



Courir, jongler, s'arranger. La mobilité du quotidien des mères solos en Île-de-France

Gonçal Cerdà Beneito

► To cite this version:

Gonçal Cerdà Beneito. Courir, jongler, s'arranger. La mobilité du quotidien des mères solos en Île-de-France. Géographie. Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne - Paris 12, 2025. Français. ⟨NNT : 2025PA120061⟩. ⟨tel-05575374⟩

HAL Id: tel-05575374

<https://theses.hal.science/tel-05575374v1>

Submitted on 1 Apr 2026

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

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



HAL Authorization

Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est Créteil
École doctorale n° 528, Ville, Transports et Territoires (VTT)
Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) – UMR T9403
Aménagement de l'espace, Urbanisme

COURIR, JONGLER, S'ARRANGER

LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN DES MÈRES SOLOS EN ÎLE-DE-FRANCE

Soutenue publiquement le 13 novembre 2025

par **Gonçal CERDÀ BENEITO**

sous la direction de **Claire HANCOCK** et de **Sandrine WENGLENSKI**

Composition du Jury

Nadine CATTAN , Directrice de recherche, CNRS - UMR Géographie-cités	<i>Rapporteuse</i>
Claire HANCOCK , Professeure des universités, Université Paris-Est Créteil	<i>Directrice</i>
Pierre LANNOY , Professeur, Université Libre de Bruxelles	<i>Rapporteur</i>
Marylène LIEBER , Professeure, Université de Genève	<i>Présidente</i>
Jérôme MONNET , Professeur des universités, Université Gustave Eiffel	<i>Examineur</i>
Frédérique PRÉDALI , Urbaniste Transports - Docteure, Institut Paris Région	<i>Examinatrice</i>
Gil VIRY , Senior lecturer, University of Edinburgh	<i>Examineur</i>
Sandrine WENGLENSKI , Maîtresse de conférences, Université Gustave Eiffel	<i>Co-encadrante</i>

À toutes les mères solos.

Als pilars de la meua vida.

Cette thèse a été réalisée au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), une Unité Mixte de Recherche (UMR-T 9403) commune à l'Université Gustave Eiffel et à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, où j'ai pu bénéficier d'un soutien logistique, matériel et humain pour la réalisation de la thèse.

Un contrat doctoral de la ComUE Université Paris-Est a financé les premières années de la thèse. J'ai été ATER à l'École d'Urbanisme de Paris (Université Gustave Eiffel) ce qui a permis de financer mes deux dernières années de thèse.

J'ai bénéficié d'un financement « Bonus Qualité Recherche » de l'Université Gustave Eiffel (ex-Université Paris-Est Marne-la-Vallée) pour mon travail de terrain. L'École Doctorale Ville Transports et Territoires (ED n° 528) a financé mes déplacements aux colloques internationaux.

La senyora Enriqueta em va trobar una porteria per anar a fregar l'escala els dissabtes, i dos dematins a la setmana anava a netejar una sala on feien pel·lícules de totes les coses que passen pel món. Però tot plegat era un gra de sorra al mig de la terra. I una nit, amb la Rita a un costat i l'Antoni a l'altre, amb les barnilles de les costelles que els foradaven la pell i amb tot el cos ple del dibuix de les venes blaves, vaig pensar que els mataria. No sabia com. A cops de ganivet no podia ser. Tapar-los els ulls i tirar-los daltabaix del balcó no podia ser... Si només es trencaven una cama? Tenien més força que no pas jo, més força que no pas un gat sec. No podia ser. Em vaig adormir amb el cap que se'm partia i amb els peus com un glaç. I van venir unes mans. El sostre de l'habitació es va fer tou com si fos de núvol. Eren unes mans de cotó fluix, sense ossos. I mentre baixaven es feien transparents, com les meves mans, quan, de petita, les mirava contra sol. I aquestes mans que sortien del sostre juntes, mentre baixaven es separaven, i els nens, mentre les mans baixaven, ja no eren nens. Eren ous.

Mercè RODOREDÀ I GURGUÍ, *La Plaça de Diamant*, Barcelona 1962.

—Home, senyora! Vagi amb compte! Si li fa nosa el cistell, a mi també me'n fa. Però el metro és de tots, no? Compte, caram! No, si arribaré a casa amb els tomàquets fets puré. I on vol que el deixi, hòstima? Pitjor jo, que l'he de carregar!

El gros cistell, a terra, fa fer tentines a una altra dona que ha protestat, sense insistir: qui vol tenir gresca després de la feina i amb algú que en té tantes ganes, de gresca? [...]

La dona del cistellot ha baixat. Alleujament general. Va arrossegant el cistell a poc a poc. Encara es discutirà a la fleca, amb uns paletes que li han tirat una mica de polsim des de la bastida i amb un ciclista que gairebé l'envesteix. A hores d'ara està sufocada i se li marca un plec amarg a la boca i té espurnes irritades als ulls foscos.

Arriba a casa. Deixa el cistell a terra i remena en la bossa de mà. Hi troba finalment les claus. Fica la clau al pany amb molta cura. Mira de no fer gens de soroll i d'esmortir amb paciència els grinyols de les frontisses. Quan tanca la porta, para l'orella. Va a la cuina i desa sobre la taula l'infernai cistellot que ha carregat de l'altra punta de Barcelona, on troba millors preus. Després, de puntetes, empeny una porta. És un dormitori, en penombra. Hi ha una criatura al llit. Té els ulls oberts.

—Que no dorms, carinyo?

Isabel-Clara SIMÓ I MONLLOR, « Al metro »: *Dones*, Barcelona 1997.

Remerciements - *Agraïments*

Milions i millions de grâcies ! C'est ainsi qu'on m'a appris à remercier du côté de ma famille grand-maternelle et que je souhaite commencer ces lignes.

Je remercie d'abord mes directrices de thèse, avec qui nous avons surmonté les hauts et les bas, pour leur accompagnement jusqu'au bout. Sandrine Wenglenski m'a fait confiance depuis mon M1 et m'a donné le goût pour la recherche, avec rigueur. Claire Hancock a été enthousiaste dès le début du projet et m'a guidé avec soin. Leur complémentarité, leurs conseils et leurs lectures ont été clés pour l'aboutissement de mon travail.

La soutenance a été un moment marquant par la richesse des échanges. Je remercie les membres du jury d'avoir accepté de lire et discuter cette thèse, à partir de leurs multiples points de vue : Nadine Cattan, Pierre Lannoy, Marylène Lieber, Jérôme Monnet, Frédérique Prédali et Gil Viry.

Les chargées de la gestion et l'administration, malgré le manque de reconnaissance institutionnelle, jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement de la recherche et l'enseignement supérieur. Pour le cas de ma thèse, j'ai été entouré par de très grandes professionnelles dont Sandrine Vanhoutte, Sophie Cambon-Grau, Samia el Mars, Nathalie Lourenço, Rachida Atmani ou Noura Badaoui. Mention spéciale à Virginie Debusschère et Sandrine Fournials, qui ont été là, brillantes, du stage à la soutenance.

Cette thèse n'aurait pas pu exister sans les matériaux qui la composent. Pour la partie quantitative, je remercie les personnes qui m'ont aidé à apprendre la statistique avec le langage R et/ou m'ont donnée les clés pour comprendre les détails de la base de données de l'EGT : Laurent Proulhac, Cyril Pivano, Julie Chrétien, Thomas le Gallic et Olivier Theureaux.

Je remercie du fond du cœur toutes les mères solos franciliennes qui ont accepté de se prêter au jeu de l'entretien et m'ont accordé beaucoup de leur temps, sans aucune contrepartie. J'espère que cette thèse pourra rendre *femmage* à leurs expériences quotidiennes de vie. Je remercie les personnes qui m'ont aidé à trouver ces mères. Merci aussi aux professionnelles et associations avec qui j'ai échangé à différents moments de ma thèse : Noémie Sacilé, Patricia Augustin (de la Fédération Française de Familles Monoparentales), l'équipe de "Moi et mes enfants", Emmanuelle Moretto (et l'association Olga Spitzer), Nathalie Vailhé (et le Pôle solidarités de Cergy), et Monia Douadi (et l'Association de Familles Monoparentales).

Le Comité de Suivi Individuel a été pour moi plus qu'une simple démarche administrative, mais un outil indispensable pour affronter le travail doctoral. Je remercie donc Sophie Didier pour ses conseils précieux et pour le partage de son engagement scientifique, des deux côtés de l'Atlantique. Merci à Mariane Thébert pour son optimisme, ses encouragements, sa médiation et ses relectures, très efficaces.

Les différents éléments qui composent ce manuscrit ont été relus avec soin, que ce soit en termes de fond ou de forme. Je remercie les personnes qui ont ainsi contribué directement à la qualité de ces pages. Du LVMT : Benoit Conti, Marion Albertelli, Joséphine Chevalier, Léa de Frémont, Angèle Brachet et Léa Zachariou. De JEDI : Mari Oiry-Varacca, Violette Arnoulet, Fabrice Ripoll, Félicie Roux, Clément Luccioni, Chloé Ollitrault et Matthieu Delage. Dans mes ami·es : Fanny Lefebvre, Juliane Hosxe, Marlène Blanchet, Agathe Desmares, Faustine Lepoutre et Luc Nemett. Merci à Leslie Belton-Chevalier qui, même sans être dans la direction, m'a beaucoup accompagné, avec des réunions et des échanges sur le fond, de bons conseils bibliographiques et des nombreuses relectures. Merci à Florent le Néchet pour sa relecture de chapitre mais aussi pour son accompagnement dans ma pratique d'enseignement (en m'aidant à composer mes services ou en collaborant à la mise en place de cours).

Cette thèse a pu arriver à terme grâce aux différents collectifs auxquels j'ai pu être intégré et qui m'ont permis de riches échanges et de belles rencontres. En premier lieu il y a le LVMT, un espace d'échange scientifique transversal et intergénérationnel et un lieu de convivialité clé pour ma survie en tant que doctorant. J'en remercie les membres, particulièrement celles et ceux qui m'ont aidé dans ce long chemin, aussi bien à garder le moral, qu'à me former en tant que chercheur au sein d'un collectif, ou encore à préparer la soutenance. En plus des personnes déjà citées, je pense à Caroline Gallez, Anne Aguiléra, Virginie Boutueil, Julia Janke, Laetitia Dablanc, Christophe Mimeur, Emmanuel Munch, Marianne Ollivier-Trigalo, Claire Pelgrims, Alexis Poulhès, Philippe Poinot, Gwendal Simon, Laurent Terral et Pierre Zembri. Merci à Anne Jarrigeon de m'avoir accompagné dans les cours, la WIT et les bibliothèques. J'ai une pensée particulière pour toutes les personnes avec qui j'ai partagé le statut de doctorant, qui m'ont permis de comprendre que je n'étais pas seul dans les galères, que faire une thèse c'était aussi des parties de tarot, des verres ou des rempotages, entre autres. Je pense à celles et ceux qui étaient déjà là ou sont arriv·es en même temps que moi : Maylis P, Delphine P, Lila N, Baptiste P, Anna V, Danyang S, Thomas M, Xavier M, Paolo Chevallier ou Manon Eskenazi. Il y a celles et ceux qui sont arriv·es après moi : Angèle B, Augustin R, Íñigo A, Xavier L, Mariana RM, Léa dF, Marjolaine L, Lou V ([dream team](#)), Reece F, Pierre-Henri B, Jade C, Thomas Q, Lucie G, Margot B, Alberica Bozzi ([grazie mille!](#)), Xavi Bach Coma ou Maya el Khawand. Avec Manon Marguerit et surtout avec Emma Peltier, nous nous sommes retrouv·es dans plusieurs collectifs, ainsi que dans nos lectures et nos réflexions. Mention spéciale aux collègues avec qui j'ai partagé le bureau A415 : Julie Perrin, Joséphine C, Yassine Khelladi, Léa Z et Lilite Rossignol. Sans elles, les thés auraient été moins bons, les pauses plus [boring](#), les journées plus longues et ma bibliographie plus courte.

Merci au groupe JEDI qui a toujours été un lieu d'échanges stimulants et bienveillants. Les séminaires et les écoles d'été ont été indispensables. Merci à l'ensemble de ses membres et particulièrement aux personnes centrales dans l'organisation : Muriel Froment-Meurice, Mari O, Claire H, MA Mahoudeau... Merci surtout aux personnes qui ont été doctorant·es avec moi : Félicie R, Violette A, Dimitri Wawrzyniak, Pablo Runet, Nicolas le Borgne, Chakib

Khelifi, Gilles Martinet, Marine Duc, Laura Durand, Natacha Gourland (sœur de thèse) et les autres. Mention spéciale à Chloé et Clément pour avoir été un grand soutien lors de moments difficiles, mais collectivement surmontables.

Pendant la thèse j'ai pu participer à d'autres collectifs qui m'ont été précieux. Je pense en premier à GenrEspace, où j'ai découvert mon premier *safe place* féministe dans la recherche. Merci à Lucile Biarrotte de m'avoir introduit et de l'avoir initié avec Giulia Custodi, Milan Bonté, entre autres. Merci à Anne-Laure Millot avec qui nous avons pu assurer l'animation dans une période compliquée. Ensuite, l'École d'Urbanisme de Paris a été le lieu où j'ai appris l'intérêt de l'interdisciplinarité et j'ai décidé que je voulais faire de la recherche. J'y ai aussi eu mes premières expériences d'enseignement (et de mobilisation !) qui n'auraient pas été les mêmes sans le partage et la réflexion collective avec les étudiant·es et mes collègues. Enfin, *thanks to the EUP-UCI team for the wonderful experiences in Paris and Irvine (CA)* : Sophie Didier, Walter Nicholls, Maria Rendon, Julien Aldhuy, Jennifer Buyck, Youjin Kim... Merci surtout à mes *Estanleys* : Pablo, Maé Burlat, *the smartest and friendly* Lauren Dixon, *the most loyal* Angela Ruggiero *and the passive-aggressive-and-nice-at-the-same-time* Richard Chesneau.

La thèse a été pour moi le temps de me réconcilier avec la pratique sportive, ce qui m'a évité des maux de dos et d'autres problèmes divers. J'en remercie surtout Christine Dauptain-Siar, grâce à qui j'ai vu du progrès et retrouver la confiance en moi, aux moments de difficulté. *Gràcies al grup de ball París Valencià ; a Lledó per la saviesa compartida i a la resta (Lola, Marga, Dani, Vicent, Pilar, Teresa, Noemí, Mercè, Bea, Manuela, Madita...) per l'ambient. Poder ballar com els meus avant-passats una volta a la setmana tan lluny de casa no té preu ! Gràcies a la Casa Valenciana per la germanor intergeneracional de les valencianes migrades.*

Sans mes ami·es de Paris, les difficultés de la thèse et le manque de soleil auraient été trop difficiles à vivre. *La presència de la meua gran família (monoparental per part de mare) ha sigut molt important aquests anys, malgrat la distància. Algunes ens han deixat o han envellit, d'altres han arribat. Gràcies a Isona i Roure (i a Pilar) per donar-me més motius d'anar a casa. Gràcies a ma mare per estar quan la necessite. I acabe aquestes línies agraint a les meues amigues. To my friends around the world, so far so close: Vero, Ana, Maria, Catriona, Àngeles, M. Luz & Kate. I a les d'Agres, les de sempre, per ser l'alegria quan més l'he necessitada. Inés, Montse, Judit, Teresa, Iris, Irene, Ramón, açò va per totes ! **Perquè tot com nosaltres, no pot ser.***

Sommaire

Introduction générale.....	13
Chapitre 1 La mobilité comme analyseur du quotidien des mères solos	27
Chapitre 2 Une approche féministe de la mobilité quotidienne pour analyser le quotidien des mères solos	81
Chapitre 3 Une méthodologie mixte avec les épistémologies féministes en toile de fond	121
Chapitre 4 Avoir des enfants : une transformation de la mobilité quotidienne surtout pour les mères	173
Chapitre 5 Le quotidien à « flux tendus » en monoparentalité : une mobilité complexe rythmée par les besoins domestiques	219
Chapitre 6 La complexité dans la mobilité quotidienne marquée par la séparation conjugale	271
Chapitre 7 Stratégies dans la mobilité quotidienne pour gérer la complexité	329
Chapitre 8 Faire avec l'espace : influences des lieux de résidence sur les pratiques de mobilité	379
Conclusion générale.....	429
Bibliographie.....	453
Acronymes et abréviations.....	487
Annexes	489
Index des cartes.....	561
Table des figures	563
Index des tableaux.....	565
Table des matières	5679

Note sur les choix d'écriture (grammaticaux et stylistiques)

Cette thèse priorise une écriture inclusive basée sur les principes suivants :

- Contraction avec un seul point médian « · » lorsque le féminin se différencie du masculin par la simple présence d'un « -e » ou « -ne » à la fin du mot (« les étudiant·es présent·es à la conférence »).
- Dédoublage du masculin et du féminin pour les substantifs concernant les cas non énoncés ci-dessus. La position du masculin ou du féminin avant ou après se fait aléatoirement. L'accord avec l'adjectif qui suit se fait avec la norme du « plus proche » (« Les chercheurs et chercheuses australiennes »).
- Dédoublage du masculin et du féminin pour les pronoms, si nécessaire.
- Renoncement à la primauté du masculin sur le féminin dans les accords des noms de fonctions, grades, métiers et titres.
- Priorisation du terme épïcène « personne », toujours accordé au féminin. Le terme épïcène « individu » est toujours accordé au masculin.
- Le substantif « parent (parents) » est toujours accordé au masculin, ainsi que le substantif « enfant (enfants) ». Ces substantifs sont donc considérés comme épïcènes pour faciliter la lecture, malgré la primauté de la forme grammaticale masculine.

Dans les tableaux et dans le corps du texte, afin de séparer les décimales, le point « . » est utilisé. Ce système, rarement utilisé dans les écritures des langues latines (comme le français), prédomine en langue anglaise, et donc dans les logiciels statistiques. Ce choix est fait par simplicité, notamment lors du passage des résultats du logiciel d'exploitation de la base de données aux tableaux.

Les citations de textes (ou des parties d'entretien) en langue étrangère (anglais, espagnol et catalan, notamment), apparaissent traduites par mes soins dans le corps du texte. Le texte dans la langue d'origine sera cité en bas de page. Cela ne concerne pas les textes des ouvrages déjà traduits.

Introduction générale

« À plein temps »

« À la fin d'une journée, une femme qui arrive à monter dans un train c'est plus fort que *24 heures Chrono* ou que *Jason Bourne*. »

(extrait de l'émission le « Débat du Cercle » de Canal+ autour du film « À plein temps », 22 mars 2022)

Sorti en 2022, au moment où je rédigeais les premiers chapitres de cette thèse, le film « À plein temps » retrace une semaine de la vie de Julie : habitante d'une commune périphérique d'Île-de-France, mère de deux enfants en âge scolaire et première femme de chambre dans un palace à Paris. Cette femme, interprétée par l'actrice Laure Calamy, est séparée du père de ses enfants qui n'apparaît pas, mais dont on apprend l'existence par les nombreuses tentatives infructueuses d'appel. Le film montre les difficultés habituelles liées aux obligations parentales qu'elle doit articuler avec son emploi et les trajets pour y aller. À cela s'ajoute un événement exceptionnel : une grève dans les transports publics qui met à mal ses trajets pour aller au travail, dans le contexte du mouvement social contre la réforme des retraites de 2019 et 2020.

Le film nous immerge dans une tension permanente, avec une musique rythmée ou des images en mouvement constant. Pendant quasiment toute la durée du film, la caméra suit Julie en train de courir : pour arriver à temps au travail malgré les retards dans les transports, pour se renseigner sur la circulation des trains, pour monter dans un dernier train non-supprimé, pour ne pas récupérer ses enfants trop tard... Elle doit également jongler en permanence entre ses responsabilités de mère et ses obligations professionnelles, nécessaires à l'équilibre financier fragile de la famille, ce qui lui laisse très peu de marges pour son propre bien-être. Ainsi, pendant ses déplacements ou les pauses au travail, Julie essaye de trouver des solutions pour s'adapter aux difficultés exceptionnelles de la grève, tout en tentant de joindre son ex-conjoint pour lui réclamer le versement de la pension alimentaire, indispensable pour faire face à toutes les dépenses. Avec la grève et les suppressions de trains, cette mère est obligée de s'arranger avec sa voisine retraitée, qui récupère déjà souvent ses enfants à l'école, afin qu'elle prolonge leur garde en soirée.

Les difficultés auxquelles le personnage de Julie fait face pendant la grève dans les transports publics pointent un facteur critique de son organisation quotidienne : les déplacements. Dans une journée, cette mère doit se rendre dans différents lieux pour accompagner et récupérer

ses enfants, aller travailler, faire les courses ou encore gérer des impayés avec la banque. Elle doit respecter des horaires précis de l'école ou du travail, sous peine de se faire rappeler à l'ordre par sa responsable, par une institutrice ou par la voisine qui garde ses enfants. Un problème dans l'un des maillons (un retard ou une suppression de train) peut déstabiliser toute la chaîne. Le bon déroulement de la mobilité quotidienne est ainsi indispensable pour maintenir l'équilibre fragile de son quotidien. Si Julie est un personnage de fiction et que le film met en scène une situation exceptionnelle marquée par la grève des transports, son histoire ressemble à celle de plus d'un quart des mères d'Île-de-France, qui sont à la tête de la majorité des familles monoparentales. L'histoire de ce personnage soulève de nombreuses questions sur la manière dont les mères solos gèrent leur quotidien et sur le rôle qu'y joue la mobilité. Comment parviennent-elles à enchaîner les déplacements nécessaires à leurs multiples activités quotidiennes et à celles de leurs enfants, souvent sous contrainte horaire et avec peu de relais possibles ? Que révèlent leurs pratiques de déplacement de la complexité de leurs journées et des différences de conditions de vie avec d'autres types de parents ? Ces interrogations m'ont conduit à porter mon attention sur la mobilité quotidienne des mères solos en milieu urbain, envisagée comme un objet de recherche.

Analyser les modes de vie urbains à partir de la mobilité quotidienne

La mobilité quotidienne est un objet étudié par la recherche, car elle offre un angle pertinent pour analyser les dimensions spatio-temporelles de la vie quotidienne, en particulier les moments impliquant des changements de lieux. Dès les années 1960, la socio-économie des transports s'est intéressée à l'analyse des déplacements urbains, ce qui faisait suite à une série de recherches en ingénierie du trafic et en sociologie urbaine, qui se sont intéressées à l'expansion urbaine et au développement de l'automobile (Lannoy 2003 ; Commenges 2013b). En France, à ce moment, se développe la notion de « déplacement », définie comme un changement de lieu dans le but de réaliser une activité en particulier (Gallez et Kaufmann 2009). Les apports de la *time-geography*, qui propose d'étudier les programmes d'activité des personnes en les situant dans l'espace et dans le temps, se diffusent (Hägerstrand 1970). Dans ce contexte scientifique se répand l'usage de l'expression « mobilité quotidienne » dont il a fallu fournir une conceptualisation. C. Gallez (2015 : 8) propose comme définition « l'ensemble des déplacements physiques des personnes, liés à la réalisation de leurs activités quotidiennes », sans donner des précisions sur les contours du quotidien. C. Javeau (2003) propose d'intégrer au quotidien les routines, basées sur un principe de répétition, ainsi que les événements exceptionnels. Il est donc possible de définir la mobilité quotidienne comme l'ensemble des déplacements spatiaux réalisés dans le cadre des activités routinières et des événements exceptionnels qui concernent la vie de tous les jours. Cette définition laisse de côté les déplacements liés aux voyages et aux vacances, ce qui

rejoint indirectement la définition de mobilité « locale » que font les enquêtes quantitatives qui, si elles n'excluent pas de motifs *a priori*, elles limitent les déplacements à un rayon autour de 100 kilomètres du domicile. La mobilité quotidienne devient « l'un des analyseurs des modes de vie et des usages du temps, puisqu'elle est un support de la rencontre de l'autre et de la réalisation d'activités » (Orfeuil et Massot 2005 : 270). Pour les chercheuses et chercheurs issus·es du *mobility turn*, la mobilité est au centre des sociétés contemporaines et de la vie de tous les jours au point de la considérer comme la meilleure manière de comprendre le monde (Cresswell 2011) et de vouloir en faire le centre d'intérêt de la sociologie (Urry 2000).

La mobilité quotidienne est étudiée en particulier dans les espaces urbains et métropolitains à l'aune de trois transformations reliées entre elles : l'étalement urbain, l'accélération des modes de transport et la dissociation croissante des lieux de résidence et d'activité. Notamment dans la deuxième moitié du XX^e siècle, l'évolution des modes de transport et de leur vitesse a entraîné « le desserrement urbain et la flexibilité des frontières urbaines » (Lévy 2009 : 121). L'urbaniste M. Wiel (1999a) parle d'une coproduction entre vitesse de déplacement et croissance urbaine : la diffusion de l'automobile, en donnant accès à des opportunités foncières peu coûteuses et abondantes, favorise la périurbanisation résidentielle ainsi que l'émergence de surfaces commerciales et industrielles en périphérie. De plus, l'urbanisme fonctionnaliste, qui accompagne l'étalement urbain, promeut la séparation des fonctions urbaines, accentuant les besoins de déplacements rapides et flexibles, dimensionnés par l'automobile. En Île-de-France, l'étalement urbain s'accélère dès les années 1960, porté par la croissance démographique, la crise du logement et le développement des infrastructures de transport (Lévy 2009). Il s'est traduit par une certaine déconcentration des emplois en périphérie et surtout par une périurbanisation socialement différenciée (les cadres accèdent aux zones pavillonnaires bien desservies, tandis que les classes populaires sont reléguées vers les grands ensembles ou les franges périurbaines moins bien équipées), accompagnée d'une gentrification des quartiers centraux (Berger 2004 ; Clerval et Delage 2014). Ces transformations urbaines ont accru les distances à parcourir pour accomplir les activités quotidiennes, plaçant la mobilité au cœur de la vie urbaine. Entre 1975 et 1990, la distance domicile-travail a augmenté de 27 %, passant de 7.4 à 9.4 km, tandis que la durée du trajet n'a crû que de 9 % (de 34 à 37 minutes), en Île-de-France (Baccaïni 2002). La mobilité est devenue nécessaire, voire une injonction (Vignal 2005 ; Bacqué et Fol 2007).

