

## Revue systématique de l'association entre les déplacements domicile-travail et le bien-être subjectif

*Elfarkh Oumaima*

Chercheuse en Sciences Economiques au Laboratoire de Recherche en Gestion, Information et Gouvernance (LARMIG) de l'Université Hassan II, FSJES Ain Sebaa Casablanca, Maroc

*Oukarfi Samira, Professeure d'Enseignement Supérieur*

Laboratoire de Recherche en Gestion, Information et Gouvernance, Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales Ain Sebaa, Université Hassan II de Casablanca, Maroc

Doi: 10.19044/esipreprint.3.2025.p457

Approved: 23 March 2025

Posted: 24 March 2025

Copyright 2025 Author(s)

Under Creative Commons CC-BY 4.0

OPEN ACCESS

*Cite As:*

Elfarkh O. & Oukarfi S. (2025). *Revue systématique de l'association entre les déplacements domicile-travail et le bien-être subjectif*. ESI Preprints.

<https://doi.org/10.19044/esipreprint.3.2025.p457>

### Résumé

Les déplacements domicile-travail font partie intégrante de la vie quotidienne et peuvent avoir une grande influence sur le bien-être subjectif (SWB). Les études sur le lien entre les déplacements domicile-travail et le bien-être subjectif sont contradictoires, d'où la nécessité d'une synthèse systématique des données existantes. Conformément aux principes PRISMA, cette étude systématique vise à examiner les relations entre les caractéristiques des déplacements domicile-travail et les différentes composantes du bien-être subjectif. Nous n'avons retenu que la littérature évaluée par des pairs et analysant les effets du temps de trajet, du mode de transport et de la distance sur les différentes composantes du bien-être subjectif à savoir, la composante cognitive, affective et eudémonique. Nous avons sélectionné les études publiées entre 2010 et 2023 dans Scopus, Google Scholar et PubMed. Conformément à Kmet et al. (2004), une évaluation de la qualité méthodologique et des critères d'inclusion ont permis de retenir un total de 32 recherches. Les résultats de l'étude montrent que les longs trajets domicile-travail (>80 km/jour) et les longues distances parcourues diminuent la satisfaction de vie et augmentent les niveaux des

émotions négatives liées aux trajets. Alors que les transports publics et les voitures sont généralement perçus négativement en raison de la fatigue, des retards, des encombrements et des contraintes de distance, les modes de transport actifs (marche, vélo) favorisent le bien-être.

---

**Mots clés :** Déplacements domicile-travail, Mobilité quotidienne, Bien-être subjectif, Satisfaction vis-à-vis les déplacements domicile-tavail, Revue systématique

---

## **Systematic Review of the Association Between Commuting and Subjective Well-Being**

*Elfarkh Oumaima*

Chercheuse en Sciences Economiques au Laboratoire de Recherche en Gestion, Information et Gouvernance (LARMIG) de l'Université Hassan II, FSJES Ain Sebaa Casablanca, Maroc

*Oukarfi Samira, Professeure d'Enseignement Supérieur*

Laboratoire de Recherche en Gestion, Information et Gouvernance, Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales Ain Sebaa, Université Hassan II de Casablanca, Maroc

---

### **Abstract**

Commuting is an integral part of daily life and can have a significant impact on subjective well-being (SWB). Studies on the link between commuting and subjective well-being are contradictory, hence the need for a systematic synthesis of existing data. In accordance with PRISMA principles, this systematic review aims to examine the relationships between commuting characteristics and the different components of subjective well-being. We selected only peer-reviewed literature analyzing the effects of travel time, mode of transport, and distance on the different components of subjective well-being: cognitive, affective, and eudaimonic. We selected studies published between 2010 and 2023 in Scopus, Google Scholar, and PubMed. In accordance with Kmet et al. (2004), an assessment of methodological quality and inclusion criteria resulted in a total of 32 studies. The results of the study show that long commutes (>80 km/day) and long distances traveled decrease life satisfaction and increase levels of negative emotions related to commuting. While public transport and cars are generally perceived negatively due to fatigue, delays, congestion and distance constraints, active modes of transport (walking, cycling) promote well-being.

---

**Keywords:** Commuting, Daily mobility, Subjective well-being, Satisfaction with commuting, Systematic review

## Introduction

Les déplacements domicile-travail englobent tous les trajets que les individus effectuent régulièrement dans le cadre de leur vie quotidienne. Généralement situés à moins de 100 kilomètres du domicile, ces trajets se caractérisent le plus souvent par une grande régularité et des distances plus ou moins courtes (Farris, A, 2022).

Ainsi, la vie quotidienne de la population active dépend en grande partie de ces déplacements. L'emploi du temps, le niveau de stress et l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée d'un employé sont largement influencés par les quelques heures qu'il consacre en moyenne aux trajets domicile-travail (Nie & Sousa-Poza, 2016 ; Morris & Zhou, 2018). Les principales caractéristiques de ces déplacements sont la durée du trajet, le mode de transport et la distance parcourue, qui déterminent principalement l'expérience du navetteur (Farris, A. 2022)

Le bien-être subjectif quant à lui est une notion complexe qui comporte plusieurs dimensions à savoir la dimension affective qui reflète les sentiments ressentis au quotidien, la dimension cognitive qui reflète la satisfaction à l'égard de la vie, et la dimension eudémonique qui reflète le sentiment de réalisation personnelle (Diener et al., 2017 ; Huta, 2016).

Au Maroc, 22,9 %<sup>1</sup> de la population active se déplace entre les communes d'une même région pour se rendre au travail. Qu'elle soit urbaine ou rurale, la quasi-totalité de cette mobilité s'effectue entre des communes situées à proximité du domicile. Le Rapport sur la mobilité territoriale des actifs occupés (2019)<sup>2</sup> montre que 96,2 % des citoyens qui travaillent en dehors de leur commune se rendent dans des communes urbaines pour travailler, tandis que 86,3 % des ruraux exerçant en dehors de leur commune se déplacent vers des communes rurales.

En 2021, une enquête nationale a été menée par le Haut-Commissariat au Plan (HCP)<sup>3</sup> du Maroc, intitulée "Enquête sur les conditions de vie des ménages". Cette enquête a révélé que 28 % des actifs déclarent passer plus d'une heure par jour dans leurs trajets domicile-travail. Elle a également montré que ces déplacements ont une influence significative sur le bien-être subjectif des travailleurs, avec une diminution

---

<sup>1</sup> Guennoui, J. (2019). Mobilité territoriale de la population active occupée (Synthèse 8; Les Brefs du Plan, Numéro 8). Haut-Commissariat au plan.

<sup>2</sup> Guennoui, J. (2019). Mobilité territoriale de la population active occupée (Synthèse 8; Les Brefs du Plan, Numéro 8). Haut-Commissariat au plan.

<sup>3</sup> HCP. (2012). Mesure du bien-être au Maroc : Principaux résultats de l'Enquête Nationale sur le Bien-Être [Gouvernemental].

notable de la satisfaction de vie chez ceux qui passent plus de temps en transport.

Les résultats de cette enquête indiquent que les modes de transport actifs, comme la marche et le vélo, sont associés à des niveaux plus élevés de satisfaction de vie. En revanche, les déplacements en voiture et en transports publics sont souvent perçus négativement en raison de la congestion et des retards fréquents.

Le bien-être subjectif et les déplacements domicile-travail sont liés à de nombreuses dimensions interconnectées, notamment le mode de transport, la distance parcourue et la durée du trajet. Ces éléments influencent directement la satisfaction de vie, le bien-être émotionnel et l'épanouissement personnel des individus, modifiant d'un côté leur perception globale du trajet et de l'autre côté leur qualité de vie quotidienne. Plusieurs recherches ont montré que des trajets plus longs ont un effet négatif sur le bien-être subjectif, car ils réduisent le temps disponible pour les loisirs, le sommeil et les interactions sociales... (Nie & Sousa-Poza, 2016 ; Ingenfeld et al., 2018). Selon Lorenz (2018) et Ingenfeld et al. (2019), les longs trajets domicile-travail ont des effets particulièrement négatifs sur le bien-être lorsqu'il s'agit de plus de 80 km parcouru par jour. Toutefois, certains employés acceptent des trajets plus longs lorsqu'ils leur permettent d'accéder à un logement plus adapté ou à de meilleures perspectives d'emploi, ce qui atténue quelque part l'impact négatif des longues durées sur le bien-être subjectif (Morris & Zhou, 2018).

Le mode de transport utilisé a également un impact important sur la façon dont les personnes se déplacent et sur leur état de bien-être général. La marche, le vélo et d'autres modes de transport actifs sont souvent associés à un plus grand bien-être émotionnel et à une meilleure satisfaction des déplacements, car ils encouragent l'exercice physique et donnent un sentiment d'indépendance et de liberté (Vaitsis, Basbas & Nikiforiadis, 2019 ; Singleton & Clifton, 2021).

