

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/esj.2025.v21n14p178](https://doi.org/10.19044/esj.2025.v21n14p178)

Submitted: 20 March 2025

Accepted: 02 May 2025

Published: 31 May 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*. European Scientific Journal, ESJ, 21 (14), 178. <https://doi.org/10.19044/esj.2025.v21n14p178>

Resume

Les déplacements domicile-travail font partie intégrante de la vie quotidienne et peuvent avoir une influence significative sur le bien-être subjectif (SWB). Les résultats des recherches sur la relation entre les déplacements et le bien-être subjectif sont toutefois contradictoires, d'où la nécessité d'une synthèse systématique des données existantes. Conformément aux principes PRISMA, cette revue systématique vise à examiner les relations entre les caractéristiques des déplacements domicile-travail et les différentes dimensions du bien-être subjectif. Nous avons inclus uniquement des études évaluées par des pairs, publiées entre 2010 et 2023, analysant les effets de la durée du trajet, du mode de transport et de la distance sur les composantes cognitive, affective et eudémonique du bien-être subjectif. Les bases de données mobilisées pour cette recherche sont Scopus, Google Scholar et PubMed. Après l'application des critères d'inclusion et une évaluation rigoureuse de la qualité méthodologique, un total de 32 études a été retenu. Les résultats montrent que les trajets longs sont associés à des niveaux de bien-être plus faibles, notamment en raison de la réduction du temps consacré au

repos, aux loisirs et aux interactions sociales. Les modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, sont associés à une satisfaction plus élevée et à un niveau de stress moindre. En revanche, les transports en commun sont souvent perçus négativement, en raison de l'inconfort, des retards et du manque de fiabilité. Enfin, les caractéristiques individuelles jouent un rôle déterminant : les femmes et les parents ayant des responsabilités familiales apparaissent plus vulnérables aux effets négatifs des déplacements, tandis que les jeunes et les personnes seules semblent s'y adapter plus facilement.

Mots clés: Trajet domicile-travail, Bien-être subjectif, Temps de déplacement, Mode de transport, Mobilité quotidienne

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 influence on subjective well-being (SWB). However, findings from research on the relationship between commuting and SWB remain contradictory, highlighting the need for a systematic synthesis of existing data. In line with PRISMA guidelines, this systematic review aims to examine the relationships between commuting characteristics and the different dimensions of subjective well-being. Only peer-reviewed studies published between 2010 and 2023 were included, focusing on the effects of travel time, mode of transport, and commuting distance on the cognitive, affective, and eudaimonic components of SWB. The databases consulted were Scopus, Google Scholar, and PubMed. After applying inclusion criteria and conducting a rigorous methodological quality assessment, a total of 32 studies were retained. The results indicate that long commutes are associated with lower levels of well-being, mainly due to reduced time for rest, leisure, and social interaction. Active modes of transport, such as walking and cycling, are consistently linked to higher

satisfaction and lower stress levels. In contrast, public transportation is often perceived negatively due to discomfort, delays, and lack of reliability. Finally, individual characteristics play a key role: women and parents with family responsibilities appear more vulnerable to the negative effects of commuting, whereas young people and single individuals tend to adapt more easily.

Keywords: Commuting, Subjective well-being, Travel time, Mode of transport, Daily mobility

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 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).

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, ce qui affecte à la fois la façon dont ils perçoivent leurs trajets et leur bien-être général.

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 parcourus 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 dans une certaine mesure 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 constitue également une source de stress (Smith, 2016).

Par ailleurs, les longues distances parcourues dans les déplacements quotidiens **ont un impact sur** 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 des 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 un faible niveau de satisfaction de vie (Friman et al., 2017 ; Lunke, 2020). À l'inverse, les travailleurs disposant des moyens 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 rédigées en anglais, 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 actuelles en matière de bien-être subjectif et de déplacements domicile-travail. De plus, nous avons pris en compte différents contextes spatiaux et culturels pour une vision globale de 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 lien de causalité solide 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, car ils ne fournissent généralement pas assez de données empiriques pour une analyse 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 seize 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 cette base était peu représentée dans les résultats.

Afin d'inclure les travaux récents et pertinents, 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 », « modes de transport » et « 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 affectif », « 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 permettent de garantir la rigueur méthodologique et la fiabilité des résultats de notre revue systématique. La grille d'évaluation développée par Kmet et al. (2004), également connue sous le nom de *QualSyst*, a été conçue pour fournir un cadre systématique et reproductible permettant d'évaluer la qualité méthodologique d'études primaires dans des domaines de recherche variés, notamment lorsque les conceptions d'études sont hétérogènes.

