

LA BLANCARDE

La Blancarde est surtout connue des Marseillais par la gare qui porte son nom. Plus d'une centaine de trains y passent chaque jour. Beaucoup ne s'y arrêtent pas. Il s'agit de la ligne Marseille-Aubagne, Toulon-Côte d'Azur. Peu sont les voyageurs qui connaissent l'origine de son nom et l'histoire de ce quartier, situé dans la proche banlieue Est de Marseille à 3 kilomètres de son centre. Il jouxte le quartier des Chartreux au Nord-Ouest et celui de Saint-Pierre au Sud-Est. Il borde la rive gauche du Jarret et l'Ouest et rejoint à l'Est le plateau de Saint-Barnabé.

Au Nord, entre le boulevard de la Blancarde et Montolivet, l'ancien « mont Olivetus » ou mont des Oliveraies, se situe la Haute Blancarde. La topographie et la nature des sols ne donnent pas à ce quartier une histoire aussi ancienne que ses voisins Saint-Barnabé (XIII^e siècle) et Saint-Pierre (XVII^e siècle). Marseille a longtemps délaissé son arrière-pays, d'autant plus que le Jarret constituait un obstacle à la communication entre la cité et son terroir. Dans ce secteur, il s'appelait « Lou Vallat des Cougourdo », le ruisseau aux citrouilles, car on y déversait tous les résidus des jardins. Ce quartier avait donc un caractère champêtre, organisé en champs et prés autour de quelques bastides qui portaient le nom de leurs propriétaires pour la plupart et reliées entre elles par des chemins comme celui, évocateur, de la Pierre des Moulins qui venant de la Valentine, rejoignait la plaine en le traversant d'Est en Ouest.

La construction de la Ligne P.L.M., mise en service en mai 1859 a établi une nouvelle coupure, parallèle à celle du Jarret. Cela a profondément modifié la topographie de cette zone et a créé une séparation sociale interne.

L'urbanisation a été lente à s'approprier ses terrains. Il a fallu plus de 50 ans pour que le boulevard Chave soit prolongé en 1852 jusqu'à une place qui permette la construction de la future gare entre 1895 et 1904. La création de la ligne de Tramway « Noailles Saint-Pierre » en 1893 et sa jonction avec la ligne de la Pomme lors de son électrification en 1904 ont marqué un nouveau départ dans le développement de ce quartier.

Mais, ce quartier du 4^{ème} arrondissement témoigne d'une coutume de l'urbanisation de Marseille qui a consisté à donner le nom des quartiers ou des rues aux propriétés qui la composaient et la desservaient. Il en est ainsi de la famille « Blancard ». Le premier connu des Blancard remonte à 1470. Il fut Consul, c'est-à-dire Maire de Marseille en 1485. Cela témoigne du rôle de Marseille et de ses édiles sous François 1^{er}. Au XVII^e siècle, le château familial, situé à la place actuelle de la gare fut détruit par un incendie accidentel et la famille rejoignit Aix-en-Provence où l'un des leurs était Président du Parlement. Les terrains de chasse furent donnés à la ville et composèrent une grande

partie du quartier. Puis une bastide fut élevée et développée par cette même famille entre Saint-Barnabé et le quartier de la Madeleine au point culminant de la rue Cadolive, très pentue. Le domaine existait encore en partie avant la Seconde Guerre mondiale. La bastide a été transformée en Maison de Retraite pour religieuse. D'autres bastides ayant pour nom « les Marronniers », « la Garonne » le domaine de la Visitation, celui de Vitigliano, Chavaine célèbre par l'Orphelinat qui porta son nom, Hopkinson, Campagne Sainte-Elisabeth, Fraissinet restent populaires dans ce quartier de Marseille, rattrapé aujourd'hui par l'urbanisation et les grands ensembles, sans oublier le quartier Vallier.

Il serait donc bien utile que les noms de rues, ruelles, chemins, immeubles et cités de ce quartier, urbanisé à partir des années 1940 soient mieux appréciés des Marseillais. La mémoire de Marseille y est inscrite.

Sa population forte de 14 000 habitants représente aujourd'hui 1/3 du 4^{ème} arrondissement et a peu baissé entre les deux derniers recensements (300 habitants). Son développement encore récent en fait un quartier en voie de vieillissement car les plus de 60 ans représentent près de 30% de sa population, alors que les moins de 20 ans, ne sont plus que 18%. Le fait que plus de 1/3 de cette population ait entre 20 et 40 ans en 1999, permet d'affirmer qu'une dynamique démographique y soit toujours certaine. Une dynamisation des équipements et une restauration des immeubles devraient permettre une vie agréable et calme au-delà des grandes voies de circulation et proche d'un centre ville mieux desservi (métro, tramway...).

(Source A. Bodin revue du Comité du Vieux Marseille).