En revanche, les transports publics sont souvent considérés comme peu satisfaisants en raison des retards, de l'inconfort et de la surpopulation, qui peuvent entraîner des niveaux de tension et de fatigue plus élevés (Friman et al., 2017 ; Lunke, 2020). Bien que l'utilisation d'une voiture offre une plus grande flexibilité, en particulier dans les villes surpeuplées où les embouteillages peuvent considérablement allonger les temps de trajet et affecter le bien-être, elle est également une cause de stress (Smith, 2016).

Par ailleurs, les longues distances parcourues dans les déplacements quotidiens impactent le bien-être subjectif en raison de l'augmentation de la fatigue, du stress et de la diminution du temps libre (Nie & Sousa-Poza, 2016 ; Ingenfeld et al., 2018). En effet, les trajets quotidiens de plus de 80 km sont souvent associés à un niveau de satisfaction de vie plus faible, car ils

réduisent le temps consacré aux loisirs, au sommeil et à la vie sociale (Lorenz, 2018). Les navetteurs doivent souvent faire face à horaires rigides lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail est élevée, ce qui nuit à leur équilibre entre vie professionnelle et personnelle (Simón et al., 2020 ; Wheatley, 2021). De plus, le mode de transport utilisé peut atténuer ou aggraver l'effet de la distance sur le bien-être. Les navetteurs parcourant de longues distances en transports en commun congestionnés ou dans des conditions inconfortables rapportent des niveaux très bas à l'égard leur satisfaction de vie (Friman et al., 2017 ; Lunke, 2020). À l'inverse, les travailleurs disposant des options de transport en commun plus confortables, comme le train à grande vitesse, peuvent mieux tolérer des distances plus longues (Mokhtarian, 2019).

Cette revue systématique vise à étudier l'impact des déplacements domicile-travail sur le bien-être subjectif en analysant les principales tendances observées dans la littérature scientifique. L'objectif est de comprendre comment le temps de trajet, le mode de transport et la distance parcourue interagissent pour influencer les différentes composantes du bien-être subjectif, à savoir la satisfaction de la vie, l'état émotionnel et l'épanouissement personnel des navetteurs. Enfin, cette étude proposera des recommandations pour les politiques de transport et d'urbanisme afin d'optimiser les conditions de déplacement et d'améliorer la qualité de vie des travailleurs.

## **Méthodologie**

Pour cette revue systématique, nous avons adopté les lignes directrices « Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses (PRISMA) » (Moher et al., 2009). Le protocole PRISMA est largement reconnu pour garantir la clarté et la précision des revues de littérature. Il offre un cadre structuré pour la recherche, la sélection, l'évaluation et l'assemblage des études incluses, assurant ainsi des résultats complets et précis. Cette méthode s'articule autour de plusieurs étapes essentielles : identifier les études, sélectionner celles à inclure, vérifier leur éligibilité et les rassembler.

## ***Critères d'éligibilité***

Nous avons établi des critères d'éligibilité rigoureux afin de garantir la qualité scientifique et la pertinence des recherches incluses dans cette revue systématique. Dans un premier temps, seules les études anglaises, évaluées par des pairs et publiées entre 2010 et 2023, ont été prises en considération. Cette période a été choisie pour mettre en évidence les recherches les plus récentes et les plus en phase avec les tendances en matière de bien-être subjectif et de déplacements domicile-travail actuels. De

plus, nous avons pris en compte différents contextes spatiaux et culturels pour une vue globale sur l'impact des déplacements domicile-travail sur le bien-être subjectif.

Les études choisies avaient toutes pour objet principal les déplacements domicile-travail en examinant des facteurs tels que la durée du trajet, le type de transport, la distance parcourue et d'autres conditions de déplacement. En outre, les résultats partagés comprenaient au moins un indicateur permettant d'évaluer la perception subjective des déplacements domicile-travail, qu'il s'agisse de la satisfaction de la vie, de la qualité de vie, du bien-être émotionnel ou de toute autre mesure pertinente.

Notons que certains articles ont été exclus de cette étude méthodique. Il s'agit notamment d'études d'observation, n'ayant pas de liens de causalité solides et ne répondant pas aux normes méthodologiques. De même, les articles de conférence, les chapitres de livres et les documents de moins d'une page ont été supprimés, puisqu'ils ne contiennent généralement pas suffisamment de données empiriques pour permettre une étude approfondie. Nous avons également écarté les études portant sur les transports en général, sans lien particulier avec les déplacements domicile-travail. Enfin, les études portant sur les personnes âgées de moins de 16 ans ont été exclues car elles ne se rapportent pas à la population active et pourraient présenter des schémas de déplacement et de bien-être différents de ceux des travailleurs adultes.

### ***Sources d'information***

Cette revue systématique a permis d'identifier des études pertinentes grâce à une recherche exhaustive dans plusieurs bases de données scientifiques reconnues notamment Scopus (n = 649), Google Scholar (n = 2 670) et PubMed (n = 4). Notre sélection s'est basée sur l'étendue et la profondeur des informations qu'elles fournissent sur les déplacements domicile-travail et le bien-être subjectif. Google Scholar donne accès à un large éventail de publications, notamment des articles de revues indexées et des travaux universitaires, contrairement à Scopus, qui propose une sélection exhaustive de recherches évaluées par des pairs dans des revues académiques de grande qualité. L'inclusion de PubMed s'est appuyée sur sa pertinence pour les études sur le bien-être, même si elle était à peine citée dans les résultats.

Afin d'inclure les travaux récents et les travaux pertinents aux avancées récentes dans les modes de transport et les politiques de mobilité, la recherche a été limitée aux articles publiés après 2010. Ces articles ont été téléchargés et triés à l'aide du logiciel de gestion bibliographique « EndNote », qui a éliminé les doublons et assuré un traitement systématique des références avant d'appliquer les critères d'inclusion et d'exclusion.

### ***Stratégie de recherche***

Afin de réaliser une revue de la littérature approfondie, des expressions de recherche ont été choisies en fonction de leur pertinence pour le bien-être subjectif et les déplacements domicile-travail. Des idées générales et spécifiques ont été utilisées comme mots-clés, tels que : "déplacement domicile-travail", "navettage", "mobilité quotidienne", "trajet domicile-travail", « mobilité pendulaire », "temps de trajet", et "modes de transport" « distance parcourue » pour les aspects liés aux déplacements. En ce qui concerne le bien-être subjectif, les mots-clés suivants ont été intégrés : "bien-être subjectif", "satisfaction de vie", "satisfaction à l'égard de déplacements", "bien-être émotionnel", "bien-être eudémonique", "bien-être affective », « bien-être hédonique », « humeur » et "bonheur".

### ***Évaluation de la qualité des études***

Nous avons utilisé les critères courants d'évaluation de la qualité des études, tels que définis par Kmet et al. (2004) qui permet de garantir la rigueur méthodologique et la fiabilité des résultats de notre revue systématique. Cette méthode permet d'analyser la recherche quantitative choisie de manière systématique et objective. Dans ce sens nous avons évalué la qualité de notre étude sur la base de 14 critères portant sur plusieurs aspects importants de la recherche, notamment la clarté de l'objectif de recherche, la justification de la conception de l'étude, l'adéquation de la taille et de la sélection de l'échantillon, la pertinence et la fiabilité des mesures, la pertinence des méthodes statistiques, la gestion des biais ainsi que la présentation et l'interprétation des résultats. En outre, l'évaluation prend en compte la discussion des limites de l'étude, la reproductibilité des résultats, la justification des conclusions, et l'utilisation de références scientifiques pertinentes (Norgate et al., 2019).

