



HAL
open science

Mobilité et pratiques de déplacements des tsiganes en France

Alain Reyniers

► **To cite this version:**

Alain Reyniers. Mobilité et pratiques de déplacements des tsiganes en France. *Anthropologie sociale et Ethnologie de la France*. Colloque du Centre d'ethnologie française et de Musée national des arts et traditions populaires, Nov 1987, Paris, France. n.p. (10 p.). halshs-00499647

HAL Id: halshs-00499647

<https://shs.hal.science/halshs-00499647>

Submitted on 23 Jul 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

1

Alain REYNIERS

"MOBILITE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS
DES TSIGANES EN FRANCE"

ATELIER N ° 8.

A). - LA MOBILITE DES TSIGANES

Au début du XIX^e siècle, des villages du Bas-Rhin accueillait des communautés manuscrites qui y faisaient souche pendant cinq, dix ou quinze ans, avant de disparaître, pendant une période identique, pour voyager ou s'établir ailleurs, et revenir ensuite à leur point de départ. D'autres familles profitaient alors de la place libérée pour s'installer à leur tour un certain temps. Dans la seconde moitié du siècle dernier, des macuignons gitanes quittèrent la Catalogne pour Montpellier où la plupart demeurèrent en maison. De là, quelques-uns d'entre eux acceptèrent un mode de vie itinérant qui leur permit d'essaimer en maints endroits. A la fin de ce siècle-là, période de grandes migrations internationales, des Tsiganes originaires d'Alsace, du Piémont, de Serbie ou des Balkans se croisaient sur les routes de France, alors que dans les mêmes pays d'autres Tsiganes restaient sédentarisés. Aujourd'hui, de tels mouvements sont toujours repérables. Des groupes sédentarisés depuis longtemps reprennent subitement le voyage alors que tout semblait indiquer leur fixation définitive. D'autres groupes renforcent en apparence leur immobilisation en achetant terrains et bâtiments ; parmi eux, il y en a qui revendiquent leur qualité de voyageur et d'autres qui affirment ne plus vouloir continuer le voyage.

La coupure entre la sédentarisation et le nomadisme des Tsiganes n'est pas vraiment radicale. L'habitat choisi lors de l'établissement prolongé dans un endroit donné est parfois celui du sédentaire (maison, pavillon, chalet), mais il peut aussi rappeler le voyage (caravane sur un terrain privé ou en stationnement sauvage, wagon de chemin de fer, autobus et roulotte immobilisés). Les déplacements familiaux, le changement d'habitation, les tournées quotidiennes nécessitées par les activités économiques et les relations sociales se réalisent aussi bien en période de nomadisme qu'en cas de sédentarisation.

Des familles qui vivent habituellement en H.L.M. n'hésitent pas à parcourir une centaine de kilomètres pour participer aux cueillettes des agrumes ou aux vendanges. D'autres Tsiganes qui voyagent neuf mois sur douze entrent en maison durant la saison froide. Des itinérants invétérés se sédentarisent subitement.

B) . UNE FLEXIBILITE STRUCTURELLE

A l'image du roseau, la société tzigane plie, mais ne se rompt pas. Cette flexibilité permanente est permise par l'exercice simultané d'une série de mécanismes d'ordre structurel qui jouent aussi bien sur le plan de la parenté que dans les domaines de l'économie et de la culture. D'une certaine façon, l'histoire d'une famille tzigane est celle d'un mouvement ondulatoire d'amplitude variable. Elle est faite de regroupements et de scissions qui n'entravent pas sa pérennité. Trois mécanismes expliquent ce phénomène : le maintien d'une distinction permanente entre le milieu tzigane et celui des Gadjé (les non Tsiganes) ; la recherche d'alliances matrimoniales avec ceux qui sont placés dans des conditions semblable, de préférence dans le même milieu ethnique et économique ; le non-enracinement résidentiel. Les liens entre ces mécanismes et ceux qui président aux activités économiques sont inaltérables. Les parents, porteurs d'un savoir-faire personnel, prennent en charge l'apprentissage de leurs enfants ; ils favorisent surtout leurs facultés d'imitation et d'adaptation. Ainsi, les enfants sont plongés très tôt dans l'atmosphère des activités économiques exercées par les membres de leur famille. Ils apprennent à reproduire ces activités, comme à saisir d'autres occasions de ressources.

