

À pied, à vélo, en bus ou en voiture : les trajets domicile-travail

Résumé

Dans les enquêtes d'emploi du temps, l'heure – ou peu s'en faut – que nous passons en moyenne chaque jour à nous rendre ou à revenir de notre travail compte parmi les activités jugées les plus désagréables. De nombreuses études mettent en évidence un impact négatif des trajets entre domicile et travail sur les émotions et le bien-être, effet qui ne s'arrête pas à la porte du lieu de travail ou du domicile, et vient colorer toute notre expérience quotidienne. Si les automobilistes et les usagers des transports en commun sont fortement affectés par les problèmes de congestion, les pratiquants des modes de transport actifs (marche, vélo) sont également touchés dès lors que leur trajet comprend des sections à risque.

À l'aune de la satisfaction à l'égard de notre vie dans son ensemble, on peut penser que nous prenons ces inconvénients en compte dans nos décisions professionnelles et de logement. Il semble toutefois que nous sous-estimons souvent le coût subjectif de ces trajets, ce qui crée une perte nette de bien-être collectif.

La recherche dans ce domaine reste cependant encore bien incomplète, en particulier sur le croisement entre le bien-être et les contrastes sociaux ou de genre. Elle permet toutefois de dessiner un certain nombre de pistes d'actions publiques qui amélioreraient notre bien-être quotidien, allant d'incitations relativement simples à mettre à place à une intégration forte des motifs de bien-être subjectif dans notre conception de l'urbanisme.

Mathieu Perona

mathieu.perona@ceprenmap.org

CEPREMAP

Comment citer cette publication :

Mathieu Perona, « Les trajets domicile-travail », Observatoire du Bien-être du CEPREMAP, n°2023-01, 03 Janvier 2023.

Se rendre sur son lieu de travail et en revenir occupait près d'une heure par personne et par jour travaillé en 2010, positionnant la France parmi les pays européens où ces trajets sont les plus longs¹. L'expérience en partie forcée du télétravail, l'augmentation du coût financier et la prise de conscience croissante des coûts écologiques de ces migrations pendulaires viennent interroger la place à leur donner. Du côté du bien-être, les enquêtes d'emploi du temps montrent que les transports font partie des moments les plus désagréables de la journée. La relation entre le temps de trajet et la satisfaction n'est toutefois pas complètement directe : les enquêtes mettent en évidence des effets de seuils – les trajets trop longs pèsent lourdement, et des différences selon le mode de transport choisi (et les alternatives disponibles). Est-ce à dire que la plupart des gens pèsent correctement le pour et le contre, et choisissent de subir l'inconvénient de trajets longs en échange d'un meilleur emploi ou d'un meilleur logement ? Les recherches sur le sujet peignent un portrait nuancé, qui met en évidence le poids des contraintes structurelles et des contrastes selon les modes de déplacement. Nous en proposons ici un tour d'horizon, largement appuyé sur la revue critique pluridisciplinaire réalisée par (Chatterjee et al. 2020).

I. Les déplacements domicile-travail en France

De nombreux travaux donnent une image détaillée de ces déplacements, y compris des contrastes entre genres, territoires et catégories socio-professionnelles

en France (voir par exemple (Lecomte 2019) et (Pearce et al. 2020)). Sans vouloir les répéter ici, il nous semble cependant important de rappeler quelques éléments essentiels à la compréhension du débat. En premier lieu, la voiture individuelle reste le mode de transport le plus utilisé, à 74 % suivi par les transports en commun (16%), la marche (6%) et le vélo (2%). Dans le choix du mode de transport, la distance domicile-travail semble jouer un rôle principalement dans le recours à la marche ou au vélo plutôt qu'aux transports en commun ou à la voiture – cette dernière restant majoritaire même pour les distances de moins de deux kilomètres (Figure 1)². Le choix du mode de transport dépend beaucoup de l'offre disponible. C'est évident pour les transports en commun, mais aussi pour la marche ou le vélo, qui ne peuvent être vraiment envisagés au quotidien que si le trajet propose des infrastructures adaptées et sécurisées.

En deuxième lieu, il importe de distinguer distance et temps de transport. Ce sont ainsi les habitants des zones périurbaines qui parcourent le plus de distance – et donc sont les plus exposés au coût des carburants – mais ce sont les habitants des centres des grandes métropoles qui passent le plus de temps à se rendre sur leur lieu de travail.