Chaque critère était noté sur quatre points : « Oui » (2 points) pour une évaluation complète, « Partiellement » (1 point) pour une évaluation partielle, « Non » (0 point) pour une évaluation non complète et « Sans objet » (n/a) pour les critères qui ne s'appliquaient pas au type d'étude évalué et n'étaient donc pas inclus dans la note finale

Pour obtenir le score de qualité final de chaque étude, nous avons utilisé la formule suivante :

$$\text{Score} = [(N_{\text{oui}} \times 2) + (N_{\text{partiel}} \times 1)] / [(N_{\text{total}} \times 2) - (N_{\text{s/o}} \times 2)]$$

Où :

- $N_{\text{oui}}$  : représente le nombre de critères satisfaits intégralement (score 2),
- $N_{\text{partiel}}$  : représente le nombre de critères partiellement satisfaits (score 1),
- $N_{\text{total}}$  : est le nombre total de critères évalués (14 pour les études quantitatives),

- $N_{s/o}$ : représente les critères jugés non applicables à l'étude

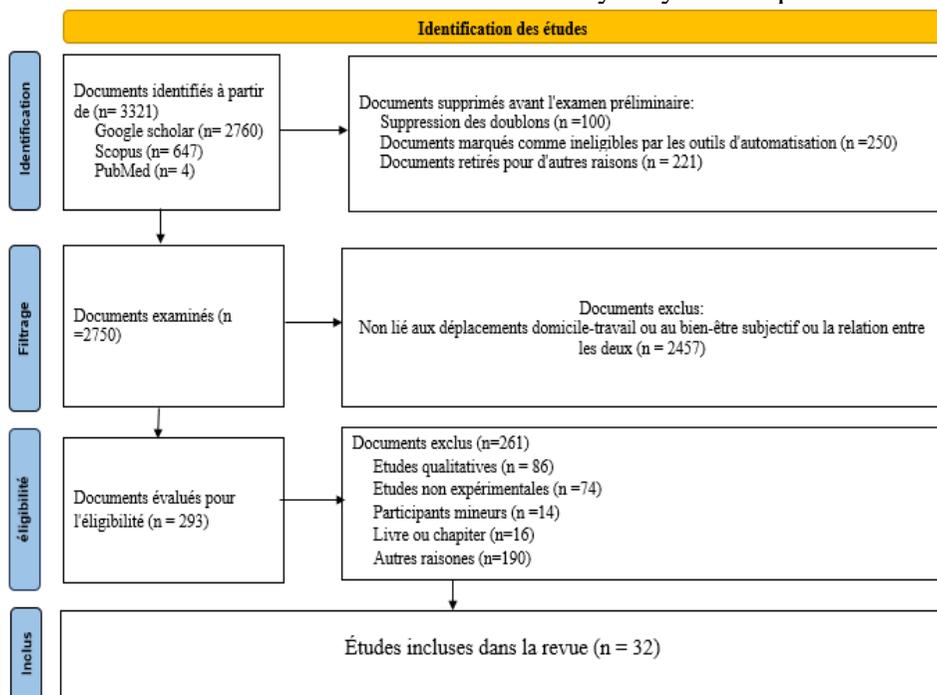
A l'issue de ce calcul du score, nous avons classé les études en trois niveaux de qualité distincts :

- Qualité élevée : un score compris entre 0,85 et 1,00 signifie que l'étude a été bien réalisée et a respecté la plupart des normes méthodologiques.
- Qualité moyenne : malgré certaines restrictions méthodologiques, un score compris entre 0,70 et 0,84 indique une recherche généralement fiable.
- Faible qualité : un score inférieur à 0,70 signifie que le concept, la méthode ou l'analyse des résultats ne répondent pas aux normes méthodologiques.

## Discussion

### Résultats

Nous avons retenu 293 articles pour une évaluation plus approfondie après avoir éliminé les doublons et vérifié leurs résumés et titres par rapport à nos critères d'inclusion et d'exclusion. Suite à l'examen du texte intégral, 32 études ont finalement été incluses dans cette analyse systématique.



**Figure 1.** Organigramme de la sélection de l'étude

### ***Caractéristiques des études incluses***

Pour étudier les interactions complexes entre les variables, la plupart des études prises en compte dans notre travail ont principalement utilisé des analyses statistiques avancées, notamment des modèles à effets fixes, des modèles d'équations structurelles et des modèles de régression linéaire et logistique.

Bien que les études diffèrent dans leurs mesures du bien-être subjectif, elles incluent généralement la satisfaction de vie, le bien-être émotionnel, la qualité de vie, l'eudémonie, la satisfaction liée aux voyages. De plus, nous avons analysé des études qui adoptent une approche plus générale en examinant l'impact des déplacements sur la satisfaction à l'égard d'autres domaines de la vie, comme la satisfaction au travail ou l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

### ***Caractéristiques des participants***

Reflétant la diversité des études en termes de représentativité des analyses, les tailles des échantillons varient entre 123 participants (Eriksson et al., 2013) à 26 000 individus (Dickerson et al., 2014). En ce qui concerne l'âge, la plupart des études ont pris un intervalle d'âge entre 18 et 65 ans.

Bien que la majorité des études aient utilisé un échantillon mixte, quelques études (Simón et al., 2020 ; Wheatley, 2021) ont examiné les différences entre les deux sexes dans les expériences des trajets. Plusieurs études ont révélé que les longs trajets domicile-travail affectent beaucoup plus les femmes que les hommes, probablement en raison de leurs responsabilités familiales plus importantes et du stress lié aux voyages (Simón et al., 2020). Notons que quelques études ont ciblé des groupes démographiques spécifiques, tels que le personnel universitaire (Fordham et al., 2016), les diplomates (quatre études) ou les résidents de zones densément peuplées (Morris et Zhou, 2018).

Dans les tableaux ci-dessous, nous présentons l'ensemble des études que nous avons prises en compte dans cette méta-analyse. Nous les avons caractérisés par les critères suivants : les auteurs, l'année, la méthodologie adoptée, la taille de l'échantillon, les indicateurs du bien-être adoptés, ainsi que les principaux résultats. Nous avons, par ailleurs, calculé un score justifiant de la qualité de l'étude à l'aide de la formule présentée ci-dessous :

**Tableau : Résumé des caractéristiques des études**

Référence	Lieu	Méthode	Échantillon	Bien-être	Qualité de l'étude	Principaux résultats
Abou-Zeid & Ben-Akiva (2011)	Etats-unis	Modélisation par équation structurelle de régression	N= 594	Satisfaction à l'égard de déplacements	Moyenne (0.78)	Les comparaisons sociales influencent la satisfaction des trajets à travers la perception des avantages liés au trajet.
Avila-Palencia et al. (2017)	Espagne	Régression de Poisson multivariée	N = 788 ; adultes >18 ans	Stress perçu	Haute (0.98)	Les cyclistes ont signalé un niveau de stress plus faible par rapport aux non-cyclistes.
Avila-Palencia et al. (2018)	Sept villes européennes (Anvers, Barcelone, Londres, Örebro, Rome, Vienne, et Zurich)	Modèles de régression logistique à effets mixtes, modèles de régression linéaire et régression logistique	N = 3 567 ; adultes >16 ans	Stress perçu, vitalité	Haute (1.00)	Le stress des navetteurs est lié à la santé générale et au bien-être mental.
Bergstad et al. (2010)	Suède	OLS multiple linear regression	N = 1 330	Satisfaction liée aux déplacements quotidiens	Moyenne (0.82)	La satisfaction des déplacements quotidiens a des effets directs et indirects sur le bien-être subjectif.
Choi et al. (2013)	Corée du Sud	Régression logit	N = 1,000 Données de l'enquête Gallup-Healthways	Satisfaction de vie	Moyenne (0.84)	Le temps de trajet est inversement corrélé au bien-être subjectif et à la satisfaction de vie.
Chrisinger et al. (2019)	Etats-unis	Modèles mixtes linéaires	N = 3 288 ; adultes Âgés de 18 ans et plus	Satisfaction de vie, Expérience des émotions, du stress et de la résilience	Haute (0.86)	Satisfaction de vie liée aux déplacements à vélo, mais associée aux déplacements en transports en commun ; satisfaction de vie liée aux indicateurs socioéconomiques et à certains facteurs liés au quartier.
Cloutier et al. (2017)	Etats-unis	Série de modèles de régression	N = 187	Durabilité et bonheur	Moyenne (0.78)	Les villes avec une part plus élevée de modes de transport non automobiles affichent une corrélation avec un niveau de bonheur plus élevé.
Denstadli et al. (2017)	Norvège	Modèle d'équations structurelles	N = 689	Satisfaction quant à l'équilibre travail-famille ; satisfaction	Moyenne (0.71)	Les déplacements en voiture sont davantage corrélés au stress lié aux déplacements que les déplacements actifs, mais pas plus que les

