

INTRODUCTION	17
1. Bref historique de Saint-Antonin	19
2. Origine de cette recherche	24
3. Saint-Antonin et sa région : l'espace de la monographie	25
4. Méthodologie et sources	28
1ère PARTIE : SITUATION AU MILIEU DU XIXème SIÈCLE	33
1. Une démographie déjà déficitaire	35
2. Trois hantises toujours vivaces : faim, misère, épidémies	43
3. Une population indocile	53
4. Un pouvoir d'ordre moral	56
5. Langue maternelle et "parler français" : une civilisation encore essentiellement orale	63
6. La situation routière	67
. Une ville pont	67
. L'héritage de l'ancien régime	69
. Situation routière jusqu'à 1850	76
7. Un objet de suspicion privilégié : la mobilité des personnes ..	81
8. L'espace du voyage et des migrations	89
9. Faiblesse de la circulation monétaire	92
10. Un commerce et une industrie déjà sur leur déclin	97
11. Une agriculture en progrès	109
2ème PARTIE : L'IRRUPTION DU CHEMIN DE FER ...	119
1. LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE	121
. Une logique étrangère à l'intérêt local	123
. Construction de la ligne et capitalisme sauvage	126
. Difficultés et dissolution du "Grand Central"	129
. Impact des travaux à Saint-Antonin	130
2. DE L'ÂGE D'OR AU DÉCLIN	143
. Une inauguration sans tambours ni trompettes	144
. Une ouverture très relative de l'espace	145

. Un corps étranger ?	151
. Une ligne vite marginalisée dans le réseau	154
- Un bref âge d'or	154
- Un déclin rapide	155
. Chemin de fer et nouvelles spécialisations de l'espace	162
- Emergence de la spécialisation fourragère	163
- Déséquilibres tarifaires et subordination de l'espace	164
- Une révolution industrielle avortée	166
- Spécialisation extractive et déclin local	167
. Les nouvelles ambitions véhiculées par le chemin de fer	169
- Une filière d'émigration	170
. La gare espace théâtral	170

3ème PARTIE : DÉMOGRAPHIE ET MOBILITÉ 177

1. Persistance et approfondissement du déclin démographique	179
2. Démographie, dépopulation et mobilité	186

4ème PARTIE : HEURES ET MALHEURS DE L'ACTIVITÉ LOCALE 195

1. Ville et campagne : des rythmes de changement différenciés	197
2. Décadence de la rente du sol	202
3. "Croquants", "Bicanards" et "Piqués de l'aigle"	209
4. Permanences et lenteurs du changement	212
5. Déclin des productions traditionnelles et spécialisations nouvelles	214
6. Explosion et déclin des foires	222
7. Une esquisse de révolution industrielle (1860-1880)	229
8. L'effondrement des métiers non agricoles (1890-1914)	233
9. La stabilisation de l'entre-deux-guerres	240

5ème PARTIE : ESPACE ET MOBILITÉ 243

1. La république des ponts	245
2. Route et clientélisme	247
3. Paysage et moyens de communication	251
. Les routes du Causse	251
. Chemin de fer et émergence d'un discours sur le paysage	252
. Automobile et conquête du paysage	256

4. Emulation mécanicienne et passion monumentale	258
5. Temps de travail et temps du transport, rythmes du déplacement	264
6. Partir : poids des facteurs culturels	266
. Pesanteur du clientélisme	267
. Ordre moral et lutte des classes	272
. Conflits de générations et modèles de consommation	273
. L'école et les images du monde	275
. Guerre et émigration	277
. Les femmes et l'émigration	278
7. L'expérience des émigrés	279
. Les solidarités régionales dans l'émigration	279
. Les émigrés et le pays	281
. Frime et reproduction de l'émigration	284
. Un agencement qui est aussi passionnel	285

6ème PARTIE : LES DÉBUTS DE
L'AUTOMOBILISATION 287

1. L'avant-guerre : précurseurs et frime sociale	289
2. La guerre et l'automobile	295
3. Les progrès de l'automobile entre les deux guerres : données quantitatives	296
4. Susciter la demande	299
5. Rareté de la circulation monétaire et automobilisation	302
6. La concurrence du rail et de la route	304
7. Automobile et vie sociale	308

CONCLUSIONS 311

1. Il n'y a pas de miracle routier	314
2. Révolution des transports ou révolution culturelle	320
3. Comment vivent et meurent les villes	324
4. Jeter des ponts avec le présent	326