

**XXVI ème Congrès international de la population
27/09/2009 au 02/10/2009 - Marrakech**

**Volet biographie de l'enquête nationale sur les transports et déplacements
2007-2008 : comment comparer avec les enquêtes passées ?**

ROUX Sophie

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Département Economie et Sociologie des transports (DEST)
Centre de Recherche de l'Institut de Démographie de l'Université Paris I (CRIDUP)
Bâtiment Descartes 2
2, rue de la Butte Verte
F-93166 Noisy le Grand cedex
Tel : +33 (0)1.45.92.55.87
sophie.roux@inrets.fr

PAPON Francis

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Département Economie et Sociologie des transports (DEST)
Bâtiment Descartes 2
2, rue de la Butte Verte
F-93166 Noisy le Grand cedex
Tel : +33 (0)1.45.92.55.00
francis.papon@inrets.fr

MARCHAL Marina

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Département Economie et Sociologie des transports (DEST)
Bâtiment Descartes 2
2, rue de la Butte Verte
F-93166 Noisy le Grand cedex
Tel : +33 (0)1.45.92.55.00
marina.marchal@inrets.fr

I. Introduction

Les transports vont encore considérablement évoluer au XXI^e siècle. L'étude de l'histoire des habitudes passées et des changements de comportement est indispensable pour éclairer les changements à venir. L'analyse d'interrogations rétrospectives des individus à travers les biographies donnant une vision longitudinale des comportements, combinée à celle des Enquêtes Nationales Transports (ENT) donnant des images en coupe transversale à des dates données dans le passé, peuvent nous permettre d'approfondir ces questions. L'objectif de cette communication est de discuter de la comparaison des estimations du volet biographique avec celles de la mise en perspective des enquêtes nationales sur les transports menés depuis les années 1980. La première partie sera consacrée aux descriptions des deux sources de données et à une discussion méthodologique sur la comparaison des données biographiques avec les enquêtes nationales transports. La seconde partie proposera une confrontation des deux sources sur l'analyse du mode de transport principal des déplacements du domicile vers le lieu de travail ou d'étude. La troisième partie présentera une première approche de l'histoire de l'évolution de la motorisation à partir des données biographiques.

II. Comment rendre comparable les données biographiques avec celles des Enquêtes Nationales Transports ?

A. Les Enquêtes Nationales sur les Transports (ENT)

La connaissance de la mobilité en France repose en partie sur les Enquêtes Nationales sur les Transports (ENT). Depuis les années soixante, elles s'emploient à décrire l'ensemble des déplacements des ménages. L'enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08 (ENTD 2007-08) est la cinquième de la lignée des enquêtes nationales transports (1966-67, 1973-74, 1981-82, 1993-94) réalisées sur le même sujet avec des objectifs ayant peu varié. Elle s'inscrit dans le prolongement des précédentes enquêtes transports afin d'assurer la mesure des évolutions structurelles.

L'objectif des ENT est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France métropolitaine et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Les principaux thèmes abordés sont les déplacements, de courtes et de longues distances des ménages et de leurs membres, selon les différents modes de transports. Ces enquêtes mettent également l'accent sur la connaissance du parc de véhicules, de leur usage et l'accessibilité des individus aux transports collectifs (dont les abonnements et les réductions tarifaires). Les ENT sont les seules enquêtes sur la mobilité réalisées à cette échelle et qui décrivent tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Elles s'intéressent aussi aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transports individuels dont disposent les ménages pour comprendre leurs comportements.

Ces enquêtes, riches en informations, ont l'avantage de fournir des photographies de la mobilité et du parc de véhicules des ménages à un instant donné mais ne permettent pas de remonter avant 1966, alors que la transition vers une mobilité motorisée en France s'est produite dans la décennie précédente. Ainsi, ces enquêtes ne permettent pas, d'une part, de mesurer les changements individuels de comportement puisque les données sont recueillies

environ tous les 10 ans sur des échantillons distincts et d'autre part, d'appréhender le récit d'une histoire fine de la mobilité.

B. Le volet biographie de l'Enquête Nationale sur les Transports et Déplacements 2007-2008

La méthode traditionnellement utilisée pour appréhender les histoires de vie est l'enquête biographique. L'avantage du recueil des données biographiques est d'apporter des informations sur les caractéristiques d'une société et sur ses mouvements en différenciant les tendances structurelles des variations conjoncturelles (Golaz, 2005). Les enquêtes biographiques sont entrées dans la démographie française en 1961 avec l'enquête sur le peuplement de Paris, conduite par Guy Pourcher (1963), puis suivra 20 années plus tard une enquête majeure, l'enquête 3B, menée en 1981 par Daniel Courgeau (1985). D'autres études, hors du domaine des transports, ont permis de mesurer la mobilité des individus à l'aide d'un questionnaire biographique. L'enquête « Biographies et entourage » conduite par l'INED en 2000-2001 a permis d'estimer et de mesurer la mobilité résidentielle et d'analyser les motivations des comportements migratoires (Lelièvre et al. 2002). Des enquêtes biographiques spécifiques à la problématique des transports ont été menées en Europe. Au Royaume-Uni, Pooley et Turnbull (2000) ont utilisé les histoires de vie des personnes interrogées et de leurs ancêtres et ont mis en évidence des résultats à la fois sur le choix et l'évolution des modes de déplacements en Grande-Bretagne de 1890 à 1990. En Suisse, Axhausen (2006) a développé un calendrier dans lequel les enquêtés devaient remplir rétrospectivement de 1985 à 2004 des informations sur les antécédents familiaux, les lieux de résidence, de travail, d'école, les automobiles à disposition et les transports publics utilisés.

En France, l'édition 2007-08 de l'ENT se démarque des précédentes, entre autres, par la collecte de données rétrospectives biographiques permettant d'analyser les comportements passés des individus tout au long de leur vie. Le protocole et la complexité de l'ENTD 2007-08 étant lourds, la collecte de l'ensemble des données a été réalisée en deux temps. Les caractéristiques socio-démographiques de l'enquêté au moment de l'enquête ont été enregistrées lors du premier passage et les informations biographiques huit jours plus tard. Ces dernières ont été collectées à l'aide d'une grille de type Ageven (âge-événement). Elle se présente sous forme chronologique où figure en ligne les repères temporels et en colonne les séries d'événements à collecter. Cette grille biographique a permis de reconstruire depuis la naissance de l'enquêté jusqu'à la date de l'enquête, année par année, trois trajectoires retraçant le contexte de l'individu :

- Résidentielle : lieu de résidence principale ;
- Familiale : événements familiaux, nombre de personnes et d'enfants dans le ménage ;
- Professionnelle : activité principale, lieu d'activité (école, étude ou travail);

et deux trajectoires liées aux transports:

- Motorisation du ménage : nombre de véhicules à moteur (deux et quatre roues) appartenant au ménage ;
- Moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu d'activité habituel s'il y en a un, ou pour les autres déplacements sinon.

Les données ont été collectées entre le 29 octobre 2007 et le 02 mars 2008. Au total, 1 133 individus volontaires répartis sur 17 régions ont renseigné la grille biographique. La reconstitution des trajectoires est réalisée uniquement à partir d'un effort de mémoire des enquêtés, ce qui peut entraîner des erreurs ou des oublis. L'ensemble des recherches portant sur la fonction de rétention d'événements concorde pour dire que celle-ci intervient de façon

décroissante avec le temps. La datation des événements pose quant à elle plus de problèmes : un grand nombre de publications parle de télescopage « la compression du temps vers le présent », les événements du passé sont perçus par l'individu interrogé comme étant survenus plus récemment que ce n'est le cas en réalité. Les risques d'erreurs de datation sont d'autant plus grands que les événements ont lieu à une date plus reculée (Courgeau, Lelièvre 1993). Tandis qu'un petit nombre de travaux, Lieury, Caplain, Jacquet et Jolivet (1979), Rubin, et Baddeley (1989) et Auriat (1996) montrent que les erreurs de datation ne proviennent pas forcément du télescopage. Malgré ces erreurs, Courgeau (1991) expliquent qu'elles ne modifient pas ou changent peu l'ordre logique dans lequel ces événements se produisent.