Les évolutions de la mobilité ne sont pas les mêmes pour toutes les personnes : pour les habitant·es des périphéries éloignées, comme en région parisienne, les distances parcourues pour aller travailler sont plus importantes pour les habitant·es de grande couronne (16 km) que pour les Parisien·nes (6 km) (Berger et Beaucire 2002). Les portées des déplacements

(surtout les distances domicile-travail) sont également plus longues pour les travailleurs et travailleuses non-qualifiées que pour les cadres et professions libérales (Baccaïni 1996). Ces différences ont conduit à des analyses comparatives, entre groupes sociaux, des pratiques quotidiennes de mobilité, afin de révéler des disparités dans les possibilités et des contraintes dans l'organisation de l'espace-temps (Murakami et Young 1997 ; Jouffe *et al.* 2015 ; Guinepain 2024). Par exemple, les personnes les plus pauvres cumulent un ensemble de limites qui conditionnent leurs déplacements : manque de permis de conduire et d'accès à une voiture, peu d'informations sur les tarifs sociaux des transports en commun ou localisation des domiciles dans les lieux où les transports collectifs sont peu performants (Korsu 2010). Les différences entre femmes et hommes ont aussi intéressé la recherche qui montre que les femmes ont un accès moins aisé à l'automobile (Wachs 1987) ou que leurs déplacements pour aller au travail sont plus courts en raison de leur plus grande implication dans le travail domestique (Hanson et Pratt 1995 ; Prédali 2004). La mobilité quotidienne est pensée comme révélatrice des modes de vie des femmes et comme un « baromètre » du niveau d'égalité avec les hommes (Hjorthol 2008b). C'est à partir de ces analyses qui considèrent la mobilité quotidienne comme un analyseur des modes de vie que je souhaite étudier la vie de tous les jours des mères solos, avec leurs possibilités et leurs contraintes dans l'articulation spatio-temporelle des activités.

Nommer les mères des familles monoparentales, une catégorie de parents en expansion

Dans quelle mesure les mères solos constituent-elles un groupe qui mériterait d'être analysé sous l'angle de la mobilité quotidienne ? Avant tout, ces mères sont à la tête d'un type de familles en expansion depuis le dernier tiers du siècle dernier. En France métropolitaine, les familles monoparentales, ménages¹ composés d'un seul parent et d'un ou plusieurs enfants, ont connu une multiplication par quatre des effectifs entre 1968 (où elles étaient 722 000 et représentaient 9.4 % des familles avec enfants) et 2020 (où elles sont 2.8 millions et représentent 27.9 % des familles avec enfants). Leur proportion est restée stable jusqu'aux années 1980, avant de connaître une augmentation continue, particulièrement marquée dans les années 1990 et 2000. Cette période de forte augmentation est liée, dans sa première partie,

¹ L'INSEE définit statistiquement les ménages et les familles, afin d'harmoniser les catégories utilisées dans le recensement. Ces concepts statistiques sont liés au logement, un ménage étant « l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté » (INSEE 2024). Les familles sont un type de ménage ou une partie du ménage comprenant un couple, avec ou sans enfant, ou bien une personne adulte et au moins un enfant (autrement dit, une famille monoparentale). Dans la littérature, l'usage du concept ménage correspond majoritairement à celui des statistiques. Cependant, le concept de famille peut être utilisé dans de nombreuses acceptions, comme le revendique, par exemple, C. Bonvalet (2003).

à la généralisation du divorce suite à l'application de la loi de 1975². Si, dans les années 1970, on prononçait un divorce pour 6 mariages célébrés au cours de l'année, la proportion passe à un sur trois à partir des années 1980 (Segalen et Martial 2019). La stabilisation des divorces dans les années 1990 s'est accompagnée d'une hausse du nombre de familles avec enfants nées hors mariage, ainsi que d'une augmentation des séparations parmi les couples non-mariés (Algava 2003). Les dernières données montrent qu'en France la grande majorité des familles monoparentales résulte d'une rupture conjugale (79 %), répartie à parts égales entre divorces et séparations, devant la naissance d'un enfant hors couple (15 %) et le décès d'un parent (6 %) (Buisson *et al.* 2015).

L'augmentation des familles d'un parent avec enfants, avec la généralisation du divorce, s'est accompagnée d'une réflexion pour trouver un terme pour les nommer. Jusque-là, les rubriques statistiques françaises utilisaient l'expression « familles biologiques ne comprenant pas de couples » (Lefaucheur 1986). À la fin des années 1970, les sociologues féministes ont introduit le néologisme « familles monoparentales » en français, à partir de la traduction du terme anglais *one-parent family*³ (Lefaucheur 1991). Leur objectif était de créer une seule catégorie qui intègre différentes situations de femmes avec enfants jusque-là stigmatisées, comme les divorcées ou les « filles-mères⁴ », considérées comme déviantes par rapport à la norme de la famille de l'époque, basée sur le mariage d'un couple hétérosexuel (Lefaucheur 1985, 1991). Inspiré de la formule dans *The One-Parent Family: Deviant or Variant?* (Chester 1977), N. Lefaucheur (1988) cherchait à requalifier la condition de monoparentalité comme variante (un type de famille aussi valide que les autres) plutôt que comme déviance. Le terme « famille monoparentale » reste consensuel en France, dans les milieux de la recherche, associatifs et institutionnels, c'est pourquoi je l'utiliserai pour faire référence au ménage dans son ensemble (la mère solo et ses enfants).

L'intérêt d'un focus sur les mères solos tient à la fois à la croissance soutenue des familles monoparentales et à la forte asymétrie de leur composition : en 2020, quatre familles monoparentales sur cinq en France (et 83 % en Île-de-France) sont dirigées par une femme. Cela s'explique par le fait qu'après une séparation conjugale, elles obtiennent majoritairement la garde principale (ou résidence principale, selon le terme juridique) des enfants, souvent

² Loi n° 75-617 du 11 juillet 1975 portant sur la réforme du divorce, qui a instauré le divorce par consentement mutuel ou divorce « à l'amiable ».

³ Dans les actes d'un colloque hispano-français sur la question, N. Lefaucheur (1988 : 156) l'explique ainsi : « C'est en France, il y a une dizaine d'années, qu'il a été introduit par des sociologues féministes (Andrée Michel, Anne-Marie Estève, Colette Verlhac, moi-même) pour qui l'usage de ce terme semblait avoir l'intérêt de permettre aux ménages dirigés par une femme d'accéder à la catégorie des vraies familles ».

⁴ L'expression « fille-mère », historiquement liée au discours conservateur et moraliste de la sexualité, symbolise la forte stigmatisation de la maternité hors mariage et particulièrement des jeunes femmes enceintes (Lefaucheur 1985).

parce qu'elles seules en font la demande (Gollac *et al.* 2023). L'importante part de femmes à la tête de familles monoparentales est associée à une continuité des situations déséquilibrées au sein du couple où, encore aujourd'hui, les femmes assument majoritairement le travail domestique et parental (Le Pape et Helfter 2024a ; Silvera 2021).

Si la désignation de « famille monoparentale » a permis d'abandonner des expressions à connotation négative, d'établir une mesure statistique stable et d'organiser l'action publique autour de ces familles, elle a eu pour effet « collatéral » d'invisibiliser le fait que les femmes sont majoritairement à leur tête. Dans les contextes hispanophones, des associations ainsi que des chercheuses ont proposé le néologisme de « familles *monomarentales* » afin de corriger cette invisibilisation des mères (González *et al.* 2003 ; Di Nella *et al.* 2014). En revanche, la question de la désignation des mères (et plus largement des parents) à la tête de ces familles demeure moins consensuelle. La catégorie « parent isolé », pouvant être déclinée en mère (ou père) isolée, a été adoptée par le champ de l'action sociale français, à partir de l'allocation qui porte ce nom depuis 1976 (Lefaucheur 1991) et reste utilisée par la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et par le service des impôts. Cette expression est critiquée pour sa vision réductrice et « quelque peu misérabiliste d'un "isolement" qui est loin de caractériser la majorité des situations monoparentales » et qui occulte le rôle que jouent les différentes personnes de l'entourage familial (Neyrand 2001 : 75). Certaines études utilisent la forme « parent célibataire », inspirées de l'anglais « single-parent » (Garcia et Lallement 2013). Cette dénomination reste problématique, car, en français, le mot « célibataire » désigne des personnes qui n'ont pas de partenaire⁵, or des parents de famille monoparentale peuvent être en couple sans cohabiter avec leur partenaire (Martin 1997) ; c'est le cas de 8 % des mères et de 12 % des pères en France (Buisson *et al.* 2015). Des recherches récentes en sociologie de la famille préfèrent les termes « mère solo » et « parent solo », dérivés mélioratifs de « mère seule » et « parent seul », également utilisés par les mères elles-mêmes et des associations (Skoutelsky 2016). A. Piesen (2016 : 77) justifie le choix de ce terme en s'appuyant sur le fait qu'il « renvoie à la métaphore du soliste qui joue seul devant la scène, mais avec l'appui en arrière-plan de l'orchestre (ici des tiers aidant le parent au quotidien) ». Je fais le choix d'utiliser l'expression « mères solos » pour nommer directement les mères à la tête de la majorité de familles monoparentales, responsables de leurs enfants la majorité du temps⁶.

⁵ En français, « célibataire » désigne quelqu'un qui est en célibat, c'est-à-dire sans partenaire (*Trésor de la Langue Française*, disponible sur : <https://www.cnrtl.fr/definition/c%C3%A9libataire> [consulté de 29/04/2021]) ; alors qu'en anglais, « single » désigne à la fois les personnes célibataires – *not married* –, mais également et surtout quelqu'un ou quelque chose est seule – *only one* – (*Cambridge Dictionary*, disponible sur : <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/single> [consulté de 29/04/2021])

⁶ Le terme « pères solos » sera utilisé pour nommer les hommes dans la même situation que les mères solos. Le terme « co-parent » sera utilisé pour nommer les parents qui alternent la responsabilité de leurs enfants (en régime de résidence alternée). Les pères (et mères) séparés qui ne s'occupent pas de leurs enfants, la majorité du temps sont nommés « pères non-résidents ».

Les difficultés des mères solos au quotidien, en milieu urbain

L'intérêt de l'analyse des difficultés du quotidien des mères solos avec une entrée par leurs pratiques de mobilité ne relève pas seulement du fait qu'elles soient très majoritaires à la tête d'un type de famille en expansion. Ce sont leurs caractéristiques communes liées à leur niveau de vie, leur rythme quotidien et les imaginaires qu'elles véhiculent, qui justifient l'analyse de leur mobilité quotidienne. Les conditions de vie des mères solos sont marquées par les trois caractéristiques qui les définissent : d'être femmes, d'être mères et de vivre sans conjoint·e. En premier lieu, les mères solos connaissent tous les désavantages et inégalités qui caractérisent les femmes vis-à-vis des hommes : des salaires en moyenne plus bas (de 24.5 % en 2020, d'après l'INSEE), des conditions d'emploi dégradées (comme les temps partiels subis), des difficultés majeures pour accéder aux positions de pouvoir et responsabilité dans les institutions, et une exposition à des violences sexistes et sexuelles (Méda 2001 ; Lieber 2003 ; Maruani 2011 ; Kelly et Tillous 2019). Elles sont des mères, ce qui implique une responsabilité quotidienne et durable envers les enfants ainsi que des charges financières supplémentaires (Manier 2018). Dans les couples hétérosexuels, cette responsabilité reste exercée de manière inégalitaire : les mères assument la majeure partie du travail domestique et parental, y compris lorsqu'elles exercent une activité professionnelle⁷ (Brugeilles et Sebillé 2011 ; Roy 2012 ; Treas et Tai 2016), ce qui conduit à la situation bien connue de la « double journée » (Haicault 1984).

Le fait d'être solos, sans un conjoint adulte au sein du ménage, accentue les éléments évoqués. En termes financiers, elles n'ont pas les économies d'échelle propres à la vie de couple, et « perdent » le salaire qui est en moyenne le plus élevé (celui de l'homme dans un couple hétérosexuel) (Le Pape et Helfter 2023). Les mères solos sont plus exposées à la pauvreté (à 40.5 %) que les parents en couple (à 15.6 %) (Algava *et al.* 2023). En termes d'organisation du temps, elles cumulent l'entière responsabilité du quotidien des enfants et du ménage (le travail domestique), avec le devoir de pourvoir aux besoins financiers du ménage, ce qui nécessite de travailler et se répercute dans des difficultés d'articulation des temps sociaux (David 2007). Le quotidien des mères solos est donc compliqué en termes financiers et d'organisation.

Les difficultés rencontrées par les mères solos ne se limitent pas à un type d'espace : elles peuvent être aussi présentes en zone rurale, en métropole ou en petite ville. Trois raisons justifient cependant l'attention portée à un espace métropolitain dans cette thèse. La première

⁷ En France, le taux d'activité des mères est passé de 44% (contre 76% pour les pères) en 1985 à 68% (et 75%) en 2010 (INSEE 2020), alors que, d'après les enquêtes emploi du temps françaises, en 1985, en moyenne, les mères réalisaient 75% du temps de travail domestique et parental et 71% en 2010 (Champagne *et al.* 2015).

concerne la perte d'autonomie des enfants dans leurs déplacements observée ces dernières décennies. En Angleterre, 86 % des enfants du primaire allaient seuls à l'école en 1971, contre seulement 25 % en 2010 (Shaw *et al.* 2013). Cette évolution est principalement attribuée à l'augmentation du trafic automobile et à la peur des accidents (Román Rivas et Pernas Riaño 2009 ; Shaw *et al.* 2013). S'y ajoute une crainte d'éventuels actes malveillants d'inconnus dans l'espace public, qui alimente l'imaginaire parental du risque (Rivière 2017, 2023). La réduction de l'autonomie des enfants a pour effet une intensification des accompagnements parentaux, dont la charge repose majoritairement sur les mères, qu'elles soient en couple ou solos (Román Rivas et Pernas Riaño 2009 ; Barker 2011). En France, les enfants commencent à se déplacer seuls vers l'école à partir de 11 ans (Depeau *et al.* 2022), mais cette autonomie reste partielle dans les espaces périurbains des métropoles de faible densité où les distances à parcourir sont plus grandes (Massot et Zaffran 2007). Les adolescent·es y dépendent fortement de leurs parents, surtout des mères, pour leurs déplacements motorisés (Kaufmann *et al.* 2005). La deuxième raison de s'intéresser à une grande aire urbaine tient à l'isolement croissant des parents dans leur rôle éducatif, en particulier des mères, du fait d'une moindre implication de l'entourage familial (Déchaux et Le Pape 2021). Cet isolement s'explique en partie par les migrations vers les villes, qui ont éloigné les familles élargies et limité les soutiens intergénérationnels, contribuant ainsi à généraliser un « modèle nucléaire » dans lequel la prise en charge des enfants repose exclusivement sur les deux parents (Ben Hounet 2014 : 136). Enfin, la troisième raison est démographique. Les mères solos sont davantage présentes en ville : 22 % des enfants vivant en milieu urbain sont dans des familles monoparentales, contre 14 % en milieu rural (Virot 2021). La littérature montre que les familles monoparentales ont tendance à quitter le rural pour l'urbain, et que la monoparentalité dès la naissance est plus fréquente dans les villes (Le Pape et Helfter 2023).

La mobilité quotidienne comme prisme d'analyse des modes de vie et des contraintes des mères solos

La qualité de la mobilité quotidienne constitue un révélateur ou un outil d'analyse des modes de vie et des contraintes quotidiennes, et ce tout particulièrement pour les mères solos. Ces dernières ont des rythmes de vie marqués par une nécessité constante de jongler entre différentes activités (familiales et professionnelles), et des ressources financières limitées. Elles se déplacent au quotidien pour atteindre les multiples lieux où elles doivent réaliser des activités, marquées par des horaires contraints. À partir de ces éléments, une interrogation générale oriente la suite de ce travail :

Comment les pratiques de mobilité quotidienne des mères solos en contexte métropolitain permettent-elles d'analyser leurs modes de vie et rendre visibles leurs difficultés, qu'elles soient d'ordre matériel, temporel ou organisationnel ?

L'objectif de la thèse est d'identifier et d'analyser les spécificités des déplacements quotidiens des mères solos, afin de comprendre dans quelle mesure ceux-ci traduisent les difficultés d'organisation de leurs journées. La mobilité des mères solos constitue potentiellement un analyseur des rapports de genre, notamment sous l'angle des contraintes associées au travail domestique. Un des partis pris de cette recherche est de comprendre la manière dont le genre est visible dans les pratiques quotidiennes de mobilité des mères, au-delà du cadre conjugal hétérosexuel. La thèse interroge aussi le rôle de la mobilité dans la gestion des contraintes et des difficultés du quotidien. Les perturbations dans le transport, capables de troubler une journée organisée autour d'horaires fixes, amènent à s'interroger sur les marges de manœuvre permettant d'optimiser ou de réduire les déplacements tout en préservant un temps à soi minimal. Enfin, ce travail vise à étudier s'il existe, dans le contexte métropolitain francilien, des différences dans les possibilités d'organisation des mères selon leur lieu de résidence : entre zones denses et centrales et quartiers périurbains, moins bien dotés. La problématique, évoquée ci-dessus, et les questions qui en découlent seront davantage développées et précisées, à partir des réflexions des deux premiers chapitres de la thèse.

Analyser la mobilité quotidienne des mères solo avec une posture féministe

Les vies des mères solos sont fortement traversées par les rapports de genre. Ce sont les femmes qui sont majoritairement à la tête des familles monoparentales, ce qui est une conséquence directe du fonctionnement conjugal hétérosexuel ainsi que des rôles sociaux qui attribuent aux femmes l'essentiel du travail domestique et parental (Ruppanner *et al.* 2018 ; Bessière et Gollac 2020 ; Le Pape et Helfter 2024a). Les mères solos font face à des difficultés organisationnelles et financières, elles-mêmes étroitement liées aux rapports de genre. Ces constats m'ont amené à adopter une posture féministe dans cette thèse en urbanisme. Les chercheuses féministes ont analysé les déséquilibres entre femmes et hommes dans la société et ont contribué à interroger le monde social à partir de cadres théoriques remettant en cause l'ordre hiérarchique institué entre les sexes (Lépinard et Lieber 2020). Leurs réflexions se sont nourries du mouvement féministe politique, duquel elles sont indissociables dans la mesure où elles partagent un objectif commun : la quête d'une société plus égalitaire entre femmes et hommes *via* la dénonciation des préjugés et des préjudices de la condition des femmes (Dorlin 2008).

Parmi les apports les plus marquants de ces recherches figurent les analyses du travail domestique et des structures familiales, qui montrent que « le personnel est politique » (et scientifique) en rendant visibles, par exemple, les situations monoparentales (Lefaucheur 1985 ; Delphy 1998). Les apports théoriques du féminisme ont également infusé dans le domaine de l'urbanisme, participant à un renouvellement plus large des approches de ce champ. En France, les thèses récentes en urbanisme de L. Biarrotte (2021), E. Peltier (2023) ou C. Martinez (2023) en sont des exemples, en adoptant des perspectives féministes à la fois dans leur cadre théorique et leur positionnement épistémologique. Dans le champ de la mobilité quotidienne, les réflexions marquent aussi des recherches pionnières (Coutras et Fagnani 1977 ; Rosenbloom 1978), dans la continuité desquelles je situe mon travail.

Le concept de genre est central dans les approches féministes contemporaines. Il permet de penser les catégories « femme » et « homme » non comme des données naturelles, mais comme des constructions sociales (Scott 1988), à la base d'une hiérarchisation entre le masculin (valorisé, associé à la sphère publique) et le féminin (dévalorisé, renvoyé à la sphère domestique). Ce cadre permet de questionner les rôles sexués toujours à l'œuvre dans la société (Lewis 1992). Le genre est aussi un rapport de pouvoir qui place les hommes en haut de la hiérarchie et qui défavorise les femmes (Delphy 2001). Les féministes matérialistes proposent de penser le rapport de pouvoir qu'est le genre à partir de son enracinement dans les structures sociales et économiques concrètes, telles que la famille ou le marché du travail (Guillaumin 1992 ; Delphy 1998 ; Kergoat 2005). À ce titre, la famille peut être analysée non comme un espace neutre ou privé, mais comme une « unité de production », où les femmes fournissent un travail domestique gratuit au bénéfice des hommes (Delphy 1998). Ce cadre théorique éclaire les inégalités économiques durables entre les sexes, notamment après les séparations conjugales : les femmes, plus souvent en charge des enfants, voient leur autonomie économique se réduire, tandis qu'elles assument la majorité du travail domestique et parental (Bessière et Gollac 2020). Ces réflexions constituent le socle d'analyse pour interroger la mobilité quotidienne des mères solos, dans ses dimensions à la fois matérielles, temporelles et genrées.

Observer la mobilité des mères solos : méthodes mixtes et terrain francilien

Pour répondre aux objectifs de la thèse, le travail s'appuie sur une approche méthodologique combinant une enquête par entretiens semi-directifs (37) et l'exploitation statistique d'une enquête de mobilité. L'approche quantitative permet d'étudier la spécificité de la mobilité quotidienne des mères solos au moyen d'une comparaison avec d'autres populations (pères

solos, pères et mères en couple, adultes sans enfants). La richesse des données de l'Enquête Globale Transport de 2010 (EGT 2010) autorise également des comparaisons entre mères solos en fonction de leur lieu de résidence ou d'autres facteurs, comme l'âge de leurs enfants ou la catégorie socioprofessionnelle. Elle permet aussi d'inscrire ce travail dans le prolongement des recherches sur la mobilité quotidienne et le genre, et d'actualiser des analyses précédentes (Prédali 2004). Les entretiens semi-directifs permettent un accès direct aux vécus et aux logiques d'organisation des mères solos, à travers leurs propres descriptions. Ils offrent la possibilité de dépasser le cadre des données chiffrées, afin d'interroger plus finement leurs contraintes quotidiennes et leurs choix. L'enquête qualitative rend également possible une entrée biographique, en questionnant les évolutions de la mobilité quotidienne au regard des événements marquants de la vie des mères solos. Cette entrée biographique est rare dans les travaux sur la mobilité quotidienne des mères solos (Plyushteva et Schwanen 2018).

L'Île-de-France constitue le terrain d'étude retenu pour analyser la mobilité quotidienne des mères solos dans un contexte métropolitain. Son intérêt tient à plusieurs caractéristiques : il s'agit de l'une des plus grandes régions métropolitaines d'Europe, avec plus de 12 millions d'habitants (INSEE 2020), ainsi qu'un important centre de décisions, concentrant la majorité des administrations de l'État français. C'est dans cette région capitale qu'ont émergé et ont été testées un ensemble de politiques d'urbanisme et de transports ; c'est le « berceau et conservatoire de la technocratie française » en matière de mobilité (Commenges 2013a : 8). L'Île-de-France offre un terrain particulièrement riche pour explorer les pratiques de mobilité, en raison des transformations urbaines évoquées plus haut, qui ont abouti à une structure spatiale contrastée : un centre dense (Paris et la proche banlieue), doté d'aménités et de services de proximité, desservi par un réseau de transports collectifs bien maillé ; et, en périphérie, des couronnes où l'habitat est plus diffus (entre périurbain et rural), moins bien pourvues en équipements et en transports publics. La mobilité quotidienne en Île-de-France a été abordée par certains travaux (Bieber *et al.* 1993 ; Delage 2012 ; Proulhac 2019, pour en citer quelques exemples). Cependant, celles qui intègrent une lecture genrée de la mobilité demeurent rares et discontinues dans le temps, en comparaison avec d'autres contextes urbains occidentaux ; et ce, malgré le fait que la première étude francophone pionnière sur les rapports de genre dans la mobilité ait été menée dans la région parisienne (Coutras et Fagnani 1979a ; Coutras 1997 ; Prédali 2004 ; Cattani 2007). Les recherches sur la mobilité quotidienne des mères solos y sont quasiment inexistantes, et se limitent à des comparaisons d'indicateurs entre plusieurs catégories peu approfondies (Prédali 2004). S'intéresser à la mobilité quotidienne des mères solos en Île-de-France permet donc de combler un manque notable dans la littérature.

Structure de la thèse

La thèse s'organise en 8 chapitres.

Les trois premiers présentent à la fois des éléments de contexte, les choix théoriques et méthodologiques, et dressent un état de l'art de l'objet de recherche. Le Chapitre 1 s'appuie sur un ensemble de travaux qui éclairent les conditions de vie des mères solos, en particulier leurs dimensions matérielles et organisationnelles. Ces recherches offrent des bases solides pour comprendre les difficultés dans l'articulation des temps sociaux des mères solos, mais abordent rarement les dimensions spatiales de leur quotidien, ni les interactions entre temps et espace. Le chapitre propose ainsi d'envisager la mobilité quotidienne comme un angle d'analyse privilégié pour saisir la complexité de la vie de tous les jours des mères solos. Le Chapitre 2 s'attarde sur les apports des approches théoriques et conceptuelles féministes afin de préciser la posture de recherche. Il montre comment ces apports contribuent à faire émerger un champ de recherche « mobilité quotidienne et genre ». À la suite des réflexions dans ce champ et de l'état des recherches sur la mobilité des mères solos, je développe et précise la problématique, que je décline en trois axes de questionnement pour orienter les analyses. Dans le Chapitre 3, je développe mon positionnement par rapport à l'objet d'étude, au regard des propositions des épistémologies féministes. J'y présente, à la suite, les choix méthodologiques dont la mise en place de l'enquête par entretiens semi-directifs, les profils des personnes interrogées, les difficultés et les interactions sur le terrain. J'explique aussi les intérêts et les limites de l'utilisation de l'EGT 2010 dans une recherche sur la mobilité des mères solos, ainsi que les choix d'analyses (échantillons, indicateurs et opérations).

