

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
<b>1ère PARTIE : SITUATION AU MILIEU DU XIXème SIÈCLE .....</b>	<b>33</b>
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
<b>2ème PARTIE : L'IRRUPTION DU CHEMIN DE FER ...</b>	<b>119</b>
<b>1. LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE .....</b>	<b>121</b>
. 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
<b>2. DE L'ÂGE D'OR AU DÉCLIN .....</b>	<b>143</b>
. 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