La saisie de toutes les grilles n'étant actuellement pas terminée, les analyses porteront sur 980 biographies. Les résultats présentés concerneront les données brutes sans correction des données ni redressement. Ils sont à relativiser car le plan de sondage prévoyait une sur-représentation des individus motorisés qui n'a pour le moment pas été corrigée.

C. Le redressement des données biographiques en vue de leur comparaison avec les données transversales

Les données biographiques présentent plusieurs biais qui ne permettent pas de les comparer directement avec celles des ENT passées.

- biais dans la définition de la variable de mobilité : dans les ENT, on connaît la description des déplacements de la veille et du dernier weekend, et les déplacements réguliers pour se rendre sur le lieu d'étude ou de travail. Dans les questionnaires biographiques, il ne s'agit que du moyen de transport habituel, pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude fixe s'il y en a un, pour les autres déplacements sinon. Ce n'est pas l'ensemble des déplacements réalisés, et il n'y a au mieux qu'un mode par personne et par année, et sans considération de la fréquence de déplacement. La comparaison devra être faite pour trois motifs pris séparément : la mobilité régulière vers le travail, la mobilité régulière vers les études, la mobilité des personnes qui n'ont pas d'activité étude ou travail régulière. La fréquence de déplacement ne pourra pas être comparée, seul le mode principal de déplacement pourra l'être ;
- biais géographique : seules 17 régions ont été enquêtées dans l'enquête biographique, mais les enquêtés ont pu au cours de la vie résider dans d'autres régions ou à l'étranger. De plus certaines régions ont été sur-échantillonnées. Il faudra en tenir compte en redressant les régions pour les différentes années selon le poids qu'elles avaient dans les ENT pour obtenir des résultats nationaux ;
- biais d'échantillonnage : en plus des régions, certaines catégories ont été sur-échantillonnées (ménages multi-motorisés). Il faudra redresser ces catégories par les pondérations appliquées à l'ENTD 2007-08;
- biais de structure : la structure de la population par région, CSP, âge et sexe obtenue pour les années passées à partir de l'échantillon biographique diffère de la structure réelle qui existait alors. On pourra redresser les marges de chaque variable pertinente pour obtenir une image plus proche de la réalité passée. Parmi ces différences de structures, celle concernant la structure par âge est la plus importante, à cause du biais de survie des populations (voir point suivant) ;
- biais de survie : seules les générations 1907 à 2002 ont été observées dans les biographies. Les générations plus anciennes mais disparues font défaut alors qu'elles ont contribué à la mobilité des décennies passées. Les générations observées ont subi une attrition due à la mortalité entre l'année observée et 2008. Si les comportements des individus décédés qui ont échappé à l'enquête biographique ne sont pas différents

de celui des survivants, ce dernier biais peut être corrigé en utilisant les tables de survivants des tables de mortalités du moment (Vallin & Mesle, 2001, tableau II-B-4).

La population des enquêtés étant limitée, les générations étendues et les effectifs que ce soit par génération, âge, sexe ou région n'étant pas homogènes, la correction de l'ensemble de ces biais peut fausser les analyses. Mais nous savons également que les comportements des individus face à la motorisation des ménages ne s'est pas faite de manière identique pour tous et est fonction de la région, des disponibilités en transport en commun, etc.. Il est donc indispensable de corriger les biais à l'enquête en tenant compte de l'ensemble des éléments afin de comparer l'enquête biographique avec les ENT.

III. Analyse du mode de transport principal utilisé pour les déplacements dits contraints

Dans cette seconde partie, aucun redressement n'ayant été fait sur les données biographiques, nous avons pris le parti de regrouper des événements ayant eu lieu quelques années autour des dates d'enquêtes des ENT pour nos analyses. Cette méthode a pour avantage d'augmenter le nombre de répondants et donc le nombre d'événements susceptibles de s'être produits. Les premières analyses porteront sur la comparaison des résultats obtenus entre les deux sources de données. Nous confronterons les événements biographiques ayant eu lieu entre 1978 et 1987 avec les données de l'ENT 1981-82, entre 1988 et 2000 avec l'ENT 1993-94 et enfin entre 2001 et 2008 avec l'ENT 2007-08. Nous analyserons ensuite l'évolution des modes de déplacements du domicile vers le lieu de travail ou d'étude depuis les années 80 jusqu'à aujourd'hui.

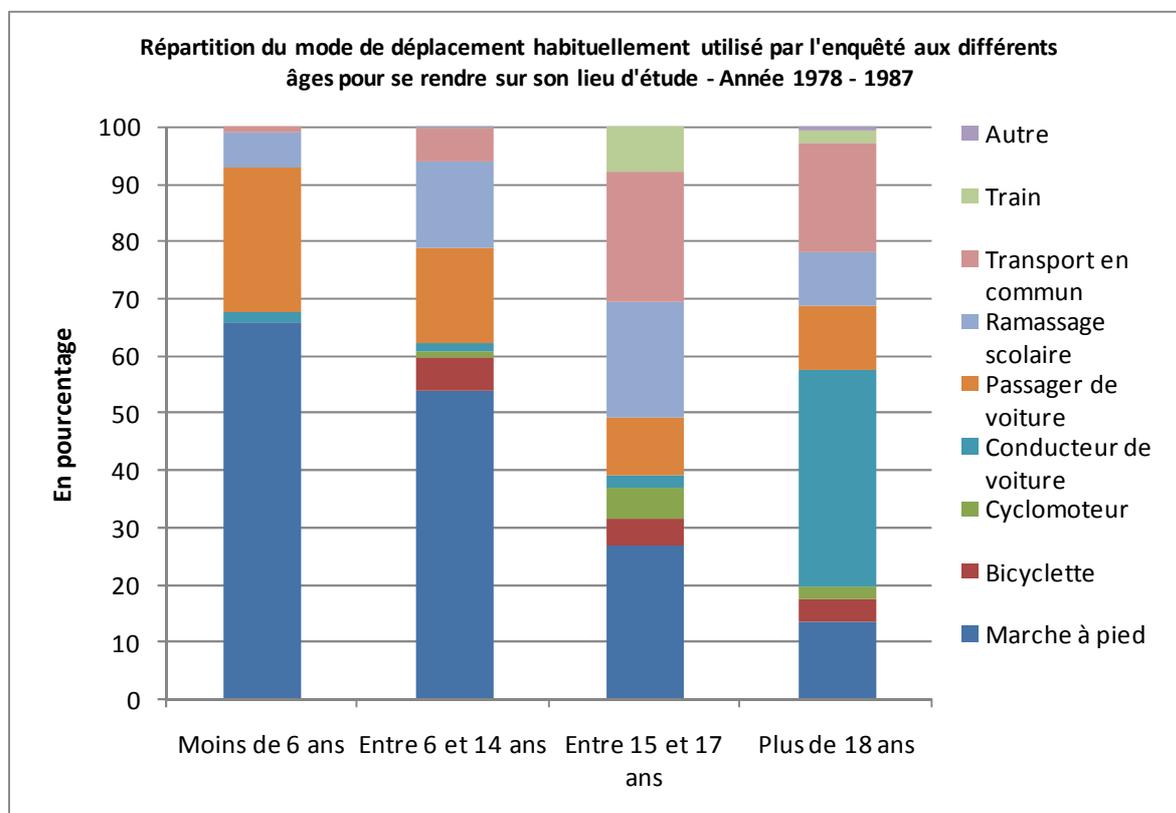
A. Evolution des modes de déplacements habituellement utilisés pour se rendre sur son lieu d'étude

La comparaison des données biographiques se fera avec les ENT 1981-82 et 1993-94, car pour l'ENTD 2007-08 il y a un trop faible effectif d'enquêtés aux âges les plus jeunes dans les données biographiques.