En troisième lieu, les écarts entre catégories socio-professionnelles font apparaître un paramètre supplémentaire, celui de la vitesse moyenne. Ainsi, les cadres parcourent à la fois des distances plus élevées et mettent en moyenne plus longtemps à se rendre à leur travail, mais avec une vitesse moyenne plus rapide. Travaillant plus souvent au cœur des métropoles, ils

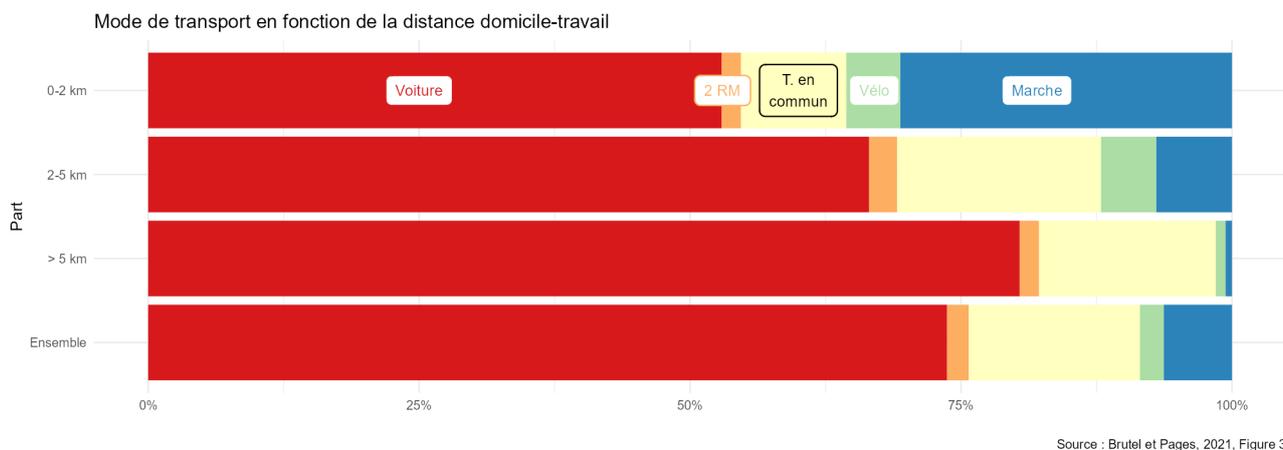


Figure 1

¹ (Lecomte 2019) donne un temps moyen de 1h23 par jour travaillé et par personne, tandis que (DARES 2015) donne une moyenne de 50 minutes. Les deux études s'appuient sur des chiffres de 2010, mais diffèrent dans le périmètre exact des trajets pris en compte. L'enquête plus récente (Pearce et al. 2020) sur des données 2019 parvient également à un décompte proche de 50 minutes en moyenne.

² Comme le signalent les autrices de (Lecomte 2019), d'autres éléments pèsent sur la décision du mode de transport, comme par exemple accompagner ses enfants dans un établissement plus éloigné du domicile que ne l'est le lieu de travail.

bénéficient des réseaux de transport en commun les plus efficaces, même s'ils habitent plus loin. Par contraste, les employés ont des navettes plus courtes, mais plus lentes. Les ouvriers de leur côté ont des temps et des distances de déplacement dans la moyenne, mais ont plus que les autres catégories recours à la voiture, habitant ou travaillant dans des zones moins bien dotées en transport en commun.

2. Un mauvais moment à passer ?

Sur le plan affectif, le temps passé à se rendre au travail est l'un de ceux qui génère le plus de sentiments négatifs et le moins de sentiments positifs³. Sans surprise, la sensation qui domine est celle du stress, qui est particulièrement forte chez les automobilistes. Au rebours de la promesse d'autonomie de l'automobile, les déplacements domicile-travail se caractérisent souvent par la frustration du désir de contrôler la situation et le temps de parcours. À cette aune, ce sont les marcheurs qui souffrent le moins, l'usage du transport en commun passant par une réduction du sentiment de contrôle, tandis que les cyclistes souffrent de leur sentiment de vulnérabilité dès lors que les infrastructures ne sont pas complètement adaptées. Il faut relever ici que les femmes sont plus fréquemment stressées que les hommes par leurs trajets domicile-travail. Plus souvent en charge de l'accompagnement des enfants ainsi que par le travail domestique, elles sont plus contraintes que les hommes par des horaires externes.

