Tancrou et Mary sur Marne

Séance du 3 juillet 1868

Ci-dessous un nouvel extrait du registre des délibérations du Conseil municipal de Tancrou, qui nous montre que sous le Second Empire le pont de Mary était privé et que son passage était soumis au paiement d'une taxe.

« Monsieur le maire invite l'assemblée à donner son avis sur l'opportunité du rachat du Pont de Mary par l'Etat ».

Le Conseil,

Considérant que la suppression du péage du pont de Mary rendrait un très grand service à nos localités agricoles,

Attendu que presque tous les ponts de notre département ont été rachetés et jouissent ainsi de la franchise de péage et qu'il serait équitable que le même avantage nous fut accordé,

Emet le vœu, à l'unanimité des membres présents, que le pont de Mary sur Marne soit racheté par l'Etat ».

Ce « vœu » émis par le conseil s'inscrit dans un contexte précis, celui de la Révolution industrielle et de la libéralisation du commerce, qui marque les dix dernières années du Second Empire (1852-1871).

Napoléon III s'est fortement engagé en 1859 dans le traité de libre échange avec l'Angleterre, traité par lequel les deux pays convenaient de diminuer leurs droits de douane respectifs. La suppression des douanes intérieures, illustrée ici par l'exemple de Mary, est complémentaire d'un libre échangisme qui se développe au niveau international dans les années 1860. Dans le même temps la « pieuvre ferroviaire » couvrait le pays : les chemins de fer représentaient en France 3 248 km en 1851 et 16 465 km en 1869. La suppression progressive des péages sur le territoire s'inscrit donc dans ce décloisonnement de l'espace dont parle l'historien Alain Plessis : « *La révolution ferroviaire a des conséquences décisives : avec elle disparaît brusquement un des traits caractéristiques de l'ancienne économie, le cloisonnement de l'espace, dû à l'absence de moyens de transports modernes* »[1]

Il est à noter que le conseil de Tancrou souligne l'intérêt de la suppression du péage pour « *nos localités agricoles* ». Et en effet, « *l'arrivée du rail signifie la fin des pénuries alimentaires locales, la baisse de certains prix pour les consommateurs, donc une consommation élargie. Il aide à améliorer l'habitat ou à accroître les rendements agricoles […]. Il permet enfin à certains paysans de passer d'une agriculture de subsistance à une agriculture de profit, et même de se spécialiser dans les productions les plus rentables* »[2].

La suppression du péage à Mary (de quant date-t-elle exactement ?) a-t-elle eu pour conséquence d'accélérer la « spécialisation » des productions agricoles à Tancrou et dans les communes proches ? En tous cas, le trio céréaliculture-oléagineux-betteraves fait aujourd'hui partie de notre paysage rural.

[1] Alain Plessis, De la fête impériale au mur des fédérés, Points seuil, 1979, page 115

[2] Idem, page 117