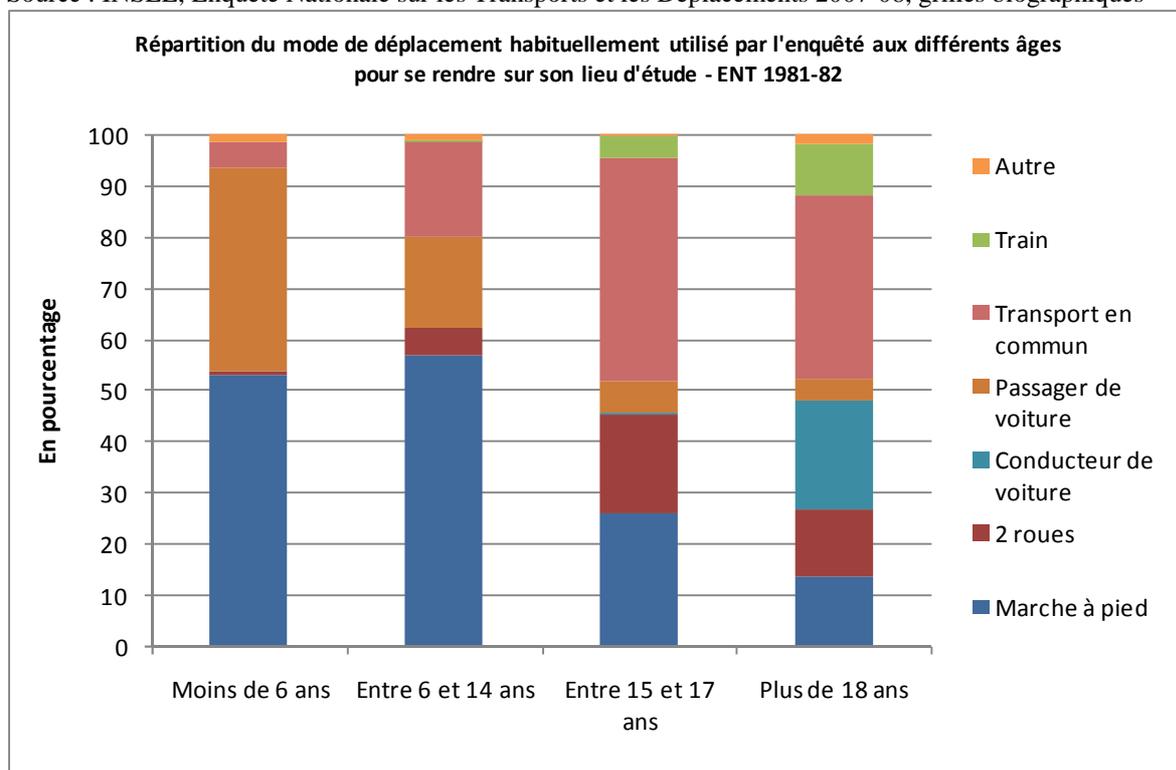
L'examen de la répartition des modes de déplacements habituellement utilisés pour ce rendre sur son lieu d'étude montre que les données biographiques donnent des résultats globalement similaires à celles des ENT. En effet, quelle que soit la source, la marche à pied est le premier mode de déplacement pour se rendre sur son lieu d'étude chez les moins de 15 ans, les transports en commun sont utilisés par les 15-17 ans et la voiture par les plus de 18 ans.

En entrant dans le détail, la part de la marche à pied est similaire pour les deux sources à l'exception des moins de 6 ans, où l'enquête biographique non pondérée surestime de 14 points ce mode de transport par rapport à l'ENT 1981-82 (66% contre près de 52%). La part des déplacements en voiture en tant que passager est plus importante dans les ENT que dans les enquêtes biographiques pour les moins de 6 ans. Cette différence peut résulter du mode de recueil des données des deux enquêtes. Dans les ENT, le chef de ménage répond aux questions des modes de déplacement de ses enfants qui ont à la date de l'enquête moins de 6 ans. Il sollicite uniquement sa mémoire vive, contrairement aux répondants de l'enquête biographique qui doivent faire appel à une mémoire plus ou moins lointaine suivant leur âge. Inversement, la part des déplacements en voiture en tant que conducteur est beaucoup plus faible dans les ENT que pour l'enquête biographique chez les 18 ans et plus. Cette différence s'explique en grande partie par la non correction des données de l'enquête biographique

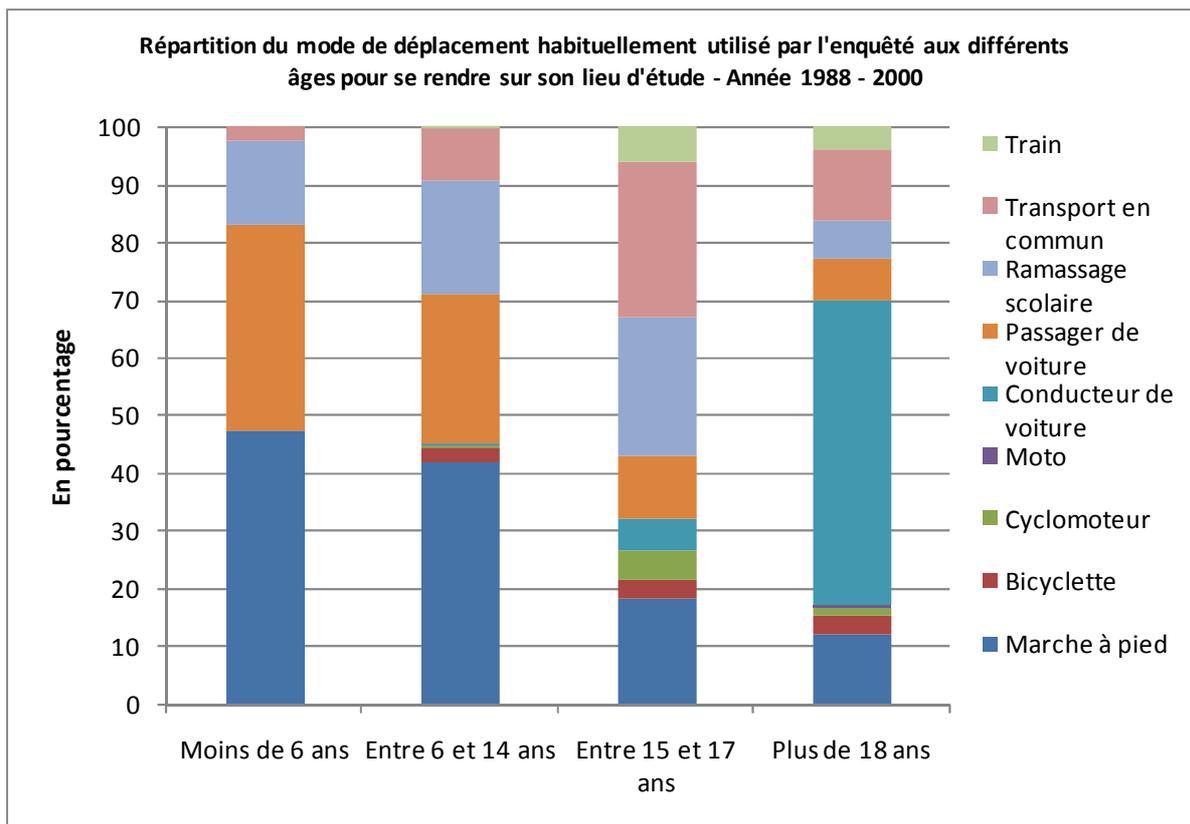
(borne supérieure très étendue, jusqu'à 77 ans) et par le plan de sondage qui privilégie les ménages motorisés. En effet, en fermant la borne supérieure, on observe une baisse des déplacements en voiture au profit de l'augmentation de la part des transports en commun : seul 31% des 18-25 ans se rendent sur leur lieu d'étude en voiture pour les années 1978-87 et 38% pour les années 1988-2000.



