traitant des responsabilités municipales suivantes:

édifices publics	règlements de construction
égouts	permis de construction
trottoirs	approvisionnement d'eau
chemins	parcs et loisirs
rues	drainage
services des incendies	...

5. Les revenus

Les sources de revenus de la municipalité sont les taxes sur les biens fonciers, (propriétés) et sur les entreprises commerciales. La municipalité obtient aussi des octrois spéciaux - provenant du gouvernement provincial ou même fédéral - pour certains projets.

Taxation en 1980:

- sur maison ordinaire, valeur 40 000\$: taxe 350\$
- sur ferme ordinaire, valeur 80 000\$: taxe 350\$

6. Les projets d'avenir

Pour la prochaine décennie, le Conseil se propose de converger ses efforts dans les domaines suivants:

- logement pour citoyens âgés
- clinique médicale et dentaire
- aménagement d'un parc
- relocalisation de la bibliothèque municipale
- construction d'une piscine publique sur terrain de l'école St-Thomas avec l'aide du Conseil des écoles séparées catholiques de Sudbury
- organisation d'un musée.

X

ACTIVITÉS SOCIALES

X Les activités sociales

Pour plus de 80 ans, malgré les différences dans les origines, les intérêts, la langue, la foi et la culture, les citoyens de Warren ont su vivre en harmonie.

Les veillées du bon vieux temps dans les maisons sont disparues, mais l'esprit de fraternité et de joie règne encore. Le centre récréatif est maintenant devenu le lieu de rencontre pour nos fêtes et réunions. Les gens de cinquante ans et plus ont leur propre salle où il y a des activités presque à tous les jours de la semaine - danses, bazars, thés, cartes, réunions et autres. Il y a des activités pour tous les goûts et tous les âges. On peut s'inscrire à des clubs ou participer à des organisations telles que comité paroissial, société d'horticulture, société d'agriculture, Lions, club d'Age d'Or, Senior Citizens, clubs de hockey, club de patin de fantaisie, club de ringuette, club de tennis, club de motoneige, ski de fond, club 4-H, femmes chrétiennes, école communautaire, comité du centre récréatif, comité de l'aréna, et comité de la bibliothèque. On peut aussi s'inscrire aux cours offerts par le Collège Cambrian et les cours offerts par l'école communautaire St-Thomas. La foire annuelle à la fin de juin est aussi une occasion idéale de se rencontrer et de fraterniser. Quelques fois par année, on présente des pièces de théâtre en français.



*Journée de carnaval
parade de chars allégoriques*



*Compétition et présentation de
rubans, Club 4-H. Warren*



Paysages d'hiver

à

Warren



XI

PERSPECTIVES D'AVENIR

X Perspectives d'avenir

Quoiqu'il n'y ait pas de rivalité entre les deux groupes fondateurs de Warren, il ne faut pas croire que tout est comme dans le meilleur des mondes pour les francophones. Pour vivre en harmonie, il faut accepter qu'il existe des traditions, des coutumes, des langues, des religions et des intérêts différents des nôtres. Cependant, vivre en harmonie ne veut pas dire qu'il faut négliger et oublier la richesse qui est notre héritage francophone et catholique. Il faut toujours être vigilants contre certains dangers silencieux qui se glissent facilement parmi nous. Le pire ennemi est souvent l'indifférence à l'anglicisation gallopatte et à l'assimilation. C'est cet ennemi qui fait que plusieurs Francophones de l'Ontario négligent leur langue, même après plusieurs années à l'école française. Inutile de blâmer "les Anglais"!

Pourtant, le clergé et l'école se donnent pour tâche d'aider à conserver sa langue maternelle. Est-ce peine perdue? Malheureusement, l'assimilation s'est infiltrée dans certaines de nos familles francophones.

Garder sa culture, au lieu de se laisser assimiler n'est pas chose facile. Les Franco-Ontariens et les Franco-Ontariennes de Warren doivent lutter sans cesse contre ce problème d'assimilation. Notons bien que c'est une lutte contre notre propre indifférence et non contre une autre ethnie dominatrice. Nos ancêtres ont su lutter avec succès contre cette indifférence. Ne perdons pas ce qu'on nous a transmis et vivons en vrai(e)s Franco-Ontariens et Franco-

Ontariennes fier(e)s d'appartenir à une communauté culturelle active et vivante. Faisons donc de çà notre grand projet d'avenir pour Warren!