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 pertinence 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 absence d'évaluation 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_{oui} : représente le nombre de critères satisfaits intégralement (score 2),
- N_{partiel} : représente le nombre de critères partiellement satisfaits (score 1),
- N_{total} : est le nombre total de critères évalués (14 pour les études quantitatives),
- $N_{\text{s/o}}$: 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.
 - Qualité faible : un score inférieur à 0,70 signifie que le concept, la méthode ou l'analyse des résultats ne répondent pas aux normes méthodologiques.

Tableau 1 : Méthodologie d'évaluation de la qualité des études primaires selon Kmet et al. (2004)

Étapes	Description
Outil appliqué	<p><i>QualSyst</i> – Grille d'évaluation comportant 14 critères pour les études quantitatives.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Question / objectif clairement défini • Design de l'étude identifiable et approprié • Méthode de sélection des sujets décrite et appropriée • Caractéristiques des sujets bien décrites • Description de la randomisation (si applicable) • Aveuglement des investigateurs (si applicable) • Aveuglement des participants (si applicable) • Définition claire des mesures (exposition/résultat) et robustesse face aux biais • Taille d'échantillon appropriée • Méthodes d'analyse statistique décrites et appropriées • Estimation de la variance des résultats (intervalle de confiance, SE, etc.) • Contrôle des facteurs de confusion • Résultats rapportés de façon détaillée • Conclusions appuyées par les résultats
Type de notation	<p>Chaque critère est noté :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oui (2 points) : critère pleinement satisfait - Partiellement (1 point) : critère partiellement satisfait - Non (0 point) : critère non satisfait - Sans objet (n/a) : critère non applicable
Lecture et codage	<p>Chaque étude est lue intégralement pas uniquement le résumé ou les tableaux afin de recueillir toutes les informations pertinentes sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les objectifs de l'étude, • la méthodologie utilisée, • la population étudiée, • les instruments de mesure, • les analyses statistiques, • les résultats, • la discussion et la conclusion.
Seuils de qualité	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité élevée : $0,85 \leq \text{score} \leq 1,00$ - Qualité moyenne : $0,70 \leq \text{score} < 0,85$ - Qualité faible : $\text{score} < 0,70$

Elaboré par nos soins

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.