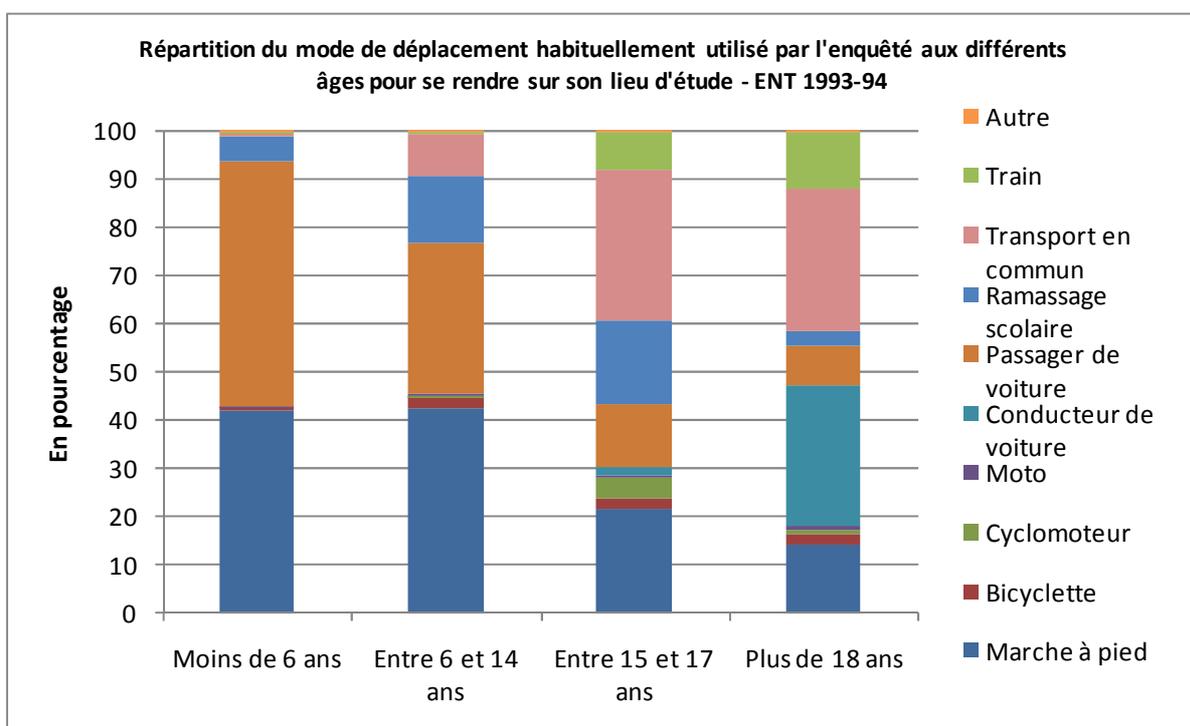
Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques



Source : MADRE (J.L.), MAFFRE (J.), Insee Résultats, N°532-533



Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques



Source : INSEE, Enquête Nationale Transports et Communication 1993-94

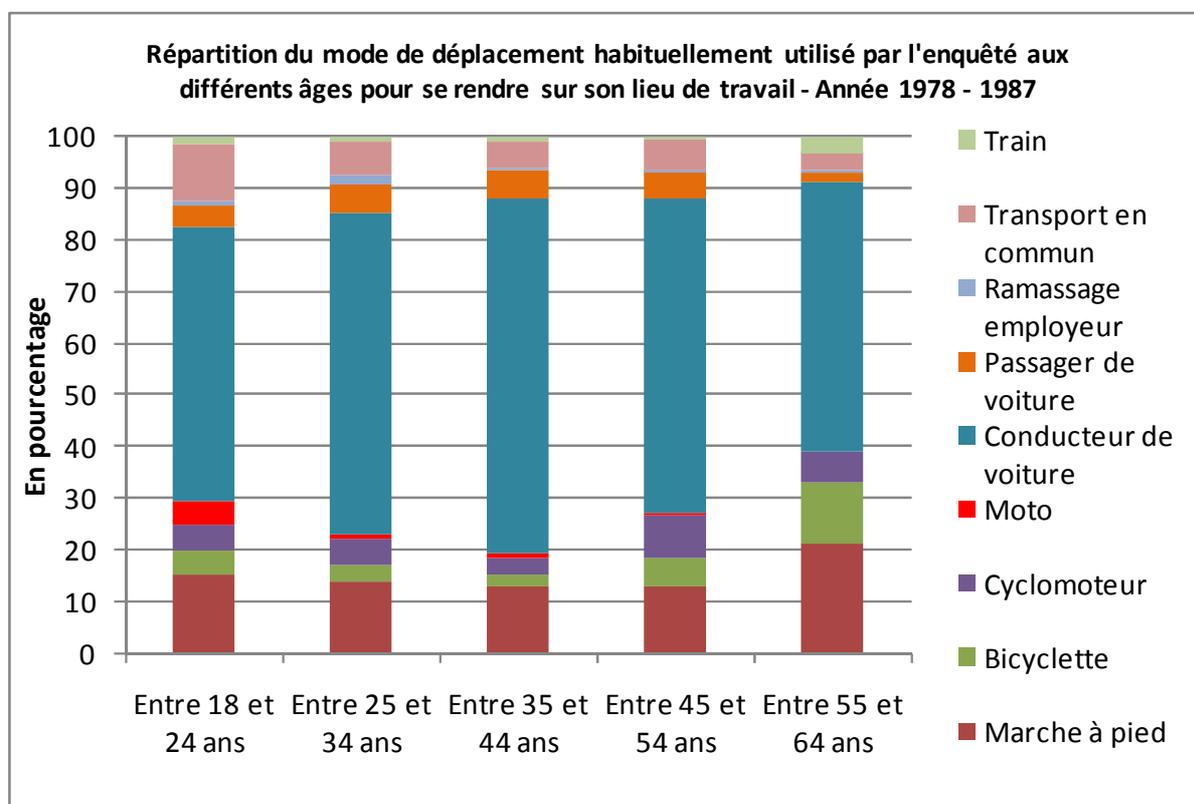
Le premier constat sur l'évolution des modes de déplacement depuis les années 80 est que la part des déplacements à pied pour se rendre du domicile au lieu d'étude diminue avec l'augmentation de l'âge et que cette proportion a tendance à s'affaiblir tous âges confondus avec la jeunesse de la génération. Le second constat est que progressivement les modes de

déplacements doux sont remplacés par des déplacements motorisés. La marche à pied, qui était le premier mode de déplacements des moins de 6 ans se rendant dans leur lieu d'étude dans l'ENT 81-82, a été remplacé par la voiture en tant que passager dans l'ENT 93-94, et reste en première position dans l'ENTD 2007-08 avec plus de 46%. Ce premier mode de déplacement des moins de 6 ans implique une hausse de l'utilisation de la voiture des parents pour les déposer. La démocratisation de l'utilisation de la voiture est à mettre en relation avec l'avancée de l'âge au permis (près de 86% des personnes nées entre 1960 et 1980 avaient le permis à moins de 30 ans dans l'ENTD 2007-08) et de la motorisation, voire multi-motorisation, des ménages. Entre 15 et 17 ans, les déplacements pour aller vers le lieu d'étude sont de plus en plus motorisés : la part de la marche à pied est divisée par 2 par rapport aux 6-14 ans, au profit des déplacements en transports en commun et en 2 roues.