On conçoit dès lors, que la sédentarisation - résidentielle - n'est pas automatiquement une entrave à la flexibilité, synonyme d'une perte d'identité culturelle. Elle correspond à un moment de l'histoire d'un groupe ou d'une famille. Elle ne supprime pas les possibilités de déplacement. Dans certains cas, la sédentarisation est même le signe d'une réussite matérielle éclatante. Néanmoins, l'immobilisation peut être aussi la manifestation d'un processus de paupérisation. Celui-ci est le plus souvent le produit d'une accumulation de circonstances perturbatrices : la difficulté de gagner sa vie, la dégradation du matériel roulant, la maladie, le recours de plus en plus fréquent aux services sociaux, les tensions croissantes avec l'entourage. Lorsque tout cela s'accompagne d'un isolement social qui n'est pas compensé par une insertion dans le milieu des Gadjé, alors le processus paraît difficilement réversible.

L'organisation de la société tsigane repose sur un déploiement de ces mécanismes qui permettent une adaptation dynamique aux circonstances rencontrées. Mais ce mouvement n'est pas automatique. Il est entrecoupé de tâtonnements multiples qui s'accompagnent d'acquis culturels nouveaux et de rejets de traits perçus comme surannés. L'important est de trouver une réponse collective qui permette de vivre ce changement, non comme un risque de destruction culturelle, mais comme l'affirmation de son identité, de sa spécificité dans la société globale. La force des Tsiganes est d'avoir cette capacité-là.

C) . PARAMETRES

Comme tous les traits caractéristiques des populations tsiganes, les pratiques de déplacement sont multiples et diversifiées. La fréquence des déplacements, leur amplitude, la configuration des itinéraires, le choix des lieux de halte, tout cela varie dans le temps et d'une famille à l'autre. On ne perçoit jamais que des moments d'un processus qui ne s'arrête pas. Aucun itinéraire ne peut s'expliquer par une cause précise et aucune cause ne joue inéluctablement en un sens précis. C'est plutôt leur combinaison qui se répercute, au gré des événements et par le jeu des mécanismes structurels, sur les pratiques observables. Divers facteurs favorisent de toute façon des déplacements exceptionnels : les obligations administratives (faire viser ou renouveler son titre de circulation, régler les problèmes d'assurance des véhicules, etc.) ; la religion (participation aux conventions, aux missions et aux pèlerinages ; certains Tsiganes se sont d'ailleurs remis à voyager pour suivre les activités religieuses et pour les animer) ; le respect des défunts (qui occasionne au moins des déplacements à la Toussaint et aux Rameaux) ; les conflits entre groupes ; les vacances scolaires ; la santé (chaque famille a un peu son hôpital attiré et n'hésitera pas à entreprendre un long voyage pour faire soigner un proche par un spécialiste recommandé) ; le goût de se déplacer ; l'intransigeance des collectivités locales (restrictions apportées au stationnement des caravanes).

Le voyage n'est pas lié à un statut administratif, ni à un mode habituel de résidence, ni à l'appartenance ethnique. Parmi les titulaires d'un titre de circulation, on trouve des individus qui ne se déplacent presque pas. Par contre, des Tsiganes qui vivent habituellement en maison voyagent davantage et plus loin que bien des caravaniers. Des Gitan catalans, propriétaires de pavillons dans le Roussillon, sont perçus comme sédentaires sur le plan administratif alors qu'ils voyagent continuellement

du sud au nord de la France. Par contre, d'autres Gitan' vivent dans des H.L.M. ou dans des bidonvilles et n'effectuent que des déplacements exceptionnels. Des Sinti piémontesi vendent des tapis et de l'ivoire de la Bretagne à la Haute-Savoie, alors que d'autres membres de ce groupe ne quittent pas la région parisienne. Des Manuś et des Voyageurs circulent uniquement dans quelques cantons contigus ; d'autres font les marchés dans plusieurs départements. D'autres Voyageurs font la ferraille sur un bout de terrain, mais leurs cousins se déplacent des Ardennes à la Corse pour repeindre les châssis des maisons, les toits des granges ou pour nettoyer les façades d'édifices publics.