Pour nos jeunes francophones qui deviennent de plus en plus fiers de leur langue maternelle et de plus en plus convaincus de conserver ce riche héritage, nous prévoyons un avenir très prometteur. Ce qu'ils ont acquis comme étudiants à l'école St-Thomas de Warren, et ce qu'ils ont appris en vivant en harmonie avec d'autres tout en conservant leurs convictions personnelles, leur permettra de gagner davantage le respect d'autrui et, par conséquent, de contribuer pleinement à la vie francophone et sociale de Warren.

Histoire chronologique de Warren

- 1867 - Confédération
- 1870 - Guerre franco-allemande
- 1871 - Acquisition du lot no 1, concession no 6 par John Mangan
- 1877-78 - Feu de forêt - Grand Brulé - St-Charles
- 1883 - Chemin de fer à Warren - Gare à la Veuve
Première messe Père Nolin
- 1884 - Scieries à Warren
- 1890 - Clarenceville "French Town" Premiers arrivés à la veuve
- 1891 - Chapelle
- 1892 - Narcisse Dubeau arrive à Warren
- 1895 - Cantons Ratter et Dunnet incorporés
- 1895 - Arrivée de M. et Mme Frank Dupuis
- 1896 - Bertha Dupuis baptisée à Warren
- 1899 - Ecole séparée no 1 Dunnet - Croix de chemin Dunnet
- 1899 - Chapelle agrandie
- 1900 - Hôtel Globe construite par Narcisse Dubeau
- 1901 - Fondation de la paroisse St-Thomas
- 1904 - Moulin "Imperial" fermé
- 1905 - Hôtel "Imperial" de James O'Donnell acheté par M. Joseph Giroux, vendu à Adélard Beauparlant en 1911.

- 1905 - En 1927, l'hôtel est loué à M. Georges Marois. L'hôtel est transformé en maison de pension jusqu'à ce que M. Fred Laframboise achète le terrain pour y construire sa résidence en 1937-38.
- 1906 - M. Langlois achète le premier magasin général du village, construit vers 1900 par M. Hamilton. C'est une structure à deux étages au coin de la rue Rutland et Balfour où se trouve aujourd'hui le bureau de poste. Ce magasin passe ensuite aux mains de monsieur G. Armstrong. Ce magasin est converti en un restaurant et M. Sicard en est le propriétaire. En 1972, un incendie ravage complètement ce bâtiment. Le lot est ensuite acheté par M. B. Argo pour y construire le bureau de poste qui dessert la population actuelle de Warren.
- 1907 - Première foire à Warren
- 1911 - Coopérative agricole - Les pionniers de St-Charles et de Warren forment une coopérative pour vendre leur foin, leur boeuf, leur bois et pour acheter leurs produits à meilleurs prix. Ils communiquent avec les acheteurs en gros. (Initiative du Père Lionel Séguin)
- 1912 - Moulin "Imperial" démoli - fin de l'industrie forestière.
- 1914-18 - Première Guerre mondiale
- 1914 - Croix de chemin et école séparée no 2 Dunnet
- 1915 - Salle ajoutée à l'école séparée
- 1915 - Grand feu de Warren, qui détruit tout sur la rue Rutland, du coin de l'hôtel Globe jusqu'à la rue Balfour
- 1915 - Tornade du Vendredi saint à 2h30. Détruit l'arène à l'extrémité est de la rue Rutland. L'arène était le lieu de rencontre pour les activités sportives, pour fêter et pour voir et entendre la fanfare de M. Georges Dubeau.
- 1916 - Le Dr Séguin arrive