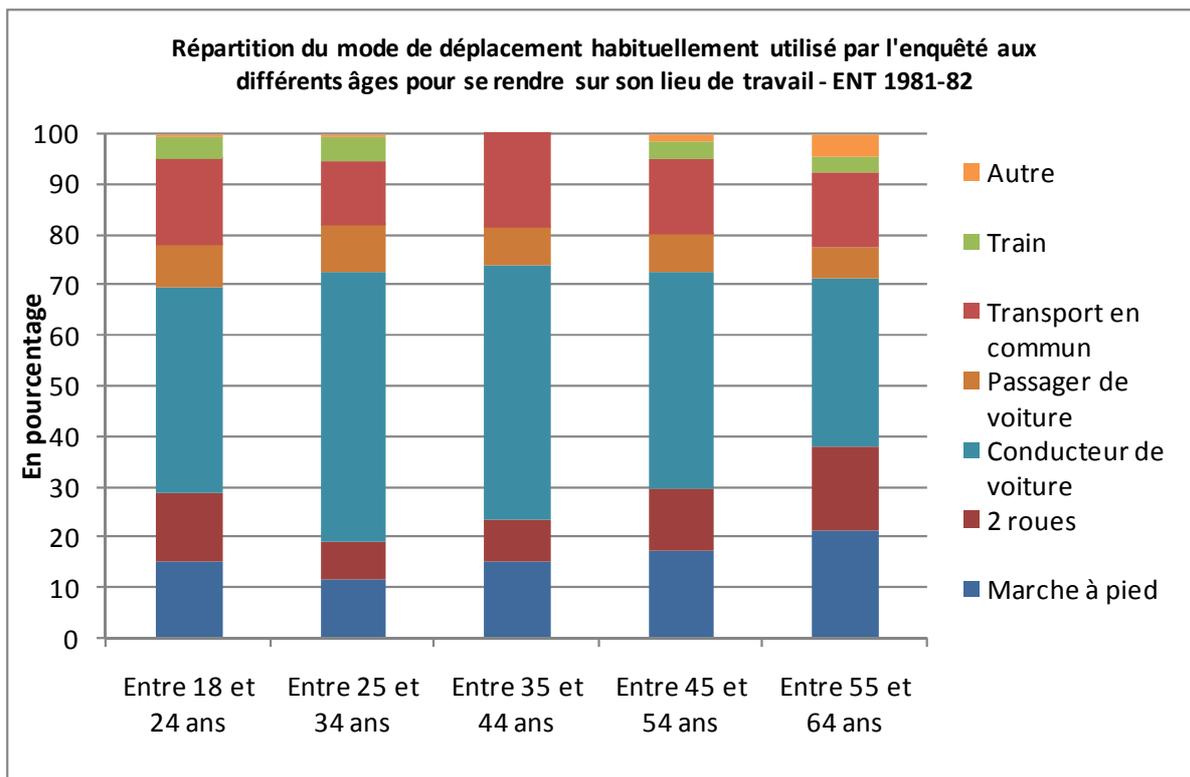
B. Evolution des modes de déplacements habituellement utilisés pour se rendre sur son lieu de travail

La comparaison des deux sources donne globalement des résultats similaires. La voiture est le premier mode de transport des 18-64 ans pour ce rendre sur le lieu de travail.

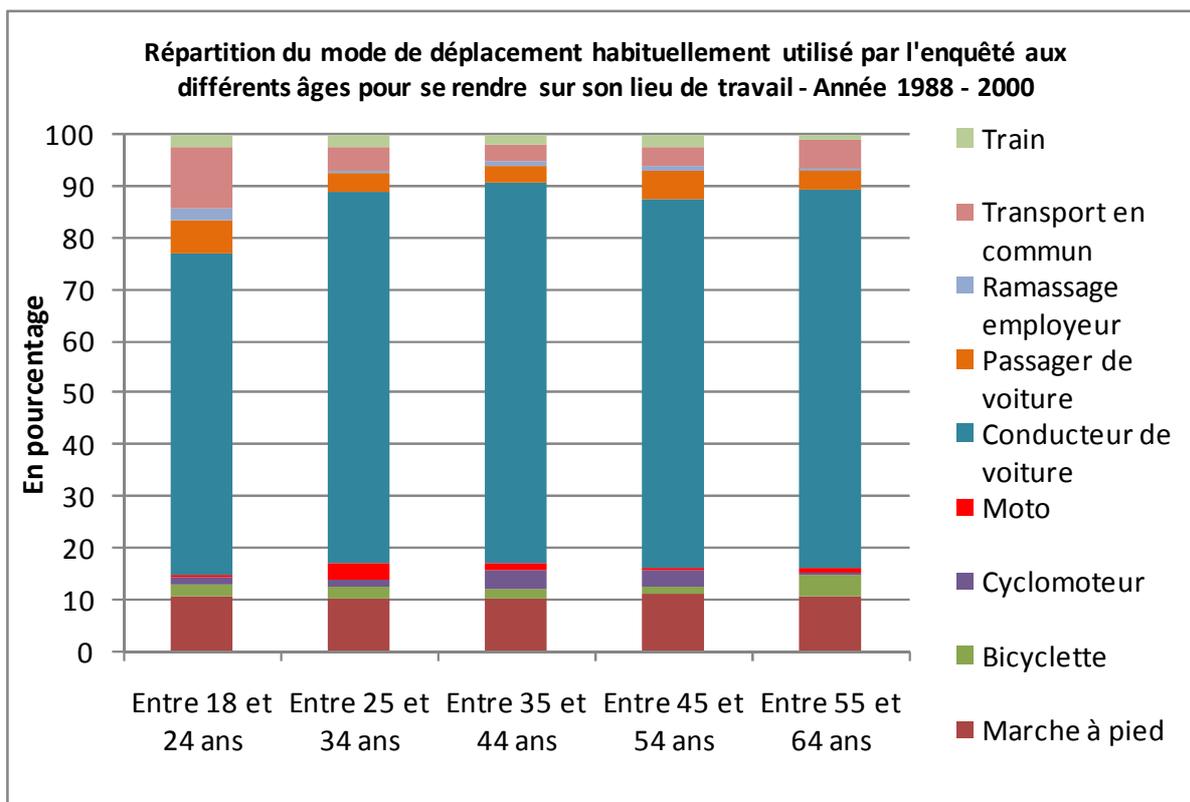
Dans le détail, la part de l'utilisation de la voiture est beaucoup plus forte dans les données biographiques que pour les ENT à tous les âges quelle que soit l'année d'enquête (autour de 10 à 15 points). A l'inverse, la part des déplacements en transport en commun est moins importante dans les données biographiques que pour les ENT. Ces différences s'expliquent en grande partie à cause du plan de sondage qui privilégie les ménages motorisés, l'absence de questionnaires biographiques en Île-de-France, et le choix du seul mode de transport principal dans les grilles biographiques, même si plusieurs modes de transport ont pu être utilisés.



