

SAINT-PIERRE

Le quartier Saint-Pierre suggère très souvent aux Marseillais, soit un cimetière, soit le terminus du 68. Pourtant, il recèle un village qui a une longue histoire qui mérite d'être évoquée.

Son site, au flanc d'une colline qui culmine à 50 mètres de Montolivet à Saint-Jean du Désert, le protège, grâce à un replat, des inondations de l'Huveaune et du Jarret. En effet, au Nord, le village jouxte les collines de la Blancarde, puis à l'Est et au Sud, la plaine de l'Huveaune, tandis qu'à l'Ouest, le Jarret coule dans un lit à faible pente.

C'était un morceau de campagne avec ses pinèdes et ses près à moutons. A l'entrée de la ville et ouverte sur Toulon, Nice et l'Italie, il s'agissait d'une porte essentielle de Marseille qui semble avoir été occupée dès le IV^e siècle avant notre ère, du temps de « Pythéas le Massaliote ».

Au début du XVII^e siècle, on y trouvait quelques bastides, à proximité du chemin de Saint-Pierre qui franchissait le Jarret près de la Croix du Jarret, d'où partaient aussi le chemin conduisant à Saint-Jean du Désert et celui se dirigeant vers Saint-Loup, c'est-à-dire aujourd'hui, le chemin de l'Armée d'Afrique et la rue Jean Martin. Un pont, un carrefour, il n'en fallait pas moins pour développer quelques activités liées au transport des personnes et des biens, au-delà des activités agricoles traditionnelles.

La tradition des bastides, propriétés de « week-end » des riches négociants et édiles de la cité ne tardant pas à couvrir ce terroir dès le XVI^e siècle et, naturellement une chapelle se devait d'y être créée. Ce fut une réalité en 1628. Monseigneur de Loménie la célébra par une bénédiction et la plaça sous la protection de Saint-Pierre-aux-Liens. Puis la chapelle devint église au XVIII^e siècle. On y adjoignit un presbytère, un cimetière et les fonts baptismaux. Il faudra attendre le XIX^e siècle et le développement de l'urbanisation pour qu'une nouvelle église soit construite et permette à ce quartier de devenir paroisse. Ce fut également la possibilité de construire une église dans un schéma urbain organisé (1859-1862). La vieille chapelle fut transformée en école avant d'être démolie en 1857. Le quartier s'est alors urbanisé lentement autour du hameau primitif et de son église, le long du chemin d'Aubagne. Les immeubles ne s'élevaient, pour la plupart d'entre eux, que d'un étage.

Le Chemin de Fer créa une contrainte, tant par ses lignes que par le dépôt de la Blancarde. L'implantation d'un asile d'aliénés au début du XVIII^e siècle, puis au milieu du XIX^e siècle sur les terrains de la famille Timon David et sur la propriété dite la Timone ont créé un autre obstacle à son développement. Il en fut de même après la décision municipale de créer en 1855, un nouveau cimetière. Le passage du terroir à celui de banlieue s'est ainsi effectué dans des conditions défavorables. Il a longtemps joué le rôle de zone de rejet. Cela a toutefois permis de garder son aspect rural avec ses nombreuses fermes. La création du terminus du Tramway 68 en 1893 eut pour effet de limiter définitivement l'extension de ce quartier. Les grands travaux de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle permirent l'implantation de nombreux immigrés italiens (maçons, sculpteurs ...).

La population du quartier Saint-Pierre, avec ses 8 200 habitants est certainement la plus basse du 5^{ème} arrondissement, mais aussi une des plus basses du secteur. Cela est en rapport avec ses 49 hectares, qui en font aussi un des plus petits. Pourtant, elle semble en pleine évolution. Elle a acquis 340 personnes au dernier recensement. Si la population des moins de 20 ans est encore faible (16,6%), celle des plus de 60 ans est proche des 30%. Son évolution est due à l'arrivée de personnes âgées de 20 à 40 ans. Son évolution démographique est le fait d'une arrivée de jeunes femmes de 21 à 25 ans, deux fois plus nombreuses que les hommes. Nul doute qu'il s'agit là de personnes nées hors de ce quartier, voire hors de Marseille, désirant se rapprocher de leur lieu de travail, voire d'études. Le complexe hospitalier Timone-Conception en est certainement la raison première. La présence d'un système de transport (ligne 68), desservant le centre ville est une hypothèse de développement qui n'est pas à négliger.

(Source Pierre BIANCO revue du Comité du Vieux Marseille).