				à l'égard de déplacements domicile-travail		transports publics
Dickerson et al. (2014)	Royaume-Uni	Modèles linéaires et ordonnés à effets fixes	N = 26 000	Satisfaction au travail, temps de loisirs	Haute (0.89)	Des temps de trajet plus longs affectent négativement la satisfaction au travail et augmentent la détresse mentale.
Eriksson et al. (2013)	Suède	Régression linéaire multiple MCO	N = 123	Échelle de satisfaction des déplacements ; satisfaction de vie	Moyenne (0.75)	Les déplacements en voiture présentaient une échelle de satisfaction plus élevée que les déplacements en bus.
Ettema et al. (2012)	Suède	Régression multiple	N = 1500	Satisfaction liée aux déplacements quotidiens/Mesure de l'humeur	Haute (0.86)	La satisfaction des déplacements quotidiens est liée au bien-être subjectif. De plus, les activités pratiquées pendant le voyage pourraient avoir un effet plus positif sur le trajet de retour, ce qui suggère que l'état d'esprit lié à la destination influence la satisfaction du voyage.
Ettema et al. (2017)	Suède	Régression à effet fixes	N = 363	Satisfaction vis-à-vis les déplacements	Haute (0.85)	Les navetteurs actifs éprouvent une humeur plus positive après les trajets que les automobilistes
Fordham et al. (2016)	Canada	Modèles d'équations structurelles	N = 3,747	Satisfaction au trajet	Moyenne (0.76)	Les navetteurs actifs ont une plus grande satisfaction de vie et une meilleure satisfaction de leur trajet.
Friman et al. (2017)	Europe	Régression linéaire multiple MCO	N = 367	Bien-être émotionnel	Haute (0.89)	Le bien-être émotionnel est lié aux déplacements quotidiens et au bien-être subjectif.
Herman & Larouche (2021)	Canada	Régression logistique	N = 7 646 Canadiens	Satisfaction de vie, équilibre travail-vie personnelle	Moyenne (0.82)	Les déplacements actifs pour se rendre au travail ou à l'école sont positivement associés à certains indices de bien-être subjectif et d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée chez les Canadiens, en particulier chez les femmes.
Hilbrecht, M., Smale, B., & Mock, S. E. (2014)	Canada	Modèles de régression linéaire	N = 3409	Satisfaction de vie	Moyenne (0.75)	Le temps passé dans les transports est associé à une moindre satisfaction de vie et à un sentiment accru de pression temporelle.
Ingenfeld et al. (2018)	Allemagne	Régressions à effets fixes	N = 25422	Satisfaction de vie	Moyenne (0.78)	Les effets négatifs des trajets domicile-travail sont principalement observés lorsque le trajet dépasse

						80 km par jour.
Jun et al. (2018)	Corée du Sud	Modèle à effets fixes	N = 21000	Satisfaction de vie, bien-être	Haute (0.88)	Les trajets longs réduisent la satisfaction de vie.
Kroesen (2014)	Pays-Bas	Modélisation par équations structurelles	N= 1969	Bien-être subjectif	Moyenne (0.72)	Le temps de trajet influence le bien-être à travers les interactions sociales, mais n'a pas d'effet majeur sur la satisfaction au travail.
Lionjanga & Venter (2018)	USA	Régression logistique ordonnée	N = 650	Eudémonie, satisfaction des trajets	Moyenne (0.81)	Les déplacements affectent à la fois le bien-être hédonique et eudémonique.
Lunke (2020)	Norvège	Modèles de régression linéaire	N = 7 630 usagers des transports publics	Satisfaction au trajet	Haute (0.90)	Des itinéraires efficaces et des temps d'attente réduits augmentent la satisfaction, en particulier chez les navetteurs longue distance.
Maheshwari et al. (2021)	Luxembourg/Europe	Analyse de régression logistique	N = 32 pays européens	Satisfaction du temps de trajet (CTS)	Haute (0.86)	La satisfaction du temps de trajet (CTS) est fortement influencée par la satisfaction au travail et l'utilisation du temps dans les pays développés.
Morris & Zhou (2018)	États-Unis	Régression MCO	N = 13000	Bien-être subjectif, satisfaction au trajet	Haute (0.95)	La durée du trajet n'est pas associée à la satisfaction dans la vie, peut-être parce que les avantages et les coûts nets des déplacements sont à peu près égaux selon la durée du trajet, ou parce que les contraintes et les avantages du trajet ne sont pas suffisamment importants pour avoir un impact sur un concept aussi large que la satisfaction dans la vie.
Nie & Sousa-Poza (2016)	Chine	Régression (MCO)	N = 4,117	Satisfaction de vie, bonheur	Haute (0.86)	Les longs trajets réduisent la satisfaction de vie, le manque de sommeil étant un médiateur significatif.
Pritchard et al. (2021)	Royaume-Uni / Brésil / Pays-Bas	Régression logistique binaire	N = 884	Satisfaction au trajet	Moyenne (0.73)	Les navetteurs utilisant des modes actifs ont une satisfaction au trajet plus élevée, en particulier pour les trajets courts.
Sha et al. (2019)	Hong Kong	Régression logistique et linéaire multivariée	N = 990	Satisfaction de vie	Moyenne (0.83)	La satisfaction salariale joue un rôle de médiation dans les effets négatifs du temps de trajet sur le bien-être subjectif.
Simón et al. (2020)	Espagne	Régression multivariée	N= 8000	Satisfaction de vie et satisfaction au travail	Moyenne (0.71)	Le temps de trajet affecte négativement toutes les dimensions de la satisfaction, en particulier chez les femmes.

Smith (2016)	USA	Régression linéaire multiple	N = 828	Bien-être lié au trajet	Haute (0.87)	Les modes actifs comme la marche et le vélo sont associés à un bien-être plus élevé lors des trajets.
Tao et al. (2023)	Chine	Modèles à effets fixes	N = 4,567	Satisfaction au trajet	Haute (0.90)	Étude longitudinale sur la satisfaction des trajets et le bien-être subjectif (SWB).
Vaitsis et al. (2019)	Grèce	Modèle de régression ordinale	N = 300 participants	Bien-être subjectif, eudémonie du trajet	Moyenne (0.79)	La marche et le vélo ont un effet positif sur l'eudémonie et la santé mentale ; les transports en commun sont jugés inconfortables.
Wheatley (2021)	Royaume-Uni	Régression logistique multinomiale	N = Enquête longitudinale multi-thèmes menée auprès de 40 000 ménages (en 2009/2010)	Satisfaction liée aux loisirs et aux déplacements	Haute (0.92)	Les trajets longs réduisent la satisfaction des hommes vis-à-vis de leur temps libre, tandis que les trajets courts impactent négativement la satisfaction des femmes.
Zhu and Fan (2018)	Chine	Régression logistique ordonnée	N = 921	Bonheur	Haute (0.90)	Les déplacements actifs sont associés à un plus grand bonheur ; La durée du trajet est associée négativement au Bonheur

### ***Les caractéristiques des déplacements domicile-travail***

Le déplacement domicile-travail est défini comme l'ensemble des trajets quotidiens effectués par un individu entre son domicile et son lieu de travail, impliquant des coûts temporels, économiques et sociaux (Morris & Zhou, 2018 ; Vaitsis et al., 2019). Il est structuré autour de trois principales caractéristiques : la durée du trajet, le mode de transport et la distance parcourue (Smith, 2016 ; Nie & Sousa-Poza, 2016). Ces caractéristiques sont couramment utilisées comme mesures pour analyser les effets des déplacements domicile-travail sur divers aspects du bien-être et de la mobilité.

#### ○ Durée du trajet

Le temps consacré aux déplacements domicile-travail reflète la contrainte temporelle à laquelle les travailleurs sont confrontés et peut varier en fonction de divers facteurs, tels que la qualité des transports en commun, le niveau d'urbanisation et les préférences individuelles (Nie & Sousa-Poza, 2016). Dans la littérature, cette caractéristique est fréquemment utilisée pour mesurer les déplacements domicile-travail, soit sous forme de question ouverte, soit sous forme de question catégorielle. Par exemple, pour leur étude sur les travailleurs urbains chinois, Nie & Sousa-Poza (2016) classent le temps de trajet en plusieurs catégories : moins de 30 minutes, entre 30 minutes et 1 heure, entre 1 heure et 1,30 heure, entre 1,30 heure et 2 heures, et plus de 2 heures. De même, Choi et al. (2013) s'appuient sur les données de l'indice de bien-être Gallup-Healthways, où le temps de trajet est mesuré en minutes grâce à une question ouverte.

Dickerson et al. (2014) ont utilisé le temps de trajet moyen en minutes dans leur analyse du British Household Panel Survey (BHPS). Au Royaume-Uni, Clark et al. (2020) ont intégré cette variable dans l'enquête longitudinale "Understanding Society". Morris et Zhou (2018) ont examiné l'impact des temps de trajet sur le bien-être et les choix de logement aux États-Unis en utilisant les données de l'American Time Use Survey (ATUS), qui mesure les temps de trajet en minutes. De même, Sun et al. (2021) ont analysé l'effet des temps de trajet sur l'emploi et le bonheur social en Chine en utilisant la base de données China Labor-force Dynamics Survey (CLDS), où les durées de trajet sont également exprimées en minutes.

#### ○ Mode de transport

Le moyen de transport utilisé quotidiennement pour se rendre au travail influence grandement la façon dont les gens perçoivent et apprécient leur trajet (Smith, 2016 ; Vaitsis et al., 2019). Dans ses recherches menées à Portland, en Oregon, Smith (2016) compare plusieurs modes de transport : véhicule (conducteur unique ou covoiturage), transports en commun (bus, métro léger), vélo et marche, et évalue leur impact sur le bien-être au travail (CWB). De même, Vaitsis et al. (2019) évaluent, dans une enquête menée en

Grèce, les options de mobilité (voiture, vélo, transports en commun et marche) en fonction du bien-être eudémonique.