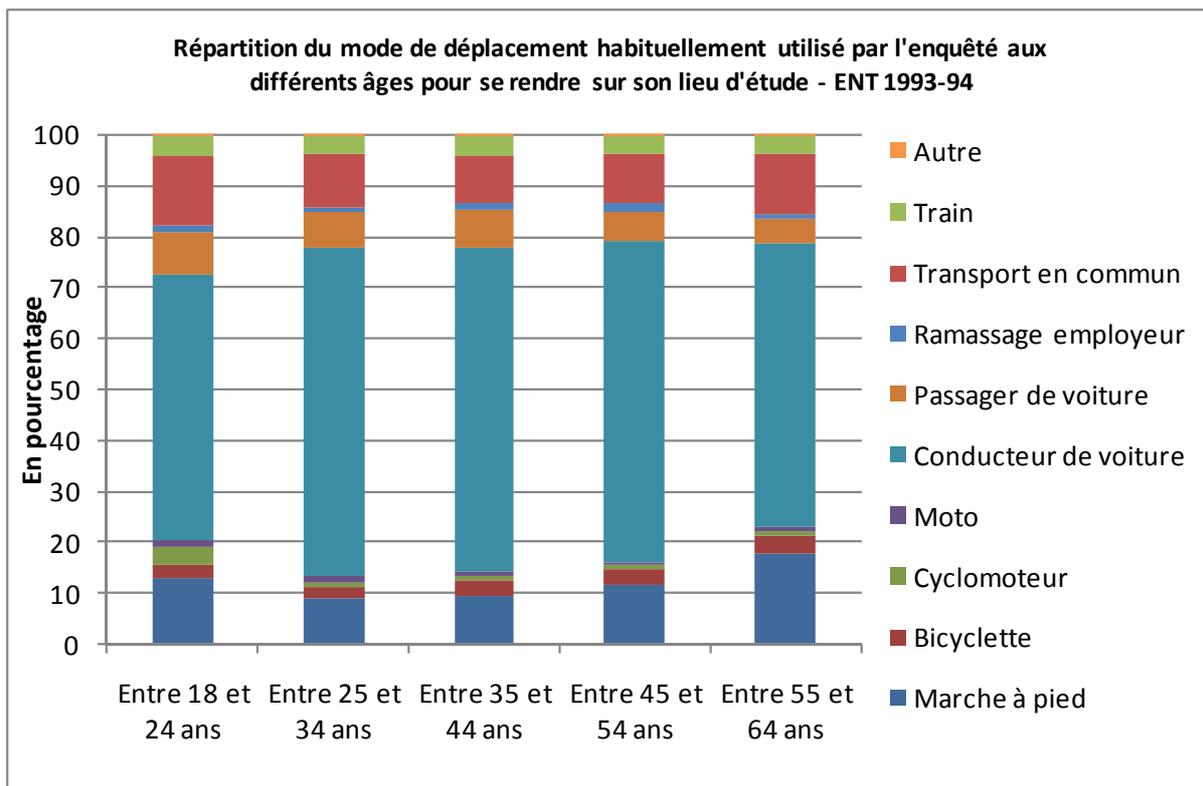
Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques



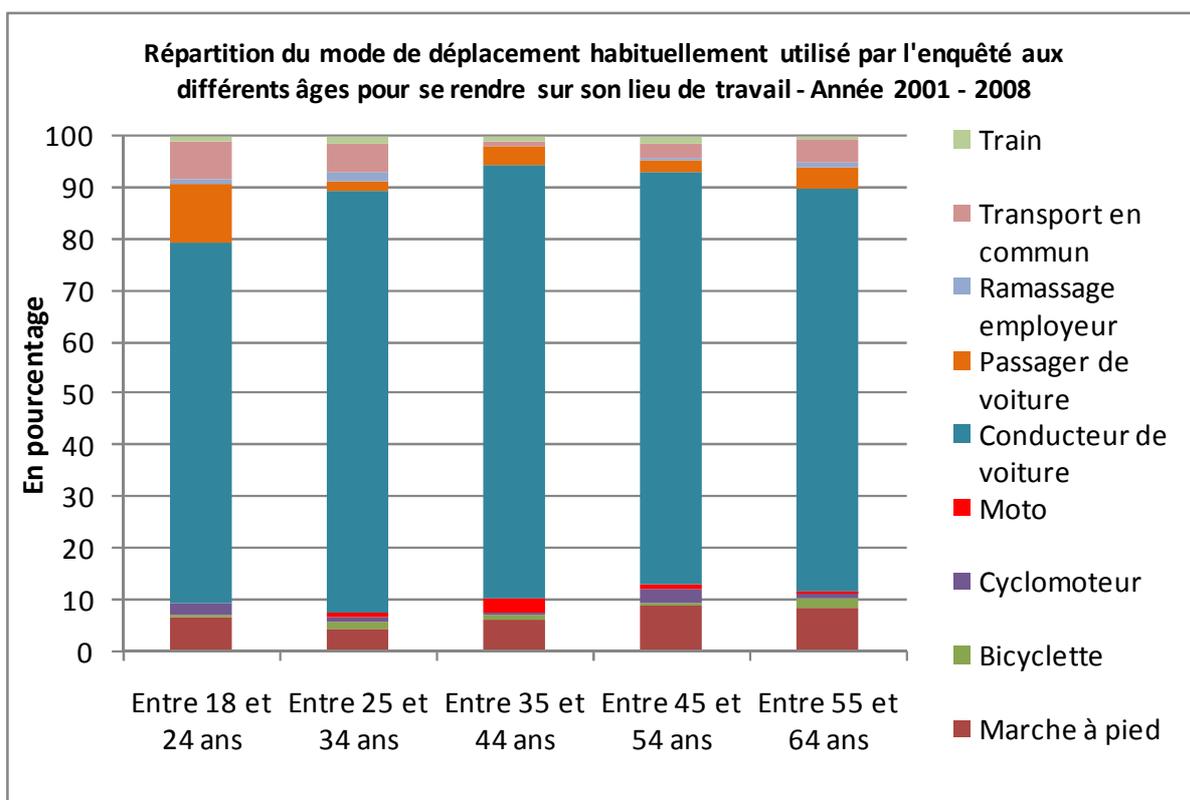
Source : MADRE (J.L.), MAFFRE (J.), Insee Résultats, N°532-533