Les saisons déterminent assez largement les périodes de voyage. Pour la majorité des itinérants, l'hiver est synonyme de ralentissement des déplacements ou de changement de contrée. Certains quittent les régions froides et s'implantent dans le midi, la plupart se regroupent autour des noyaux urbains importants ; quelques-uns entrent en maison. Et la sortie de l'hiver engendre des mouvements inverses. L'économie joue un rôle prépondérant dans la fixation des itinéraires, dans la localisation des lieux de halte, dans la durée du stationnement. Mais, pas plus que les autres paramètres, elle ne s'impose seule. Bien entendu, l'adoption d'une activité professionnelle pousse les individus à se déplacer dans les endroits qui leur offriront des débouchés économiques acceptables. L'exercice de plusieurs métiers, rythmé par les saisons, demandera des déplacements appropriés. Par exemple, un Manuś sera marchand forain dans une grande agglomération en hiver, ramoneur de cheminées dans une autre région au printemps, et musicien ambulant sur la côte en été. Si, entre-temps, il décide de vendre des chaises, il devra probablement prospecter des localités nouvelles. Aucun de ces déplacements n'est le pur fait du hasard : le territoire économique coïncide grosso-modo (mais pas impérativement) avec l'espace des relations sociales et familiales ; la halte permet aussi bien de travailler que de raviver l'univers social.

Ni l'exercice d'une activité économique, ni la richesse des familles n'imposent une façon univoque de se déplacer. Le manque de ressources entraîne l'immobilisation des uns, l'allongement des étapes pour d'autres. Mais pour échapper à l'asphyxie économique, toute une série de petits chineurs locaux cherchent encore une solution à leurs problèmes économiques du côté du voyage. Ceux-ci dépendent de plus en plus des activités de cueillette saisonnière qui nécessitent des déplacements plus fréquents et plus lointains. Par contre, ceux qui ont l'assurance d'un débouché local permanent peuvent circonscrire leur zone de voyage à une région restreinte, accroître la durée du stationnement, voire même se

stabiliser définitivement. L'adoption d'une activité n'implique pas un mode de vie irréversible. Des ferrailleurs restent sur place parce qu'ils ont acquis un terrain sur lequel ils peuvent stocker le produit de leur récupération ; d'autres ont besoin de se déplacer pour exercer des activités plus rémunératrices. Parmi les marchands forains, certains se déplacent entre deux, trois aires de stationnement proches et font les foires environnantes ; d'autres étendent leurs circuits à mesure que s'ouvrent de nouvelles aires de halte.

Nous constatons donc une série de mouvements inverses qui se composent et se recomposent au fil des ans : des riches se déplacent, d'autres se stabilisent ; des pauvres s'immobilisent, d'autres étendent leur zone de voyage. Mais ces tendances en rencontrent d'autres auxquelles elles se combinent. Le renouveau religieux, pentecôtiste ou catholique, qui gagne les Tsiganes ces dernières années, ravive et motive le voyage ; en même temps il transforme l'organisation du stationnement dans le sillage des rassemblements. La réglementation du commerce ambulancier et des marchés locaux contrarie ce voyage ; la législation sur le stationnement et l'absence d'endroits prévus pour s'arrêter entrave la recherche de lieux de halte agréables et adaptés et oblige à se concentrer en quelques endroits plus ou moins tolérés. C'est alors que redoublent les conflits avec l'environnement qui motivent de nouvelles interdictions et provoquent le départ vers d'autres lieux. Des itinérants très divers affluent dans les seuls endroits disponibles, la concurrence entre les individus n'est que plus aiguë. La spirale qui mène à la paupérisation est amorcée et peut conduire à la sédentarisation forcée.

Inévitablement liés à l'essence même du voyage, les moyens de déplacement contribuent pour beaucoup à l'évolution des pratiques du nomadisme. La traction animale est toujours en usage, aussi bien dans le Vaucluse, qu'en Auvergne, ou dans les Pays de Loire. Les Tsiganes hippomobiles vivent au rythme de leurs animaux. Essentiellement liée à une activité, le maquignonage, et à la recherche de nourriture pour les chevaux, cette forme d'itinérance nécessite des déplacements fréquents le long d'itinéraires appropriés qui empruntent des petites routes peu fréquentées, éloignées des obstacles naturels et des grandes agglomérations. Le passage de la traction animale à l'automobile bouleverse les données du déplacement, car il entraîne la possibilité d'accroître les zones de voyage et de travail et il permet de franchir plus rapidement des distances plus grandes. Mais ce passage à la mécanisation entraîne un changement dans le choix des lieux de halte : les petits coins de campagne, adaptés à la roulotte hippomobile, sont remplacés par les bords de routes et les gros bourgs ;

les emplacements traditionnels, peu accessibles, restent utilisés par les familles qui ne possèdent qu'un matériel modeste.