Les trois chapitres suivants abordent un premier groupe des résultats empiriques qui ont comme objectif d'analyser la mobilité quotidienne des mères solos afin de comprendre la manière dont elle peut traduire la complexité de leurs modes de vie et y contribuer. Le Chapitre 4 s'intéresse aux effets de la parentalité sur la mobilité quotidienne avec une double approche : statistique et biographique. Ainsi, j'y montre les différences dans les indicateurs de mobilité entre parents et d'adultes sans enfants, et l'évolution de la mobilité des mères interrogées à l'arrivée de leurs enfants. Cela permet de montrer les premières difficultés liées à la présence des enfants, avant la monoparentalité, et d'analyser l'évolution des situations de déséquilibre au sein des couples. Le Chapitre 5 explore les caractéristiques de la mobilité quotidienne des mères solos, dans le but de mieux saisir la complexité de leur quotidien. Il croise l'analyse d'indicateurs statistiques issus de l'enquête quantitative avec les discours recueillis en entretien, afin de comparer la situation des mères solos à celle d'autres groupes de parents et de mettre en lumière les difficultés spécifiques qu'elles rencontrent. Le Chapitre 6 présente une entrée par la séparation conjugale pour interroger ce que cette bifurcation biographique fait aux déplacements de tous les jours. Il interroge l'évolution des

difficultés des mères lorsqu'elles se séparent, en lien avec l'absence de leur conjoint, qui devient l'« ex », et en lien avec la précarisation de leur situation financière. Il finit avec une comparaison avec un groupe de mères dont l'origine de la monoparentalité est la naissance d'un enfant en dehors d'un cadre conjugal cohabitant.

Les deux derniers chapitres interrogent la manière dont les mères solos font avec toutes les activités qu'elles doivent gérer et les déplacements liés, en fonction de leurs capacités, de leurs ressources et des caractéristiques de leur lieu de résidence. Le Chapitre 7 porte sur les stratégies que les mères solos mettent en place, en lien avec la mobilité quotidienne, pour répondre aux multiples exigences de la vie courante tout en tentant de préserver du temps pour elles-mêmes. Il s'agit d'analyser les possibilités d'optimisation des temps et des espaces du déplacement, de comprendre le rôle de l'entourage local et familial dans la délégation de certains trajets, et d'interroger les processus d'autonomisation des enfants dans leurs déplacements. Le Chapitre 8 propose une analyse par l'espace afin de comprendre les différences entre mères solos en fonction des caractéristiques urbaines de leur quartier de résidence. L'un des objectifs du chapitre est d'examiner si le contexte de résidence contribue davantage à différencier les mères solos entre elles ou à les distinguer des mères en couple. L'autre objectif est d'interroger si un type de contexte urbain (dense et central ou périurbain) est plus optimal qu'un autre en termes de mobilité quotidienne et d'articulation spatio-temporelle des activités.

Chapitre 1 La mobilité comme analyseur du quotidien des mères solos

Ce chapitre a comme objectif de clarifier les contours de mon objet de recherche (la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes) à partir des apports de la littérature en sciences sociales, principalement en France et dans d'autres pays occidentaux. Il s'agit d'établir un état des connaissances sur les mères solos, le groupe de population auquel je m'intéresse, et particulièrement sur leur quotidien. Dans le champ de recherche de la mobilité quotidienne, de nombreux travaux ont enrichi la compréhension des pratiques urbaines spatio-temporelles. Je mobiliserai certaines de ces approches afin d'en dégager des pistes d'analyse pertinentes pour le cas spécifique des mères solos. Ces connaissances, issues de contextes variés, peuvent contribuer à éclairer les spécificités de l'Île-de-France où les travaux sur la mobilité quotidienne des mères solos sont très rares.

Afin de comprendre les caractéristiques du quotidien des mères solos, la première section analyse les travaux sur ces mères, leurs conditions de vie et les défis auxquels elles doivent faire face (1.1). La mobilité quotidienne sera traitée dans la deuxième section du chapitre (1.2). Tout d'abord, les éléments théoriques et analytiques constituant une base pour la compréhension du quotidien des mères solos seront présentés. Ensuite, des résultats empiriques sur la mobilité des femmes et des parents seront mis en avant pour apporter des pistes supplémentaires, et pour, enfin, analyser les pistes présentes dans les rares travaux ayant abordé la mobilité quotidienne des mères solos.

1.1 Le quotidien des mères solos marqué par des difficultés : les apports des sciences sociales

La forte croissance démographique des familles monoparentales a suscité l'intérêt des sciences sociales. Dans un rapport de recherche, A. Eydoux et M.-T. Letablier (2007) distinguent deux périodes d'émergence de l'étude des familles monoparentales. La première, dans les années 1970, coïncide avec la définition de la catégorie et le début des recherches autour de l'évolution démographique et des causes de la monoparentalité. La deuxième période, dès les années 1980, représente une augmentation des recherches s'intéressant aux conditions de vie des familles monoparentales, notamment en sociologie de la famille. À titre d'illustration, dans les années 1980, la CNAF⁸ lance des programmes de recherche qui vont

⁸ Caisse Nationale des Allocations Familiales.

apporter des connaissances sur les caractéristiques de ces familles, les liens des enfants avec les parents, l'intervention du parent non-résident (le père la plupart du temps), les problèmes de logement, ou d'autres thématiques (Lefaucheur 1991 ; Eydoux et Letablier 2007).

Une partie de ces recherches est focalisée sur des sujets relatifs aux conditions de vie et le quotidien des mères solos, qui sont à la tête de la majorité des familles monoparentales. En effet, les données démographiques montrent qu'une vaste majorité des familles monoparentales ont à leur tête une femme (80% des parents solos en 2020, en France et 83% en Île-de-France). C'est pourquoi souvent les recherches ne font pas référence directement aux mères solos, mais en étudiant les conditions de vie (économiques, de logement ou autres) des familles monoparentales (en général), elles sous-entendent une référence aux mères qui sont à leur tête.

Pour comprendre dans les détails comment ces travaux ont pu aborder les caractéristiques des mères solos, je présente les éléments en trois temps. Premièrement, j'aborde les conditions matérielles d'existence des mères solos, en termes financiers et de logement (1.1.1). Il s'agit de l'élément souvent mis en avant dans les rapports sur les mères solos (Drieux *et al.* 2016). J'aborde ensuite la séparation conjugale, qui constitue la principale porte d'entrée dans la monoparentalité (sans en être l'unique), ainsi qu'un moment de profonds changements (1.1.2). Ce sont certains de ces changements au moment de la séparation qui causent des difficultés financières ou de logement pour les mères solos. La séparation est également le début d'un quotidien contraint en termes de temps, ce que je présente en dernier lieu (1.1.3). En effet, des travaux relativement prolifiques, qui croisent sociologie de la famille et sociologie de l'articulation des temps sociaux, se sont intéressés au quotidien des mères du point de vue des temporalités.

1.1.1 Les conditions matérielles d'existence des mères solos caractérisées par des difficultés

a) Entre pauvreté et précarité, les conditions de vie modestes des mères solos

Des « conditions de vie moins favorables » (Tillatte et Ferrante 2019 ; Algava *et al.* 2023), « en première ligne face aux difficultés » (Drieux *et al.* 2016), « parents vulnérables » (David et Séchet 2004), ou encore « souvent en situation de précarité » (Rabier 2014) sont des expressions courantes dans les titres d'articles et rapports qui traitent des mères solos. Les conditions de vie sont en effet souvent traitées par les recherches sur mères solos et leur ménage. Les recherches se fondent sur les données relatives à la pauvreté ou sur le niveau de

vie⁹ pour quantifier des conditions en moyenne plus défavorables aux familles monoparentales et aux mères solos en particulier. En France, en 2018, 40.5 % des familles monoparentales vivent sous le seuil de la pauvreté contre 15.6 % des parents en couple (Algava *et al.* 2023). Parmi les familles monoparentales, les différences entre pères et mères solos sont importantes : les premiers sont deux fois moins exposés à la pauvreté que les dernières (Algava *et al.* 2023). Toujours en France, le niveau de vie médian des mères solos en 2015 est 200 € par mois plus bas que celui des pères solos (de 1 440 € par mois), et presque 500 € plus bas que celui d'un couple avec enfants (de 1 740 € par mois) (Tillatte et Ferrante 2019). Ces conditions de vie moins bonnes pour les mères solos que pour les parents en couple ou les pères solos sont aussi observées dans d'autres pays européens (Eyedoux et Letablier 2009).

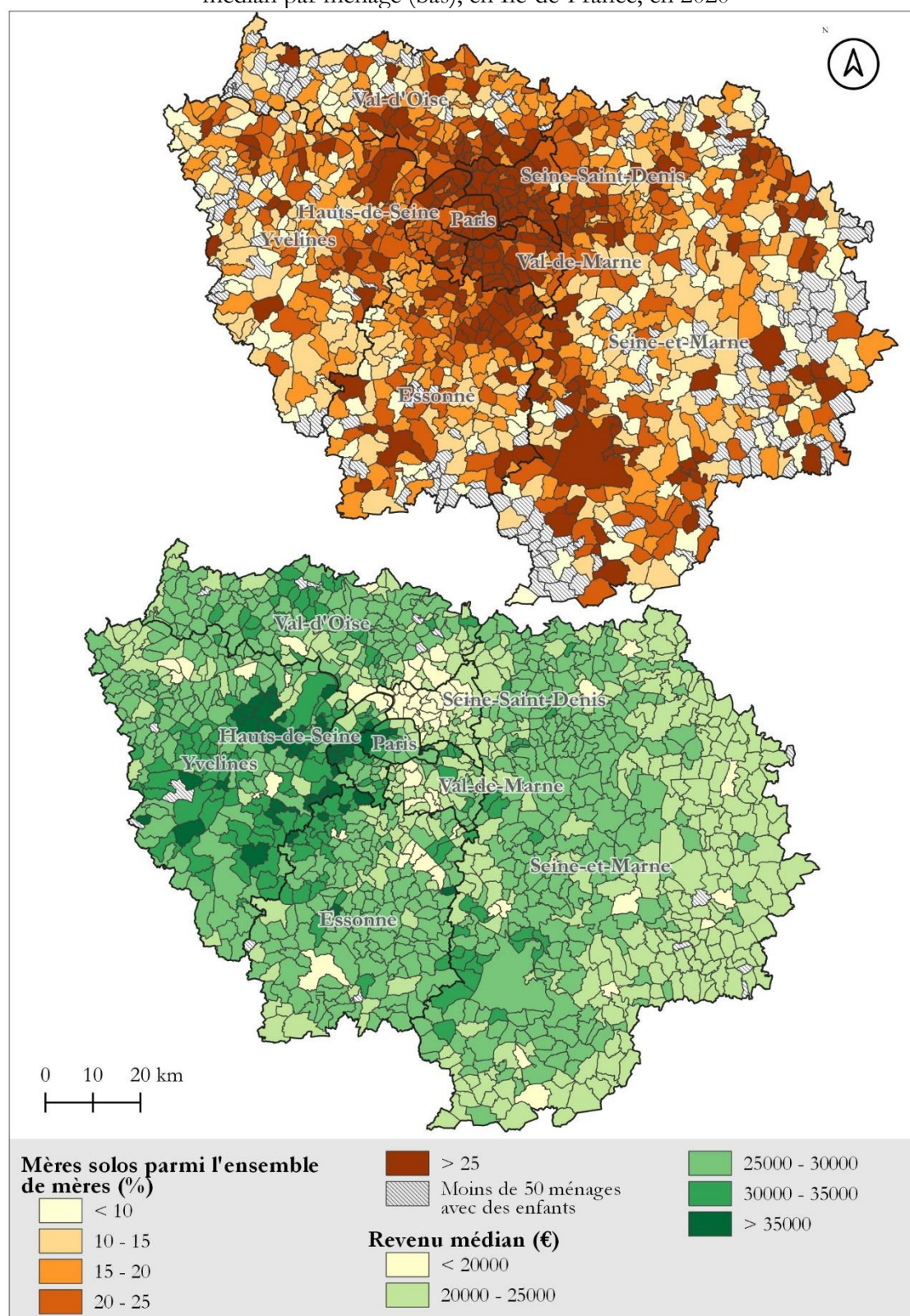
Plus précisément à l'échelle de l'Île-de-France, le dernier rapport disponible indique que le niveau de vie des familles monoparentales avec une mère solo est 30 % inférieur à celui des couples avec enfants (Drieux *et al.* 2016). Toutefois, il n'existe pas des études récentes qui approfondissent cette donnée dans la région parisienne. La comparaison de la distribution communale de la proportion de mères solos avec celle des revenus médians des ménages met en évidence un certain lien entre ces deux variables (CARTE 1.1¹⁰). Les communes où la part de mères solos est la plus élevée¹¹ correspondent en effet à celles dont les revenus médians sont les plus bas, en particulier dans les franges nord et est de l'agglomération parisienne. Ces territoires concentrent une population plus précaire que la médiane régionale, comme le montrent d'autres recherches (Clerval et Delage 2014 ; Ribardièrre 2019). L'analyse cartographique met ainsi en évidence une coïncidence entre la forte présence de mères solos et la concentration de ménages défavorisés, ce qui éclaire sur les niveaux de vie peu élevés des mères solos.

⁹ Le niveau de vie désigne la capacité d'un ménage à accéder à un ensemble de biens, de services, et de ressources, reflétant ainsi ses conditions matérielles. L'INSEE calcule cet indicateur quantitatif en divisant le revenu total disponible dans le ménage par les unités de consommation (= 1 pour le premier adulte du ménage + 0.5 UC par autre personne de 14 ans ou plus, + 0,3 par enfant de moins de 14 ans). La pauvreté désigne, dans une société, une situation d'infériorité matérielle dans laquelle une personne a des difficultés à subvenir à ses besoins. En France, l'INSEE calcule le taux de pauvreté qui mesure la proportion de personnes dont le niveau de vie est inférieur à 60 % du niveau de vie médian national.

¹⁰ La méthode du nombre égal ou quantiles est basée sur le principe que chaque classe contient le même nombre d'entités. Par exemple, s'il y a 4 classes et 12 observations, dans chaque classe il y aura 3 observations, en ordre croissant. La méthode « jolies ruptures » n'est pas basée sur un critère statistique, mais sur un critère de lecture, qui obtient des seuils arrondis (5, 10, 25, etc.) pour obtenir des classes « lisibles ».

¹¹ Voir Annexe 1 pour des cartes sur la distribution communale de la densité de population, la proportion des ménages de couples avec enfants et la proportion de mères et pères solos en Île-de-France.

CARTE 1.1 – Distribution communale de la proportion de mères solos (haut) et le revenu médian par ménage (bas), en Île-de-France, en 2020



Champ : Mères solos (n = 1 984 225) et ménages d'Île-de-France (n = 5 292 660). Discretisation avec la méthode du « nombre égal (quantiles) » corrigée avec la méthode « jolies ruptures ».

Source : INSEE-DGFIP, Fichier localisé social et fiscal 2020 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

Les recherches expliquent ces bas niveaux de vie par deux raisons principales : le niveau de rémunération plus bas des femmes en général et des mères solos en particulier (lié au type d'activité professionnelle qu'elles exercent) et le fait qu'elles doivent affronter presque seules les charges incompressibles d'une famille avec enfants.

Pour la première raison, des rapports et des statistiques, dans plusieurs pays du monde, montrent qu'en moyenne le salaire des femmes est toujours inférieur au salaire des hommes (voir, par exemple, le rapport de l'OCDE « égalité des genres au travail » de 2022). En France, les données de l'INSEE montrent qu'en 2023, l'écart de salaire entre les hommes et les femmes est de 22.2 % en faveur des premiers, et qu'il demeure mais se réduit à temps de travail identique (14.2 %), et à emploi comparable (3.8 %) (Gerardin 2025).

Une partie non négligeable de l'écart salarial entre les hommes et les femmes est dû au temps de travail, au type de travail et aux milieux professionnels. En France, les mères solos sont souvent à temps partiel (24 %), même si elles le sont moins souvent que les mères en couple (28 %) (Algava *et al.* 2023). Les mères solos se retrouvent aussi surreprésentées dans les métiers féminisés les plus dévalorisés : agentes de service et nettoyeuses, agentes administratives, aides et services à la personne, et vente et commerce (Devetter et Lanseman 2023). Cela expliquerait donc des entrées de revenus de l'activité professionnelle en moyenne moins importants que ceux d'autres parents, comme les pères solos. Les mères solos se trouvent donc majoritairement dans les catégories socioprofessionnelles et les milieux professionnels les moins bien rémunérés, reflet de la ségrégation genrée du marché de l'emploi (Maruani 2011). De plus, même si elles travaillent moins souvent à temps partiel que les mères en couple, les mères solos sont concentrées dans des secteurs où le temps partiel subi (et non choisi) est particulièrement répandu (Séchet *et al.* 2002 ; Meurs *et al.* 2010). Les mères solos travaillent dans des secteurs non seulement dévalorisés en termes de salaires, mais aussi où elles devront accepter des temps partiels non souhaités, avec des effets également sur les salaires.

L'analyse des secteurs et des temps de travail, et les effets que ceux deux facteurs ont sur les salaires, est souvent réalisée en parallèle des conditions d'accès à l'emploi (types de contrat et chômage). Une recherche en Espagne qualifie les conditions professionnelles des mères solos de précaires, au sens d'instables, notamment lorsqu'elles ont des enfants de moins de 6 ans (Obiol i Francés *et al.* 2016). Un rapport français de 2021 met en avant le fait que les mères solos sont plus souvent exposées au chômage que celles en couple (17.2 % versus 8.3 %), ainsi qu'aux contrats courts (16.7 % en CDD contre 11.2 %), « toutes choses égales par ailleurs » (Périvier *et al.* 2021). Cette précarité dans l'emploi, marquée par des périodes d'instabilité et de chômage, a aussi des effets sur les revenus. Les mères solos, de par leurs

contraintes parentales ont souvent des difficultés à conserver une activité professionnelle qui soit adaptée à leurs besoins dans la durée. C’est pourquoi, elles ont souvent des emplois avec des contrats courts.

Une analyse rapide des données récentes du recensement en Île-de-France (TABLE 1.1), confirme cette exposition plus importante des mères solos aux situations s’apparentant à une précarité professionnelle (chômage et contrats courts), en comparaison avec les mères en couple et les deux types de pères. Elle montre aussi une proportion d’emplois à temps partiel très similaire entre mères solos et mères en couple, autour de 20 %, donc légèrement inférieure à la moyenne française. Les mères solos franciliennes sont aussi majoritairement présentes parmi les catégories socioprofessionnelles modestes, notamment employées, et moins présentes que les autres parents parmi les cadres (Drieux *et al.* 2016). Ainsi, 51 % des mères solos en activité sont employées ou ouvrières contre 41.3 % des mères en couple, 35.5 % des pères solos et 34.3 % des pères en couple ; alors que 19.2 % des mères solos actives sont cadres, contre 26 % des mères en couple, 31.8 % des pères solos et 34.7 % des pères en couple.

TABLE 1.1 – Classement des parents franciliens en fonction de leur situation professionnelle, en 2020

	Mères solos	Mères en couple	Pères Solos	Pères en couple
Au foyer	4.4%	10.9%	0.4%	0.3%
Autres sans activité (études ou retraite)	6.7%	4.3%	3.4%	7.0%
Au chômage	14.9%	9.7%	9.5%	6.8%
En emploi	73.9%	75.1%	83.1%	89.5%
<i>dont à temps partiel</i>	<i>19.5%</i>	<i>20.2%</i>	<i>6.4%</i>	<i>4.7%</i>
<i>dont en CDD ou intérim</i>	<i>12.3%</i>	<i>8.4%</i>	<i>6.9%</i>	<i>5.5%</i>
<i>dont en CDI</i>	<i>81.9%</i>	<i>83.8%</i>	<i>79.2%</i>	<i>80.2%</i>
<i>dont hors salariat</i>	<i>5.8%</i>	<i>7.8%</i>	<i>13.9%</i>	<i>14.3%</i>

Champ : Mères solos (n=116791) et en couple (n=414841), pères solos (n=20492) et en couple (n=408979) d’enfants de moins de 18 ans en Île-de-France.

Source : INSEE, Recensement de la population de 2020 ; calculs et réalisation G. Cerdà Beneito.

La deuxième raison du niveau de vie bas des mères solos est le fait qu’elles doivent faire face presque seules aux charges d’un ménage avec enfants. Les mères solos, comme les pères solos, ne bénéficient pas, par définition, des économies d’échelle que permet le fait d’être en couple, avec la mise en commun des ressources et des dépenses, notamment liées au logement (Le Pape et Helfter 2023). Elles doivent donc composer avec des charges incompressibles comme celles associées au logement, les achats du quotidien ou les déplacements, avec une seule source de revenus, en opposition avec les ménages avec deux parents qui ont une activité professionnelle rémunérée. De plus, par rapport aux familles

avec deux parents, les ressources d'une famille monoparentale avec une mère solo à la tête sont d'autant plus faibles que les hommes sont en moyenne les principaux pourvoyeurs de revenus au sein des couples avec enfants (Morin 2014 ; Obiol i Francés *et al.* 2016). Le seul apport financier au ménage qui ne dépend pas directement des mères solos (sous la forme de salaires ou d'aides sociales auxquelles elles auraient accès) est la pension alimentaire versée, dans les cas où l'origine de la monoparentalité est une séparation conjugale, par le père non-résident des enfants. Cependant, cette pension fixée à la séparation a tendance à être sous-évaluée et n'est pas nécessairement versée (1.1.2.d).

b) *Les conditions de logement difficiles*

Devoir faire face seule aux dépenses fixes d'un ménage avec enfants avec des entrées de revenus faibles en raison des conditions de l'emploi détermine des conditions matérielles précaires. Le logement constitue aussi un domaine dans lequel les familles monoparentales, et en particulier les mères solos, sont en situation défavorable, en particulier du fait de leur situation économique. Une partie des travaux s'intéresse au logement des familles monoparentales, sans faire la différence entre les personnes à leur tête (pères ou mères). En France, les familles monoparentales vivent dans des conditions de logement moins avantageuses que les couples avec enfants : elles ont moins souvent des espaces extérieurs privés et ont plus souvent des problèmes d'isolement phonique, d'humidité et de chauffage (Bugeja-Bloch et Crepin 2020). Si la maison individuelle avec un espace extérieur, en accession à la propriété est le mode d'habitat dominant pour les couples avec enfants (71 %), le type de logement majoritaire pour les familles monoparentales est en immeuble (57 %), le plus souvent un appartement en location. Les familles monoparentales sont moins satisfaites de leurs conditions de logement que les autres familles, et elles ont plus souvent des difficultés pour le financer (Villaume 2016).

Le statut d'occupation du logement constitue un indicateur couramment utilisé pour mesurer les conditions résidentielles et, indirectement, caractériser la position sociale des ménages. En France métropolitaine, la proportion des familles monoparentales propriétaires de leur logement est de 30 %, alors qu'elle est de 66 % pour les couples avec enfants (Algava *et al.* 2023). Si la proportion de parents solos propriétaires est restée stable depuis les années 1980, autour de 30 %, la proportion de locataires dans le parc social a nettement progressée, au détriment des locations dans le secteur privé (Eydoux et Letablier 2007). D'après les données les plus récentes, la part de familles monoparentales en HLM est de 38 % (et de 31 % en location dans le secteur privé), et la part des couples avec enfants en HLM est de 16 % (17 % en location privée) (Algava *et al.* 2023). Pour le statut d'occupation, les travaux mettent en avant les différences entre les familles monoparentales qui ont à leur tête une mère ou un père. Ainsi, les pères solos sont plus souvent propriétaires du logement (48 %

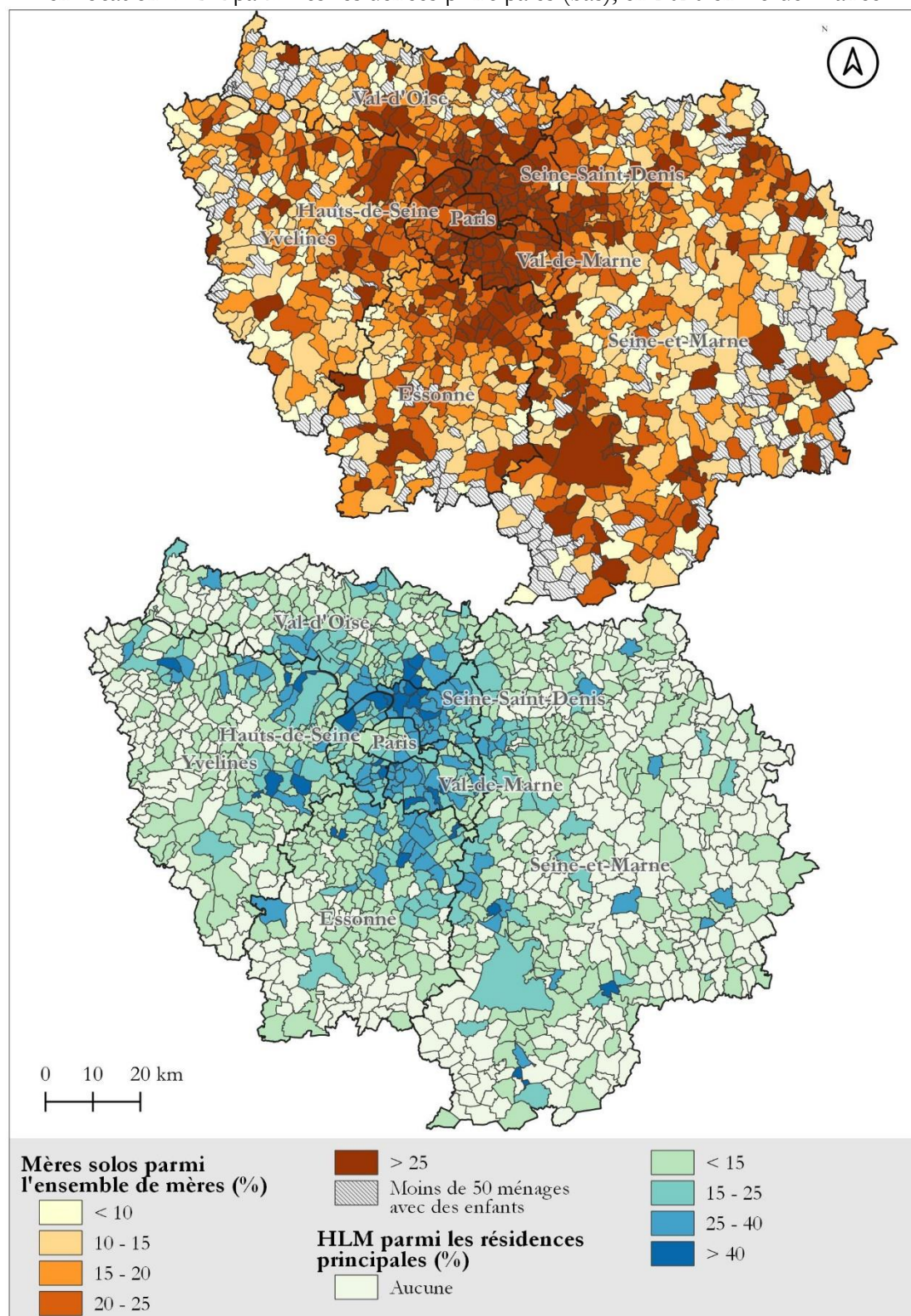
contre 28 % des mères solos) et les mères solos sont plus souvent locataires en HLM (38 % contre 24 % des pères solos) (Chardon *et al.* 2008).