Au-delà de l'instant, le mode de déplacement est particulièrement discriminant dans la manière dont les personnes évaluent leurs trajets. Deux faits majeurs émergent des enquêtes disponibles. D'abord, la satisfaction à l'égard des temps de transports est d'autant plus élevée que cette durée est courte⁴, ce qui suggère bien que nous voyons d'abord ces trajets comme un mal nécessaire. Ensuite, à durée égale, les gens qui marchent ou vont à vélo ont une opinion plus positive de leurs trajets que les automobilistes, les transports en commun arrivant en dernière position. En moyenne, lire, écouter de la musique ou méditer dans les transports en commun ne suffit ainsi pas à compenser les inconvénients des heures de pointe.

La quasi-totalité de ces études reposent, nous y reviendrons, sur des corrélations. Les automobilistes sont en moyenne moins satisfaits que les cyclistes, mais que se

³ Sauf mention contraire, les éléments présentés ici proviennent de la revue de littérature effectuée par (Chatterjee et al. 2020).

⁴ Au moins jusqu'à 90 minutes. Au-delà, on rentre souvent dans le domaine de trajets professionnels plus rares et qui peuvent être réalisés dans de meilleures conditions de confort, à l'image d'une cadre se rendant une fois par semaine dans un établissement de son entreprise en prenant un train à grande vitesse.

passé-t-il quand un automobiliste prend un vélo ? Les expériences sont encore rares, mais une expérimentation hollandaise reposant sur des accès différents à l'achat de vélos électrique suggère que ce dernier mode est perçu à l'usage comme plus satisfaisant par d'anciens automobilistes. Ce résultat est probablement très dépendant des infrastructures allouées à chaque mode de transport.

3. Des conséquences en chaîne

Comme il n'y a que 24 heures dans une journée, le temps passé dans les transports est utilisé au détriment d'autres activités. La mesure de la satisfaction à l'égard d'un grand nombre de domaines, à l'image de ce que nous faisons dans notre [Tableau de bord](#) permet de voir quels aspects de la vie sont le plus affectés le plus quand les trajets domicile-travail s'allongent. Les enquêtes d'emploi du temps montrent ainsi que des trajets plus longs sont associés avec moins de temps passé avec les amis, en loisirs ou en activité physique pour les deux genres, et avec la famille pour les hommes. Cela se ressent avec une satisfaction plus faible à l'égard de ses relations sociales et de ses loisirs, et certaines études mettent en évidence une moindre confiance dans les autres chez les personnes ayant des temps de trajet élevé.

Le stress des trajets ne disparaît évidemment pas dès l'arrivée sur son lieu de travail. Plusieurs enquêtes mettent ainsi en évidence un impact négatif sur la première partie de la journée de travail en fonction de la durée et du niveau de stress des déplacements en voiture ou en transport en commun. La situation du vélo est plus ambiguë, l'effet positif de l'activité physique étant souvent réduit par le stress de la circulation.

Un des arguments essentiels pour les mobilités actives réside dans leurs bénéfices pour la santé. De fait, les personnes qui les utilisent ont en moyenne un indice de masse corporelle plus faible, se sentent en meilleure santé et sont moins souvent absents pour cause de maladie que les automobilistes. La sélection joue toutefois ici à plein. En premier lieu, les personnes sportives et en bonnes santé sont initialement plus enclines à privilégier les transports actifs. En deuxième lieu, les [inégalités sociales de santé](#) se conjuguent avec des inégalités d'accès au logement ou à l'emploi, qui conditionnent largement le fait d'avoir ou non le choix de son mode de déplacement.

Lorsque le choix est possible, deux arguments fréquents sont l'exposition plus élevée à la pollution – du fait de marcher ou de pédaler au moment où il y a le plus de voitures sur la route – et un effet de compensation, les déplacements actifs venant se substituer à d'autres activités physiques. Les enquêtes disponibles montrent que ces deux arguments ne sont pas fondés. Les bénéfices de l'activité physique même dans un environnement pollué (hors pics de pollution) restent supérieurs aux risques liés à l'exposition à la pollution, par rapport au fait de rester chez soi. La bascule vers des modes de transport plus actifs s'accompagne en moyenne d'une augmentation modérée de l'activité physique, montrant que la substitution n'est pas complète, et donc qu'on a bien in fine un gain moyen en activité.

4. Et dans l'ensemble ?

Comme vous le savez si vous suivez nos travaux, les études portant sur le bien-être subjectif utilisent de préférence la satisfaction dans la vie comme mesure synthétique du bien-être évaluatif. Certes, mes trajets domicile-travail sont longs et stressants, mais s'ils me permettent d'exercer une activité professionnelle bien rémunérée et épanouissante, le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ?