Le "convoi", moyen de locomotion plus habitation mobile, coûte cher. Il précipite les Tsiganes dans un jeu de dépenses dont ils n'ont pas la clé (ils ne maîtrisent pas le prix du carburant ni celui des caravanes et du charroi, ils sont tenus par un système d'assurance et d'entretien) pour s'assurer un logement qui n'offre pas que des avantages (il est mobile, mais fragile ; il échappe au système de l'allocation logement, et son acquisition oblige souvent à l'endettement ; à l'usage il se déprécie rapidement). Néanmoins, l'acquisition d'un matériel de qualité est impérative pour poursuivre le voyage. Le véhicule automobile, parce qu'il est rapide, fiable, parce que sa charge utile est importante, permet de dissocier dans une large mesure les zones de travail de l'itinéraire. Il devient possible de stationner plus longtemps au même endroit sans que cela n'altère les capacités économiques de la famille : l'aire de "chine" peut s'étendre dans un rayon de 100, 200, 300 kilomètres autour du lieu de halte ; du même coup, des activités économiques multiples sont permises presque simultanément. L'adoption d'un convoi par un individu pousse les membres de son entourage au même choix. Cela constitue à la fois un phénomène d'émulation économique et l'expression d'une identité collective qui se répercutent sur l'organisation du voyage et le choix des lieux de stationnement.

D) . REGULATION

L'auto-régulation socio-économique des populations Tsiganes joue un rôle très important. Celle-ci s'effectue d'une part dans les régions qui offrent peu de débouchés économiques et peu de possibilités de passage (le département de la Manche est, à cet égard, tout à fait caractéristique : saturation rapide à Cherbourg ; passage plus important dans le sud). D'autre part, elle joue aussi sur le plan social. Les groupes ayant des racines familiales et régionales qui se confondent ne sont pas tentés par des déplacements vers l'extérieur, s'ils n'en ont pas déjà pris l'habitude. *"On ne se mélange pas avec les gens d'un autre monde"*. Pour la plupart, il faut des motifs sérieux pour modifier les habitudes : crise économique grave, conflit familial, évangélisation d'autres nomades - voire des Gadjé.

L'auto-régulation joue moins dans les zones à forte concentration de population et joue peu entre les groupes de niveau socio-économique différents. Ainsi, on trouvera des ferrailleurs en plus grand nombre autour des grosses villes et moins dans les villes moyennes ;

mais on les rencontrera, fût-ce en petit nombre, jusque dans les régions de bocage ou de culture céréalière qui n'attirent pas les marchands forains. Par contre, on rencontrera des itinérants hippomobiles en Vendée. La distinction de zones à présence saisonnière ne signifie pas qu'en dehors des périodes de récoltes maraîchères ou fruitières, il n'y ait pas là des ferrailleurs ou des marchands forains. Par ailleurs, même s'ils s'évitent dans la mesure du possible, les groupes socio-économiques différents se rencontrent davantage dans les zones à forte concentration que dans les autres endroits.

Enfin, l'auto-régulation dépend beaucoup de l'adaptation à une région particulière. Il y a de grandes différences entre les marchands forains qui voyagent autour de Nantes (ville riche à fort potentiel économique), de ceux qui vivent dans la Creuse (zone agricole assez pauvre) ou dans le nord-ouest de l'Aveyron, zone qui connaît une crise économique grave). Ces différentes catégories ne se rencontreront pas, parce qu'elles sont adaptées à des clientèles qui ne disposent pas des mêmes revenus ; elles ne sauraient rivaliser. Les réalités socio-économiques des divers départements, le développement et l'implantation des axes de communication (aussi bien les autoroutes que les routes nationales ou le réseau Bison Futé) expliquent largement les variations régionales observables et notamment l'importance relative du flux des itinérants de passage par rapport aux groupes locaux.