En Île-de-France, les particularités d'un marché du logement sous tension se traduisent par une proportion beaucoup plus importante de familles avec enfants (surtout des mères solos) dans le parc social, qu'en France généralement. La part de mères solos locataires dans le social (parmi l'ensemble de mères solos) est 46 %, alors qu'elle est de 31 % pour les pères solos et de 22 % pour les couples avec enfants. 26 % des mères solos franciliennes sont propriétaires, tandis que 40 % des pères solos et 57 % des couples avec enfants le sont (Drieux *et al.* 2016). Toujours en Île-de-France, une comparaison de la distribution communale de la proportion des mères solos avec la distribution communale de la proportion d'HLM parmi les résidences principales montre une correspondance, comme pour les revenus médians les plus faibles (CARTE 1.2). Ce lien entre les communes où les mères solos sont les plus représentées et le parc de logement social est le plus important proportionnellement et le plus visible dans des franges au nord et à l'est de Paris, mais aussi dans quelques îlots des périphéries éloignées (comme Mantes-la-Jolie à l'ouest).

Le surpeuplement¹² des logements est aussi un problème qui touche davantage les mères solos (et les autres familles monoparentales) que les parents en couple. En France, en 2007, 20 % des familles qui ont à leur tête une mère solo habitent un logement surpeuplé, contre 8 % des familles constituées d'un couple avec enfants (Chardon *et al.* 2008). Ce chiffre de surpeuplement peut être mis en parallèle avec des travaux qui ont des approches méthodologiques qualitatives, et qui font le lien entre exigüité des logements et manque d'intimité. A. Piesen (2017) met en avant les témoignages de mères qui n'ont pas leur propre chambre et doivent dormir dans le salon, pour parler d'un manque d'« espaces de l'intimité ». Cela est également mis en avant par une recherche espagnole qui affirme que ce manque d'intimité dans un logement exigu peut affecter le bien-être psychologique et la qualité de vie des mères solos, réduisant les possibilités de repos et d'activités personnelles essentielles à leur équilibre (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006).

¹² Le surpeuplement est défini par l'INSEE à partir du degré d'occupation d'un logement, par comparaison entre le nombre de pièces que comporte le logement et le nombre de pièces considéré comme nécessaire au ménage. Le nombre de pièces nécessaire par ménage est : une pièce de séjour, une pièce pour chaque couple et pour les célibataires de 19 ans ou plus. Pour les célibataires de moins de 19 ans, il attribue une pièce pour deux enfants s'ils sont de même sexe ou s'ils ont moins de sept ans, sinon une pièce par enfant (Chardon *et al.* 2008).

CARTE 1.2 – Distribution de la proportion de mères solos (haut) et de la part de logements en location HLM parmi les résidences principales (bas), en 2020 en Île-de-France



Champ : Mères solos ($n = 1\,984\,225$) et ménages d'Île-de-France ($n = 5\,292\,660$). Discretisation avec la méthode du « nombre égal (quantiles) » corrigée avec la méthode « jolies ruptures ».

Source : INSEE, recensement de la population 2020 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

1.1.2 La séparation conjugale : une bifurcation biographique

a) *Le cadre de l'évènement biographique et des bifurcations pour comprendre les séparations conjugales*

Le quotidien des mères solos est donc caractérisé pour une grande part d'entre elles par une précarité matérielle visible dans le faible niveau de ressources financières du ménage et dans les conditions souvent dégradées de logement. L'origine de la monoparentalité, ou plutôt l'évènement biographique qui conduit à être mère (ou père) solo, est étudiée en sociologie et démographie. La séparation conjugale est l'évènement qui cause le plus de situations de monoparentalité. En France, 79 % des mères solos d'au moins un enfant de moins de 18 ans, le sont suite à une séparation conjugale ; alors que seulement 15 % le sont en conséquence d'une naissance hors couple et 6 % en raison d'un veuvage¹³ (Bodier *et al.* 2015). La séparation conjugale n'a pas toujours été la principale cause d'une entrée en monoparentalité ; dans les années 1960 la majorité de familles monoparentales (femmes et hommes confondus) découlaient du décès du ou de la conjoint·e (55 % en 1962, en France) (Algava 2003). La proportion de familles monoparentales dont l'origine était un veuvage s'est réduit progressivement à 31 % en 1982 et 11 % en 1999 (Algava 2003). Cette évolution est due principalement à l'accélération du nombre de divorces suite à l'application progressive de la loi de 1975 (voir Introduction générale) et à l'augmentation de la parentalité dans les couples non-mariés, puis de leur séparation (Segalen et Martial 2019).

La séparation conjugale est un évènement biographique qui implique des changements, à commencer par le « départ » d'un adulte du ménage. Pour le cas des mères solos dont l'origine est la rupture du couple hétérosexuel¹⁴, l'adulte qui quitte le ménage (non nécessairement le domicile) est le plus souvent le père, qui pouvait éventuellement assurer une partie du travail parental, malgré les déséquilibres pointés par la recherche (Roy 2012), et qui était, dans la majorité des cas, le principal pourvoyeur de revenus (Morin 2014). La séparation est donc le moment où la résidence des enfants se décide (1.1.2.b), et peut aussi provoquer le déménagement de l'un des conjoints (voir des deux conjoints) (1.1.2.d). Les changements liés

¹³ Pour le cas des pères solos, beaucoup moins nombreux que les mères rappelons-le, l'origine de leur situation monoparentale est également majoritairement due à une séparation conjugale (86 %), évènement suivi d'un veuvage (9 %) et d'une naissance hors couple (5 %) (Buisson *et al.* 2015).

¹⁴ Ici, je me concentre sur les séparations conjugales des couples parentaux hétérosexuels. Cependant, il existe la possibilité, dans de nombreux pays, qu'une famille monoparentale ait son origine dans la rupture d'un couple homoparental. En France, depuis l'adoption de la loi n° 2013-404 du 17 mai 2013 « ouvrant le mariage aux couples de personnes de même sexe », il est possible d'adopter des enfants pour des couples de personnes de même sexe. Cependant, peu de données permettent de comprendre quelle est la part d'anciens couples homoparentaux, parmi les familles monoparentales. Une étude dans six pays européens montre que seulement 6.5 % des couples homosexuels corésidents qui se séparent ont des enfants en commun, contre 56.7 % des couples corésidents de personnes de sexe différent (Marteau 2019).

à une séparation sont importants et difficilement réversibles, ce qui amène certaines sociologues à qualifier cet événement de « bifurcation » (Négroni 2018).

La conceptualisation des « bifurcations » émerge, en France, dans le sillage des approches biographiques en sociologie pour répondre à la faible conceptualisation de la notion d'« événement » (Bessin *et al.* 2009). D'après M. Bessin (2009), les approches biographiques, initialement pensées comme une simple méthodologie, se sont progressivement constituées en un véritable cadre théorique et analytique dans le champ de la sociologie des parcours de vie. Dans cette perspective, les parcours de vie sont ponctués d'événements qui impliquent des changements. Ces événements biographiques peuvent être plus ou moins prévus et amener des changements plus ou moins brutaux. Les bifurcations sont donc des événements particuliers que M. Grossetti (2006 : 15) définit comme « une séquence d'action partiellement imprévisible qui produit des effets durables ». C. Bidart (2006) quant à elle, définit le concept de « bifurcation » en opposition aux simples « transitions biographiques » qui sont prévisibles dans leur survenue (comme l'émancipation du domicile parental) et aux « carrefours », des moments où des choix doivent être faits, mais où les issues restent limitées et socialement programmées (comme les choix d'orientation scolaire). Le concept de « bifurcation » s'articule avec celui plus large de « turning point », proposé par le sociologue états-unien A. Abbott (2009), qui explore les fondements logiques, structurels et méthodologiques de l'idée de point de bascule dans les processus sociaux. La conceptualisation de « bifurcation » est plus précise dans la définition des caractéristiques du changement et donc plus facilement applicable aux événements biographiques. C. Bidart (2006) insiste ainsi le caractère assez brutal, imprévisible et irréversible associé à une « bifurcation ». Un autre trait distinctif pointé par cette sociologue est la « contamination » mutuelle de domaines hétérogènes de la vie (professionnel, amoureux, familial, résidentiel, etc.) qui, autrement, seraient restés distincts.

Les séparations conjugales des parents peuvent être donc considérées comme des bifurcations biographiques, puisqu'elles ne sont pas anticipées dans les idéaux biographiques, donc peu anticipables. Elles supposent des changements brutaux (l'arrêt d'une cohabitation conjugale et le début d'une situation monoparentale) et irréversibles, car une reconstitution du même couple est plutôt rare (Négroni 2018). La séparation conjugale provoque également des changements dans des domaines différents qui se contaminent ; la rupture du couple implique de changer la configuration familiale mais peut supposer aussi un changement dans les ressources matérielles, dans le logement et dans l'activité professionnelle. Ces éléments sont explorés par la suite.

b) *L'attribution de la résidence principale : pourquoi les mères sont les premières concernées*

Le changement principal que vivent les mères solos à la séparation conjugale est, par définition, le fait de devenir les responsables principales, voire exclusives, des enfants. La séparation conjugale est le moment charnière où se décide le lieu de résidence principale des enfants, et donc la manière dont va s'organiser la garde. Sur ce sujet, les travaux des démographes sont assez limités par les données existantes, et se concentrent sur les proportions d'enfant en fonction de chaque régime de résidence. Ainsi, ils établissent, en 2020 en France, que 11.5 % des enfants dont les parents sont séparés vivent en résidence alternée, c'est-à-dire autant de temps dans le domicile de chacun des parents (Bloch 2021). Ils montrent aussi que, pour 29 % de ces enfants alternants, au moins l'un des parents s'est remis en couple cohabitant, dans le cadre d'une recomposition familiale. C'est au croisement de la sociologie du droit et de la sociologie de la famille que se trouvent la majorité d'études sur l'attribution de la résidence des enfants, notamment dans les travaux qui s'intéressent aux décisions de justice (Nagy 2010 ; Le Collectif Onze 2013 ; Biland *et al.* 2020). Ces travaux concluent que les mères sont majoritaires à obtenir la résidence principale des enfants après une séparation. En effet, en France, une enquête sur les décisions des Juges aux Affaires Familiales (JAF) de 2012 montre que 75 % de ces décisions concluent une résidence chez la mère, 7 % chez le père, 16 % alternée et 2 % chez un tiers (Cretin 2015). Ces mêmes proportions se retrouvent dans une autre étude basée sur 4 000 décisions de tribunaux de grande instance de Paris et de l'ouest de la France, en 2013 (Gollac *et al.* 2023).

Pourquoi les mères sont-elles largement majoritaires à obtenir la résidence principale des enfants et donc à devenir mères solos après une séparation ? Les différents travaux sont d'accord sur le fait que la principale raison est qu'elles en font la demande (Le Collectif Onze 2013 ; Martial 2013 ; Cretin 2015). Dans 67 % des décisions analysées par S. Gollac et ses collègues (2023) soit les parents s'accordent sur une résidence chez la mère, soit seule la mère formalise la demande. Le reste des décisions analysées par ces sociologues sont des accords sur l'alternance (13 %), des désaccords (12 %) ou demandes du père (8 %). Cette initiative plus importante des mères s'inscrit dans la continuité des rapports de genre au sein du couple parental, et entérine les déséquilibres mères-pères dans la prise en charge du travail domestique. Une recherche suédoise montre même que ces déséquilibres dans le travail domestique constituent l'une des causes les plus fréquentes de séparation conjugale (Ruppanner *et al.* 2018).

Les sociologues soulignent également un caractère genré des institutions judiciaires qui a pour conséquence, d'une part, une attribution plus importante de la résidence principale aux mères en cas de désaccord (61%) (Gollac *et al.* 2023), d'autre part, une certaine résistance

pour attribuer la résidence principale aux pères, même quand ils en font la demande. L'étude du Collectif Onze (2013 : 1999) affirme que l'attribution de la résidence principale au père « passe par une nécessaire disqualification de la mère [...] tandis que s'effectue symétriquement la requalification d'un père "moins mauvais" éducateur que la mère ». V. Nagy (2016 : 122) par l'analyse de discours judiciaires, affirme que les pères mettent en avant la présence d'une tierce personne-relais « qui est toujours une femme » (une nouvelle compagne, la mère ou une sœur) lorsqu'ils demandent une résidence principale, ou même une résidence alternée. Pour la mise en place de la résidence alternée, il y a également des effets de classe soulignés, sachant que ce régime de résidence concerne en moyenne des parents plus diplômés et majoritairement cadres ou professions intermédiaires (Bloch 2021 ; Gollac *et al.* 2023). De plus, par rapport à l'ensemble de la France (2.7 % de tous les enfants confondus, parents en couple ou séparés), une part moins importante d'enfants (1.9 %) est en résidence alternée en Île-de-France, particulièrement dans les zones densément peuplées (Algava *et al.* 2019) où le coût et la pression du marché immobilier compliquent la possibilité de trouver deux logements à proximité de l'école, prérequis pour la mise en place d'une résidence alternée.

Même si la décision de justice attribue majoritairement aux mères la résidence principale des enfants, la législation de nombreux pays européens dont la France prévoit que les deux parents conservent l'autorité parentale, dans la majorité des cas (Biland *et al.* 2020). Cette autorité parentale partagée implique que, indépendamment des régimes de résidence, les deux parents doivent prendre ensemble les grandes décisions relatives aux enfants (scolarité, religion, gestion du patrimoine ou santé). E. Biland et ses collègues (2020) affirment que cette autorité parentale conjointe est presque symbolique¹⁵ et que c'est le parent gardien (majoritairement la mère) qui s'occupe de l'organisation du quotidien des enfants, de leurs soins et leur éducation. L'autre parent se limite éventuellement à exercer un droit de visite et d'hébergement, dont les modalités sont fixées par la justice (souvent l'hébergement un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires). Les analyses dans la sociologie du droit ne produisent pas de statistiques sur les modalités d'hébergement par le parent non-résident (un week-end sur deux et moitié des vacances, 2 jours par semaine ou autre configuration). Cependant, les recherches qualitatives présentent une diversité de situations. Ainsi, A. Piesen (2019) propose la distinction entre les « mères solos strictes » (qui ont leurs enfants 100% du temps) et « mères solos mixtes » (dont l'ex-conjoint exerce le droit de visite et hébergement). Concernant les liens entre les parents non-résidents et leurs enfants, les données de l'INSEE

¹⁵ L'autorité parentale implique que les deux parents ont un droit de regard et doivent donner leur accord sur certains choix : scolarité, activités extrascolaires, éducation religieuse, voyages à l'étranger, suivi psychologique, entre autres. Elle peut aussi être utilisée par les parents non-résidents pour exercer une forme de contrôle sur leur ex-conjointe, en retardant ou empêchant, par exemple, des inscriptions (Le Collectif Onze 2013).

de 2011, montrent qu'un quart des enfants en famille monoparentale sont hébergés une partie du temps chez leur autre parent (Algava *et al.* 2023). D'après une étude plus récente, parmi les familles constituées d'une mère solo avec des enfants de moins de 6 ans, 30 % n'ont aucun contact avec le père non-résident, pour 16 % de ces familles, le père exerce un droit de visite et d'hébergement « classique », et pour le reste il y a des contacts avec le père mais le droit de visite et hébergement est exercé irrégulièrement (Le Pape et Virost 2025). Les recherches sur les liens entre pères non-résidents et enfants montrent que les pères tendent à diminuer leur proximité affective et à passer de moins en moins de temps avec les enfants, lorsque les mères ont la résidence principale (Smyth 2005 ; Unterreiner 2018). Toutefois, le fait qu'un droit d'hébergement soit formalisé et respecté permet de conserver des liens, même s'ils se limitent majoritairement aux activités de loisirs, et à un accueil les jours de week-end (Stewart 1999). Le jeune âge des enfants (surtout avant 5 ans) et la proximité géographique sont des facteurs qui permettent une certaine implication des pères non-résidents dans la vie des enfants (Boyer et Villaume 2016 ; Régnier-Loilier 2019). Une étude menée à Genève confirme ce résultat et montre que les relations les plus proches passent surtout par des échanges fréquents par téléphone ou par message (Viry 2014). L'absence des pères non-résidents s'associe souvent à un déménagement ou à une remise en couple avec une autre personne (Régnier-Loilier 2019).

c) Changer de domicile à la séparation : une pénalisation pour les mères

La séparation conjugale entraîne, dans la majorité des situations, le « départ » du père du ménage, conduisant à la formation d'une famille monoparentale composée de la mère et des enfants. Toutefois, ce départ ne signifie pas systématiquement que la mère et les enfants conservent le logement familial. Trois scénarios résidentiels sont possibles : le père déménage, la mère et les enfants déménagent, ou l'ensemble des membres de la famille change de logement. Le lien entre séparation conjugale et mobilité résidentielle a fait l'objet de nombreuses recherches. En France, 62 % des adultes connaissent une mobilité résidentielle dans les quatre années suivant une séparation, sans distinction de sexe ou de situation parentale (Crepin 2022). Cependant, les femmes déménagent plus fréquemment que les hommes, en particulier lorsqu'il n'y a pas d'enfants communs (72 % des femmes contre 61 % des hommes). La présence d'enfants limite la mobilité résidentielle des mères (57 % des mères devenues monoparentales déménagent) (Crepin 2022). Lorsque les pères obtiennent la résidence principale des enfants, le maintien dans le logement familial est plus fréquent¹⁶ (Durier 2017).

¹⁶ L'auteur montre qu'en cas de résidence principale de l'enfant chez la mère, dans 41% des cas la femme garde le logement, dans 32% des cas c'est l'homme qui le garde et dans 27% des cas aucun des deux. En cas de résidence principale de l'enfant chez le père, les femmes gardent le logement dans 15% des cas, les hommes dans 56% des cas et aucun des deux dans 29% des cas. Pour une résidence alternée, les pourcentages sont de 18%, 55% et 27% respectivement.

La mobilité résidentielle après une séparation conjugale s'accompagne souvent d'une dégradation des conditions de logement, en particulier pour les mères. En France, 40 % des personnes ayant déménagé après une séparation perdent leur statut de propriétaire ou passent d'un logement individuel à un logement collectif, contre 17 % pour l'ensemble des ménages ayant connu une mobilité résidentielle (Villaume 2016). Les familles monoparentales sont plus exposées à cette dégradation des conditions de logement (44 %). L. Crepin (2022) utilise la notion de « trajectoires résidentielles descendantes » à partir d'un ensemble de facteurs dont la perte du statut de propriétaire, la réduction de la taille du logement, l'augmentation du taux d'effort lié aux dépenses de logement, ainsi que la perception d'une dégradation des conditions résidentielles. Ces trajectoires sont décrites comme difficilement réversibles sur le moyen terme. Les mères solos se trouvent particulièrement concernées par ces trajectoires résidentielles descendantes, combinant les effets des inégalités de genre et de classe sociale. Cette observation rejoint les résultats de la recherche de F. Leray (2010) en Bretagne, qui montre que, parmi les mères résidant dans une maison avant la séparation (60 %), 70 % déménagent dans un appartement et que, parmi les propriétaires (41 %), seulement 17 % conservent ce statut après une séparation.

La plus forte exposition des mères à la mobilité résidentielle et à la dégradation des conditions de logement résulte principalement de leur position économique et professionnelle défavorisée. Les recours judiciaires concernant le logement après une séparation restent rares en France (8 % des divorces en 2018), la majorité des situations étant réglées par des accords informels (« à l'amiable »), souvent au détriment des femmes (Le Collectif Onze 2013). La présence d'enfants peut limiter le déménagement des mères. Toutefois, les ressources économiques (1.1.2.d) et patrimoniales de chacune des conjointes restent déterminantes dans la décision de déménager au moment de la séparation. Dans un grand nombre de couples, seul l'homme est propriétaire ou titulaire du bail (65 % des cas), ce qui favorise le maintien des hommes dans le logement après la séparation (Crepin 2022).

Le statut d'occupation du logement influence fortement la mobilité résidentielle post-séparation. En France, 55 % des familles locataires changent de logement après la séparation, alors que seulement 10 % des propriétaires (statut avant séparation) connaissent une mobilité résidentielle (Villaume 2016). Parmi les locataires du parc social, les mères solos sont les plus susceptibles de conserver le logement. Lorsqu'un couple séparé résidait dans un logement social, 48 % des mères conservent le logement contre 37 % des pères¹⁷ (Durier 2017). Par ailleurs, les mères solos constituent la majorité des nouveaux ménages entrant dans le parc

¹⁷ Après la séparation d'un couple, parmi les propriétaires, 30 % des femmes gardent le logement conjugal contre 46 % des hommes ; et parmi les locataires du privé, 27 % des femmes le gardent contre 37 % des hommes. Dans les autres cas, ce sont les deux qui partent du logement (Durier 2017).

social après une séparation (66 % des entrées dans le logement social) (Crepin 2022). Cependant, l'obtention d'un logement social n'est pas automatique pour les mères solos et l'instruction des dossiers peut prendre des mois (Navarre *et al.* 2015 ; Bourgeois 2018).

Les difficultés d'accès au logement social et les obstacles sur le marché privé du logement retardent la décohabitation des parents séparés. En Île-de-France, les mères solos rencontrent deux fois plus de discriminations¹⁸ de la part des bailleurs privés que les familles biparentales (Fondation Abbé Pierre 2023). Ces difficultés expliquent que, dans les douze mois suivant une séparation conjugale, 5 % des ex-conjoints habitent encore dans le même logement (Durier 2017). Cette situation de cohabitation, qualifiée de « vivre ensemble séparé·es » (*Living Together Apart*), et due aux contraintes économiques et donc à une dépendance matérielle de l'un des deux conjoints (souvent la mère), ainsi qu'à la volonté de préserver les liens avec les enfants (Martin *et al.* 2011). Elle peut être vécue comme une phase difficile et contrainte avant qu'une solution résidentielle ne soit trouvée.

Le processus de décohabitation s'inscrit, pour les mères, dans un « continuum » au sein duquel les hébergements provisoires par des proches constituent une étape fréquente, en particulier en cas de séparation conflictuelle ou de violences de genre (Crepin 2022). L'hébergement chez des proches, notamment chez les parents de la mère, permet aux mères solos, pendant une période de transition, en plus de trouver un logement, de se reconstruire sur le plan économique en retrouvant un travail et/ou en réalisant des économies (Leray 2010 ; Piesen 2017 ; Deshayes 2018). Peu de données chiffrent la fréquence de ces hébergements, bien que L. Crepin (2022) indique qu'un an et demi après une séparation conjugale, 7 % des personnes sont hébergées chez un proche, sans distinction de sexe ni de situation parentale.

d) *Changements professionnels et pension alimentaire. Des décisions qui risquent de contribuer à la précarité féminine*

L. Crepin (2022) attribue en partie la trajectoire résidentielle descendante des mères solos après une séparation à leur perte de niveau de vie. La sociologue montre que le niveau vie des mères séparées baisse en moyenne de 9 % avec la séparation, contre une augmentation de 2 % pour les pères séparés. Plus spécifiquement sur la question financière, une étude de

¹⁸ Les bailleurs, en raison de leurs priorités (avoir les locataires avec le plus de revenus possibles et une stabilité professionnelle pour éviter les impayés de loyer), tendent à discriminer les familles monoparentales en raison de la présence d'un seul salaire, et donc des ressources moins élevées que celles de couples sans enfants ou des familles avec deux parents.

l'INSEE¹⁹ quantifie l'évolution du niveau de vie des parents français après une séparation²⁰. Elle montre, un an après la séparation, une baisse médiane du niveau de vie de 24 % pour celles qui deviennent mères solos, alors qu'elle atteint 12 % pour ceux qui deviennent pères solos (Abbas et Garbinti 2019). De plus, cette même étude montre que cinq ans après la séparation conjugale, le niveau de vie du ménage des mères solos n'atteint pas le niveau de vie d'avant séparation, alors que pour les pères solos, la situation se redresse quatre ans après la séparation. La situation de précarité matérielle des mères solos (1.1.1.a) serait donc en grande partie la conséquence de mécanismes associés la séparation conjugale. D'autres études françaises similaires montrent qu'après une séparation, la perte du niveau de vie est plus importante chez les femmes que chez les hommes, indépendamment de la présence des enfants, mais que ce dernier facteur accentue l'écart femmes-hommes (Lacour 2018). Cela s'explique par la perte des économies d'échelle propres à la vie de couple avec enfants, aggravée par le fait que celui qui quitte généralement le ménage (le père) rapportait le plus de revenus, et qu'une éventuelle pension alimentaire ne compense pas la baisse de budget.