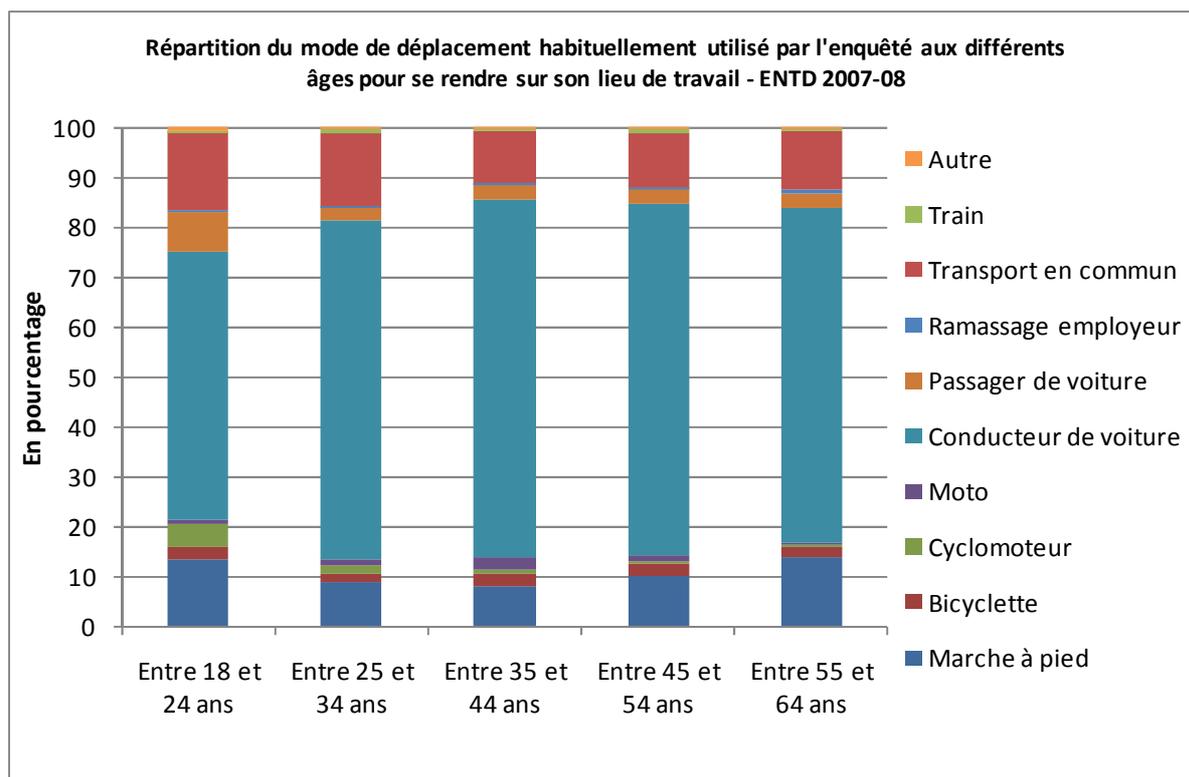
Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques



Source : INSEE, Enquête Nationale Transports et Communication 1993-94



Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques



Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08

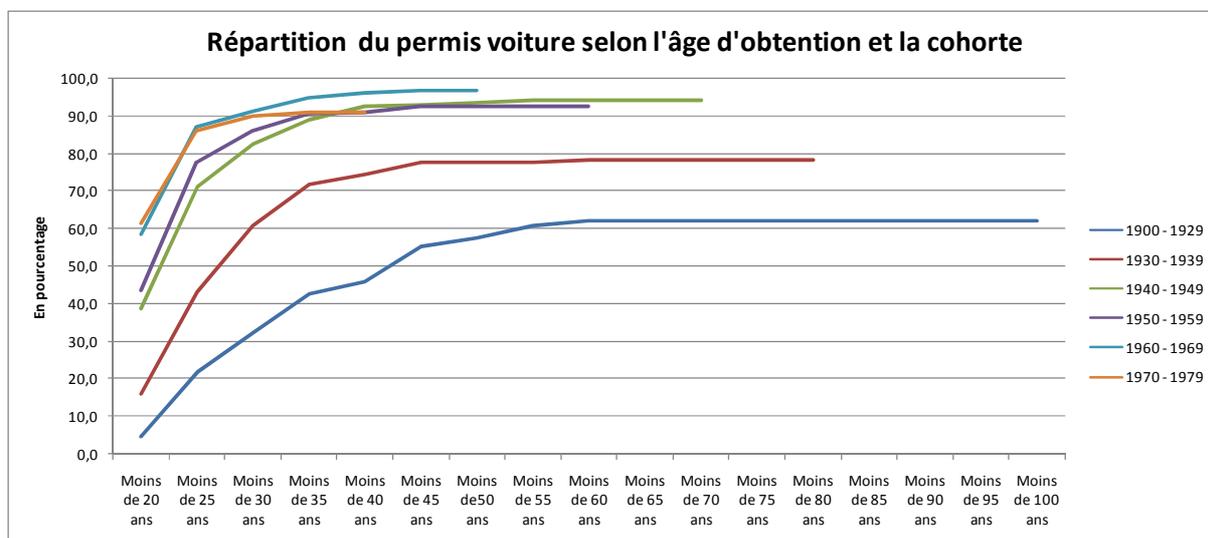
Depuis les années 80, la voiture est le mode de transports principalement utilisé pour se rendre sur son lieu de travail chez les 18-64 ans. A âge égal, plus l'enquête est récente plus la part des déplacements en voiture augmente. L'observation par cohorte valide ce résultat : la proportion des déplacements en voiture augmente de façon croissante avec d'une part, la jeunesse de la cohorte et d'autre part, l'âge de l'enquêté au détriment de tous les autres modes de transports. L'augmentation de ce mode de transport s'explique à la fois par l'avancée de l'âge au permis et également par la motorisation ou la multi-motorisation des ménages. En effet, la multi-motorisation des ménages a pu permettre au conjoint, qui auparavant utilisait un autre mode de transport pour se rendre au travail, de se déplacer en voiture (Orfeuil, 2000). De plus, on peut penser que cette augmentation croissante témoigne de la dépendance des utilisateurs à la voiture : il est certainement plus simple d'abandonner la marche à pied ou le vélo pour la voiture que l'inverse.

IV. Evolution de la motorisation : les premiers résultats à partir de l'enquête biographique

Le permis de conduire, inventé en 1893, joue un rôle important sur l'évolution de la motorisation du ménage. En effet, plus il y aura de personnes en possession du permis, plus ces dernières seront amenées à conduire et plus elles seront susceptibles d'augmenter le parc des véhicules. L'analyse de l'obtention du permis de conduire selon la cohorte apporte deux éclairages. Le premier concerne la proportion des enquêtés ayant le permis de conduire : plus la cohorte est jeune et plus la proportion de personnes en possession du permis est élevée. La proportion d'enquêtés de la cohorte 1900-29 ayant leur permis de conduire au moment de l'enquête est de plus de 62%, contre moins de 97% pour la cohorte 1960-69¹. La seconde

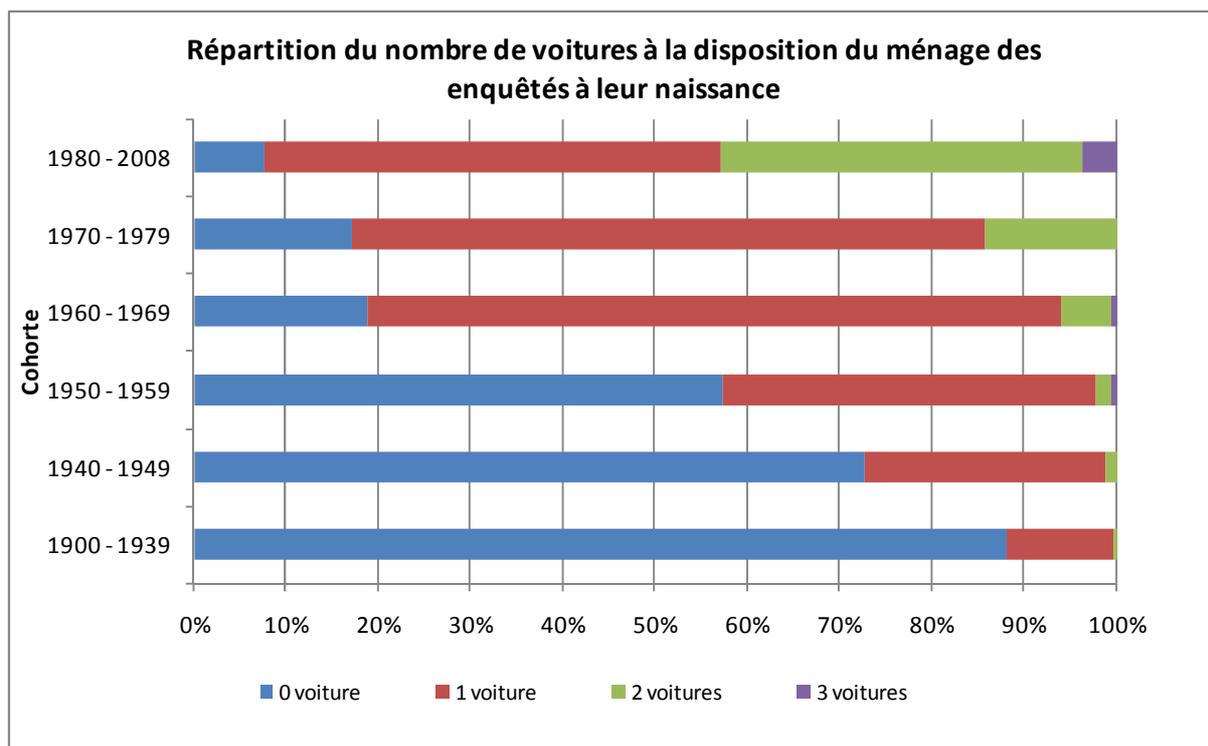
¹ Ces chiffres sont de 5 points moins élevés dans l'ENTD 2007-08. Cette différence peut être expliquée par le plan de sondage de l'enquête biographique qui sur-représente le nombre de ménages motorisés.