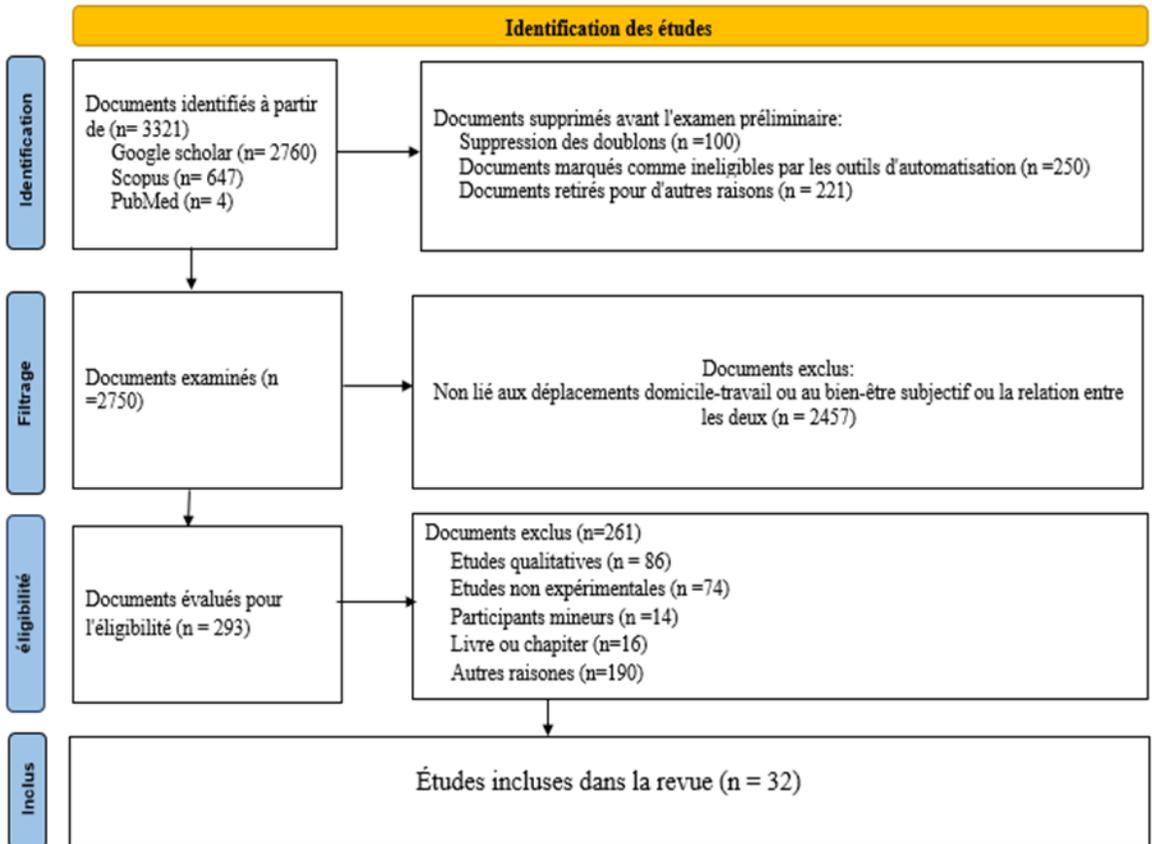


Figure 1. Organigramme de la sélection de l'étude.

Caractéristiques des études incluses

Pour étudier les interactions complexes entre les variables, la plupart des études prises en compte dans notre travail ont eu recours à des analyses statistiques avancées, notamment des modèles à effets fixes, d'équations structurelles, 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, l'eudémonie, ainsi que la satisfaction liée aux déplacements. En outre, certaines études adoptent une approche plus globale en examinant l'impact des déplacements sur la satisfaction à l'égard d'autres aspects 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 de 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 inclus des participants âgés de 18 à 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 dans la façon dont les hommes et les femmes vivent le trajet. 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 le tableau ci-dessous, nous présentons l'ensemble des études retenues dans cette méta-analyse. Celles-ci sont caractérisées selon plusieurs critères : les auteurs, l'année de publication, la méthodologie adoptée, la taille de l'échantillon, les indicateurs du bien-être pris en compte, ainsi que les principaux résultats. Un score global de qualité a également été attribué à chaque étude, calculé à partir de la grille d'évaluation de Kmet et al. (2004) (QualSyst), comme mentionné précédemment.

Tableau 2 : Résumé des caractéristiques des études

Référence	Lieu	Méthode	Échantillon	Bien-être	Qualité de l'étude	Principaux résultats
Abou-Zeid & Ben-Akiva (2011)	États-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 à l'égard de déplacements domicile-travail	Moyenne (0.71)	Les déplacements en voiture sont davantage corrélés au stress lié aux déplacements que les déplacements actifs, mais pas plus que les 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 des 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 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 ainsi que la marche, et évalue leur impact sur le bien-être

au travail. 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 lien avec le niveau de bien-être eudémonique déclaré par les répondants.

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 à l'égard 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 changements de lieu de travail sur les modes de transport, en observant les transitions entre les transports en commun, la voiture et les modes actifs. Ils 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 de davantage d'opportunités de socialisation et d'une moindre exposition au stress lié 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 considère 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).

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).

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 éprouve 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, façonnent ensemble l'évaluation affective globale¹.

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 allant de 1 à 7 (ou parfois adaptée 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,

¹ Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*, 95(3), 542-575.

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 couramment mobilisé est 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, 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 de mobilité active, favorisent l'activité physique et procurent un sentiment de contrôle et d'indépendance, ce qui contribue généralement à un niveau plus élevé de 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 *Satisfaction with Travel Scale* (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 tenant compte de variables telles que le revenu, la satisfaction résidentielle ou la santé mentale (Dickerson, Hole et Munford, 2014 ; Maheshwari et al., 2023). Ces approches permettent de mieux comprendre les mécanismes par lesquels les déplacements influencent 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 prolongé, 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, et 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, et 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 générer de la 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, diminuant l'envie et l'énergie nécessaires à la pratique de loisirs après le travail (Clark et al., 2020). Le manque de temps consacré aux 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 troubles du sommeil et à 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, leur productivité et 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 et 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, comme l'ont montré Nie et Sousa-Poza (2016) ainsi que 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 se permettre en résidant 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, et 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 au 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 trajet, qui peut parfois atténuer l'impact négatif de la durée du trajet. La perception du trajet et de ses conditions 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 à l'égard du trajet : se comparer à des trajets plus longs peut améliorer la perception de son propre trajet, tandis que l'inverse induit du stress. De plus, Lancée, 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 trajet. Par conséquent, un trajet long mais agréable (espace personnel suffisant, un environnement confortable, ou des possibilités de détente ou de travail) peut être perçu favorablement, tandis qu'un trajet 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 de plus de 80 km ont un impact substantiel sur le bien-être subjectif, principalement en réduisant le temps consacré aux loisirs et au sommeil des travailleurs. La baisse du bien-être est particulièrement significative au sein de 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 accru auquel elles sont exposées. Tandis que les jeunes travailleurs et les personnes seules s'adaptent plus facilement, Maheshwari et al. (2021) soulignent que les travailleurs en couple, en particulier avec enfants, sont plus exposés aux impacts négatifs des longs trajets. D'après Kroesen (2022), le télétravail compense en partie les effets délétères des longs trajets sur le bien-être des femmes.