Les études sur la congestion et l'expérience de déplacement accordent une attention particulière aux transports publics. Norgate et al. (2020) ont utilisé une classification des modes de transport incluant le train, le bus, le métro, le tramway et le trolley, avec des sous-catégories mesurant l'accessibilité des sièges, la ponctualité et la densité des passagers. Sha et al. (2019) adoptent une approche similaire en classant les transports à Hong Kong en modes actifs (marche et vélo), voiture/taxi et transports en commun (MTR, bus, tramway).

Les recherches sur les modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, sont nombreuses et mettent en lumière leur importance pour la satisfaction des déplacements domicile-travail. Singleton (2020) et Clark et al. (2020) soulignent que ces modes actifs non seulement favorisent la santé physique, mais améliorent également le bien-être mental des travailleurs. Maheshwari et al. (2021) ont étudié l'impact des modifications du lieu de travail sur les modes de transport, en observant les transitions entre les transports en commun, la voiture et les modes actifs. Ils en ont conclu que les travailleurs qui adoptent des modes actifs ou utilisent les transports en commun sont souvent plus satisfaits de leurs trajets, en raison des opportunités accrues de socialisation et des réductions de stress liées aux embouteillages.

- Distance parcourue

Le choix du mode de transport et la durée du trajet dépendent directement de la distance entre le domicile et le lieu de travail (Lorenz, 2018 ; Ingenfeld et al., 2019). Dans son étude, Lorenz (2018) utilise les informations du Panel socio-économique allemand (GSOEP) et compte la distance parcourue en kilomètres comme une variable continue. Dans l'étude de Ingenfeld et al. (2019) les distances sont classées selon des catégories (moins de 10 km, 11 à 30 km, 31 à 50 km, 51 à 80 km, plus de 80 km et travail à domicile.

Le choix du mode de transport et la durée du trajet dépendent directement de la distance entre le domicile et le lieu de travail (Lorenz, 2018 ; Ingenfeld et al., 2019). Dans son étude, Lorenz (2018) utilise les informations du Panel socio-économique allemand (GSOEP) et compte la distance parcourue en kilomètres comme une variable continue. Ingenfeld et al. (2019) classent les distances selon des catégories : moins de 10 km, 11 à 30 km, 31 à 50 km, 51 à 80 km, plus de 80 km, et travail à domicile.

L'importance de la distance parcourue pour le bien-être des employés ne peut être sous-estimée. En effet, Mokhtarian (2019) constate que les trajets excédant 80 km sont fortement associés à une baisse significative de la satisfaction de vie. Ces résultats sont soutenus par ceux de Morris et Zhou

(2018), qui ont révélé que bien que les longues distances puissent offrir des options de logement plus abordables, elles impliquent souvent des coûts émotionnels et sociaux élevés. De plus, ces déplacements prolongés peuvent limiter le temps consacré aux loisirs, au sommeil et aux interactions sociales, affectant ainsi le bien-être général.

Diverses études ont également montré que les trajets plus courts sont associés à un meilleur bien-être psychologique, en raison de la réduction du stress et de la fatigue liés aux déplacements (Simón et al., 2020 ; Smith, 2016). Intégrer des modes de transport actifs comme la marche ou le vélo peut également contribuer à améliorer la satisfaction des trajets domicile-travail, en offrant non seulement une activité physique bénéfique, mais aussi un sentiment accru de contrôle et d'indépendance (Singleton et Clifton, 2021).

En général, ces trois caractéristiques permettent de mesurer les déplacements domicile-travail. La durée du trajet est généralement quantifiée en minutes, soit comme une variable continue (Choi et al., 2013 ; Sun et al., 2021) soit dans des catégories de temps (Nie et Sousa-Poza, 2016 ; Dickerson et al., 2014). Le mode de transport est une variable critique, examinée dans diverses études basées sur la typologie des moyens de déplacement (Smith, 2016 ; Norgate et al., 2020 ; Singleton, 2020). Enfin, la distance parcourue est considérée, soit comme une variable continue (Lorenz, 2018) soit catégorisée en classes spécifiques (Ingenfeld et al., 2019 ; Mokhtarian, 2019).

De manière générale, ces trois caractéristiques permettent de mesurer les déplacements domicile-travail. La durée du trajet est souvent quantifiée en minutes, soit comme une variable continue (Choi et al., 2013 ; Sun et al., 2021), soit en catégories de temps (Nie et Sousa-Poza, 2016 ; Dickerson et al., 2014). Le mode de transport est une variable essentielle, examinée dans diverses études en fonction de la typologie des moyens de déplacement (Smith, 2016 ; Norgate et al., 2020 ; Singleton, 2020). Enfin, la distance parcourue est prise en compte, soit comme une variable continue (Lorenz, 2018), soit classée en catégories spécifiques (Ingenfeld et al., 2019 ; Mokhtarian, 2019).

### ***Les composantes de bien-être subjectif***

Le bien-être subjectif désigne l'évaluation personnelle qu'un individu fait de sa propre vie. Il se caractérise par une notion multidimensionnelle englobant des évaluations cognitives, émotionnelles (Diener et al., 2017) et eudémoniques (Huta, 2016). L'évaluation cognitive permet à l'individu d'évaluer si sa vie est satisfaisante et positive sur le long terme (Sirgy, M. J, 2012). À la dimension cognitive s'ajoute l'évaluation affective, qui englobe les émotions et les sentiments qu'un individu rencontre au quotidien. Les

affects positifs, comme la joie, la satisfaction et le bonheur, et les affects négatifs, comme la tristesse, l'anxiété et la tension, influencent ensemble l'évaluation affective globale<sup>4</sup>.

La satisfaction de vie est généralement évaluée à l'aide de l'échelle de satisfaction de vie (SWLS - Satisfaction With Life Scale) (Diener et al., 1985), qui permet de mesurer l'évaluation cognitive qu'un individu fait de sa propre vie sur une échelle de 1 à 7 ou de 0 à 10 (Lorenz, 2018 ; Mouratidis, 2020). Certains chercheurs utilisent également l'échelle de Cantril (0-10) pour évaluer le niveau global de satisfaction (Morris & Zhou, 2018).

Le bien-être affectif, quant à lui, se réfère aux émotions ressenties au quotidien et peut être subdivisé en affects positifs (bonheur, plaisir, enthousiasme) et affects négatifs (stress, anxiété, frustration, fatigue) (Smith, 2016 ; Choi, Coughlin, & D'Ambrosio, 2013). Cette dimension est appréhendée par l'Affect Balance Scale (ABS), qui évalue la fréquence des émotions positives et négatives vécues dans différentes situations (Morris & Zhou, 2018). Une autre mesure courante est le Positive and Negative Affect Schedule (PANAS), qui classe les émotions selon leur valence positive ou négative (Watson, Clark, & Tellegen, 1988). Par ailleurs, un autre indicateur a été utilisé, le Mood Scale (SCAS), pour analyser l'impact du trajet sur l'humeur des individus (Friman et al., 2017).

Enfin, le bien-être eudémonique inclut le développement personnel, l'autonomie, le sentiment de compétence et l'épanouissement global (Vaitsis, Basbas et Nikiforiadis, 2019 ; Singleton et Clifton, 2020). Il s'inscrit dans une perspective à long terme, mettant l'accent sur la signification et le sens de la vie. Cette dimension est souvent mesurée à l'aide de l'échelle de bien-être eudémonique (EWB), qui évalue des aspects tels que l'autonomie, le développement personnel, la maîtrise de l'environnement et la quête de sens (Ryff et Keyes, 1995 ; Singleton et Clifton, 2021). D'autres recherches ont utilisé l'Indice d'Eudémonie du Déplacement (Travel Eudaimonia Scale), qui prend en compte des facteurs comme la sécurité perçue, l'autonomie ressentie et l'intégration sociale pendant les déplacements domicile-travail (Singleton et Clifton, 2021).

### ***Relation entre les déplacements domicile-travail et le bien-être subjectif***

De nombreuses recherches en sciences sociales et en économie des transports mettent en lumière le lien entre les déplacements et le bien-être subjectif. Plusieurs études ont montré que le bien-être des individus est fortement influencé par les distances parcourues, le mode de transport et la durée des trajets (Simón et al., 2020 ; Smith, 2016 ; Pritchard et al., 2021 ; Lunke, 2020). La marche et le vélo, formes d'exercice physique actives,

---

<sup>4</sup> Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*, 95(3), 542-575.

permettent de bénéficier d'une bonne activité physique et procurent un sentiment de contrôle et d'indépendance, ce qui est généralement associé à un plus grand bien-être subjectif (Singleton et Clifton, 2021 ; Friman et al., 2017). En revanche, les déplacements en transports en commun sont souvent perçus comme stressants et épuisants en raison de la foule, des retards et du manque de confort (Morris et Zhou, 2018 ; Sha et al., 2019). De plus, les trajets domicile-travail prolongés affectent le bien-être psychologique et la satisfaction de vie, notamment en ce qui concerne le temps consacré aux loisirs, au sommeil et aux contacts sociaux (Nie et Sousa-Poza, 2016 ; Dickerson, Hole et Munford, 2014). Certaines recherches ont cependant indiqué que les employés tolèrent des trajets plus longs en échange d'un logement de meilleure qualité ou d'une rémunération plus élevée, ce qui contribue à compenser quelque peu les faibles niveaux de bien-être subjectif (Morris et Zhou, 2018 ; Sun, Lin et Yin, 2021).