évolution est celle de l'âge au permis de conduire. Celui-ci diminue avec la jeunesse de la cohorte. Pour la cohorte 1930-39, les moins de 20 ans étaient 16% à détenir un permis de conduire, contre moins de 40% pour la cohorte 1940-49 et plus de 61% pour la cohorte 1970-79.



Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques

Les véhicules moteurs à quatre roues sont entrés en l'espace d'un siècle de façon rapide dans le ménage des enquêtés. La motorisation des ménages est marquée par deux évolutions majeures. La première est liée à la possession ou non d'un véhicule à moteur à quatre roues dans le ménage. A leur naissance, 88% des ménages des cohortes 1900-1939 ne disposaient pas de véhicules à moteur à quatre roues, contre moins de 8% des ménages des cohortes 1980-2008. Une motorisation des ménages s'est réalisée massivement dans les années 1960. En effet, moins de 43% des ménages de la cohorte 1950-59 possédaient au moins un véhicule contre plus de 81% pour la cohorte 1960-69. La seconde évolution est liée au nombre de véhicules à moteur à quatre roues à la disposition du ménage. Plus la cohorte est jeune, plus ce nombre augmente : les ménages commencent progressivement à être multi-motorisés. Les ménages des cohortes 1970-79 sont plus de 68% à avoir un véhicule et plus de 14% à en disposer d'un second, contre un peu moins de 50% pour la cohorte 1980-2008 à avoir un véhicule et près de 43% à disposer d'au moins deux véhicules.



Source : INSEE, Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-08, grilles biographiques

V. Conclusion

Le volet biographie de l'ENTD 2007-08 fournit des données originales, car c'est la première fois en France qu'une enquête biographique est menée sur les questions de transport. En fournissant des informations longitudinales sur la vie des individus enquêtés, ces données permettent des analyses plus riches des comportements et des habitudes de mobilité, et offrent une perspective historique sur les moyens de se déplacer en France dans le passé, remontant plus loin que les enquêtes historiques ayant eu lieu à cinq reprises dans notre pays. Mais pour bien situer les résultats des questionnaires biographiques par rapport aux tableaux issus des ENT, il importerait de corriger un certain nombre de biais que nous avons listés, et qui sont liés à la différence de méthode d'interrogation. Sans attendre la correction de ces biais, nous avons présenté des premiers résultats concernant le mode de transport principal pour se rendre sur son lieu d'étude, et celui pour se rendre sur son lieu de travail, en fonction de l'âge.

Malgré l'absence de correction des biais, il est remarquable que les résultats des données biographiques donnent les mêmes tendances que celles déjà observées dans les ENT. Cela confirme la pertinence de ce type de recueil. Les biographies permettent de plus d'autres types d'analyse, par cohorte, permettant de mesurer les phénomènes historiques comme l'accès à la motorisation, comme le montre les premiers éléments présentés. Dans l'avenir, il conviendra de compléter, corriger et mettre en cohérence la base de données biographiques, de corriger les différents biais signalés, notamment le biais d'échantillonnage et de poursuivre les comparaisons avec les enquêtes passées, avant de dresser un tableau historique de l'évolution des moyens de transport en France, tant en équipement qu'en usage pour les déplacements réguliers. Il sera aussi possible de mener des analyses longitudinales des comportements, permettant de connaître les potentialités et les inerties, voire les irréversibilités, dans les pratiques modales, notamment en ce qui concerne la dépendance à l'automobile.

VI. Bibliographie :

- Auriat, N.**, 1996, Les défaillances de la mémoire humaine. Aspects cognitifs des enquêtes rétrospectives, presses universitaires de France, INED.
- Axhausen, K.W.**, 2006, "New survey items for a fuller description of traveler behaviour (Biographies and social networks)", *TRB Travel Demand Forecasting Conference*, Austin, May 2006.
- Axinn, W.G., Barber, J.S. et Ghimire, D.J.**, 1997, "The Neighborhood History Calendar: A Data Collection Method Designed for Dynamic Multilevel Modeling", *Sociological Methodology*, p. 355-92.
- Courgeau, D.**, 1985, "Les enquêtes de migration dans les pays développés", in *Migrations internes : collecte des données et méthodes d'analyse*, Chaire Quételet 83, Louvain-la-Neuve : Cabay, p. 53-81.
- Courgeau, D.**, 1991, "Analyse des données biographiques erronées", *Population*, vol.46, n°1, pp.89-104.
- Courgeau, D. et Lelièvre, E.**, 1989, *Analyse démographique des biographies*, INED, Paris, 268p.
- Courgeau, D. et Lelièvre, E.**, 1993, "Nouvelles perspectives de l'analyse démographique", *Cahier québécois de démographie*, Vol. 22, pp. 23-43.
- Freedman, D.A. et al.**, 1988, "The life history calendar : A technique for collecting retrospective data", *American Sociological Association*, Washington D.C., Vol. 18, pp. 37-68.
- Golaz, V.**, 2005, "Enquête biographique et démarche ethnographique : des outils complémentaires pour l'étude du changement social", communication à IUSSP 2005, Tours.
- Lelièvre, E. et Vivier, G.**, 2001, "Evaluation d'une collecte à la croisée du quantitatif et du qualitatif. L'enquête Biographies et entourage", *Population*, 56(6), pp.1043-1074.
- Lieury, A., Caplain, P., Jacquet, A. et Jolivet, C.**, 1979, "La contraction du temps dans la datation des souvenirs anciens", *L'année psychologique*, Vol. 79, pp.7-22.
- Madre, J.L., Maffre, J.**, 1997, *La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994*, Insee Résultats, N°532-533, 194p.
- Orfeuill, J-P.**, 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse INRETS, N°37, Paris, 147p.
- Pooley, C.G. & Turnbull, J.**, 2000, "Modal choice and modal change: the journey to working Britain since 1890". *Journal of Transport Geography* 8 (2000) 11-24.
- Pourcher, G.**, 1963, "Le peuplement de Paris. Origine régionale. Composition sociale. Attitudes et motivations. Présentation d'une enquête de l'I.N.E.D. et de la Préfecture de la Seine", *Population*, n° 3, pp. 545-564.
- Poulain, M.**, 1991, "Enquête biographique et registre belge de population : une confrontation des données", *Population*, n° 1, janvier-février 1991, pp. 65-87.
- Rubin, D.C. et Baddeley, A.** 1989, "Telescoping is not time compression : A model of dating of autobiographical events", *Memory and Cognition*, Vol. 17, pp. 653-661.