Dans de nombreux pays, des mécanismes de compensation sont mis en place pour essayer d'amortir les dépenses liées à la famille. Le mécanisme le plus connu est la pension alimentaire. En France, le terme juridique employé et fixé par le Code Civil est celui de « contribution à l'entretien et l'éducation des enfants ». En France, dans neuf cas sur dix, la mère est destinataire de la pension alimentaire, ce qui est surtout dû au fait que la résidence principale des enfants est majoritairement attribuée aux mères (Gollac *et al.* 2023). Malgré le principe compensateur des pensions alimentaires, de nombreuses recherches critiquent les processus d'attribution (et les institutions avec un fonctionnement « inconsciemment sexiste ») qui placent les mères solos dans une position de « mendiante » et leurs ex-conjoints dans une position de « bons princes » (Bessière et Gollac 2020 : 241). La première source de critique est l'aspect quérable ; une pension alimentaire n'est pas mise en place automatiquement et c'est aux personnes bénéficiaires d'en faire la demande (Biland et Sayn 2023). D'après les autrices, cet aspect quérable impose aux mères d'avoir l'initiative, d'en assumer la charge matérielle et cognitive et d'apporter la preuve du bien-fondé de la demande. L'autre limite des pensions alimentaires pointée par les sociologues est liée à leur calcul. Il est basé sur une « conception restrictive de la charge quotidienne des enfants » qui ne prend que très rarement en compte les dépenses spécifiques des enfants (modes de garde,

¹⁹ L'étude s'appuie sur les données de l'Échantillon Démographique Permanent, un panel de l'INSEE, qui permet de suivre l'évolution des données fiscales de certains ménages, dont les familles monoparentales, mais n'a pas d'information sur les parents non-résidents. De ce fait, les données correspondent seulement aux parents qui auront la résidence principale de leurs enfants (Abbas et Garbinti 2019).

²⁰ L'étude s'appuie sur les données de l'Échantillon Démographique Permanent, un panel de l'INSEE, qui permet de suivre l'évolution des données fiscales de certains ménages, dont les familles monoparentales, mais n'a pas d'information sur les parents non-résidents. De ce fait, les données correspondent seulement aux parents qui auront la résidence principale de leurs enfants (Abbas et Garbinti 2019).

activités extrascolaires ou autres) (Biland et Sayn 2023 : 150). De plus, ce calcul ignore complètement le coût d'opportunité de la prise en charge quotidienne des enfants en termes de carrière et de revenus professionnels, par exemple une promotion professionnelle avec augmentation de salaire qui demanderait des horaires plus importants et non compatibles avec les emplois du temps des enfants (Bessière et Gollac 2020).

La troisième limite, en France, qualifiée d'impensé sexiste par C. Bessière et S. Gollac (2020), est la fiscalisation des pensions alimentaires. Alors qu'une fiscalisation pourrait viser à corriger des inégalités entre pères et mères, pour le cas des pensions alimentaires, les personnes qui les versent (majoritairement des pères non-résidents) peuvent les déduire de leur déclaration d'impôt, alors que les personnes qui les reçoivent (majoritairement des mères solos) doivent payer des impôts dessus (Bessière et Gollac 2020). Enfin, la quatrième limite est le manque de régularité dans le paiement des pensions alimentaires. Ces impayés sont liés soit à l'insolvabilité des pères débiteurs (souvent des catégories populaires) soit au simple manque de volonté (Biland et Sayn 2023). D'après les données de la justice française, 6 % des personnes séparées déclarent que la pension est versée irrégulièrement ou partiellement et 12 % qu'elle n'est que rarement voire jamais versée, deux ans après la séparation (Cretin 2015). Une recherche plus récente montre qu'un an après la séparation, 26 % des pères solvables ne versent pas la pension alimentaire (Lardeux 2021). En France, en cas d'impayé de pension alimentaire, une procédure de recouvrement peut être lancée à l'initiative de la créancière, qui peut également demander une aide de compensation à la CAF (Biland et Sayn 2023). Cela suppose donc, encore une fois, une charge supplémentaire pour les mères, afin d'avoir un minimum de ressources pour assurer le bien-être des enfants.

Les recherches sur la pension alimentaire critiquent le fait que cette compensation ne tienne pas compte du coût indirect que représente la pénalisation de la monoparentalité sur le marché du travail (Biland et Sayn 2023). Après une séparation conjugale, l'organisation domestique quotidienne des mères solos doit s'adapter à la nouvelle réalité où les enfants peuvent être davantage présents, ce qui peut contraindre les possibilités d'exercer une activité professionnelle (Bonnet *et al.* 2010). Cependant, un autre effet de la séparation rentre en contradiction avec cette difficulté à exercer une activité professionnelle. La disparition des économies d'échelle liées au couple et le resserrement de la contrainte budgétaire peuvent inciter les mères à participer davantage au marché de l'emploi, notamment si elles étaient inactives lorsqu'elles vivaient en couple. C'est ce que montre une étude néerlandaise qui témoigne d'une augmentation des heures de travail (de 20 à 32) pour générer des revenus pour le ménage (Bakker et Karsten 2013). Ainsi, la séparation conjugale conduit les mères à adapter leur activité professionnelle dans une position d'équilibre entre contraintes parentales accrues et besoin d'apporter des revenus. En France, les mères sont plus souvent

actives (avec un emploi ou au chômage) après la séparation, avec un taux d'activité de 19 % l'année avant la séparation contre 13 % deux ans après. Toutefois, il n'y a pas de données qui permettent de chiffrer les éventuels changements de postes ou du nombre d'heures travaillées dans la semaine (Bonnet *et al.* 2010).

A. Piesen (2017), dans sa thèse de doctorat, distingue quatre possibilités concernant l'activité rémunérée après une séparation : maintenir les horaires (si l'activité était déjà adaptée), adapter l'activité professionnelle (comme un changement de poste en interne qui facilite la compatibilité des horaires professionnels et ceux des enfants), réduire les horaires, ou effectuer une reconversion professionnelle. Elle met en avant une cinquième possibilité : se mettre au chômage provisoirement. Ce dernier recours est souvent utilisé par les mères avec des enfants de moins de 3 ans (âge du début de la scolarisation obligatoire en France, possible dans le système public) pour qui payer une garde deviendrait moins avantageux financièrement qu'arrêter le travail professionnel (Abjean 2015 ; Boyer et Villaume 2016). Les changements évoqués par A. Piesen (2017) ont pour conséquence une baisse des revenus salariés.

Même si les résultats de la recherche sont ambivalents quant à la nature des changements professionnels après une séparation conjugale, ils témoignent des tensions qui s'installent chez les mères solos entre difficultés financières et obligations du quotidien. Ces évolutions liées au travail sont un indicateur des difficultés que les mères doivent gérer après la séparation conjugale pour articuler les temps sociaux.

1.1.3 Une articulation des temps sociaux mise à mal par la monoparentalité

a) *La notion d'articulation des temps sociaux pour éclairer le quotidien des mères solos*

La séparation conjugale implique une bifurcation biographique pour les mères solos ; cet événement peu prévisible provoque des changements importants et presque irréversibles dans plusieurs sphères de la vie des mères (parentale, résidentielle ou professionnelle). Une partie de ces changements explique la réalité matérielle du quotidien des mères solos, marquée par des bas revenus et des conditions de logement dégradées (1.1.1). Outre les conditions matérielles d'existence plutôt précaires, la séparation conjugale conduit à un quotidien empreint de difficultés dans l'articulation des temps sociaux. C'est ce que suggèrent les travaux qui évoquent des évolutions dans la situation professionnelle post-séparation.

Les recherches qui abordent la question des temporalités quotidiennes des mères solos utilisent les termes de « désynchronisation » (David 2007 : 191) ou de « discordance des

temps sociaux » (Leray 2010 : 158), voire d'« articulation des temps sociaux complexe » (Piesen 2023 : 87). Ces expressions, similaires, indiquent, d'une part, le cadre analytique utilisé par les recherches : l'articulation des temps sociaux. D'autre part, elles témoignent des difficultés particulières des mères solos (séparées ou non) dans la gestion quotidienne des différentes activités, dans leur temporalité.

Plus précisément, l'expression « articulation des temps sociaux » sert à désigner à la fois un cadre analytique, assimilé à un champ sociologique²¹, et une notion centrale pour l'analyse. La notion d'« articulation des temps sociaux » émerge dans le contexte de l'étude des difficultés dans la gestion et coordination des temporalités du quotidien (professionnelles, domestiques, physiologiques ou de loisirs). Cela fait suite aux études féministes (2.1) qui, dès les années 1970, ont déconstruit le modèle binaire et socialement ancré de l'homme « gagne-pain » et de la femme responsable du travail domestique (Barbier *et al.* 2020). Ces apports ont permis de dénaturer la division des rôles et du travail, et de mettre en lumière les contradictions auxquelles font face les femmes entre « incitation » à s'insérer dans le marché de l'emploi et permanence de l'assignation du travail domestique (Pizarro Erazo *et al.* 2023).

Recherches et politiques publiques ont pointé le problème de la « conciliation travail-famille ». Cependant, le terme de « conciliation » apparaît obsolète pour une bonne partie des sociologues francophones. D'une part, ce terme est critiqué pour sa connotation harmonieuse et apaisante, souvent mise en avant par l'action publique. Pourtant, souvent les recherches abordent plutôt la question sous l'angle des difficultés, voire de la confrontation comme le suggère l'expression utilisée par les sociologues anglophones : *work-family conflict* (Minnotte 2012). De plus, le fait de « concilier » peut laisser entendre une réussite dans la résolution du conflit entre travail et famille, dont l'opposition symbolique est accentuée (Pailhé et Solaz 2010). Au contraire, parler d'articulation des temps implique de dépasser la binarité de ces deux sphères et prendre en compte toutes les temporalités (c'est à dire également celles physiologiques ou de loisirs). Cela implique donc de ne pas évacuer de la compréhension les stratégies, les renoncements et les impossibilités qui conditionnent la conduite du quotidien des personnes.

D'autre part, le terme « conciliation » participe à la fois à une individualisation, et à une attribution systématique du « problème » aux femmes. Il contribue ainsi à minimiser la dimension publique et politique de l'articulation, puisque les temps sont pensés comme individuels et non comme sociaux. Lorsque le terme de conciliation est utilisé la

²¹ La sociologie de l'articulation des temps sociaux est présentée dans plusieurs écrits (voir Pizarro Erazo *et al.* 2023) comme un champ de recherche et constitue l'un des Réseaux Thématiques de l'Association Française de Sociologie (<https://afs-socio.fr/rt/rt48/>).

responsabilité est pensée au niveau de l'individu qui doit se charger de coordonner au mieux les activités. Cela évacue la question des horaires (de travail, d'ouverture, des repas...) imposés par les constructions sociales et qu'une seule personne peut difficilement faire bouger (Barbier *et al.* 2020). Le terme « conciliation » est critiqué du fait qu'il contribue à entériner les asymétries hommes-femmes dans la responsabilité de coordonner domestique et professionnel (Pailhé et Solaz 2010). Puisque la société attribue traditionnellement aux femmes les responsabilités domestiques et familiales, ce serait à elles (et non aux hommes) de les « concilier » avec une activité professionnelle rémunérée (déjà existante ou souhaitée) (Lapeyre et Robelet 2006). Il est donc plus pertinent d'utiliser la notion d'articulation des temps sociaux que le terme « conciliation » pour analyser les difficultés de certains groupes dans la conduite du quotidien. En effet, parler d'articulation des temps sociaux permet de dépasser un cadre de pensée en termes de choix et de capacités individuelles, pour ainsi prendre en compte les contraintes temporelles socialement imposées, dont les femmes font majoritairement les frais. Cette notion permet également de considérer l'ensemble des temporalités de la vie quotidienne, leurs liens et imbrications dans les organisations des personnes, en fonction de leurs capacités d'action.

Les expressions citées plus haut montrent que l'approche par l'articulation des temps sociaux est l'un des angles d'analyse du quotidien des mères solos mobilisé par la recherche en sciences sociales, afin de comprendre les difficultés qu'implique d'être seule, au sein du ménage, dans la gestion des activités de la famille. Les conséquences de ces difficultés à articuler les temps sociaux peuvent se répercuter sur « un quotidien très rythmé et minuté, une course contre le temps », une organisation vécue comme si « les choses à faire n'étaient pas réalisables dans une journée de vingt-quatre heures » (Piesen 2019 : 10). Pour décomposer les difficultés dans l'articulation des temps sociaux des mères solos, je présente par la suite trois des temporalités quotidiennes les plus souvent évoquées par la recherche : la temporalité familiale (ou parentale et domestique), la temporalité professionnelle et la temporalité personnelle (ou de loisirs).

b) *Dépendre des temporalités des enfants*

Le quotidien des mères solos s'organise autour d'un élément constant et structurant : la présence quasi continue des enfants. En tant que seul parent au sein du foyer, la mère assume l'ensemble des responsabilités parentales, ce qui complique l'articulation des temps sociaux. Le travail parental désigne l'ensemble des activités réalisées par un adulte à destination d'un enfant (Déchaux 2009) : apporter des soins, pourvoir aux besoins matériels, à l'éducation, à la garde, assurer le bien-être domestique de l'enfant. Ces activités diverses sont essentielles au développement et à la socialisation de l'enfant (Protar et Modak 2023), s'inscrivent dans la routine domestique et impliquent une forte « charge mentale » (Haicault 1984).

Les enquêtes « Emploi du Temps », qui mesurent le temps consacré aux différentes activités quotidiennes, permettent d'éclairer la place du travail parental dans l'organisation quotidienne. En France, les parents solos ont en moyenne davantage de « temps parental »²² que les parents vivant en couple (Barrère-Maurisson et Marchand 2000). Pourtant, les mères vivant en couple déclarent plus d'heures consacrées aux enfants que les mères solos, notamment pour l'ensemble du travail domestique²³ (Roy 2012) (2.1.2.a). Les écarts observés entre mères s'expliquent en partie par des dimensions professionnelles, mais mobilisent également les recherches sur le rôle déterminant des enfants dans l'organisation quotidienne des mères solos. Ainsi, une recherche états-unienne de 1986 s'appuyant sur des données d'usage du temps montre qu'à situation professionnelle égale (en emploi ou non), les mères solos consacraient légèrement plus de temps aux enfants par jour (Sanik et Mauldin 1986). Les autrices insistent sur le fait que les mères solos consacrent le même temps que les mères en couple à la communication avec les enfants. Ces constats ambivalents soulèvent une interrogation : dans quelle mesure l'absence de conjoint rend-elle plus difficile l'articulation des temps sociaux, et ces difficultés sont-elles spécifiques aux mères solos ?

Les recherches qualitatives s'intéressent aux effets de la présence des enfants pour les mères solos dans deux domaines : la question des modes de garde et la charge mentale. En France, les obstacles liés à la garde des enfants sont particulièrement marqués pour les femmes ayant de jeunes enfants et des ressources financières limitées (Abjean 2015 ; Algava *et al.* 2023). L'accès à une place en crèche reste difficile, les délais sont longs et le coût des solutions de garde constitue un frein important. Lorsque les enfants sont scolarisés, la question se déplace vers les plages horaires en dehors de l'école, période durant laquelle les mères solos ont davantage recours à la garde périscolaire, et pour des durées plus longues (Milewski *et al.* 2005 ; Eydoux et Letablier 2007). Dans sa thèse sur les mères solos en Bretagne, F. Leray (2010) souligne que les modes de garde présentent des contraintes importantes, en particulier lorsqu'ils ne sont pas compatibles avec les rythmes professionnels des mères, par exemple pour celles qui travaillent le week-end ou sur des horaires « atypiques ». À partir de ces recherches, je peux faire l'hypothèse que les résultats concernant la garde des enfants

²² MA. Barrère-Maurisson et O. Marchand (2000 : 4) prennent en compte dans le « temps parental » le « temps passé à s'occuper des enfants : les habiller et leur faire la toilette, leur faire prendre les repas, jouer avec eux, passer du temps à l'extérieur avec eux, les conduire à l'école, les accompagner à des activités extrascolaires, les aider à faire leurs devoirs » et le « temps consacré aux adolescents : parler, regarder ensemble une émission de télévision, etc. ». Il constitue, en moyenne par semaine, 19h27, par parent, pour les parents en couple et 20h57, par parent, pour les parents solos.

²³ L'autrice prend en compte l'ensemble du travail domestique et non seulement le temps consacré aux enfants. Il est, en moyenne, de 34h hebdomadaires pour les mères en couple, de 28h pour les mères solos, contre 18h pour les pères en couple et 22h pour les pères solos.

témoignent des difficultés des mères solos dans l'articulation des temps, du fait de la présence des enfants.

Étant donné que les mères solos interrogées sont les seules adultes présentes au sein du foyer et qui s'occupent des enfants, elles se sentent obligées d'être constamment « d'astreinte » à leur disposition²⁴ (Bakker et Karsten 2013 : 180).

Cette citation issue de la publication d'une recherche néerlandaise résume bien le constat fait par les recherches s'intéressant à la charge mentale des mères solos. Les recherches s'appuyant sur des enquêtes qualitatives montrent que les mères solos évoquent souvent la nécessité de rester en état de vigilance constant à certains moments de la journée, même lorsque les enfants ne sont pas présents, ce qui brouille la frontière entre temps professionnel et temps domestique (Bakker et Karsten 2013). Les imprévus comme les maladies ou les grèves dans les structures d'accueil renforcent cette tension (Piesen 2017). Ces imprévus requièrent une certaine souplesse alors que « ce qui caractérise une situation monoparentale, c'est justement un manque de flexibilité étant donnée l'absence de conjoint au quotidien » (Leray 2010 : 294). A. Piesen (2019) met en relation ces difficultés rencontrées par les mères solos et les normes de la parentalité contemporaine axées sur la centralité et le bien-être de l'enfant, qu'elles essayent de performer de peur d'être remises en question en tant que « bonnes mères », avec un risque de surmenage ou de *burn-out*.

Une partie de la recherche sur les temporalités du quotidien se penche sur les différences entre mères solos et pères solos (beaucoup moins nombreux que les premières). À priori les parents solos partageraient des réalités similaires quant à la place des enfants dans les difficultés d'articulation des temps sociaux, indépendamment du sexe. Les résultats des recherches qui quantifient les usages des temps montrent toutefois un investissement plus important des mères solos. En France, les mères solos consacrent en moyenne six heures de plus par semaine au travail domestique que les pères solos (Roy 2012). Des recherches nord-américaines vont dans le même sens, montrant un temps parental quotidien moins élevé chez les pères solos²⁵ (Lee et Hofferth 2017), ainsi que des niveaux de « conflit travail-famille » déclarés plus faibles (Minnotte 2012). Ces écarts s'expliquent par la persistance des normes et rôles genrés, qui conduisent à des pratiques parentales cohérentes avec les attentes sociales, et donc un investissement plus important des femmes dans les activités éducatives et de soins

²⁴ Trad. de l'anglais : « Because the interviewed single mothers are the only care-giving adults present in the household, they feel obliged to be constantly 'on call' for their children » (Bakker et Karsten 2013 : 180).

²⁵ Cette recherche note, non seulement que les pères solos consacrent 45 minutes par jour de moins aux enfants que les mères solos, mais aussi que les différences entre pères et mères sont plus importantes lorsqu'elles sont liées aux « temps routiniers » (soins physiques et médicaux des enfants, surveillance ou aide aux devoirs) et aux « temps de gestion », alors que l'écart le moins important concerne les « temps de jeux ».

(Lee et Hofferth 2017). Ils s'expliquent aussi par des capacités financières inégales pour recourir à des aides marchandes, et par une aide de l'entourage plus importante :

Les pères, en raison de leur appartenance sexuée, se voient généralement octroyer spontanément des aides de la part des femmes de leur entourage (notamment leurs parents) pour résoudre les problèmes d'organisation domestique, tandis que les femmes sont jugées « par définition », compétentes pour prendre en charge ces problèmes » (Charpenel *et al.* 2021 : 21).

L'absence de conjoint au sein du foyer rend donc l'articulation des temps sociaux plus complexe pour les mères solos, en raison de la charge domestique plus importante, d'une charge mentale accrue et de ressources organisationnelles limitées. L'analyse des temporalités professionnelles pourrait apporter des pistes supplémentaires pour comprendre les difficultés vécues au quotidien.

c) Devoir articuler une activité professionnelle afin de garantir les revenus indispensables

J'ai présenté plus haut des travaux qui font état d'un quotidien des mères solos marqué par une situation financière précaire, que certaines études relient à des caractéristiques d'emploi peu satisfaisantes en termes de conditions et/ou de salaires (1.1.1.a). J'ai présenté également des recherches qui montrent que les conditions professionnelles des mères solos sont en partie dues aux changements post-séparation conjugale. Ces changements sont mis en place pour adapter les temps d'activité rémunérée à l'évolution des obligations parentales, même si cela peut impliquer une perte des revenus (1.1.2.d). En référence à ces adaptations et évolutions de l'activité professionnelle, O. David et R. Séchet (2004) présentent le travail rémunéré comme l'une « des seules marges de manœuvre possibles » dans l'articulation des temps sociaux des mères solos. Cependant, de nombreux travaux ont documenté les tensions, dans le quotidien des mères solos, pour articuler le travail rémunéré (presqu'un invariant pour garantir des ressources financières) avec l'ensemble des activités de leur quotidien.

De nombreuses recherches s'accordent sur le fait qu'avoir une activité professionnelle rémunérée relève de la nécessité pour les mères solos, plus que dans les ménages en couple où l'un·e des deux membres peut éventuellement rester sans activité. D'une part, il faut rappeler que les mères solos doivent assurer les ressources financières nécessaires pour faire face aux dépenses du ménage (Almeda Samaranch *et al.* 2016). Bien qu'en France, les familles monoparentales puissent bénéficier d'aides sociales et fiscales, le travail rémunéré est, en moyenne, leur source de revenus la plus importante (Devetter et Lanseman 2023). L'augmentation du taux d'activité des mères après la séparation est présentée comme un

signe de cette nécessité financière de travailler (Bonnet *et al.* 2010). Le temps partiel des mères solos (autour de 20 %, comme présenté en 1.1.1.a) pourrait être interprété comme une technique d'articulation de l'activité professionnelle rémunérée avec les autres temps, notamment le temps parental. Toutefois, une recherche en France montre que 40 % des mères solos à temps partiel souhaiteraient travailler davantage, contre 22 % des mères en couple (Périvier *et al.* 2021). Le fait que les temps partiels soient vécus comme subis par les mères solos peut démontrer la nécessité pour elles d'exercer une activité professionnelle qui rapporte suffisamment d'argent pour couvrir les dépenses du ménage, ce qui est plus probable dans le cas d'un emploi à temps plein. D'autre part, l'activité professionnelle représente une « bulle d'oxygène pour respirer et sortir de son rôle de parent » car elle implique un moment de sociabilité éloigné des tâches parentales (Piesen 2019 : 11). Une étude espagnole montre l'importance accordée par les mères solos, à la fois, à une autonomie financière (vis-à-vis des services sociaux ou des proches) et à une nécessité « valorisation sociale *via* le travail » (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 : 67).

Cette nécessité de travailler pour apporter des revenus suffisants au ménage pourrait entrer en contradiction avec le besoin de consacrer du temps aux autres obligations des mères solos, notamment celles, nombreuses, liées aux enfants. Les caractéristiques de l'emploi des mères solos, comme le chômage ou l'instabilité des contrats, a été interprété comme des effets des contraintes liées à la présence des enfants, qui limitent les possibilités d'emploi en termes d'horaires (Bakker et Karsten 2013). Par exemple, en France en 2004, 80 % des mères solos allocataires des minimas sociaux déclaraient une indisponibilité dans la recherche d'emploi pour des raisons familiales (Algava *et al.* 2005). T. Ciabattari (2007) montre pour les États-Unis (où les possibilités d'aides sociales sont moins importantes qu'en France) que, malgré leur volonté explicite de travailler, les mères solos ont plus de difficultés à garder une stabilité professionnelle en raison des limitations horaires imposées par les enfants.

Les horaires de travail seraient donc un élément clé dans les possibilités d'articulation des temps sociaux des mères solos. En France, des recherches qualitatives mettent en évidence une forte exposition des mères solos aux horaires alternants ou variables, ainsi qu'au travail le week-end du fait du type d'emplois qu'elles occupent. Cela entre en tension avec le besoin de flexibilité nécessaire pour assurer le travail parental en situation de monoparentalité (Devetter et Lanseman 2023). D'après une recherche états-unienne, les mères solos témoignent d'un « conflit entre travail et famille » plus important que pour les autres parents, et ce notamment lorsqu'elles ont peu de maîtrise sur leurs horaires de travail (Minnotte 2012). Même si ces recherches ne quantifient pas précisément la part des mères solos qui ont des horaires difficilement compatibles avec leur activité parentale, elles témoignent d'une plus grande importance de cette caractéristique dans leur organisation quotidienne, en

comparaison avec les autres parents actifs. Au-delà des horaires de travail compatibles avec le programme d'activités des enfants, des imprévus en lien avec les enfants (notamment une maladie) pourraient également contraindre l'activité professionnelle. Les mères solos valorisent particulièrement les aménagements consentis par leurs employeurs et employeuses ou l'aide des collègues en cas d'imprévus liés aux enfants, ce qui leur donne une certaine « flexibilité informelle » (Bakker et Karsten 2013).