Toutes choses égales par ailleurs, on observe dans la quasi-totalité des enquêtes une relation négative entre le temps de trajet vers son travail et la satisfaction dans la vie, avec une pénalité particulièrement lourde pour les trajets longs (à partir d'une à deux heures par jour selon les enquêtes). À revenu égal, il vaut donc mieux habiter près de son lieu de travail. Le lieu d'habitation comme le lieu de travail sont toutefois le résultat de choix et de contraintes, ce qui rend les analyses sur une photo de la population difficiles à interpréter. Les enquêtes en panel, qui suivent les mêmes personnes sur plusieurs années, indiquent que la relation dépend de multiples facteurs, dont le pays, le territoire ou le genre.

Ainsi, une analyse souvent citée sur le cas allemand (Stutzer et Frey 2008) met en évidence qu'un allongement du temps de transport de 18 minutes est associé à une perte de satisfaction de vie équivalente à un huitième de celle qu'on subit quand on perd son emploi. Intégrant l'effet des gains de salaire ou de confort du logement, cette évaluation indique que les membres du panel sont soit contraints d'accepter des temps de transport plus long, soit sous-estiment la perte de bien-être que ceux-ci vont engendrer. On ne trouve toutefois pas d'impact similaire dans les données de

panel britanniques : les pertes de satisfaction à l'égard du travail, des loisirs ou de santé mentale semblent compensées par les gains en salaire et en confort.

Cette compensation cache cependant des contrastes. Ainsi, les femmes les plus qualifiées subissent une pénalité importante du fait des temps de transport (Jacob et al. 2019), cette augmentation traduisant souvent des choix d'emploi contraints : le choix de localisation se fait souvent en fonction de l'emploi de leur partenaire masculin, ce qui limite leurs propres opportunités.

5. Encore de nombreuses questions

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la plupart de ces études reposent sur des corrélations, et ne permettent pas d'établir un lien de cause à effet, par exemple entre le mode de transport choisi et la satisfaction. Des expérimentations larges d'incitations au changement du mode de transport seraient nécessaires pour évaluer plus rigoureusement l'effet sur le bien-être subjectif du passage à des déplacements plus actifs (en plus, évidemment, du gain écologique). Parallèlement, une mesure géographiquement plus fine du bien-être serait nécessaire pour évaluer en avance l'impact sur le bien-être de choix structurants d'urbanisme – infrastructures de transport, développement de zones d'activités économiques et résidentielles, évolutions du réseau et du bâti.

Les effets distributifs de l'évolution des modes de travail et de transport constituent une autre question largement ouverte. Les descriptions des usages montrent que les catégories socio-professionnelles n'ont ni les mêmes pratiques, ni les mêmes options en face d'elles en termes d'habitations, de localisation de l'emploi et de transport. Les politiques qui portent directement sur les choix de transports peuvent donc avoir des effets très différents selon les catégories sociales et les territoires, dont il faudrait mesurer l'impact final sur le bien-être.

La force de l'effet de comparaison – nous évaluons notre bien-être à l'aune de ce que nous observons autour de nous – met en lumière l'impact de nos décisions de consommation sur le bien-être des autres. Cela est encore plus vrai dans les choix de transport, où les effets induits sont plus directs : si je prends ma voiture aux heures de pointe, je contribue directement à la dégradation du bien-être des autres usagers de la route, et indirectement à la dégradation de l'ensemble des personnes des zones traversées du fait du bruit et de la pollution générée. L'évaluation de ces effets in-

duits sur par les choix de transport reste pour l'instant limitée.

L'essentiel des recherches portent sur les déplacements dans ou autour de l'espace urbain. Il s'agit d'abord d'une question de données et de proportion : neuf Français sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville, dont la moitié dans le centre (de Bellefon et al. 2020). Les trajets domicile-travail implique ainsi souvent un passage en ville, même pour les habitants des zones rurales. Les enjeux y sont cependant différents : la faible densité rend plus coûteux la desserte par des transports en commun – quand elle existe – et les distances plus importantes limitent les possibilités de recours aux transports actifs, qui souffrent aussi du manque d'équipements dédiés. L'évaluation de dispositifs spécifiques en train de se mettre en place (aide au covoiturage, transports en commun modulant leur trajet en fonction de la demande) bénéficieraient probablement d'une analyse en termes de bien-être subjectif, le sentiment d'autonomie étant un facteur-clé des choix de déplacement.