De nombreux instruments psychométriques et modèles économétriques sont utilisés pour évaluer l'impact des déplacements domicile-travail sur le bien-être subjectif. L'instrument de satisfaction à l'égard des déplacements (STS) est souvent utilisé pour évaluer l'expérience de déplacement en termes de satisfaction cognitive et d'émotions ressenties pendant le trajet (Friman et al., 2017 ; Singleton, 2020). D'autres études examinent les relations entre le mode de transport, le temps de trajet et le bien-être subjectif, à l'aide de modèles économétriques, notamment des modèles à effets fixes, des modèles d'équations structurelles (SEM) et des modèles de régression linéaire et logistique, en contrôlant des variables telles que le revenu, la satisfaction résidentielle et la santé mentale (Dickerson, Hole et Munford, 2014 ; Maheshwari et al., 2023). Ces approches permettent d'identifier les processus par lesquels les déplacements affectent le bien-être et d'évaluer les politiques de transport visant à améliorer la qualité de vie des navetteurs.

- L'impact des déplacements domicile-travail sur d'autres domaines de la vie

Les déplacements domicile-travail affectent non seulement le bien-être subjectif, mais aussi d'autres aspects de la vie, comme la satisfaction résidentielle, la vie de famille, les loisirs et la santé physique et mentale. Les longues distances et les mauvaises conditions des déplacements peuvent limiter le temps disponible pour d'autres aspects de la vie des individus.

- ❖ Impact sur la satisfaction résidentielle :

Les travailleurs doivent souvent choisir entre la qualité du logement et la proximité du lieu de travail. Certaines études montrent que les gens sont prêts à accepter des trajets plus longs pour bénéficier de logements plus accessibles ou de meilleure qualité (Morris et Zhou, 2018). Cependant, si l'amélioration de la qualité résidentielle ne compense pas le temps de trajet

allongé, cette situation peut devenir éprouvante et nuire au bien-être (Sun, Lin et Yin, 2021). De plus, l'insatisfaction liée aux déplacements peut augmenter les intentions de déménager plus fréquemment (Maheshwari et al., 2023).

❖ Impact sur la vie familiale et sociale :

Les trajets longs réduisent considérablement le temps disponible pour les interactions familiales et sociales, ce qui peut affecter négativement la satisfaction relationnelle et intensifier le stress au sein du couple (Brömmelhaus, Feldhaus, & Schlegel, 2020). En outre, ces déplacements prolongés limitent les opportunités de participation aux activités communautaires et d'engagement dans les réseaux sociaux locaux (Sun, Lin, & Yin, 2021), diminuant ainsi le sentiment d'appartenance à une communauté. L'isolement social qui en résulte peut exacerber la perception de la distance et du temps perdu, renforçant les effets néfastes sur le bien-être général des individus.

❖ Impact sur les loisirs et le temps libre :

La contrainte du temps de trajet diminue le temps consacré aux loisirs, ce qui peut engendrer une frustration et un sentiment de déséquilibre entre vie professionnelle et personnelle (Mokhtarian, 2019). L'impact est d'autant plus marqué lorsque les trajets sont stressants et fatigants, réduisant l'envie et l'énergie de pratiquer des loisirs après le travail (Clark et al., 2020). En outre, cette réduction du temps de loisirs peut nuire à la santé mentale, car les activités de détente et de loisirs sont essentielles pour équilibrer le stress quotidien. Les navetteurs qui passent beaucoup de temps à voyager ont tendance à avoir moins de temps pour les activités sociales et récréatives, ce qui peut également diminuer leur satisfaction générale (Kroesen, 2022). De plus, les longues durées de trajet peuvent affecter négativement la qualité des loisirs pratiqués, car les individus se retrouvent souvent trop fatigués pour profiter pleinement de leurs activités préférées (Lorenz, 2017). Il est essentiel que les politiques de transport prennent en compte ces aspects afin de promouvoir un meilleur équilibre entre le travail et la vie personnelle des navetteurs.

❖ Impact sur la santé physique et mentale :

Les trajets longs et inconfortables, notamment en transports en commun bondés ou en voiture dans des conditions de congestion, augmentent le stress et la fatigue (Norgate et al., 2020). Ces conditions sont associées à des niveaux de stress plus élevés, des troubles du sommeil et une réduction de la qualité de vie (Sha et al., 2019). De plus, les trajets prolongés en voiture ou en transports en commun réduisent le temps disponible pour l'activité physique, augmentant ainsi le risque d'obésité et de maladies cardiovasculaires (Sha et al., 2019). À l'inverse, les modes actifs (vélo,

marche) sont positivement corrélés à une meilleure santé mentale et physique (Singleton, 2019).

❖ **Impact sur la satisfaction au travail et la productivité :**

Les trajets domicile-travail jouent un rôle déterminant dans la satisfaction professionnelle et la performance au travail. Des déplacements longs et éprouvants peuvent engendrer fatigue, stress et frustration, réduisant ainsi la motivation des employés et nuisant à leur productivité ainsi qu'à leur engagement organisationnel (Norgate et al., 2020). Plusieurs études ont démontré que les trajets prolongés sont associés à une augmentation du stress perçu (Chatterjee et al., 2020), à une détérioration de la santé mentale (Hansson et al., 2011) et à une diminution du bien-être général (Künn-Nelen, 2016).

Conscientes de ces effets néfastes, de nombreuses entreprises mettent en place des mesures pour atténuer l'impact des trajets quotidiens. Le télétravail et les horaires flexibles, par exemple, permettent de réduire la contrainte des déplacements et d'améliorer la qualité de vie des employés (Kroesen, 2022). De plus, des politiques incitant à l'utilisation des transports en commun ou des modes de déplacement actifs, tels que le vélo, ont montré des effets positifs sur le bien-être et la productivité (Petrunoff, Rissel & Wen, 2016).

## **Discussion**

○ Principaux résultats :

Les études sur l'impact des déplacements domicile-travail sur le bien-être subjectif mettent en évidence de nombreuses tendances majeures influencées par les caractéristiques personnelles des navetteurs, la durée du trajet et le mode de transport. Les trajets plus longs sont liés à un bien-être plus faible, principalement en raison d'un temps de loisirs et de sommeil réduits, selon Nie et Sousa-Poza (2016) et Choi et al. (2013). Lorenz (2017) et Ingenfeld et al. (2018) notent que cet effet est particulièrement perceptible au-delà de 80 km de trajet quotidien. D'autre part, Morris et Zhou (2018) soulignent que les longs trajets ne sont pas nécessairement préjudiciables, dans la mesure où ils peuvent permettre aux travailleurs d'accéder à de meilleures opportunités professionnelles, comme des salaires plus élevés, ou à un logement de meilleure qualité, qu'ils n'auraient pas pu obtenir en vivant plus près de leur lieu de travail. Ainsi, bien que les déplacements prolongés puissent être contraignants, ils peuvent aussi représenter un compromis avantageux en fonction des bénéfices qu'ils apportent.

Le mode de transport utilisé dans les déplacements domicile-travail a un effet central sur le bien-être subjectif. Plusieurs études indiquent que les modes actifs, comme la marche et le vélo, sont les plus associés au bien-être subjectif, grâce aux bienfaits de l'exercice physique et au sentiment

d'autonomie qu'ils procurent (Zhu, Fan ; 2018 ; Smith, 2016). Avila-Palencia et al. (2017, 2018) confirment que les cyclistes sont moins stressés que les autres navetteurs. De même, Fordham et al. (2016, 2017) et Pritchard et al. (2021) soulignent que les navetteurs actifs rapportent une plus grande satisfaction au trajet et un bien-être général plus élevé. En revanche, les transports en commun sont souvent perçus négativement en raison du manque de confort et de fiabilité (Friman et al., 2017 ; Lunke, 2020).