L'exercice d'une activité professionnelle rémunérée par les mères solos représente donc une tension au quotidien entre les responsabilités financières en tant que principal *wage-earner* du ménage, et les obligations parentales et domestiques importantes. Certaines recherches affirment que, face à cette tension, peu de marges de manœuvre sont possibles (Bakker et Karsten 2013 ; Piesen 2023). Néanmoins, d'autres recherches s'intéressent aux quelques possibilités d'ajustement envisageables pour les mères solos. Deux chercheuses espagnoles évoquent des « tactiques extrêmes » qu'elles définissent comme celles « utilisées en dernier recours, lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions possibles [ce qui] implique que quelque chose dans le cadre professionnel ou parental est réalisé de manière partielle ou incomplète »²⁶ (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 : 64). Ces autrices montrent que des mères solos d'une ville du Pays Basque espagnol quittent temporairement leurs lieux de travail sans que cela soit prévu, y amènent les jeunes enfants ou les laissent seuls au domicile, surtout en cas d'imprévus. Les quelques possibilités d'ajustement moins « extrêmes » passeraient par la réduction d'autres temps sociaux, particulièrement les loisirs ou les temps personnels, ou bien par la demande d'aide extérieure, comme le montrent d'autres travaux présentés par la suite.

d) *S'occuper seule de ses enfants ou le sacrifice d'un temps à soi et aux loisirs*

Les temps parentaux et domestiques, ainsi que l'activité professionnelle constituent des constantes incontournables dans l'organisation du quotidien des mères solos. Le seul « temps pivot » sur lequel elles peuvent rogner est celui des loisirs et des activités personnelles. La recherche en sciences sociales est assez consensuelle sur deux points : le temps « à soi » est rare chez les mères solos et les loisirs sont parasités par leurs enfants.

Sur le premier point, le temps à soi, une étude américaine montre qu'en moyenne, parmi les mères avec une activité professionnelle, les mères solos consacrent environ 40 minutes de moins par jour aux loisirs personnels que les mères en couple (2 heures et 40 minutes) (Sanik et Mauldin 1986). Des résultats quantitatifs plus récents manquent pour apprécier les

²⁶ Trad. de l'espagnol : « aquellas que se utilizan como último recurso, cuando no existe otra solución posible [...] que implica que algo del ámbito laboral o reproductivo se realiza de forma parcial o incompleta » (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 : 64).

différences entre les différents groupes de parents, comme cela est fait pour le travail domestique ou pour le temps professionnel avec des données d'enquêtes « Emploi du Temps » (Roy 2012). Toutefois, de nombreuses recherches basées sur des entretiens semi-directifs présentent les caractéristiques et la signification qu'a ce temps « à soi » ou de loisirs pour les mères solos. A. Piesen (2019), en s'appuyant sur la définition de F. de Singly et ses collègues (2012), affirme que le temps en dehors du travail domestique et parental consacré à titre personnel est fortement contraint par les autres activités et temporalités (professionnelle et parentale, notamment), ce qui rejoint d'autres travaux européens (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 ; Bakker et Karsten 2013). Le temps « à soi », même s'il est présent, se limite dans beaucoup de cas à l'intérieur du domicile et se déroule après le coucher des enfants (Piesen 2017). Cependant, « ces moments considérés comme essentiellement privés sont souvent des temps de récupération plutôt que de loisirs [...] le manque de repos étant largement mis en avant » par les mères solos (Leray 2010 : 262).

Sur le deuxième point, les loisirs, les travaux suggèrent que les moments de sociabilité extérieure des mères solos passent par la présence inévitable des enfants. D'après des recherches néerlandaise, espagnole et française, les mères solos témoignent, dans leurs discours autour des activités de loisirs, des difficultés à entretenir des liens d'amitié sans les enfants (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 ; Leray 2010 ; Bakker et Karsten 2013). La présence quasi constante des enfants lors des moments hors travail constitue un « obstacle » pour réaliser leurs propres activités ou loisirs personnels (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 : 88).

Ces travaux se rejoignent également sur le fait que les mères pourraient avoir recours à des tiers pour prendre du temps pour des activités personnelles ou de loisirs sans les enfants, mais qu'elles ne le font pas pour deux raisons. La première est d'ordre financier (1.1.1.a). Les recherches rapportent des discours de mères solos expliquant ne pas avoir les ressources pour rémunérer des baby-sitters pour garder les enfants pendant qu'elles font des sorties, voire pour financer des activités de loisirs (Leray 2010 ; Charpenel *et al.* 2021). La deuxième raison est liée à ce que W. Bakker et L. Karsten (2013 : 180) appellent « culture of intensive mothering », qui les pousse à limiter les temps sans les enfants pour garder une image sociale de « bonne mère » (Piesen 2019)²⁷. Cette image sociale se base sur le principe d'entière disponibilité pour les enfants, avant tout.

²⁷ Dans la citation entière elles indiquent : « Conforming to the culture of 'intensive mothering', single mothers do not prioritize their identity as individuals with a right to personal leisure ». Cela rejoint les résultats d'A. Piesen (2019 : 9) : « les sorties sont limitées pour ne pas ternir l'image de « bonne » mère attentive et disponible pour ses enfants ».

Les temps « à soi » ou de loisirs des mères solos sont possibles sous conditions : lorsque les enfants ont l'âge de l'autonomie ou lorsque les pères non-résidents exercent le droit d'hébergement (souvent un week-end sur deux). Dans ce second cas, les mères solos « mixtes » peuvent intégrer quelques activités de loisirs personnels les moments où les enfants sont chez le parent non-résident. La recherche néerlandaise rejoint ce résultat bien que les mères déclarent en partie mobiliser ce temps sans les enfants pour des tâches de nettoyage²⁸ (Bakker et Karsten 2013). L'âge des enfants joue aussi un rôle important pour le temps « à soi ». Dans la thèse de F. Leray (2010), une question autour de la satisfaction quant au temps personnel des mères solos bretonnes est analysée en fonction de l'âge. Cela lui permet de montrer que 60-65 % des mères qui ont un enfant de moins de 5 ans pensent ne pas avoir assez de temps personnel, alors que pour celles dont l'enfant le plus jeune a au moins 11 ans, cet avis se réduit à environ 50 %.

Le sacrifice du temps personnel et des loisirs témoigne des difficultés dans l'articulation des temps sociaux des mères solos dans plusieurs contextes nationaux ou régionaux occidentaux. Ces recherches ne font pas précisément référence à des contextes urbains ou métropolitains où l'offre de loisirs est souvent plus importante, comme c'est le cas en Île-de-France, particulièrement dans et autour de Paris. Avec l'exemple francilien je pourrai analyser si cette densité des activités de loisirs est perçue par les mères solos comme une facilité pour disposer de temps pour elles, ou si, comme dans les recherches précitées, la place occupée par les enfants et l'activité professionnelle restreint ces possibilités.

1.1.4 Le rôle de l'entourage dans l'articulation des temps sociaux des mères solos

Les travaux portant sur l'articulation des temps sociaux des mères solos montrent que leur travail parental prend une place centrale dans leur quotidien et conditionne le programme d'activités. Les temporalités professionnelles doivent s'ajuster aux temporalités parentales, même si l'activité rémunérée semble incontournable pour les mères solos en raison de la nécessité d'assurer des revenus suffisants pour le ménage. Ces exigences opposées génèrent des tensions et contradictions entre les différentes sphères temporelles. L'articulation des temps sociaux passe par un sacrifice des temps personnels et de loisirs, ainsi que par d'autres stratégies ou tactiques. Une partie des recherches s'intéressant au quotidien des mères solos se sont attardées sur le rôle de l'aide de proches dans leur organisation, notamment pour la garde des enfants (Ciabattari 2007 ; Bakker et Karsten 2013).

²⁸ Elles indiquent : « during this period, single mothers have time for sports, a social life and housecleaning » (Bakker et Karsten 2013 : 181).

En France, la sociologie de la famille s'est intéressée, depuis les années 1980, aux « solidarités familiales » pour comprendre les liens d'aide et entraide qui se forment dans le cadre de la famille élargie (Déchaux et Le Pape 2021). L'objectif de départ était une dépasser l'approche centrée sur la « famille nucléaire » (composée par le couple parental et les enfants résidant dans le même logement), souvent privilégiée par les statistiques officielles, afin de comprendre des échanges et des liens plus larges au sein de ce qui a été nommé « parenté » (Déchaux 1994) ou « famille-entourage »²⁹ (Bonvalet et Lelièvre 1995). Ces travaux offrent un cadre analytique pertinent pour appréhender le travail parental dans toute sa complexité, en le resituant au sein des relations et des échanges au-delà du noyau familial restreint. Les recherches se sont principalement centrées sur l'aide des grands-parents dans la garde des enfants (Kitzmann 2017).

Dans le cas spécifique des mères solos, les recherches suggèrent que l'aide des proches est souvent mobilisée au quotidien. Une étude récente portant sur des mères en emploi avec des enfants de moins de 6 ans montre que, dans 54 % des cas, leurs enfants sont pris en charge par des proches au moins une fois par semaine, contre 34 % pour les couples cohabitants (Le Pape et Virot 2025). En général, les études qui s'intéressent aux mères solos montrent que le soutien peut provenir des membres de la famille élargie, mais également du cercle amical, voire du voisinage (Leray 2010 ; Piesen 2017). Les données concernant l'aide d'autres personnes en dehors de la parenté des mères solos sont toutefois plutôt rares (Protar et Modak 2023). Des études quantitatives montrent que, parmi les ménages avec une mère solo, seulement 4 % des enfants de moins de 6 ans sont pris en charge par un proche hors famille, au moins une fois par semaine, contre 33 % des enfants pris en charge par un membre de la famille (Le Pape et Virot 2025). Concernant l'aide de la famille élargie, aide la plus souvent étudiée, c'est la « lignée féminine » qui est mise en avant. Les grand-mères des enfants sont souvent évoquées par les mères solos interrogées dans les monographies, ce qui est mis en lien avec les rôles de genre (Protar et Modak 2023) (2.1.1). Le soutien des familles peut être financier (un don d'argent ou un achat), relationnel (des échanges de sociabilité) et matériel (de l'aide dans le travail domestique/parental) (Déchaux et Le Pape 2021). Le dernier type de soutien est directement lié à l'articulation des temps sociaux des mères solos. Cette solution est souvent qualifiée par les recherches de « stratégie » et passe par la délégation d'un certain nombre de tâches, notamment la garde des enfants (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006). L'aide matérielle des proches au quotidien est également présentée comme une manière de surmonter le coût de la garde des enfants, hors école

²⁹ Ces deux termes désignent les membres de la famille liés par la filiation ou l'alliance mais ne partageant pas le même logement (grands-parents, frères/sœurs adultes, oncles, tantes, cousin·es, etc.). Le terme « parenté » insiste plutôt sur les liens de filiation, tandis que « famille-entourage » met l'accent sur les relations effectivement entretenues, c'est-à-dire les échanges et formes de soutien qui structurent le quotidien.

(Vicente Torrado et Royo Prieto 2006 ; Boyer et Villaume 2016). Une enquête montre que la demande d'aide à la famille dans la garde des enfants est un choix par défaut lorsque les mères solos n'ont pas le temps de s'occuper elles-mêmes des enfants et qu'elles ne peuvent pas recourir à des aides rémunérées (Abjean 2015), lié aux difficultés financières connues par une majorité de mères solos (1.1.1.a).

Les travaux qui se sont intéressés au rôle de l'entourage dans le quotidien ont pu évoquer des différences entre parents solos en fonction du niveau d'aide reçue. Le soutien est l'un des facteurs utilisés pour expliquer les différences entre les pères et les mères, les premiers étant plus souvent aidés, comme montré plus haut (Charpenel *et al.* 2021 ; Lee et Hofferth 2017). Les différences entre mères solos par rapport à l'aide reçue au quotidien de l'entourage sont moins explorées. Alors que des questions d'origines sociales des mères solos sont abordées et que la sociologie a montré que la parenté joue un rôle important dans la sociabilité des familles d'origines modestes, peu de données comparatives entre milieux sociaux existent (Protar et Modak 2023).

L'autre facteur peu abordé de différenciation entre mères solos est lié à leur espace de résidence. Diverses monographies sur les mères solos mettent en avant que la proximité géographique de l'entourage familial est un atout dans la gestion du quotidien (Leray 2010 ; Piesen 2017). Cette importance de la proximité dans la gestion du quotidien peut s'assimiler à la notion de « famille-entourage locale » développée par C. Bonvalet (2003) pour désigner les réseaux familiaux qui dépassent le foyer et qui se constituent à une échelle locale. Malgré ces résultats et réflexions, on sait peu de choses sur les différences entre mères selon que leur entourage se trouve à proximité du domicile ou non. Cet enjeu est pourtant clé dans certains contextes métropolitains comme l'Île-de-France, caractérisée par un éloignement des lieux d'origine, mais aussi par d'éventuelles difficultés dans le choix résidentiel liées au prix de l'immobilier (Berger 2004). Des pistes en ce sens pourront être développées par la suite.

1.2 La mobilité quotidienne au centre des analyses des espace-temps

J'ai montré que de nombreux travaux depuis les années 1970 se sont intéressés aux familles monoparentales et aux personnes majoritairement à leur tête : les mères solos (Eydoux et Letablier 2007). Ces recherches en sciences sociales, majoritairement en sociologie de la famille, abordent plusieurs dimensions du quotidien des mères solos, notamment la question des conditions de vie (financières, professionnelles et de logement), qualifiées de dégradées et précaires. On l'a vu, cette situation découle d'une série de facteurs liés aux écarts et inégalités entre femmes et hommes en termes de salaires, de disposition du patrimoine et de responsabilisation vis-à-vis du travail domestique et parental qui tendent à s'accroître au

moment de la séparation conjugale, évènement qui constitue une bifurcation. Les mères solos se retrouvent dans une situation défavorable tant sur le plan matériel que dans la gestion des contraintes liés aux enfants, en comparaison avec d'autres configurations parentales : parents en couple, parents séparés non-résidents et pères solos. Une partie des recherches s'est penchée sur les temporalités quotidiennes des mères solos, afin de mieux comprendre les tensions et difficultés auxquelles elles sont confrontées. L'approche par l'articulation des temps sociaux permet de montrer la double contradiction avec laquelle les mères solos doivent composer : d'une part, une responsabilité parentale accrue qui les contraint à s'adapter aux rythmes et horaires d'activité des enfants ; d'autre part, la nécessité d'exercer une activité professionnelle pour subvenir aux besoins du ménage. La prise en compte de différents temps sociaux permet de mettre en évidence le sacrifice que font les mères solos en termes de temps consacrés à leur propre bien-être ou à leurs loisirs.

Les différentes études présentées dressent un portrait du quotidien des mères solos caractérisé par une organisation des temps compliquée, fortement marquée par les contraintes parentales et professionnelles. Toutefois, ces recherches adoptent majoritairement une lecture centrée sur les temporalités et intègrent très peu la question de l'espace dans l'analyse. L'espace est majoritairement abordé en termes résidentiels ; sur les caractéristiques des logements (1.1.1.b) et l'évolution des conditions d'habitat après la séparation (1.1.2.c). Cependant, ces travaux n'abordent que très peu la question des effets des mobilités résidentielles (changements de quartier ou de commune), ce qui permettrait de constater si les mères solos qui déménagent s'installent dans un lieu avec des caractéristiques précises, par exemple à proximité d'une école (Leray et Séchet 2013). Dans les recherches autour de l'articulation des temps des mères solos, la dimension spatiale peut être évoquée de manière discrète, noyée entre autres informations. Un exemple représentatif se trouve dans l'article de W. Bakker et L. Kasrten (2013), qui affirment que « trouver un travail flexible, à une courte distance du domicile, et avec des collègues qui aident en cas de perturbation ou urgence est une stratégie pour éviter les contraintes »³⁰. Pour ces sociologues néerlandaises, la proximité entre domicile et travail fait partie, en plus de l'ambiance professionnelle et de la flexibilité des horaires, des éléments qui facilitent l'articulation du temps professionnel avec les autres activités, pour les mères solos. Cependant elles n'abordent pas les questions que cette proximité pourrait soulever pour l'ensemble des activités. La distance avec les proches aidants (l'entourage local) est un autre des éléments liés à l'espace et évoqués par ces recherches. Des travaux présentés ci-dessous affirment qu'une proximité spatiale avec des membres de la famille peut être mis en avant comme un atout par les mères solos (Leray 2010 ; Piesen 2017). La proximité avec les ex-conjoints est également évoquée par les

³⁰ Trad. de l'anglais « Finding a flexible job a short distance from home and colleagues who help out in the case of disruption or emergency is a strategy for avoiding constraints » (Bakker et Karsten 2013 : 180).

recherches qui peuvent la présenter comme un élément facilitateur des bonnes relations entre enfants et pères non-résidents (Viry 2014).

Si la dimension spatiale est parfois rapidement évoquée par les travaux sur le quotidien des mères solos, le croisement entre temps et espace demeure peu exploré dans les approches présentées dans la section précédente. Pourtant, d'autres types de travaux s'en saisissent, comme c'est le cas des études sur la mobilité quotidienne. En effet, la mobilité quotidienne a été souvent mise en avant pour ses vertus analytiques permettant de penser l'articulation espace-temps du quotidien (Orfeuil et Massot 2005 ; Vincent-Geslin *et al.* 2016 ; Drevon *et al.* 2021). L'objectif de cette section est ainsi de présenter en quoi la mobilité quotidienne constitue un objet d'étude pertinent pour appréhender la complexité du quotidien des mères solos dans ses dimensions spatiale et temporelle. Dans un premier temps, je présente quelques éléments conceptuels associés à la mobilité quotidienne susceptibles d'éclairer l'analyse du quotidien des mères solos en Île-de-France, qu'il s'agisse de l'intérêt porté à l'analyse de l'espace-temps, des liens avec les caractéristiques des espaces où se déroulent les mobilités ou de leur insertion dans une temporalité plus longue (1.2.1). Dans un deuxième temps, je mobilise des travaux sur la mobilité quotidienne des parents et des femmes, afin d'illustrer l'application de ce cadre analytique et d'identifier les spécificités propres à ces groupes (1.2.2). Enfin, j'expose les pistes présentes dans la littérature traitant plus spécifiquement de la mobilité quotidienne des mères solos (1.2.3).

1.2.1 Les apports de la mobilité quotidienne pour comprendre l'organisation des activités dans le temps et dans l'espace

a) Les vertus analytiques de la mobilité quotidienne

Dans l'Introduction générale, j'ai défini la mobilité quotidienne comme l'ensemble des déplacements physiques d'une personne hors de son domicile, réalisés dans le cadre des activités routinières et des événements exceptionnels qui concernent la vie de tous les jours. Cette définition émerge des propositions de C. Gallez³¹ (2015 : 8), qui fait référence aux notions de quotidien et de déplacement. Elle prévaut aussi dans la plupart des enquêtes statistiques sur la mobilité « locale » qui rajoutent une précision : les déplacements sont limités à un rayon de 100 km autour du domicile. Le quotidien est le cadre dans lequel ont lieu les déplacements. Pour définir le quotidien, je m'appuie sur la proposition du sociologue C. Javeau (2003) qui prend en compte aussi bien les routines, avec l'idée d'une répétition dans des temporalités proches, que les événements exceptionnels qui se concrétisent dans la vie de tous les jours. Cette vision du quotidien est adaptée aux réalités des personnes telles

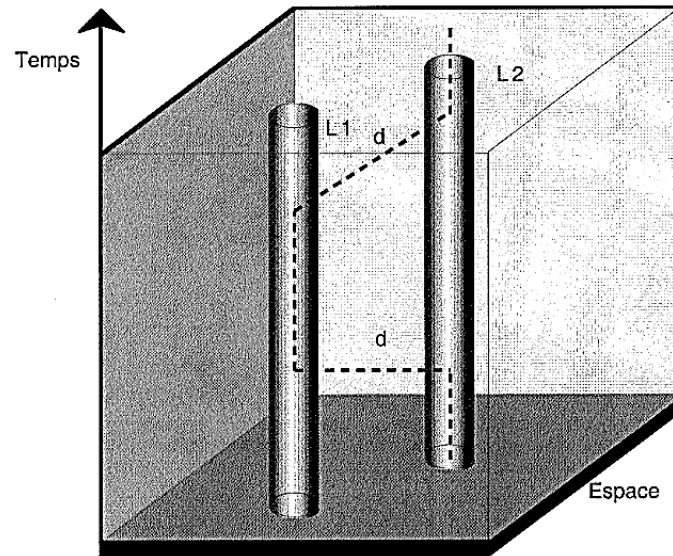
³¹ C. Gallez (2015 : 8) définit la mobilité quotidienne comme « l'ensemble des déplacements physiques des personnes, liés à la réalisation de leurs activités quotidiennes ».

que les mères solos qui, comme montré plus haut, doivent composer avec des routines fixes et des imprévus imposés par les enfants. Les déplacements sont la composante de la mobilité quotidienne et sa principale unité de mesure. La définition la plus classique et la plus répandue des déplacements vient des enquêtes de mobilité, qui existent depuis les années 1950. Cette définition s'appuie sur l'idée d'un lieu-motif, défini par la nature de l'activité qui sera réalisée après le déplacement (Commenges 2013a). Le CERTU (actuellement nommé CEREMA³²), organisme de référence pour la mesure de la mobilité en France, définit le déplacement comme le « mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transports » (CERTU 1998). Chaque déplacement est donc associé à un motif (donc une activité), à deux lieux (l'un d'origine et l'autre de destination), et à deux horaires (de départ et d'arrivée).

En quoi la mobilité quotidienne peut-elle être considérée comme un outil d'analyse de la vie de tous les jours des personnes ? La réponse à cette question se retrouve en partie dans la définition même de mobilité quotidienne, notamment dans les notions de quotidien et de déplacement. Étudier chaque déplacement, au sens du CERTU, permet d'avoir les informations sur le type d'activité qu'une personne réalise, avec le motif de déplacement, l'heure à laquelle elle part réaliser l'activité et l'heure à laquelle elle arrive (temps), ainsi que sur les lieux de départ et d'arrivée (espace). Les horaires et les lieux, permettent de calculer la durée et la portée du déplacement. La mise bout-à-bout de l'ensemble des déplacements, dans l'analyse de sa mobilité quotidienne, permet d'avoir une image complète à la fois des activités qui nécessitent un changement de lieu et de leur organisation spatio-temporelle, sur une période d'un ou plusieurs jours selon la durée du recueil de données. L'image ne se limite pas aux activités, elle s'étend aux déplacements eux-mêmes : leur durée et leur portée (ou distance), et les modes de transport utilisés. La première vertu de la mobilité quotidienne, tirée de sa définition classique, est de décrire l'ensemble des déplacements et donc les activités associées (les motifs) sur un plan spatial et temporel.

³² Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques était un service du ministère de l'écologie français créé en 1994, en charge de mener de nombreuses études pour l'État ou les collectivités territoriales.

FIGURE 1.1 – Diagramme tridimensionnel de la *Time-geography* représentant une « trajectoire individuelle » dans l'espace-temps.



Source : (Chardonnel 1999 : 60).

L'approche de la *time-geography* (ou *tidsgeografi* en suédois) a apporté des éléments de réflexion théorique à l'étude de la mobilité quotidienne. Cette approche émerge notamment de la proposition d'analyse spatio-temporelle du quotidien formulée par le géographe suédois T. Hägerstrand (1970, 1989). La *time-geography* dépasse le cadre d'analyse individuel du déplacement ; l'individu est mis au centre des analyses et ses pratiques spatio-temporelles sont étudiées comme un ensemble. Dans sa thèse, S. Chardonnel (1999) propose une analyse d'ensemble des apports de la *time-geography* qui mettent en avant l'espace-temps comme une notion centrale dans l'étude du quotidien des personnes. L'espace-temps des personnes est représenté dans des diagrammes tridimensionnels (voir FIGURE 1.1), qui témoignent du principe de l'approche : situer dans le temps et dans l'espace le programme d'activités des personnes comme un tout avec une logique commune qui permet de caractériser les personnes. En analysant l'espace-temps d'une personne, la *time-geography* met en avant les contraintes qui limitent la réalisation de ses activités quotidiennes. Pour T. Hägerstrand (1970), le cadre de l'espace-temps est contraint par ce qu'il nomme « prisme » : le potentiel d'activités réalisables, déterminé par trois catégories de contraintes. La première est composée des contraintes « de capacité », liées aux besoins physiologiques des personnes (les temps de sommeil et de repas, par exemple) et aux capacités individuelles en lien avec les caractéristiques de l'espace environnant (par exemple, la capacité de conduire une voiture dans un lieu avec beaucoup de pentes et dont les activités sont éloignées). La deuxième catégorie contient les « *coupling constraints* » ou contraintes « d'interaction », c'est-à-dire les besoins des personnes de s'associer dans un espace-temps précis avec d'autres personnes et

des outils matériels pour réaliser des activités de production, consommation ou transaction (Lenntorp 1976). La troisième catégorie, les contraintes « d'autorité » ou de pouvoir font référence au cadre des règles, des normes et des lois qui excluent des lieux et des horaires de fréquentation (comme l'accès à un jardin public au milieu de la nuit) (Schwanen et Kwan 2008). Ainsi, à partir des réflexions de la *time-geography*, une deuxième vertu de la mobilité quotidienne peut être mise en évidence : comprendre les différentes limites et contraintes spatio-temporelles que rencontre une personne dans la réalisation des activités du quotidien.