Les villes n'accueillent pas nécessairement les mêmes populations nomades que l'arrière-pays (à Clermont-Ferrand, par exemple, il y a davantage d'itinérants inter-régionaux, alors que les autres localités du Puy-de-Dôme reçoivent essentiellement des nomades locaux). En outre, les situations locales ne sont pas toujours comparables (à Nantes, 40 % des usagers des terrains tournent toute l'année autour de la ville, d'une aire aménagée à l'autre ; à Valence le passage annuel est beaucoup plus important que la sédentarisation ; à Grenoble la situation est inverse ; à Montauban la concentration d'itinérants régionaux est plus importante l'hiver qu'à la bonne saison). Mais dans toutes les grandes agglomérations, l'afflux de population tsigane procède d'un double mouvement. Le premier, concentrique, s'explique par l'attraction des centres urbains sur les groupes périphériques. Le second, excentrique, est dû à l'urbanisation croissante qui rejette les familles vers la banlieue et le long de certains axes de déplacement. Ce phénomène engendre alors pour certains groupes le passage d'un stationnement clairsemé vers un stationnement concentré et périphérique.

E) . PRESENCE ET ITINERANCE SUR LE PLAN NATIONAL

Les familles qui déambulent sur les routes de France effectuent toutes des parcours spécifiques. Elles ne voyagent pas simultanément dans les mêmes régions et ne se rencontrent pas toutes dans les mêmes localités. Il y a des regroupements exceptionnels et toujours momentanés lors d'évènements familiaux (un baptême, un mariage, un décès, la visite des tombes) ou religieux (passage de groupes volumineux qui se rendent à un rassemblement ou qui se regroupent là où une mission doit se dérouler) éphémères. Mais, la concentration peut être plus longue, provoquée par le manque d'accueil dans les localités voisines et les expulsions policières. Les Tsiganes sont présents dans tous les départements, mais pas de façon uniforme.

Ce qui frappe tout d'abord c'est la concentration aux routières terrestres (Nord-Pas-de-Calais, Ardennes, Alsace, Lorraine, Haute-Savoie, Pyrénées-Orientales, Basses-Pyrénées) et maritimes (Bouches-du-Rhône, Gironde, Hérault, Aude et dans une certaine mesure le Var, les Alpes-Maritimes, les Landes, la Charente-Maritime, la Loire-Atlantique, le Finistère, les Côtes-du-Nord et la Seine-Maritime). Quelques départements de l'intérieur sont eux aussi particulièrement touchés : la région parisienne (surtout les Yvelines, le Val d'Oise, l'Essonne) dans une moindre mesure, les départements orientaux de l'Île-de-France, la Vaucluse au sud, l'Isère et le Rhône à l'est, la Haute-Garonne au sud-Ouest, le Puy-de-Dôme au centre.

La présence tsigane est aussi particulièrement bien marquée le long de certains axes qui relient les zones à forte concentration. Il est tout à fait caractéristique de rencontrer des groupes itinérants, voyageurs occasionnels ou sédentarisés dans les départements baignés par le Rhône (Vaucluse, Drôme) entre Marseille et Lyon ; dans les départements baignés par la Saône (Saône-et-Loire, Côte d'Or, Haute-Saône), avec l'importante plaque-tournante de Dijon ; dans les départements baignés par la Meuse (Moselle) ou la Moselle (Meurthe-et-Moselle) ; l'ensemble dessinant grosso-modo un axe nord-sud. Sur cet axe se greffent : à l'est, une jonction avec la plaque-tournante de Bourg-en-Bresse, qui oriente vers les départements savoyards, la Suisse, ou vers la région parisienne) ; à l'ouest,

les jonctions Ile-de-France/Rhône-Alpes (avec le département de l'Aube) et

les jonctions Ile-de-France/Rhône-Alpes (avec le département de l'Aube) et Ile-de-France/Alsace/Lorraine, avec le département de la Marne.