Conclusion

Cette revue systématique met en évidence des résultats convergents sur l'impact des caractéristiques des déplacements domicile-travail sur les différentes composantes du bien-être subjectif. De nombreuses études menées dans des contextes variés confirment que la durée des trajets domicile-travail est associée à une baisse de la satisfaction de vie, à une augmentation du stress perçu et à une détérioration du bien-être émotionnel, notamment lorsque le trajet dépasse 60 minutes. De plus, la distance parcourue est également associée à une baisse de la satisfaction de vie, particulièrement pour les trajets de plus de 80 km/jour.

En outre, les modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, sont systématiquement liés à un bien-être accru, tant sur le plan émotionnel qu'eudémonique. Ces modes sont également associés à une meilleure humeur et à un meilleur équilibre vie professionnelle-vie privée, notamment pour les trajets courts. À l'inverse, les transports en commun sont souvent perçus négativement en raison de l'inconfort, des retards et de l'encombrement.

L'originalité de cette revue réside dans son approche intégrative et multidimensionnelle. En croisant les différentes composantes du bien-être subjectif (cognitive, affective, eudémonique) avec les caractéristiques du déplacement (durée, mode, distance), cette revue propose une lecture globale des effets des mobilités quotidiennes sur la qualité de vie. Elle s'appuie sur des données provenant de multiples pays et de méthodologies variées, ce qui renforce la portée et la validité de ses conclusions.

Cette analyse souligne la nécessité pour les décideurs de repenser les politiques de mobilité à travers le prisme du bien-être. Elle met en évidence l'importance de promouvoir les transports actifs et d'améliorer les conditions des transports en commun afin de renforcer le bien-être des navetteurs. Les politiques d'aménagement urbain devraient ainsi accorder la priorité à la réduction des trajets domicile-travail et au développement d'options de mobilité durables.

Limites de l'étude

Certaines limites doivent être soulignées. Premièrement, cette revue n'a inclus que des articles publiés en anglais, ce qui peut avoir conduit à

l'exclusion d'études pertinentes rédigées dans d'autres langues ainsi que de la littérature grise. Deuxièmement, certaines études potentiellement éligibles n'ont pas pu être intégrées car leurs résumés et mots-clés ne contenaient aucun des termes de recherche utilisés dans notre stratégie de sélection. Troisièmement, les études incluses proviennent majoritairement de pays développés, ce qui limite la généralisation des résultats à d'autres contextes géographiques et socio-économiques. Quatrièmement, les indicateurs de bien-être subjectif étaient évalués à l'aide d'outils variés, souvent fondés sur des questionnaires à choix multiples, ce qui peut avoir contribué à une certaine hétérogénéité des résultats. Cinquièmement, la majorité des études étaient basées sur des données auto-déclarées, susceptibles de refléter un biais de réponse ou de désirabilité sociale. Enfin, seules des études quantitatives ont été incluses dans cette revue, excluant ainsi les études qualitatives qui auraient pu apporter un éclairage plus riche et nuancé sur les expériences vécues des navetteurs.

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*. *Transport Policy*, 24, 48-59. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.07.013>
3. Bergstad, C. J., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Ettema, D., ... & Olsson, L. E. (2011). *Subjective well-being related to satisfaction with daily travel*. *Transportation*, 38, 1-15. <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9283-z>
4. Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., ... & 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>