- 1918 - Confiserie Cloutier au coin de la rue Rutland et Balfour. Elle est plus tard (date inconnue) vendue à M. Fred Laframboise qui la transforme en magasin général. Il y a environ 10 ans, M. Simon devient nouveau propriétaire et transforme l'édifice en maison à logis.
- 1920 - En 1920, une salle, propriété de la société d'agriculture de Warren est construite sur le lot derrière le magasin Bérubé actuel. Elle servira jusqu'en 1950 aux foires annuelles d'automne. Les foires, existent à Warren depuis 1907.
- 1919-20 - Grippe espagnole
- 1927 - Construction de l'Eglise St-Thomas terminée
- 1928 - Grand vent détruit plusieurs granges
- 1929 - Début de la dépression
- 1930 - Apparition des tracteurs
- 1935 - Début de l'industrie laitière: 2 bidons par jour expédiés à Sudbury par train, 80 livres (environ 36 kg) par bidons. Aujourd'hui on produit environ 1800 livres (environ 818 kg) par jour dans nos fermes.
- 1937-47 - Seconde guerre mondiale
- 1938 - Ecole séparée modernisée
- 1939 - Les Soeurs de l'Assomption de la Sainte-Vierge arrivent à Warren
- 1949 - Nouvelle salle communautaire construite
- 1950 - L'électricité à Warren
- 1936 - Aile ajoutée à l'école St-Thomas - Centralisation
- 1961 - Système d'eau
- 1972 - Arène - Centre récréatif construit

- 1974 - Système d'égouts
- 1976 - 75e anniversaire de la paroisse St-Thomas
- 1980 - Gare abandonnée
- Bureau municipal construit.

Bibliographie

- Henri Charbonneau, Mario Lavoie. Explorations Scientifiques 1.
W.J. Gage Ltd. Toronto. 1964. 310 pages.
- Henri Charbonneau, Mario Lavoie. Explorations Scientifiques 2.
W.J. Gage Ltd. Toronto. 1965. 314 pages.
- Frère Charles, é.c. D.Péd. et Frère Léon é.c. La Confédération.
Editions Nelson du Canada. Toronto. 1962.
320 pages.
- Corder, Krueger. Nouvelle géographie du Canada. Traduction
Henri Van de Velde. Editions H.R.W. Ltée. Montréal
et Toronto. 1978. 547 pages.
- J. Bradley Cruxton, W. Douglas Wilson. Flashback Canada.
Toronto. Oxford University Press. 1978. 384 pages.
- The T. Eaton Catalogue. Spring and Summer 1927. Masson
Books Co. Toronto. 407 pages.
- R.C. Hosie. Arbres indigènes du Canada. Editions Fides.
1972. 389 pages.
- Pierre Jacques, Raymond Nadon. Les gouvernements du Canada.
Editions H.R.W. 1978. 160 pages.

S.B. Lumbers. Geological Report 116. Ontario Division of
Mines. Geology of the Burwash Area. Districts of
Nipissing, Parry Sound and Sudbury Ministry of
Natural Resources. 1975. 158 pages.

Père Lionel Séguin. Historique de la paroisse de St-Charles.
1945. 490 pages.

Catalogue des films françaisMinistère de l'éducation

<u>No de catalogue</u>	<u>Titre</u>	<u>Description</u>
6264	L'abatis	(vie des pionniers)
3737	L'artisanat	(vie des pionniers)
3667	Les artisans	(vie des pionniers)
6117	La ferme	(vie des pionniers)
3953	Le foyer	(vie des pionniers)
5733	Fragments du passé	
5772	Instruction et vie sociale des pionniers	
1197	Village du Haut-Canada	

Biographie de l'auteur

Aurel Duhaime: né le 5 juin 1943

- 1949 - Commence son éducation à l'école St-Paul à Minnow Lake Ontario à 6 ans
- 1951 - Ecole publique Kirkpatrick no 3 à Kirkpatrick Ontario de 7 à 12 ans
- 1956 - Ecole séparée Ste-Thérèse à Kirkpatrick Ontario de 12 à 14 ans
- 1958 - Ecole secondaire Sturgeon-Falls, Sturgeon Falls Ontario
- 1964 - Ecole Normale - Ecole secondaire Lasalle, Sudbury Ontario
- 1965-66 - Professeur à l'école St-Jean-Baptiste, Hagar, Ontario
- 1967-68 - Professeur à l'école St-Thomas Warren, Warren, Ontario
- 1968-69 - Université Laurentienne Sudbury, Ontario
- 1970-78 - Retour à l'enseignement: Ecole St-Thomas Warren, Ontario
- 1970 - Le 12 décembre, épouse Valérie Smith, professeur à l'école publique, Warren Central Public
- 1977 - Complète B.A. à l'Université Laurentienne, Sudbury, Ontario
- 1979-81 - Professeur au Collège Sacré-Coeur, Sudbury, Ontario
- Été 1980 - Inscription et premier cours en Psychologie, programme de maîtrise Université d'Ottawa