L'étude, surtout statistique, de la mobilité quotidienne des personnes se fait habituellement sur des groupes larges de population, avec des caractéristiques différenciées (l'âge, le sexe, le lieu de résidence, la catégorie socioprofessionnelle, entre autres). Cela permet une comparaison des pratiques d'individus en fonction de leurs caractéristiques, dont certaines s'associent aux « contraintes de capacité » invoquées par la *time-geography* ; un enfant ne va pas se déplacer de la même manière qu'une personne âgée, par exemple (Hägerstrand 1970). Les différences entre groupes sociaux dans leurs déplacements sont quantifiées à partir des données de mobilité recueillies dans les enquêtes et *via* des indicateurs grâce auxquels il est possible d'obtenir des mesures comparatives telles que des moyennes, des pourcentages ou des taux. Les indicateurs les plus utilisés pour mesurer la mobilité sont le nombre de déplacements, le temps consacré à se déplacer (budget-temps de transport) au cours d'une période précise (un jour ou une semaine, habituellement), ainsi que la distance domicile-travail ou navettes. D'autres indicateurs sont de plus en plus utilisés, comme les chaînes de déplacements (Primerano *et al.* 2008). Ces dernières peuvent être définies comme la succession de déplacements d'une personne pour réaliser différentes activités au cours d'une journée, entre le moment où la personne part du domicile et son retour. Les chaînes de déplacements et des mesures associées comme le taux de maximisation de chaînage (Boulaïbal 1995) sont utilisées pour montrer la multiplicité de déplacements avec des motifs divers qu'une personne peut réaliser sans passer par le domicile. Un taux important de déplacements enchaînés sans retour à domicile est interprété comme une tentative de « maximiser » son temps, et donc comme une réponse à un quotidien très dense (Vågane 2012).

En France, l'une des caractéristiques étudiées est liée à la classe sociale ou aux revenus (Orfeuil et Ripoll 2015). Par exemple, B. Baccaini (1996) mettait en évidence l'existence, en Île-de-France, de navettes plus longues pour des ouvriers et ouvrières non-qualifiés que pour des cadres ou des professions libérales. Certains de ces travaux interprètent les différences entre groupes sociaux comme des déséquilibres, voire comme des révélateurs d'inégalités (Bacqué et Fol 2007). Dans tous les cas, la troisième vertu analytique de la

mobilité est que son étude permet de comparer des personnes et des groupes sociaux afin d'étudier les potentielles différences. Le chapitre suivant approfondit cette réflexion avec les apports des approches féministes.

Étudier la mobilité quotidienne présente l'intérêt de décrire les déplacements et les activités des personnes dans leur dimension spatio-temporelle, de comprendre les contraintes spatio-temporelles des personnes dans la réalisation de ces activités, et de comparer ces pratiques entre individus et groupes sociaux. S'intéresser à la mobilité quotidienne des mères solos pourrait donc permettre de compléter les connaissances produites depuis l'approche de l'articulation des temps sociaux, et comprendre comment leur quotidien s'organise dans la conjonction du temps et de l'espace. Concernant l'espace, des travaux sur la mobilité quotidienne ont approfondi les réflexions sur les liens entre les manières de se déplacer et les caractéristiques des lieux où la mobilité se déroule. L'étude de la mobilité quotidienne permet donc de prendre en compte la réalité spatiale du quotidien des personnes dans les analyses.

b) « *Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces* »

L'expression qui donne son titre à cette section est empruntée du titre d'un article de C. Gallez et J.-P. Orfeuil (1998), qui met en évidence, pour la France, les différences de pratiques de mobilité selon le type d'espace de résidence : région rurale ou urbaine, centre urbain dense ou périphérie. Les différences que l'article décrit reposent sur les distances parcourues par personne et par jour, plus élevées pour les périurbains que pour les résidents de la zone agglomérée (16 km à Paris contre 25 dans sa périphérie, en 1982). Les budgets-temps de transport des personnes habitant le périurbain (50 minutes en moyenne par jour et par personne) sont, au contraire, inférieurs à ceux des villes-centres (70 minutes à Paris). Ce constat s'explique, selon l'autrice et l'auteur, par un recours à l'automobile plus important dans les zones d'urbanisation moins dense, où les conditions de circulation sont plus favorables et les vitesses supérieures, à l'époque de leur recherche. On ne se déplace pas au quotidien de la même manière dans une commune rurale peu dense, avec seulement quelques services de base, et dans un quartier central d'une ville dense, doté de nombreux services et d'une offre étoffée de transports en commun. En Île-de-France, terrain d'étude de cette thèse, la commune de Paris, très densément peuplée (20240 hab./km² en 2020), est desservie par 5 lignes de train métropolitain rapide, 14 lignes de métro, et plus de 60 lignes de bus (Annexe 2). Selon les résultats préliminaires de la dernière enquête de mobilité francilienne (2020), seuls 6 % des déplacements y sont effectués en voiture contre 56 % à pied et 32 % en transports en commun (OMNIL 2023). Ces chiffres contrastent avec ceux de la grande couronne où 52 % des déplacements se font en voiture, 30 % à pied et 15 % en transports

en commun. Les communes de la grande couronne francilienne se caractérisent majoritairement par une faible densité propre aux espaces périurbains, et par une desserte en transports en commun limitée, hormis quelques communes disposant d'une gare les reliant à Paris.

L'exemple francilien illustre le lien étroit entre les pratiques de mobilité (notamment les modes de transport utilisés) et les caractéristiques des espaces (la densité de population, la densité des ressources urbaines et la qualité de la desserte en transports en commun). Le lien entre pratiques de mobilité et espace est bien documenté par la recherche, en France et dans d'autres pays (notamment aux États-Unis). Les recherches se sont interrogées sur les liens entre production urbaine et évolution des modes de transport ; « comment l'urbanisation transforme la mobilité et comment la mobilité transforme l'urbanisation ? » (Bieber *et al.* 1993 : 6). Les gains de vitesse liés à la diffusion de l'automobile et à la modernisation des réseaux de transport ont contribué progressivement à l'étalement urbain et à la périurbanisation (Baccaïni 1997 ; Wiel 1999b, 2002 ; Orfeuil 2000 ; Berger 2004). Y. Zahavi (1974), à partir de l'étude des budgets-temps de transport, émet l'hypothèse (« conjecture de Zahavi ») selon laquelle les « progrès de vitesse » liés aux évolutions techniques en matière de transports permettent une augmentation des distances des déplacements, tout en maintenant globalement constants les budgets-temps de transport. Cette hypothèse a alimenté certains débats, notamment du fait que l'analyse ne prend pas en compte les effets de contexte et les particularités individuelles et sociales (Crozet et Joly 2004). Néanmoins, elle sert de base aux réflexions sur les liens entre localisation résidentielle et possibilités de déplacement (Bieber *et al.* 1993).

Les questions des gains de vitesse ont permis aussi d'étudier le lien existant entre mobilité quotidienne et changement résidentiel. Une littérature abondante, notamment en France, aborde les arbitrages des ménages en fonction de leur budget consacré au logement et aux déplacements, et de l'éloignement des centres (Polacchini et Orfeuil 1998 ; Bonvalet et Brun 2002 ; Bonvalet 2010). D'après les sociologues du logement, dans un contexte où les prix immobiliers augmentent plus rapidement que les revenus, particulièrement dans les centres-villes et les agglomérations centrales, les ménages sont amenés à arbitrer entre leurs aspirations en matière de logement (taille et nombre de pièces, localisation et statut de propriété), leurs ressources disponibles et diverses contraintes, telles que leurs habitudes ou la nécessité d'accès à des ressources spécifiques (Grafmeyer 2010). Dans ce cadre, la question de l'augmentation des distances physiques, rendue possible par l'augmentation du potentiel de vitesse des déplacements, peut être intégrée aux arbitrages résidentiels. En effet, d'après J.-P. Orfeuil et M.-H. Massot (2005), les individus cherchent davantage à « maximiser les opportunités » qu'à minimiser les coûts. Autrement dit, avec un budget-temps et monétaire

donné, les ménages qui peuvent bénéficier d'une amélioration des conditions de mobilité (par la possession du permis de conduire et de la voiture) ont la possibilité d'intégrer d'autres critères (taille du logement, présence d'un jardin, proximité à l'entourage...) et plus uniquement la proximité aux pôles d'activité. Ils peuvent, par exemple, envisager l'accès à un logement plus grand, à un jardin ou à la propriété (Orfeuil 2000). En Île-de-France, l'étalement urbain concerne particulièrement les catégories modestes qui, confrontées aux prix élevés de l'immobilier à Paris, cherchent à accéder à des logements abordables avec des conditions correctes (Orfeuil 2000). Comme le souligne M. Berger (2004), la périurbanisation francilienne touche diverses catégories sociales, mais ces dernières ne s'installent pas dans les mêmes secteurs : les ménages les plus modestes sont relégués dans les espaces les plus éloignés du centre métropolitain.

La possibilité d'améliorer leurs conditions de logement en s'éloignant des centres-villes grâce aux gains de vitesse de déplacement a contribué au phénomène de périurbanisation (Bieber *et al.* 1993). La périurbanisation s'est caractérisée par une prolifération des maisons individuelles avec jardin dans les périphéries des agglomérations dans la plupart des pays occidentaux dont la France (Berger 2004 ; Rougé 2007). Elle s'est accompagnée d'une décentralisation, vers les franges urbaines à proximité d'axes routiers, des emplois (notamment liés à l'industrie et la logistique), des loisirs et des commerces (dans les centres commerciaux) (Orfeuil 2000). Ce type d'urbanisation s'associe à une dépendance à l'automobile dans les déplacements pour accéder aux ressources, comme le montrent les états-Uniens Newman et Kenworthy en comparant plusieurs villes du monde (1991). G. Dupuy (1999) définit la « dépendance automobile » comme le préjudice subi par les personnes non-motorisées, dont l'accès aux ressources urbaines est devenu plus compliqué, notamment dans les secteurs périurbains. L'accès à voiture permet aux ménages de s'installer dans le périurbain mais symétriquement son utilisation devient presque obligatoire dans ces espaces. Toutes ces analyses confirment le constat que la mobilité des personnes qui résident dans les espaces périurbains (et donc moins denses) se caractérise par une utilisation plus importante de la voiture et des distances parcourues en moyenne plus longues que celles observées pour les habitant·es des centres urbains. Ce constat conduit à interroger le rôle de la densité comme variable explicative principale des différences de pratiques de mobilité quotidienne.

Si la densité joue effectivement un rôle important, elle ne saurait à elle seule rendre compte de la complexité des comportements de mobilité ; d'autres facteurs interviennent dans une approche systémique. Par exemple, B. Motte-Beaumvol (2007), dans sa recherche sur la grande couronne francilienne, montre que des ménages sans automobile anticipent la présence de services et commerces de proximité au moment du déménagement. Il suggère

donc que d'autres caractéristiques, comme la proximité aux aménités, peuvent compenser une moindre densité, notamment pour des populations contraintes dans leur capacité à utiliser la voiture.

En Île-de-France, les travaux se sont souvent intéressés à la distance au centre à partir d'une comparaison entre couronnes (Paris, petite couronne et grande couronne) (par exemple, Baccaïni 1997). Pour le cas des mères solos, il peut être intéressant d'analyser les différences de mobilité en fonction de la densité urbaine (3.3.3.b). Les mères solos ont leur résidence majoritairement dans les périphéries proches et denses, à l'est et au nord-est de Paris (Drieux *et al.* 2016 et CARTE 1.1). Pour ces femmes, l'usage des modes de transport pourrait dépendre du lieu où elles vivent, comme pour l'ensemble de la population, mais aussi des événements qu'elles ont vécus (2.3.1). Cette perspective invite à intégrer une approche biographique dans l'analyse de la mobilité quotidienne.

c) Placer la mobilité quotidienne dans le temps long : les approches biographiques

Dans l'analyse de la mobilité quotidienne, au-delà de l'étude des pratiques à un moment précis (*at one point in time*), des réflexions ont proposé de l'approcher tout au long de la vie (*over the lifetime*) (Viry 2020 : 175). L'enjeu est de prendre en compte à la fois les contextes socio-historiques (des situations conjoncturelles telles qu'une crise, une pandémie ou un changement politique), la position individuelle dans une biographie et des événements clés qui structurent ces évolutions (une migration, une mise en couple, un accident, par exemple). Alors que l'approche biographique est désormais bien établie dans les travaux portant sur la mobilité résidentielle (Bessin 2009 ; Dureau et Imbert 2014), son application dans l'analyse de la mobilité quotidienne est moins répandue. C'est à partir des années 2000 que des auteurs et autrices majoritairement du contexte germanophone³³ ont commencé à aborder la mobilité quotidienne avec un point de vue longitudinal ou diachronique, en prenant en compte le parcours de vie des personnes auxquelles leurs recherches s'intéressaient (Juan *et al.* 1997 ; Chatterjee et Scheiner 2015). Une partie de ces chercheurs proposent l'approche des « biographies de mobilité » (*Mobility Biographies Research*). Dans son papier fondateur, M. Lanzendorf (2003) propose une analyse qui fait converger la mobilité quotidienne avec les parcours de vie individuels, en définissant les biographies de mobilité comme les évolutions des pratiques de mobilité au long de la vie d'une personne. Par la suite, d'autres recherches ont approfondi et opérationnalisé l'approche de biographies de mobilité. Leur point de départ théorique est résumé dans les phrases suivantes :

³³ Même si la majorité de leurs publications les plus connues et citées, dont celles que j'ai consultées, sont écrites en langue anglaise.

L'idée centrale est que les vies peuvent être comprises comme des chemins ou des trajectoires temporelles, et que tout point sur le chemin est le résultat d'expériences passées et de décisions prises, ainsi que d'attentes, d'anticipations ou d'aspirations futures. Ces trajectoires peuvent être divisées en étapes de vie distinctes (ou phases) qui coïncident avec des ensembles particuliers de rôles sociaux, de responsabilités et de statuts. Les changements observables dans le rôle ou le statut social [...] peuvent coïncider avec des événements de vie particuliers.³⁴ (Scheiner et Rau 2020 : 5)

Les travaux sur les biographies de mobilité font parfois le lien entre l'évolution de la mobilité quotidienne et les trajectoires professionnelles, résidentielles ou familiales, ce qui permet d'analyser les éventuels liens entre pratiques quotidiennes et changements (Scheiner 2007). Ils partent également du principe que la mobilité quotidienne est liée à une routine qui génère une certaine stabilité des pratiques (Scheiner et Rau 2020). Ainsi, ce qui caractérise la majorité des productions empiriques est le fait de se centrer sur des événements censés perturber cette stabilité des routines et donc apporter des changements en termes de mobilité quotidienne. L'expression « *key events* » (ou événements clé) est souvent utilisée dans les recherches, avec d'autres termes équivalents tels que « *life event* » (de Groot *et al.* 2011 ; Clark *et al.* 2016), « *disruptive event* » (Marsden et Docherty 2013, cité par Müggenburg *et al.* 2015) ou « *turning point* » (Beige et Axhausen 2008). Ces travaux concluent majoritairement que des changements dans les pratiques de mobilité coïncident avec de multiples événements clés (Rau et Manton 2016).

La focalisation sur les changements associés à des événements biographiques a permis d'obtenir des résultats intéressants. Par exemple, une étude menée à Zürich montre qu'environ un tiers des changements de mode de transport pour se rendre au travail au cours de la vie est associé à un déménagement (Schoenduwe *et al.* 2015). Cependant, quelques limites ont été soulevées. La première tient à la « forte mise en avant des parties dynamiques des parcours biographiques, au détriment des phases plus statiques³⁵ », par exemple des longues périodes sans changements familiaux ni professionnels (Scheiner et Rau 2020 : 246). La deuxième concerne ce que J. Cacciari (2020 : 6) appelle la « routinisation des variables considérées », c'est-à-dire la tendance à utiliser systématiquement les mêmes facteurs d'analyse. Cette limite n'est pas propre à l'approche des biographies de mobilité, mais pour ce cas ce sont les variables en lien avec les modes de transport qui sont particulièrement

³⁴ Trad. de l'anglais : « The central idea is that lives can be understood as temporal paths or trajectories, and that any point on such a path is a result of past experiences and decisions made, as well as future expectations, anticipations or aspirations. These trajectories can be divided into distinct life stages (or phases) that coincide with particular sets of social roles, responsibilities and statuses. Observable changes in social role or status [...] may coincide with particular life events. » (Scheiner et Rau 2020 : 5).

³⁵ Trad. de l'anglais : « [That] clearly overemphasizes the dynamic parts of the life course, at the expense of more static phases » (Rau & Scheiner 2020 : 246).

étudiées, sans toujours interroger leur pertinence ni explorer d'autres dimensions, comme le contexte spatial. Enfin, H. Rau et R. Manton (2016) soulignent qu'une bonne partie des travaux ne différencie pas clairement les événements relevant directement des déplacements (un accident de voiture, le passage d'un permis de conduire ou l'achat d'un vélo, par exemple) des autres événements qui pourraient influencer les pratiques quotidiennes (les changements familiaux ou professionnels, par exemple).

Malgré ses limites, l'approche des biographies de mobilité offre des pistes intéressantes pour analyser la situation des mères solos. L'approche des biographies de mobilité met en avant que « la mobilité quotidienne n'est pas simplement répétitive, mais qu'elle subit des changements significatifs sur le long terme, et [...] que les mobilités des personnes sont déterminées par des arrangements au sein des ménages pour gérer les problèmes et contraintes communes³⁶ » (Plyushteva et Schwanen 2018 : 139). Étudier les changements dans la mobilité quotidienne, en lien avec les événements biographiques, permet de mieux comprendre les contraintes et les arrangements qui conduisent à une évolution des organisations du quotidien. Dans le cas des mères solos, la séparation conjugale peut être étudiée comme une bifurcation ayant des effets sur les conditions de vie et sur l'articulation des temps sociaux (1.1.2). La séparation conjugale, tout comme l'arrivée des enfants, pourrait alors être associée à des transformations dans les pratiques de mobilité quotidienne. L'approche des biographies de mobilité pourrait ainsi permettre d'inscrire l'analyse du quotidien des mères solos dans une dynamique qui prenne en compte tout leur parcours de vie, et pas uniquement le moment présent.

d) La mobilité quotidienne comme activité à part entière du quotidien des personnes

Les travaux de l'approche des biographies de mobilité évoquent les évolutions des conditions du déplacement en fonction des événements de vie des personnes, notamment *via* les modes de transport ou les distances. La question des conditions de déplacement rejoint plus largement les recherches du champ de la mobilité quotidienne, qu'elles adoptent ou non une approche biographique. Il s'agit des caractéristiques du déplacement en tant que tel, en plus de considérer le déplacement comme révélateur d'un changement de lieu dans le but de réaliser une activité du quotidien. En effet, si plus haut j'ai dit que la mobilité quotidienne est considérée comme un outil d'analyse du quotidien, ce serait trop se restreindre que de la considérer seulement comme une « demande de transport dérivée » du programme d'activité

³⁶ Trad. de l'anglais : « Mobility biographies have highlighted that, first, everyday mobilities are not simply repetitive, but undergo significant changes over the long-term, and second, that the mobilities of individuals are shaped by household arrangements around navigating shared concerns and constraints. » (Plyushteva et Schwanen 2018 : 139).

des personnes (Orfeuill et Massot 2005). Les travaux sur la mobilité quotidienne se sont donc intéressés aux caractéristiques des déplacements eux-mêmes, mais ils se sont souvent limités à quelques caractéristiques : leur durée, leur portée (ou distance), et les modes de transport utilisés. D'après H. Commenges (2013), les analyses réalisées à partir des enquêtes de mobilité ont une vision, certes riche, mais qui risque de confondre le déplacement avec l'activité du lieu de destination (le motif) ou avec le mode de déplacement utilisé. Ce même auteur affirme que cette considération « interdit de considérer la mobilité comme une activité, de considérer la multiactivité dans un lieu unique [et] considérer l'activité durant la mobilité » (Commenges 2013a : 67).

Pourtant, les travaux de la thématique du *travel time use* ont montré l'importance de s'intéresser aux conditions et aux expériences de mobilité, au-delà d'un simple lien entre deux lieux d'activité qui implique un « choix » de mode de transport (Lyons et Urry 2005 ; Jain et Lyons 2008 ; Lyons *et al.* 2013). Ces travaux utilisent la notion de *multitasking* pour montrer les logiques de « réappropriation des temps de mobilité », c'est-à-dire la manière dont les personnes superposent des activités lors du déplacement (écoute de musique, lecture, sociabilité avec des personnes qui se déplacent, par exemple) (Flamm 2005). En Île-de-France, F. Adoue (2016) a montré que l'utilisation du smartphone pendant le déplacement permet d'atténuer les effets négatifs d'une dégradation des conditions de transport. D'autres travaux insistent sur l'importance de s'intéresser au déplacement comme une activité afin de mettre en avant les interactions sociales qui se produisent pendant le déplacement du fait de « l'obligation de coprésence » dans les espaces de mobilité (Urry 2007 : 49). Ces interactions peuvent passer par un moment de sociabilité ou d'échange, par exemple entre plusieurs membres de la famille lors d'un déplacement en voiture (Noy 2012).

Des travaux évoquent la notion de vécu pour analyser les expériences subjectives des déplacements (Flamm 2005). Même si elles ne sont pas abondantes, des recherches ont abordé la mobilité quotidienne du point de vue de la « pénibilité » ou des « mobilités éprouvantes » (Enaux *et al.* 2011 ; Vandersmissen 2011), afin d'exprimer des situations désagréables liées au déplacement qui se traduisent par des sentiments tels que le malaise, la fatigue ou l'ennui, par exemple, lors de l'encombrement des routes ou l'affluence dans les transports en commun. Les approches sur le vécu du déplacement ou sur la pénibilité permettent de considérer les conditions du déplacement pour savoir s'il est plus ou moins agréable. Prendre en compte les conditions des déplacements donne des éléments supplémentaires pour comprendre la manière dont la mobilité quotidienne peut traduire la complexité du quotidien des mères solos. Dans quelle mesure les déplacements les moins agréables contribuent-ils à renforcer le sentiment de complexité du quotidien des mères solos franciliennes ?

1.2.2 Des exemples d'utilisation de la mobilité quotidienne comme analyseur : les spécificités des parents et des femmes

J'ai présenté ci-dessus les réflexions théoriques dans le champ de la mobilité quotidienne qui font de cette dernière un analyseur du quotidien des personnes. Ces réflexions, comme la *time-geography*, ont inspiré des travaux empiriques sur divers groupes de personnes. Étudier les caractéristiques principales de leur mobilité quotidienne a permis d'analyser et de comprendre leurs modes de vie dans une dimension spatio-temporelle. Je vais m'intéresser à deux de ces groupes, les femmes et les parents.

a) *La mobilité quotidienne des parents qui montre un quotidien conditionné par les enfants*

Pour les cas des parents, un résultat constant des recherches, dans le temps et dans plusieurs contextes, est que la présence des enfants dans un ménage conditionne fortement leur mobilité quotidienne (Rosenbloom 1987 ; Craig et van Tienoven 2019). Cela est à la fois mis en avant par des recherches avec des approches qualitatives ou quantitatives qui s'intéressent exclusivement aux parents (Fagnani 1986 ; Chardonnel et Louargant 2007 ; Murray 2009 ; Drevon 2016, par exemple), et par des recherches qui, quantitativement, comparent les parents et les non-parents (Bernard *et al.* 2000 ; Zwerts *et al.* 2007 ; Vågane 2012 ; Fan 2017).

Quantitativement, l'influence des enfants se fait ressentir sur la mobilité en termes de distances parcourues et nombre de déplacements. Par exemple, une recherche en Belgique flamande montre qu'en moyenne les parents réalisent plus de déplacements par jour que les adultes en couple sans enfants, mais que la distance quotidienne parcourue est moins importante (42 km contre 58 km), ce qui est interprété comme un resserrement des activités autour du domicile (Zwerts *et al.* 2007). Ces résultats rejoignent d'autres travaux, dans des contextes divers, qui constatent également un nombre moyen de déplacements et un budget-temps de transport plus élevé pour les parents que pour les adultes sans enfants (Bernard *et al.* 2000 ; Vågane 2012). Une importante différence mise en avant par les recherches concerne les motifs de déplacements, qui sont davantage associés à leur rôle de parents, aussi bien en nombre de déplacements qu'en budget-temps de transport. Ainsi, l'analyse des données états-uniennes de Y. Fan (2017) montre que les parents consacrent plus de temps par jour aux déplacements pour les courses et les accompagnements (28 minutes) que les adultes sans enfant, en couple ou non (-15 minutes).

Des recherches avec des approches qualitatives montrent également que les enfants ont une place centrale dans l'organisation des déplacements des parents. La présence des enfants conditionne les rythmes de vie, avec une pression temporelle importante du fait, entre autres,

des accompagnements aux différentes activités (Hjorthol 2008a). Les parents doivent prendre en compte les horaires des enfants dans leur organisation de la mobilité et adapter les autres activités en conséquence (Drevon 2016). Certains travaux associent l'impact des enfants sur la mobilité des parents à une perte progressive de l'autonomie des parents dans les espaces publics urbains (Barker 2011 ; Rivière 2022). Une recherche en Allemagne et au Royaume-Uni montre que le pourcentage d'enfants qui se déplacent seuls pour aller à l'école primaire est passé de 80 % en 1971 à 36 % en 1990 et 23 % en 2010 (Shaw *et al.* 2013). Cette réduction d'autonomie dans le déplacement est souvent imputée à la présence importante de la voiture en ville, à la périurbanisation qui augmente les distances à parcourir et à une évolution des normes sociales³⁷ qui poussent à un encadrement important des accompagnements (Román Rivas et Pernas Riaño 2009).

Une partie des recherches de l'approche des biographies de mobilité s'est penchée sur l'évènement de l'arrivée des enfants (leur naissance ou adoption), qu'elles considèrent comme faisant partie des « *key events* ». La plupart des travaux en parlent dans le cadre d'une analyse globale, qui croise plusieurs événements. L'arrivée des enfants est classée comme un « *life event* » (Rau et Manton 2016), un événement du domaine privé (Müggenburg *et al.* 2015) ou lié au ménage et à la famille (Scheiner 2007)³⁸. M. Lanzendorf (2010), sur la base d'entretiens biographiques menés à Leipzig (Allemagne), montre que l'arrivée du premier enfant est perçue comme l'un des événements amenant le plus de changements de pratiques de mobilité. Il met également en avant la nécessité pour les parents de réorganiser la mobilité quotidienne en termes d'horaires et les difficultés d'articulation que cela implique. Des travaux similaires montrent que « la naissance d'un enfant change fortement les budgets-temps et les besoins de mobilité des parents »³⁹ (Schoenduwe *et al.* 2015 : 102).