L'impact du télétravail, lorsque ce dernier est possible, reste à déterminer. Toutes choses égales par ailleurs, on s'attendrait à ce qu'un recours plus fréquent au télétravail ait un effet positif, tant sur les télétravailleurs, qui ont moins de temps de transport, que sur les autres, au travers d'une moindre congestion des moyens de transport. Toutefois, il semble que le télétravail, et l'anticipation de ce gain, modifie les choix de localisation : puisque je ne vais plus aller au bureau que trois jours par semaine, pourquoi ne pas habiter plus loin, dans un environnement plus agréable, quitte à avoir des trajets plus longs les jours où je vais au bureau ? Comme on l'a vu plus haut, il n'est pas évident que nous soyons capables de bien anticiper le coût en bien-être de ces trajets plus longs, surtout lorsqu'ils impliquent des modes de transport et des trajets dont nous n'avons pas l'expérience. Cette tentation de l'éloignement peut également accroître la congestion d'infrastructures de transport qui ne sont pas (encore) dimensionnées pour accueillir de nouveaux flux.

6. Quels leviers pour la politique publique ?

Face à une question aussi complexe que les trajets domicile-travail, les analyses en bien-être subjectif ne suffisent évidemment pas à dessiner une politique

complète. Elles s'intègrent dans un faisceau de résultats, et dessinent surtout des axes de travail possibles.

Si on prend comme données les contraintes structurelles lourdes que sont la localisation des logements et des emplois, un premier levier serait d'améliorer l'expérience subjective du trajet. Cela passe typiquement par des transports en communs aux horaires fiables (donc souvent en site propre), suffisamment fréquents, en particulier aux heures de pointe, et disposant d'un confort suffisant⁵. Du côté des automobilistes, un support à la coordination pour favoriser le covoiturage et une information de qualité sur les temps de parcours – aujourd'hui fournie par des tiers privés serait également de nature à réduire la frustration. Du côté des modes de déplacement actifs, des infrastructures dédiées et clairement séparées lèvent le sentiment de vulnérabilité.

Ces recherches suggèrent qu'un impact sur la satisfaction dans la vie requiert des interventions plus lourdes qui relèvent de l'urbanisme : Les mobilités actives, qui apportent plus de satisfaction, sont plus aisées quand le bâti est dense et mélange logements et emplois. Les incitations financières et matérielles peuvent constituer un levier complémentaire. En France, le forfait mobilités durables va en ce sens, en étendant aux moyens de transports plus écologiques le remboursement partiel des frais de transport qui ne concernait auparavant que les transports en commun. Son application reste cependant une décision de l'entreprise, alors que le remboursement des titres de transport en commun est une obligation.

Au niveau des autres infrastructures et dispositifs à la main des entreprises, l'offre de places de parkings et de voitures de fonction favorise largement le transport automobile. Proposer des équipements adaptés aux mobilités plus actives (parkings à vélo, vestiaires avec douches) et aligner le niveau de subvention de chaque mode de transport en fonction de son impact environnemental favoriserait le passage vers des modes plus actifs.

Parallèlement, les mécanismes d'indemnisation et de subvention reposent le plus souvent sur l'usage d'un seul mode de transport et sur une base quotidienne. Avec entre autres le télétravail plus fréquent, cette prise en charge doit désormais intégrer la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport, par exemple le vélo quand il fait beau et les transports en commun quand il pleut. Du côté des transports en commun, cela suppose le développement de modes d'abonnements

⁵ On peut penser ici à la citation souvent attribuée à Gustavo Petro, Maire de Bogotá, Colombie, « Un pays développé n'est pas un lieu où les pauvres ont des voitures, c'est un lieu où les riches utilisent les transports en commun. ».

plus flexibles que le menu actuel, réduit à un abonnement au mois ou à l'année d'une part, ou le paiement au trajet unitaire d'autre part. En France, la loi n'autorise en effet uniquement la prise en charge des abonnements aux transports en commun, pas des titres à l'unité.

La durée du temps de transport ayant de manière assez claire un effet négatif, les réduire constitue un bon moyen d'en limiter l'impact. Là encore, limiter la séparation entre les zones d'emploi et celles de logement peut constituer un objectif de long terme – au rebours de la construction de grands quartiers d'affaires, qui impliquent des mouvements pendulaires importants. Plus rapidement, la flexibilisation des horaires pourrait limiter la congestion aux heures de pointes en étalant les arrivées et les sorties. Le télétravail réduit le nombre de passagers chaque jour, mais une flexibilisation des horaires d'arrivée et de départ passe aussi par une évolution des pratiques, par exemple la limitation des réunions à des horaires qui imposent de circuler aux heures de pointe.