La durée du trajet est associée négativement avec les niveaux du bien-être subjectif. De manière générale, les études montrent que plus la durée du trajet est longue, plus le bien-être subjectif diminue (Nie & Sousa-Poza, 2016 ; Ingenfeld et al., 2018). En effet, les temps de trajet prolongés réduisent la possibilité de faire d'autres activités essentielles de la vie quotidiennes des individus comme le repos, les loisirs ou les interactions sociales. Toutefois, cet impact peut varier selon la manière dont le trajet est vécu. Par exemple, certaines personnes réussissent à optimiser ce temps en écoutant de la musique, en lisant ou en travaillant, atténuant ainsi les effets négatifs (Abou-Zeid & Ben-Akiva, 2011 ; Ettema et al., 2012). De plus, la perception du trajet compte autant que sa durée : un trajet de 45 minutes dans un train confortable peut être perçu comme moins pénible qu'un trajet de 30 minutes dans des conditions stressantes, comme des embouteillages ou des transports bondés. Ainsi, si la durée du trajet influence fortement le bien-être subjectif, d'autres facteurs, comme le confort, la flexibilité des horaires ou la possibilité d'utiliser ce temps de manière productive, peuvent en atténuer l'impact.

Un autre aspect crucial à prendre en compte est l'expérience subjective du voyage, qui peut parfois atténuer l'impact négatif de la durée du trajet. La perception d'un voyage et des conditions de voyage a un impact plus important sur le bien-être que la durée du trajet lui-même, comme le démontrent Abou-Zeid et Ben-Akiva (2011). Leurs conclusions indiquent que les comparaisons sociales sont cruciales pour la satisfaction du voyage : se comparer à des trajets plus longs peut améliorer la perception de son propre voyage, tandis que l'inverse induit du stress. De plus, Lancee, Burger et Veenhoven (2018) ainsi que Mokhtarian (2019) affirment que le confort et le contrôle perçu sont des déterminants plus importants que la durée réelle du voyage. Par conséquent, un voyage long mais agréable (espace personnel suffisant, cadre confortable, possibilités de détente ou de travail) peut être perçu favorablement, tandis qu'un voyage court dans des circonstances stressantes peut engendrer un mécontentement important.

La distance parcourue affecte significativement la satisfaction de vie. Nie et Sousa-Poza (2016) et Ingenfeld et al. (2018) démontrent que les longs trajets domicile-travail (> 80 km) ont un impact substantiel sur le bien-être subjectif, principalement en diminuant les durées de loisirs et de sommeil des

travailleurs. La baisse du bien-être est particulièrement significative parmi certains groupes démographiques spécifiques, en particulier les femmes et les parents à double revenu, qui subissent un stress accru dû aux longs trajets en raison de leurs responsabilités familiales généralement plus importantes (Simón et al., 2020 ; Wheatley, 2021 ; Maheshwari et al., 2023). D'autre part, Morris et Zhou (2018) soulignent que les longs trajets ne sont pas nécessairement préjudiciables, dans la mesure où ils peuvent permettre aux travailleurs d'accéder à de meilleures opportunités professionnelles, comme des salaires plus élevés, ou à un logement de meilleure qualité, qu'ils n'auraient pas pu obtenir en vivant plus près de leur lieu de travail. Ainsi, bien que les déplacements prolongés puissent être contraignants, ils peuvent aussi représenter un compromis avantageux en fonction des bénéfices qu'ils apportent

De nombreuses études ont révélé que les caractéristiques individuelles des navetteurs peuvent affecter leur bien-être en déplacement. Selon Simón et al. (2020) et Wheatley (2021), les longs trajets ont plus d'impact sur les femmes que sur les hommes, en raison de leurs responsabilités familiales plus importantes et du stress plus important qu'elles subissent. Alors que les jeunes travailleurs et les personnes seules s'adaptent plus rapidement, Maheshwari et al. (2021) soulignent que les travailleurs en couple, en particulier avec enfants, sont plus exposés aux impacts négatifs des longs trajets. Kroesen (2022) avance, en particulier pour les femmes ayant de longs trajets, l'influence positive du télétravail sur leur bien-être, réduisant ainsi les effets négatifs.

## **Conclusion**

Cette méta-analyse a été réalisée conformément aux directives PRISMA, afin de garantir une sélection rigoureuse et transparente des études. Notre protocole méthodologique a suivi plusieurs étapes essentielles, notamment l'identification des articles via Scopus, Google Scholar et PubMed, application de critères d'éligibilité stricts, évaluation de la qualité des études à l'aide de la grille de Kmet et al. (2004), et synthèse des résultats en fonction des indicateurs du bien-être subjectif (dimensions cognitive, affective et eudémonique). Après une sélection rigoureuse, nous avons retenu 32 études pour l'analyse finale. La qualité méthodologique des recherches incluses a été évaluée, et la majorité d'entre elles ont obtenu des scores élevés ou moyens.

Les résultats de cette méta-analyse indiquent que les caractéristiques du trajet domicile-travail impactent les différentes composantes du bien-être subjectif. En effet, les modes actifs (marche, vélo) sont positivement associés au bien-être subjectif puisqu'ils permettent de favoriser une meilleure santé physique et un sentiment d'autonomie (Zhu & Fan, 2018 ; Singleton &

Clifton, 2021). À l'inverse, les transports en commun sont souvent perçus négativement en raison de l'inconfort, des retards et de l'encombrement (Friman et al., 2017 ; Lunke, 2020). Les automobilistes mêmes s'ils sont flexibles par rapport à leurs trajets quotidiens, ils rapportent des niveaux de bien-être subjectif moyens en raison de la congestion (Morris & Zhou, 2018 ; Smith, 2016). Une relation inverse est observée entre le temps de trajet et le bien-être subjectif, en effet, à mesure que le temps de trajet augmente, les niveaux de bien-être subjectif diminuent en raison de la fatigue et de la réduction du temps libre (Nie & Sousa-Poza, 2016 ; Ingenfeld et al., 2018). La distance domicile-travail est également associée à une baisse de la satisfaction de vie, particulièrement pour les trajets de plus de 80 km/jour (Lorenz, 2018 ; Ingenfeld et al., 2019). Les contraintes de temps et la perte de flexibilité induisent un stress supplémentaire, notamment chez les travailleurs ayant des obligations familiales (Simón et al., 2020 ; Wheatley, 2021). Cependant, dans certains cas, cette distance peut être compensée par un logement plus abordable ou un cadre de vie plus agréable, ce qui permet de modérer l'impact négatif des longs trajets (Morris & Zhou, 2018 ; Mokhtarian, 2019).

Ces résultats donnent lieu à de multiples recommandations pour les politiques publiques. Dans un premier temps, les infrastructures pour les modes actifs doivent être améliorées afin d'optimiser leur adoption et de garantir la sécurité des usagers (Singleton, 2021). Ensuite, les transports publics doivent être améliorés, notamment en ce qui concerne le confort et la fiabilité, car leur qualité perçue influence directement le bien-être des passagers (Friman et al., 2017 ; Lunke, 2020). La réduction de la congestion routière est une préoccupation majeure, car elle augmente le stress des conducteurs et affecte négativement le bien-être subjectif (Smith, 2016 ; Nie & Sousa-Poza, 2016). De plus, la mise en œuvre du télétravail et des horaires flexibles peut constituer une solution viable pour atténuer les effets négatifs des longs trajets, en particulier pour les groupes démographiques les plus vulnérables, notamment les femmes et les parents (Kroesen, 2022 ; Maheshwari et al., 2023).

Enfin, l'aménagement du territoire doit être repensé afin de répartir efficacement les emplois et les logements, réduisant ainsi les longs trajets domicile-travail. Des villes plus compactes et mieux connectées réduiraient la distance domicile-travail et amélioreraient la qualité de vie des travailleurs (Sun et al., 2021 ; Mouratidis, 2020). En résumé, une approche intégrée impliquant les transports, l'urbanisme et l'organisation du travail est nécessaire pour améliorer le bien-être des navetteurs et promouvoir des déplacements plus durables.