5. Choi, J., Coughlin, J. F., & D'Ambrosio, L. (2013). *Travel time and subjective well-being*. *Transportation research record*, 2357(1), 100-108. <https://doi.org/10.3141/2357-12>
6. 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. <https://doi.org/10.3390/ijerph16101786>
7. Clark, B., Chatterjee, K., Martin, A., & Davis, A. (2020). *How commuting affects subjective wellbeing*. *Transportation*, 47(6), 2777-2805. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9>
8. 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>
9. De Vos, J., & Witlox, F. (2017). *Travel satisfaction revisited. On the pivotal role of travel satisfaction in conceptualising a travel behaviour process*. *Transportation research part A: policy and practice*, 106, 364-373. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.10.009>
10. Diener, E. (Ed.). (2009). *The science of well-being: The collected works of Ed Diener* (Vol. 37). Springer Science & Business Media. https://doi.org/10.1007/978-90-481-2350-6_1
11. 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. <http://dx.doi.org/10.1037/cap0000063>
12. 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>
13. 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>
14. Farris, A. (2022). *Commuting*. In *Working couples* (pp. 100-107). Routledge.
15. Fordham, L., van Lierop, D., & El-Geneidy, A. (2017). *Can't get no Satisfaction: Examining the Influence of Commuting on Overall Life Satisfaction*. In *96th Transportation Research Board Annual Meeting, Washington DC, USA*.

16. Friman, M., Gärling, T., Ettema, D., & Olsson, L. E. (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>
17. 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>
18. Huta, V. (2016). *An overview of hedonic and eudaimonic well-being concepts. The Routledge handbook of media use and well-being*, 14-33.
19. Jun, M. J., Kwon, K. H., & Jeong, J. E. (2019). *An evaluation of the value of time for commuting in Seoul: A life satisfaction approach. International journal of sustainable transportation*, 13(10), 703-709. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1510561>
20. Kmet, L. M., Cook, L. S., & Lee, R. C. (2004). *Standard quality assessment criteria for evaluating primary research papers from a variety of fields. Canadian Electronic Library. Canada. Retrieved from <https://coilink.org/20.500.12592/3rfzhd> on 22 Apr 2025. COI: 20.500.12592/3rfzhd.*
21. Lionjanga, N., & Venter, C. (2018). *Does public transport accessibility enhance subjective well-being? A study of the City of Johannesburg. Research in Transportation Economics*, 69, 523-535. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.011>
22. 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>
23. Lorenz, O. (2018). *Does commuting matter to subjective well-being? Journal of transport geography*, 66, 180-199. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.019>
24. Lunke, E. B. (2020). *Commuters' satisfaction with public transport. Journal of Transport & Health*, 16, 100842. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100842>
25. 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>
26. Mokhtarian, P. L. (2019). *Subjective well-being and travel: Retrospect and prospect. Transportation*, 46, 493-513. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9935-y>

27. 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>
28. Mouratidis, K. (2020). *Commute satisfaction, neighborhood satisfaction, and housing satisfaction as predictors of subjective well-being and indicators of urban livability. Travel Behaviour and Society, 21*, 265-278. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2020.07.006>
29. Nie, P., & Sousa-Poza, A. (2018). *Commute time and subjective well-being in urban China. China Economic Review, 48*, 188-204. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.03.002>
30. Norgate, S. H., Cooper-Ryan, A. M., Lavin, S., Stonier, C., & Cooper, C. L. (2020). The impact of public transport on the health of work commuters: a systematic review. *Health psychology review, 14*(2), 325-344. <https://doi.org/10.1080/17437199.2019.1618723>
31. Olsson, L. E., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M., & Fujii, S. (2013). Happiness and satisfaction with work commute. *Social indicators research, 111*, 255-263. <https://doi.org/10.1007/s11205-012-0003-2>
32. Pritchard, J. P., Slovic, A. D., Giannotti, M., Geurs, K., Nardocci, A., Hagen-Zanker, A., ... & Kumar, P. (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>
33. Sha, F., Li, B., Law, Y. W., & Yip, P. S. (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>
34. 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>
35. Singleton, P. A., & Clifton, K. J. (2021). *Towards measures of affective and eudaimonic subjective well-being in the travel domain. Transportation, 48*(1), 303-336. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10055-1>
36. 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.* https://doi.org/10.1007/978-94-007-4405-9_9
37. Smith, O. (2017). *Commute well-being differences by mode: Evidence from Portland, Oregon, USA. Journal of Transport & Health, 4*, 246-254. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.005>

38. Vaitis, P., Basbas, S., & Nikiforiadis, A. (2019). *How eudaimonic aspect of subjective well-being affect transport mode choice? The case of Thessaloniki, Greece. Social Sciences*, 8(1), 9. <https://doi.org/10.3390/socsci8010009>
39. Wheatley, D. (2014). *Travel-to-work and subjective well-being: A study of UK dual career households. Journal of Transport Geography*, 39, 187-196. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.009>
40. 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>
41. Zhu, Z., Li, Z., Chen, H., Liu, Y., & Zeng, J. (2019). *Subjective well-being in China: how much does commuting matter? Transportation*, 46, 1505-1524. <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9848-1>
42. 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>