7. En guise de conclusion

Les études liant bien-être et trajets domicile-travail (et plus généralement les transports du quotidien) mettent avant tout en avant le coût subjectif de ces trajets, qui sont perçus au mieux comme un mal nécessaire. Une politique publique attentive au bien-être prêterait donc une attention plus forte à la réduction du temps de ces trajets, à leur confort, et à l'encouragement des mobilités actives. Si de nombreux éléments relèvent du temps long de l'évolution de l'urbanisme, faire évoluer les incitations à utiliser chaque mode au travers de l'indemnisation de ces trajets constitue un moyen rapidement utilisable, tout comme une organisation des temps de travail qui étale sur un temps plus long les heures de pointe.

8. Bibliographie

- Bellefon, Marie-Pierre de, Pascal Eusebio, Jocelyn Forest, Olivier Pégaz-Blanc, et Raymond Warnod. 2020. « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville ». 211. Insee Focus. Paris: Insee. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>.
- Chatterjee, Kiron, Samuel Chng, Ben Clark, Adrian Davis, Jonas De Vos, Dick Ettema, Susan Handy, Adam Martin, et Louise Reardon. 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>.

- DARES. 2015. « Les temps de déplacement entre domicile et travail Des disparités selon l'organisation des horaires de travail ». 2015-081. DARES Analyses. Paris: DARES. <https://dares-travail-emploi.gouv.fr/publications/les-temps-de-deplacement-entre-domicile-et-travail-des-disparites-selon-l>.
- Jacob, Nikita, Luke Munford, Nigel Rice, et Jennifer Roberts. 2019. « The Disutility of Commuting? The Effect of Gender and Local Labor Markets ». *Regional Science and Urban Economics* 77 (juillet): 264-75. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.06.001>.
- Lecomte, Constance. 2019. « Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux ». En Détail. Paris: Observatoire des Territoires. <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/2019-fiche-mobilites-se-deplacer-au-quotidien-enjeux-spatiaux-enjeux-sociaux>.
- Pearce, Marc, Sylvie Landriève, Christophe Gay, et Tom Dubois. 2020. « Enquête nationale Mobilité et modes de vie 2020 ». Paris: Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie>.
- Stutzer, Alois, et Bruno S. Frey. 2008. « Stress That Doesn't Pay: The Commuting Paradox* ». *The Scandinavian Journal of Economics* 110 (2): 339-66. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x>.

Le CEPREMAP est né en 1967 de la fusion de deux centres, le CEPREL et le CERMAP, pour éclairer la planification française grâce à la recherche économique.

Le CEPREMAP est, depuis le 1er janvier 2005, le Centre Pour la Recherche EconoMique et ses APplications. Il est placé sous la tutelle du Ministère de la Recherche. La mission prévue dans ses statuts est d'assurer une interface entre le monde académique et les administrations économiques.

Il est à la fois une agence de valorisation de la recherche économique auprès des décideurs, et une agence de financement de projets dont les enjeux pour la décision publique sont reconnus comme prioritaires.

<http://www.cepremap.fr>

Observatoire du Bien-être

L'Observatoire du bien-être au CEPREMAP soutient la recherche sur le bien-être en France et dans le monde. Il réunit des chercheurs de différentes institutions appliquant des méthodes quantitatives rigoureuses et des techniques novatrices. Les chercheurs affiliés à l'Observatoire travaillent sur divers sujets, comme des questions de recherche fondamentales telles que la relation entre éducation, santé et bien-être, l'impact des relations avec les pairs sur le bien-être, la relation entre le bien-être et des variables cycliques tels que l'emploi et la croissance et enfin l'évolution du bien-être au cours de la vie. Un rôle important de l'Observatoire est de développer notre compréhension du bien-être en France : son évolution au fil du temps, sa relation avec le cycle économique, les écarts en termes de bien-être entre différents groupes de population ou régions, et enfin la relation entre politiques publiques et bien-être.

<http://www.cepremap.fr/observatoire-bien-etre>

<https://twitter.com/ObsBienEtre>

Directeur de publication

Mathieu Perona

Directrice scientifique

Claudia Senik

Comité scientifique

Yann Algan

Andrew Clark

Sarah Flèche

Observatoire du Bien-être du CEPREMAP

48 Boulevard Jourdan

75014 Paris – France

+33(0)1 80 52 13 61

Collection *Notes de l'Observatoire du Bien-être*, ISSN 2646-2834