**Conflit d'intérêts :** Les auteurs n'ont signalé aucun conflit d'intérêts.

**Disponibilité des données :** Toutes les données sont incluses dans le contenu de l'article.

**Déclaration de financement :** Les auteurs n'ont obtenu aucun financement pour cette recherche.

### References:

1. Abou-Zeid, M., & Ben-Akiva, M. (2011). The effect of social comparisons on commute well-being. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(4), 345-361. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.01.011>
2. Abou-Zeid, M., & Ben-Akiva, M. (2012). Travel mode switching: Comparison of findings from two public transportation experiments. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10), 1718-1732. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.09.007>
3. Bergstad, C. J., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2010). Subjective well-being related to satisfaction with daily travel. *Transportation*, 38(1), 1-15. <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9283-z>
4. Bergstad, C. J., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2011). Subjective well-being related to satisfaction with daily travel. *Transportation*, 38(1), 1-15. <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9283-z>
5. Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., Handy, S., Martin, A., & Reardon, L. (2020). Commuting and wellbeing: A critical overview of the literature with implications for policy and future research. *Transport Reviews*, 40(1), 5-34. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649317>
6. Choi, J., Coughlin, J. F., & D'Ambrosio, L. (2013). Travel time and subjective well-being. *Transportation Research Record*, 2357, 100-108. <https://doi.org/10.3141/2357-12>
7. Chrisinger, B. W., Gustafson, J. A., King, A. C., & Winter, S. J. (2019). Understanding where we are well: neighborhood-level social and environmental correlates of well-being in the Stanford Well for Life Study. *International journal of environmental research and public health*, 16(10), 1786.
8. Clark, B., Chatterjee, K., Martin, A., & Davis, A. (2019). How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation*, 1-25. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9>

9. Clark, B., Chatterjee, K., Martin, A., & Davis, A. (2019). How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation*, 1–25. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9>
10. Cloutier, S., Karner, A., Breetz, H. L., Toufani, P., Onat, N., Patel, S., ... & Carlson, C. (2017). Measures of a sustainable commute as a predictor of happiness. *Sustainability*, 9(7), 1214. <https://doi.org/10.3390/su9071214>
11. De Vos, J., & Witlox, F. (2017). Travel satisfaction revisited. *Transportation Research Part A*, 106, 364–373. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.10.009>
12. De Vos, J., & Witlox, F. (2017). Travel satisfaction revisited: On the pivotal role of travel satisfaction in transportation planning. *Transportation Research Part A*, 106, 364–373. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.10.009>
13. Diener, E. (2009). *The science of well-being: The collected works of Ed Diener*. Springer.
14. Diener, E., Heintzelman, S. J., Kushlev, K., Tay, L., Wirtz, D., Lutes, L. D., & Oishi, S. (2017). Findings all psychologists should know from the new science on subjective well-being. *Canadian Psychology/psychologie canadienne*, 58(2), 87.
15. Ettema, D., Friman, M., Gärling, T., Olsson, L. E., & Fujii, S. (2012). How in-vehicle activities affect work commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport Geography*, 24, 215–222.
16. Ettema, D., Friman, M., Gärling, T., Olsson, L.E., & Fujii, S. (2012). How in-vehicle activities affect work commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport Geography*, 24, 215–222. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.007>
17. Ettema, D., Gärling, T., Friman, M., & Olsson, L. E. (2011). Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 167–175. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.002>
18. Farris, A. (2022). Commuting. In *Working couples* (pp. 100–107). Routledge.
19. Fordham, L., van Lierop, D., & El-Geneidy, A. (2017). Can't get no satisfaction: Examining the influence of commuting on overall life satisfaction. Transportation Research Board, 96th Annual Meeting, Washington, D.C., USA.
20. Friman, M., Gärling, T., & Ettema, D. (2017). How does travel affect emotional well-being and life satisfaction? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 106, 170–180. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.024>

21. Guennouni, J. (2019). Mobilité territoriale de la population active occupée (Synthèse 8; Les Brefs du Plan, Numéro 8).
22. Haut-Commissariat au plan. HCP. (2012). Mesure du bien-être au Maroc : Principaux résultats de l'Enquête Nationale sur le Bien-Être [Gouvernemental].
23. Herman, K. M., & Larouche, R. (2021). Active commuting to work or school: Associations with subjective well-being and work-life balance. *Journal of Transport & Health*, 22, 101118. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101118>
24. Huta, V. (2016). An overview of hedonic and eudaimonic well-being concepts. *The Routledge handbook of media use and well-being*, 14-33.
25. Jun, M-J., Kwon, K-H., & Jeong, J-E. (2018). An evaluation of the value of time for commuting in Seoul: A life satisfaction approach. *International Journal of Sustainable Transportation*. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1510561>
26. Lionjanga, N., & Venter, C. (2018). Does public transport accessibility enhance subjective well-being? A study of the City of Johannesburg. *Research in Transportation Economics*, 70, 11-19. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.011>
27. Liu, J., Ettema, D., & Helbich, M. (2022). Systematic review of the association between commuting, subjective wellbeing and mental health. *Travel Behaviour and Society*, 28, 59-74. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.02.006>
28. Liu, Q., Chen, C-L., & Cao, M. (2021). Exploring the relationship between the commuting experience and hedonic and eudaimonic well-being. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 99, 103026. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.103026>
29. Lorenz, O. (2017). Does commuting matter to subjective well-being? IAAEU Discussion Paper Series in Economics. <https://hdl.handle.net/10419/166030>
30. Lunke, E.B. (2020). Commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport & Health*, 16, 100842. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100842>
31. Maheshwari, R., Van Acker, V., De Vos, J., & Witlox, F. (2022). Analyzing the association between satisfaction with commuting time and satisfaction with life domains: A comparison of 32 European countries. *Journal of Transport and Land Use*, 15(1), 231–248. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2022.2121>
32. Maheshwari, R., Van Acker, V., De Vos, J., & Witlox, F. (2023). A multi-perspective review of the impact of a workplace relocation on commuting behaviour, commuting satisfaction and subjective well-

- being. *Transport Reviews*, 43(3), 385-406. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2119296>
33. Mokhtarian, P. L. (2018). Subjective well-being and travel: Retrospect and prospect. *Transportation*, 45(5), 1153–1187. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9935-y>
34. Morris, E. A., & Zhou, Y. (2018). Are long commutes short on benefits? Commute duration and various manifestations of well-being. *Travel Behaviour and Society*, 11, 101–110. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.02.001>
35. Mouratidis, K. (2019). Commute satisfaction, neighborhood satisfaction, and housing satisfaction. *Travel Behaviour and Society*, 21, 265–278. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.07.006>
36. Nie, P., & Sousa-Poza, A. (2016). Commute time and subjective well-being in urban China. *China Economic Review*, <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.03.002>
37. Norgate, S.H., Cooper-Ryan, A.M., Lavin, S., Stonier, C., Cooper, C.L., 2019. The impact of public transport on the health of work commuters: a systematic review. *Health Psychol. Rev.* 14 (2), 325–344. <https://doi.org/10.1080/17437199.2019.1618723>.
38. Olsson, L. E., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M., & Fujii, S. (2013). Happiness and satisfaction with work commute. *Social Indicators Research*, 111(1), 255-263. <https://doi.org/10.1007/s11205-012-0003-2>
39. Pritchard, J. P., Geurs, K., Tomasiello, D. B., Slovic, A. D., Nardocci, A., Kumar, P., Giannotti, M., & Hagen-Zanker, A. (2021). Satisfaction with travel, ideal commuting, and accessibility to employment. *Journal of Transport and Land Use*, 14(1), 995-1017. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2021.1835>
40. Sha, F., Li, B., & Law, Y. W. (2019). Beyond the resource drain theory: Salary satisfaction as a mediator between commuting time and subjective well-being. *Journal of Transport & Health*, 15, 100631. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100631>
41. Simon, H., Casado-Díaz, J. M., & Lillo-Bañuls, A. (2020). Exploring the effects of commuting on workers' satisfaction: Evidence for Spain. *Regional Studies*, 54(4), 550-562. <https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1542128>
42. Singleton, P.A., & Clifton, K.J. (2019). Towards measures of affective and eudaimonic subjective well-being in the travel domain. *Transportation*, 46(3), 623-645. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10055-1>
43. Singleton, P.A., & Clifton, K.J. (2019). Towards measures of affective and eudaimonic subjective well-being in the travel domain.

- Transportation, 46(3), 623-645. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10055-1>
44. Sirgy, M. J., & Sirgy, M. J. (2012). Effects of personality on subjective QOL. *The Psychology of Quality of Life: Hedonic Well-Being, Life Satisfaction, and Eudaimonia*, 141-153
  45. Smith, O. (2016). Commute well-being differences by mode: Evidence from Portland, Oregon, USA. *Journal of Transport & Health*, 3(2), 147-160. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.005>
  46. Vaitis, P., Basbas, S., & Nikiforiadis, A. (2019). How eudaimonic aspects of subjective well-being affect transport mode choice? The case of Thessaloniki, Greece. *Social Sciences*, 8(1), 9. <https://doi.org/10.3390/socsci8010009>
  47. Wheatley, D. (2014). Travel-to-work and subjective well-being: A study of UK dual career households. *Journal of Transport Geography*, 24, 123-133. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.12.005>
  48. Zhu, J., & Fan, Y. (2018). Commute happiness in Xi'an, China: Effects of commute mode, duration, and frequency. *Travel Behaviour and Society*, 11, 43-51. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.01.001>
  49. Zhu, Z., Li, Z., Chen, H., Liu, Y., & Zeng, J. (2019). Subjective well-being in China: How much does commuting matter? *Transportation*, 46(5), 1505-1524. <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9848-1>
  50. Zijlstra, T., & Verhetsel, A. (2021). The commuters' burden: The relationship between commuting and wellbeing in Europe. *Travel Behaviour and Society*, 23, 108-119. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.12.007>