Il y a une forte implantation tsigane entre Paris et Le Havre, le long de la zone industrielle de la Seine. Pour la moitié occidentale du pays, il faut surtout signaler les grands axes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Dreux-Argentan, Paris-Le Mans-Laval-Rennes et Bretagne, Paris-Le Mans-Angers-Nantes, Paris-Tours-Angouleme-Bordeaux, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui drainent une population impotante. Mais toutes les villes mentionnées constituent aussi autant de plaques-tournantes pour les liaisons transversables innombrables. Signalons encore l'existence de circuits circulaires autour de Paris qui dessinent des couronnes aux rayons variables. Enfin, mentionnons les liaisons entre Paris et le Puy-de-Dome via le Loiret, le Cher et l'Allier, entre la Gironde et le Puy-de-Dôme via la Dordogne et les circuits intérieurs au Massif Central. A toutes ces liaisons nationales viennent encore s'ajouter des liaisons régionales et locales - excessivement variables - mais aussi les liaisons saisonnières qui accroissent la population nomade temporaire de certains départements (par exemple, l'Yonne et la Nièvre).

A l'examen on remarque combien les itinéraires s'imbriquent dans l'ensemble du réseau routier français : autoroutes, routes nationales, départementales et cantonales composent un lacis maillé, emprunté au gré des habitudes, des moyens de traction, des mobiles du déplacement.

F). PERSPECTIVES

La politique d'implantation des terrains de stationnement spécifiquement réservés aux populations itinérantes est assez récente en France. Elle s'inscrit dans le cadre d'une politique séculaire de méfiance à l'égard de ces minorités et remonte à la fin des années 60. Les aires de stationnement actuellement disponibles ne permettent pas d'héberger toute la population itinérante. Or, les possibilités de halte à l'extérieur de ces structures s'amenuisent progressivement. Cette situation a obligé les associations gestionnaires à réagir dès le début des années 80, en recherchant de nouveaux terrains aux dimensions plus réduites, en accentuant la rotation des usagers sur les aires existantes, en favorisant la sédentarisation des familles qui en affichent le désir. Cette nouvelle politique, pratiquée à la base, a été relayée jusqu'au niveau gouvernemental notamment sous l'impulsion de grands rapports nationaux (BIDEBERRY, 1980 ; BONNEMAISON, 1983). Il reste que le devenir des populations tsiganes ne

semble pas être pensé en dehors des terrains d'accueil.

Ce manque de souplesse dans la recherche d'un éventail de solutions complémentaires et diversifiées n'a pas bouleversé les pratiques de voyage ni les rapports entre les sociétés Tsigane et globale. Mais certains aspects de ces pratiques et de ces rapports ont été modifiés et ont entraîné de nouvelles difficultés. Loin d'avoir précipité l'intégration des nomades dans la société globale, la politique d'implantation des aires de stationnement a favorisé de nouvelles formes d'itinérance, maintenu - voire exacerbé - un phénomène de rejet (le terrain-ghetto concentre les images négatives qui dépeignent les Tsiganes) ; en même temps, il a accru le poids d'une classe moyenne d'itinérants relativement aisés parmi les usagers.

NOTE : Notre communication s'appuie sur les résultats d'une recherche menée entre 1983 et 1985, à la demande de la Mission Expérimentation Recherche du Ministère des Affaires Sociales et du Fonds d'Action Sociale auprès des travailleurs immigrés et de leur Famille, sur les Pratiques de déplacement, de halte et de stationnement des populations tsiganes et nomades en France.

BIBLIOGRAPHIE

REYNIERS (A.), 1986 a) : *Le stationnement des populations nomades en France* Rapport final de recherche remis au Fonds d'Action Sociale pour les Travailleurs Immigrés et leur Famille. Centre de Recherches Tsiganes, Paris, 236 p.

REYNIERS (A.), 1986 b) : "Le système tsigane et la question du nomadisme", in *Etudes Tsiganes*, n° 3, 7-11.

REYNIERS (A.), 1986 c) : "Les conditions économiques de la production économique et sociale chez les Tsiganes", in : *Nomadisme . mobilité ou flexibilité ?...*, *Bulletin de liaison du département H, D.R.S.T.O.M.*, n° 8, 87-100.

ANTHROPOLOGIE SOCIALE
ET
ETHNOLOGIE DE LA FRANCE

**Colloque du Centre d'ethnologie française
et du
Musée national des arts et traditions
populaires**

**Paris
19, 20 et 21 novembre 1987**

**COMMUNICATIONS
TOME II**

atp 87