

Des logements populaires, un projet avorté? La raffinerie Redpath

Cécile Grenier and Mark London

Number 19, Spring 1983

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18486ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

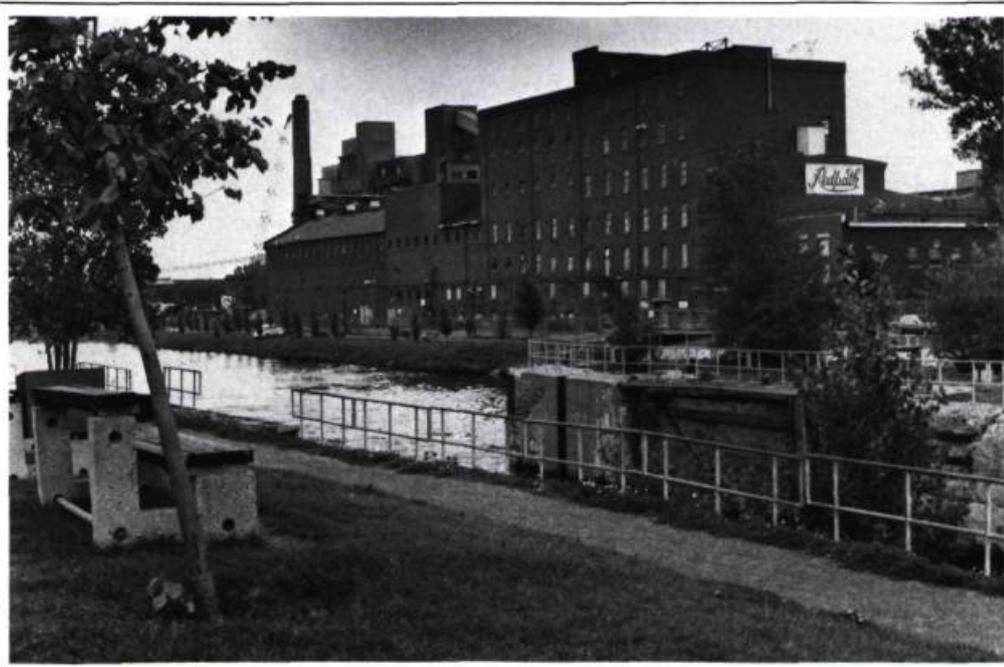
[Explore this journal](#)

Cite this article

Grenier, C. & London, M. (1983). Des logements populaires, un projet avorté? La raffinerie Redpath. *Continuité*, (19), 42–42.

DES LOGEMENTS POPULAIRES, UN PROJET AVORTÉ?

La raffinerie Redpath



Jacques Grenier

Grâce aux immenses progrès de ces dernières années, on reconnaît maintenant la nécessité de préserver nos monuments historiques, nos quartiers et nos bâtiments exceptionnels. Malheureusement, il n'en est pas de même pour notre architecture industrielle, comme en témoigne tout récemment à Montréal le cas de la raffinerie Redpath.

Ce complexe occupe un site de dix acres situé sur les rives du canal Lachine, près du quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles. Il a une valeur incontestable tant du point de vue architectural que du point de vue historique, et ce aussi bien pour la communauté montréalaise que pour celle de Pointe-Saint-Charles.

Le premier bâtiment est l'oeuvre de John Ostell, l'un des plus importants et des plus prolifiques architectes montréalais du XIX^e siècle. On lui doit, entre autres, l'édifice Dawson Adams, l'église Notre-Dame-de-Grâce et l'ancien Palais de justice de la rue Notre-Dame (en association avec Perrault). La raffinerie Redpath semble être le seul bâtiment industriel qu'il ait entrepris et, à ce seul titre, qui mérite d'être conservé. Sa construction d'origine en colonnes de fonte, puissant témoignage des débuts exaltants de l'ère industrielle à Montréal, demeure toujours intacte.

Il s'agit de l'une des premières industries à s'établir le long du canal dans les années 1840. De concert avec la mino-

terie Ogilvy, les usines de la compagnie du Grand Tronc et la Shearer Lumber, elle fut l'élément moteur de la croissance de cette communauté ouvrière.

Le secteur a connu une expansion rapide dans les années 1840, grâce à l'énergie électrique du canal. Aujourd'hui, les usines du Grand Tronc et la raffinerie Redpath sont les seuls témoins de cette époque. Avec la fermeture du canal Lachine en 1959, les usines ont fermé leurs portes l'une après l'autre et l'industrie n'a fait que péricliter.

La raffinerie Redpath a été mise en vente il y a deux ans et ses propriétaires ont étudié diverses possibilités pour convertir le complexe à d'autres fins industrielles et commerciales. Cet été, désireux de rendre leur

propriété plus attrayante pour un éventuel client, ils ont démoli la partie située à l'est de Montmorency. Malheureusement elle contenait de l'outillage d'une importance historique certaine.

Quelques groupes de citoyens, comme la Société d'intervention de Pointe-Saint-Charles, Héritage Montréal et Sauvons Montréal se sont concertés pour tenter d'arrêter la destruction.

Une rencontre avec la direction de la raffinerie en automne 1982 a permis d'espérer un meilleur sort des édifices situés à l'ouest de Montmorency. La Société d'intervention de Pointe-Saint-Charles a alors étudié la possibilité de leur transformation en logements à loyer modique et elle a obtenu une subvention d'Héritage Montréal à cette fin.

Cette société, fondée il y a un an, compte au sein de son conseil d'administration des personnes ayant des ressources techniques et des organismes se préoccupant du logement dans la communauté de Pointe-Saint-Charles.

La préservation de ces bâtiments et leur conversion en logements à prix modique permettraient de sauvegarder un ensemble culturel et historique de toute première importance pour la communauté et d'y garder une population résidente apte à maintenir le tissu socio-économique propre au quartier. L'inquiétante menace de démolition plane toujours et l'avenir de ces témoins de notre patrimoine industriel reste précaire.

Cécile Grenier et Mark London