Les recherches sur la mobilité des parents en Île-de-France montrent des résultats similaires à ceux observés dans d'autres contextes géographiques, notamment urbains. F. Prédali (2004) observe que le nombre de déplacements journaliers des parents est plus important que celui des adultes sans enfants, en couple ou non. J. Chrétien montre (2017) que la présence d'enfants de moins de 11 ans augmente le nombre de déplacements des adultes de presque un

³⁷ Une étude sur l'évolution du temps parental montre une augmentation de ce temps dans la plupart des pays, à l'exception de la France, où la tendance est moins marquée. Elle ne se limite toutefois pas aux seuls temps d'accompagnement, mais inclut l'ensemble du temps quotidien consacré aux enfants (Dotti Sani et Treas 2016).

³⁸ Rau et Manton (2016) prennent le parti de séparer les événements qui concernent directement la mobilité (l'achat d'une voiture ou l'obtention d'un permis) des autres événements (*life events*) qui peuvent marquer des périodes de la vie d'une personne, sans être directement liés aux pratiques de mobilité. Müggenburg *et al.* (2015) séparent les événements de vie entre sphère privée et professionnelle. Scheiner (2007) classe les événements en trois domaines : le familiale/ménage (arrivée des enfants, indépendance des parents, séparation...), le professionnel (formation, premier emploi, changement de travail) et la biographie résidentielle (avec les déménagements).

³⁹ Trad. de l'anglais : « *childbirth greatly changes parents' time budget and mobility needs* ».

tiers, mais que les effets de la présence des enfants entre 11 et 18 ans sont moins importants en raison de leur plus grande autonomie. Elle constate également des chaînes de déplacements plus complexes que celles des autres adultes, marquées par la présence d'accompagnements ou d'achats entre les sorties du domicile et le lieu d'activité professionnelle. Les résultats du volet qualitatif de son enquête montrent comment la présence d'enfants, qui constituent une priorité pour les parents, détermine une « fixité » de certaines activités en termes de lieux et d'horaires, à savoir que les parents doivent se plier aux horaires scolaires et extrascolaires (marqués par des rythmes institutionnels stricts) et se déplacer à des lieux précis, comme l'école ou d'autres lieux d'activités.

Ainsi, les différentes recherches sur les parents montrent un cadre d'analyse intéressant où la mobilité quotidienne permet de comprendre les activités réalisées. Les résultats en Île-de-France apportent des pistes à creuser pour le cas des mères solos sur, par exemple, la gestion des déplacements vers l'ensemble des activités ayant des horaires et des lieux contraints lorsqu'il n'y a un seul parent dans le ménage. Je retiendrai le terme « fixité » que je développe dans le chapitre suivant (2.2.2.c). Les recherches sur la mobilité quotidienne des parents, présentées ci-dessus, mettent en évidence une mobilité fortement conditionnée par les enfants, mais elles apportent peu d'éléments sur les différences femmes-hommes. Pourtant, divers travaux, sur la vie avant la séparation (Ruppanner *et al.* 2018) ou sur l'utilisation des temps (Roy 2012), montrent des écarts importants entre les femmes et les hommes dans la réalisation du travail domestique et dans les conditions d'exercice de l'activité professionnelle. Comment ces différences ont-elles pu être montrées avec la mobilité quotidienne ?

b) *Des déplacements domicile-travail plus courts pour les femmes que pour les hommes qui reflètent leurs engagements domestiques et parentaux*

Certaines recherches se sont intéressées à la mobilité quotidienne des femmes et l'ont comparée avec celles des hommes (voir 2.2.1 pour comprendre le contexte scientifique des recherches). L'indicateur le plus souvent analysé, dans de nombreux pays, est l'éloignement domicile-travail calculé soit en distance (kilomètres parcourus ou à vol d'oiseau) soit en temps. Le constat est le même, indépendamment du contexte géographique et de l'année : les femmes font des déplacements domicile-travail plus courts que les hommes (Madden 1981 ; Hanson et Hanson 1981 ; Hanson et Johnston 1985 ; Song Lee et McDonald 2003 ; Joyce et Keiller 2018). Aux États-Unis, en 2005 les déplacements domicile-travail des femmes sont 4 kilomètres et 5 minutes plus courts que ceux des hommes, et ces écarts changent peu en comparaison avec les données de 1985 (Crane 2007). En Île-de-France, les travaux précédents montrent aussi en moyenne un écart dans les déplacements

domicile-travail, de 6 minutes (Brun et Fagnani 1991) et de 3 kilomètres (Prédali 2004)⁴⁰. À ce constat, certains travaux comme la thèse de F. Prédali (2004) associent un budget-temps de transport moyen par jour tous déplacements confondus moins élevé chez les femmes (84 minutes) que chez les hommes (110 minutes), de même que pour les distances totales journalières (25.1 kilomètres chez les femmes et 38.5 kilomètres chez les hommes).

Les travaux ont cherché à expliquer ces différences à partir de divers facteurs, à commencer par les caractéristiques de l'emploi, comme les salaires plus bas des femmes qui rendraient moins rentables des longs déplacements (Rosenbloom et Burns 1993). Une recherche quantitative et qualitative à Worcester (États-Unis) montre que les navettes plus courtes des femmes sont liées à une « segmentation spatiale du marché de travail » ; les emplois majoritairement féminins tendent à être à proximité des zones résidentielles, alors que les bassins d'emplois à dominante masculine (notamment les pôles d'activités ouvrières) sont plus éloignés de ces zones (Hanson et Pratt 1995). Inspirée par cette recherche, N. Cattan (2007) trouve des résultats similaires en Île-de-France ; le fait que les femmes et les hommes « travaillent dans des lieux qui ne se recouvrent pas » explique l'essentiel des différences dans la longueur des distances domicile-travail. Elle montre également que les distances domicile-travail sont plus similaires entre femmes de catégories socioprofessionnelles différentes qu'entre hommes et femmes de la même catégorie socioprofessionnelle. Un autre facteur avancé pour expliquer les distances domicile-travail plus courtes des femmes est leur recours plus fréquent aux modes de transport lents (Giuliano 1979 ; Wachs 1987). Les recherches des années 1980 et 1990 montrent que les femmes détiennent moins souvent un permis de conduire ou une voiture que les hommes, et qu'elles se déplacent plus fréquemment en transports en commun pour se rendre au travail (Raux et Rosenbloom 1986)⁴¹. Bien que l'usage de la voiture se soit largement diffusé parmi les femmes, notamment avec des enfants (Bernard *et al.* 2000 ; Demoli 2014), pour les déplacements domicile-travail, les femmes continuent d'avoir davantage recours à des modes de transport plus lents que les hommes (Prédali 2004 ; Gil Solá et Vilhelmson 2012).

Une autre explication trouvée aux navettes plus courtes des femmes est le fait qu'elles ont plus souvent à charge les responsabilités domestiques et parentales que les hommes (Pickup 1984, 1988 ; Thomas et Villeneuve 1998). Le travail domestique et parental contraint les femmes à trouver un emploi à proximité du domicile, et donc de l'école des enfants, et

⁴⁰ Aux États-Unis, en 2005 les déplacements domicile-travail des hommes ont une durée de 23 km et 24 minutes et ceux des femmes de 19 km et 19 minutes (Crane 2000). En Île-de-France, en 1988 les déplacements domicile-travail des hommes durent 36 minutes et ceux des femmes, 30 minutes (Brun et Fagnani 1991), et en 1991 la distance domicile-travail des hommes est de 12.7 km et celle des femmes de 9.5 km (Prédali 2004).

⁴¹ Cette recherche est une comparaison internationale avec des données d'enquête entre la France, les Pays Bas et les États-Unis.

avec des horaires adaptés aux besoins des enfants (Hanson et Pratt 1995). Les effets de la présence des enfants, exposés ci-dessus, se feraient sentir plus fortement chez les femmes qui assument majoritairement le travail domestique et parental. Ainsi, une recherche britannique montre que l'arrivée des enfants contribue à faire augmenter fortement l'écart entre femmes et hommes au sein du couple concernant la durée des navettes ; l'écart passe de 5 % au moment de la naissance à 26 % dix ans après (Joyce et Keiller 2018). La durée des déplacements domicile-travail est en moyenne plus élevée pour les pères que pour les hommes sans enfants, alors que c'est l'inverse pour les femmes (McQuaid et Chen 2012). L'engagement plus important des mères dans le travail domestique et parental se reflète également dans d'autres motifs de déplacement puisqu'elles réalisent davantage de déplacements d'accompagnement et pour faire des achats que les pères (Schwanen *et al.* 2007 ; Zwerts *et al.* 2007 ; Craig et van Tienoven 2019). Aux États-Unis, si le budget-temps des déplacements d'achats et accompagnement est plus important pour les parents que pour les non-parents, celui des mères est plus que le double de celui des femmes sans enfants, alors que celui des pères ne dépasse celui des hommes sans enfants que de quelques minutes et reste fortement inférieur à celui des mères⁴² (Fan 2017). En Île-de-France, les mères accompagnent les enfants, en moyenne, plus souvent que les pères, et les ménages où la situation s'inverse (le père accompagne plus que la mère) sont peu nombreux même lorsque les hommes ont des journées de travail plus courtes que leurs conjointes (Motte-Baumvol *et al.* 2011).

En lien avec les navettes plus courtes des mères et leur engagement plus important (en termes de temps et de nombre de déplacements) dans les déplacements associés au travail domestique, une caractéristique plus générale de leur mobilité quotidienne est mise en avant : les déplacements des mères sont plus nombreux, plus courts et avec des motifs plus divers que ceux des pères (Rosenbloom 1998 ; Zwerts *et al.* 2007 ; Chidambaram et Scheiner 2020). En Île-de-France, F. Prédali (2004) montre qu'en moyenne, par jour, les mères font 4.6 déplacements d'une durée de 18 minutes et d'une longueur de 5 km, et les pères font 4 déplacements dont la durée est de 28 minutes et la longueur 9.5 km. Alors que les pères font des déplacements vers deux ou trois lieux différents par jour (le lieu de travail, le domicile et éventuellement un autre lieu), les mères feront des déplacements vers de lieux relativement plus nombreux (l'école des enfants, les commerces, le lieu de travail...) (Drevon *et al.* 2021). Ces observations conduisent à formuler l'hypothèse d'une plus grande « dispersion » des activités des mères par rapport à celles des pères, dans des espaces multiples. La notion de « dispersion spatiale », empruntée à la géographie économique, s'oppose à celle

⁴² Elle montre également que plus le benjamin est jeune en âge, plus les écarts entre hommes et femmes dans les budgets-temps pour les accompagnements sont importants. Ces constats sont faits toutes choses (*race*, âge, âge des enfants et temps de travail) égales par ailleurs (Fan 2017).

d'agglomération d'activités dans un espace donné (Thisse 2002). Rarement mobilisée pour qualifier les activités quotidiennes, elle sert généralement à désigner l'éloignement des lieux d'activités (Berroir *et al.* 2017). Dans le cas des mères, je retiens plutôt l'approche de travaux qui définissent la « dispersion spatiale des activités » par la multiplicité de lieux fréquentés sur une même période (journée ou semaine), plus que par leur éloignement (Demoraes *et al.* 2012 ; Drevon *et al.* 2014). Ces recherches proposent d'en mesurer l'ampleur grâce à des outils cartographiques, afin de comparer des configurations d'activités dispersées (plusieurs lieux au cours d'une journée) et concentrées.

L'idée donc que les mères réalisent plus de déplacements, vers des lieux plus divers (« dispersion spatiale »), peut renvoyer à une pratique précise de la mobilité quotidienne : l'enchaînement des déplacements sans passer par le domicile ou le chaînage. Les mères, notamment celles qui sont actives et qui ont de jeunes enfants, enchaînent beaucoup plus de déplacements que les pères, entre le moment où elles quittent leur domicile et le moment où elles y retournent (Raux et Rosenbloom 1986 ; Bianco et Lawson 2000). Ce n'est pas seulement le fait de faire du chaînage qui caractérise la mobilité des mères, mais également la complexité des chaînes de déplacement en termes de nombre de déplacements réalisés avec des motifs différents. M. Gilow et Y. Demoli (2019 : 144) proposent une classification de chaînes de déplacement (par exemple, travail-domicile, travail-accompagnement-domicile, travail-accompagnement-courses-domicile, etc.), afin de montrer que les chaînes les plus complexes sont plutôt réalisées par les mères, et les plus simples majoritairement par les pères. Les sociologues interprètent ce résultat comme une plus grande difficulté dans l'organisation de la mobilité puisque les mères doivent être capables de jongler entre différents lieux et composer avec des contraintes horaires.

Les caractéristiques de la mobilité des mères sont marquées par leur implication dans le travail domestique. Cela se reflète dans des déplacements domicile-travail plus courts, ainsi que par une multiplicité d'autres déplacements courts et plus « dispersés » (dans des lieux plus diversifiés) qu'elles enchaînent. La mobilité quotidienne montre donc une partie des difficultés de leur quotidien. Dans le cas des mères solos, dont les recherches ont déjà mis en évidence les difficultés à articuler les différents temps sociaux, comment leurs contraintes particulières se traduisent-elles dans leurs pratiques de mobilité ?

1.2.3 Des pistes dans la mobilité quotidienne pour l'étude du quotidien des mères solos

Dans la première section de ce chapitre, j'ai présenté une série de recherches qui évoquent les difficultés des mères solos dans l'articulation des temps sociaux. Cependant, cet ensemble de recherches a une considération assez étreinte de la dimension spatio-temporelle du

quotidien. Si des recherches sur l'articulation des temps sociaux mettent en avant des difficultés à coordonner les responsabilités parentales avec les obligations professionnelles, au prix d'un sacrifice des temps à soi et de loisirs, elles n'abordent pas la question de la proximité ou de l'éloignement des activités, les unes avec les autres, ni du temps consacré à relier des lieux d'activités (elles ne parlent pas de mobilité). Pourtant, les travaux sur la mobilité quotidienne ont apporté des éléments de réponse sur ces questions, par exemple sur le fait que les mères travaillent plus près de leur domicile que les pères, et qu'elles enchainent plus souvent des déplacements de nature différente. Les recherches sur la mobilité quotidienne se sont beaucoup moins intéressées aux pratiques des parents de familles monoparentales qu'à celles des parents, en général (sans faire la distinction en fonction de la situation conjugale), ou en couple hétérosexuel, en particulier. La mobilité des parents solos, et donc des mères solos, est toutefois intégrée dans certaines recherches de trois manières différentes. Premièrement, elle l'est comme une modalité de familles parmi d'autres dans des recherches sur la mobilité des parents en général (Baccaïni 1996 ; Prédali 2004 ; Rosenbloom 2006 ; Gilow 2019). Deuxièmement, des recherches moins nombreuses analysent la mobilité quotidienne et la monoparentalité dans un cadre plus large qui comprend la mobilité résidentielle ou la sociabilité (Leray 2010 ; Leray et Séchet 2013). Enfin, la mobilité des parents solos est abordée dans quelques publications, principalement en Amérique du Nord ou en Europe, de manière centrale dans la réflexion (McQuoid et Dijst 2012 ; López Castro *et al.* 2015 ; Wang et Xu 2020). Toutes ces recherches donnent quelques pistes pour la compréhension du quotidien des mères solos à partir de l'analyse de leur mobilité, que ce soit sur l'influence des enfants ou sur l'utilisation des modes de transport.

a) *Une mobilité des mères solo « plus conditionnée » par les enfants que pour les parents en couple ?*

En partant de données statistiques, des recherches majoritairement en langue anglaise ont cherché à comprendre si la mobilité quotidienne des parents de famille monoparentale reflète le fait que ces derniers soient seuls, au sein du ménage, face aux obligations parentales et domestiques. Ainsi, des travaux, de différentes périodes, dans des villes des États-Unis, du Canada ou d'Allemagne montrent que les parents solos réalisent, en moyenne, plus de déplacements par jour que les parents en couple⁴³ (Kostyniuk *et al.* 1989 ; Rutherford et Wekerle 1989 ; Hu et Young 1999 ; Chlond et Ottmann 2007 ; Roorda *et al.* 2010). Cela se vérifie aussi lorsque ce sont les mères solos uniquement qui sont comparées aux parents en couple, des deux sexes (Kaniuka 1985 ; Johnston-Anumonwo 1989 ; Rosenbloom 1989 ;

⁴³ Par exemple, en Allemagne les parents solos font, en moyenne, 4.6 déplacements par jour alors que les parents en couple en réalisent 4 (Chlond et Ottmann 2007).

Blumenberg et Manville 2004). Le budget-temps de transport journalier est aussi plus élevé chez les parents solos que chez les parents en couple, d'après des travaux en Allemagne, en Norvège, à Lisbonne et aux États-Unis⁴⁴ (Chlond et Ottmann 2007 ; Vågane 2012 ; Pritchard *et al.* 2014 ; Fan 2017). Ce type d'analyse est très rare en France ; seule la thèse de F. Prédali (2004) sur la mobilité des femmes franciliennes présente des chiffres similaires, avec des données de 1991. Par exemple, elle montre que, par jour et en moyenne, les mères solos consacrent 98 minutes à se déplacer, contre 78 minutes pour les mères en couple.

En général, les recherches associent ces résultats issus d'indicateurs très généraux de mobilité aux caractéristiques des modes de vie et aux quotidiens des parents (ou mères) solos qu'elles présupposent plus compliqués que pour les parents en couple. Si les résultats montrent une tendance commune dans les pays occidentaux et constante entre les années 1980 et 2000, l'analyse reste superficielle. Ces travaux n'aboutissent pas à des indicateurs d'analyse complémentaires qui permettraient de comprendre le niveau de difficulté rencontré par les femmes, et ne rentrent pas dans les détails de l'étude de la diversité des motifs de déplacement.

La mobilité quotidienne liée à l'activité professionnelle est le seul des motifs qui a pu être étudié pour le cas des mères solos (Johnston-Anumonwo 1989 ; Rutherford et Wekerle 1989). Si pour les mères en couple, avoir des enfants est associé à des distances et à un budget-temps pour les déplacements lié au travail professionnel plus courts (McQuaid et Chen 2012), les résultats sur les parents solos varient en fonction de l'indicateur. D'une part, les temps consacrés aux déplacements liés à l'activité professionnelle sont légèrement plus importants, voire similaires, pour les mères solos que pour les mères en couple (Kaniuka 1985 ; Fan 2017). D'autre part, les distances domicile-travail sont moins longues pour les mères solos que pour les parents en couple, hommes et femmes, comme le montrent des travaux en Allemagne (Chidambaram et Scheiner 2020), à Québec (Thomas et Villeneuve 1998) et en région parisienne (Prédali 2004)⁴⁵. Encore une fois, les autrices et auteurs font le lien entre les distances domicile-travail plus courtes et les responsabilités parentales importantes des parents solos. Cependant, les motifs de déplacement associés à ces responsabilités (accompagnements ou achats) sont très rarement quantifiés et peu comparés avec d'autres motifs de déplacement (Farber *et al.* 2011 ; Fan 2017 ; Chidambaram et Scheiner 2020). Pourtant, connaître les temps consacrés aux déplacements en lien avec le

⁴⁴ Par exemple, l'étude à Lisbonne montre que les parents solos (des deux sexes confondus, mais majoritairement composées de femmes) consacrent 89 minutes par jour à se déplacer contre 74 minutes pour les pères en couple et 64 minutes pour les mères en couple (Pritchard *et al.* 2014).

⁴⁵ Ces deux travaux, qui utilisent des données des années 1990, montrent que la navette moyenne des mères solos est de 7.3 km à Québec et 8.5 km en Île-de-France, contre 9 km et 9.5 km pour les mères en couple, et 11 km et 12.7 km pour les pères en couple, respectivement. Les résultats de la recherche allemande, avec des données plus récentes, sont similaires.

travail domestique et parental permettrait de mieux comprendre les particularités de la monoparentalité dans la mobilité quotidienne.

L'ensemble des travaux, qu'ils portent sur les parents solos en général ou sur les mères en particulier, peinent à aller au-delà des quelques indicateurs et à comprendre leur mobilité quotidienne dans un spectre plus large de leur organisation quotidienne, en prenant en compte la dimension relationnelle. Autrement dit, ces recherches ne permettent pas de comprendre si les déplacements se font avec d'autres personnes, et notamment les enfants. L'aide des proches dans la réalisation des accompagnements des enfants peut être mentionné par des recherches, mais n'est pas vraiment approfondi (Leray et Séchet 2013). Cette limite pourrait être attribuée à la prépondérance des approches quantitatives où le choix des variables est restreint par la disponibilité des bases de données, et où les analyses se contentent de traiter la monoparentalité comme une modalité de « situation conjugale » parmi d'autres. De plus, peu de recherches avec des approches qualitatives s'intéressent à la mobilité quotidienne des mères solos. Parmi les rares travaux, la thèse de F. Leray (2010 : 281) sur les « espaces de vie » des mères solos bretonnes montre que « les mères isolées les plus fragilisées peuvent être conduites à opter pour un emploi situé à proximité de leur lieu de résidence au détriment de l'intérêt ou des possibilités d'épanouissement ou de promotion ». L'approfondissement du cas de la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes pourrait compléter ces pistes en apportant des éléments liés à la complexité de leur quotidien.

b) *La mise en avant des transports publics dans la mobilité urbaine des mères solos*

L'entrée la plus étudiée par les travaux qui s'intéressent à la mobilité des parents solos, notamment depuis les années 2000, concerne les modes de déplacement. Ces travaux, majoritairement en langue anglaise, s'intéressent le plus souvent soit à la motorisation et l'usage de la voiture par les familles monoparentales, soit à l'importance que peuvent avoir les transports en commun (Maciejewska *et al.* 2019 ; Wang et Xu 2020).

La possession et l'utilisation de la voiture font partie des caractéristiques les plus observées pour les mères solos. Les travaux indiquent des taux de motorisation moins importants des ménages monoparentaux par rapport aux autres ménages avec enfants, notamment lorsque des femmes sont à leur tête (Rutherford et Wekerle 1989 ; Prédali 2004 ; López Castro *et al.* 2015 ; Blumenberg 2016). Par exemple, la thèse de F. Prédali (2004) montre que les mères solos franciliennes avaient, dans l'enquête de 1991, le taux de motorisation le plus bas de tous les adultes, parents ou non (51 % de ménages de mères solos motorisés contre 92 % des ménages biparentaux), ce qui est aussi vrai en ne considérant que les personnes

professionnellement actives. Dans une approche similaire, d'autres travaux, en Europe, aux États-Unis et au Canada, montrent que l'usage de la voiture est moins fréquent que pour les parents en couple (Chlond et Ottmann 2007 ; Roorda *et al.* 2010 ; Maciejewska *et al.* 2019)⁴⁶.

Le faible accès à la voiture des mères solos s'accompagne également d'un usage plus important que pour les autres parents des transports en commun, comme le montrent différentes recherches aussi bien à l'échelle d'un pays (les États-Unis, le Royaume-Uni ou l'Allemagne) (Chlond et Ottmann 2007 ; Titheridge et Solomon 2008 ; Blumenberg 2016 ; Lee *et al.* 2018) qu'à l'échelle métropolitaine. À titre d'exemple, dans la région urbaine de New York, les transports publics sont le principal mode pour se rendre au travail, à hauteur de 39.4 % des mères solos contre 22.1 % des mères en couple (Maciejewska *et al.* 2019). D'autres travaux récents sur la mobilité quotidienne des mères (ou des parents) solos mettent en avant l'importance des transports en commun dans la réalisation des différentes activités. Une recherche au Maryland (États-Unis) montre, avec une exploitation de deux bases de données, une très forte corrélation entre le fait d'être parent solo (ils ne font pas la différence entre pères et mères) et l'utilisation quotidienne des transports en commun, en contrôlant l'origine ethnique, les revenus, le nombre d'enfants et le nombre de véhicules (Wang et Xu 2020). Les chercheurs montrent également, avec la même méthode mais une autre base de données, que les quartiers du Maryland avec le plus grand nombre de familles monoparentales sont ceux qui comportent le plus grand nombre de « transit commuters » (personnes réalisant les navettes domicile-travail en transport en commun).

Pour les mères solos, l'usage et la possession moins importante de l'automobile s'accompagne donc d'une utilisation plus importante des transports en commun, dans les contextes métropolitains. Cette observation pourrait être reliée aux conditions de vie précaires de la majorité de mères solos (1.1.1.a), même si ces recherches n'explorent pas directement le lien entre précarité financière et limites pour les dépenses en termes de transport. Il est également possible de penser que l'usage majoritaire des transports en commun est vécu comme une contrainte dans l'accès à certains espaces plus éloignés ou dans la dépendance aux horaires et aux parcours des lignes. En Ile-de-France, avec des chiffres de 1991, F. Prédali (2004) montrait une part modale (en termes de distances parcourues) des transports collectifs de 48.9 % pour les mères solos, alors qu'elle était de 37.2 % pour les mères en couple. Les résultats de la thèse pourront actualiser ces données et la comparaison entre parents. De plus, la recherche peut apporter des éléments afin de comprendre comment les différents modes de transport sont utilisés au quotidien, en fonction des possibilités et

⁴⁶ Une recherche à New York montre que la voiture est le mode principal pour aller au travail de 50.3 % de mères solos pour 67.5 % de mères en couple (Maciejewska *et al.* 2019).

des contraintes, tout en prenant en compte les caractéristiques urbaines des espaces, notamment leur densité (1.2.1.b et 2.3.2.b).

* * *

Ce premier chapitre a permis de présenter les contours de l'objet de recherche du travail doctoral : la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes. En partant d'abord des travaux en sociologie autour du quotidien et des conditions de vie des mères solos, j'ai pu comprendre à quel point celles-ci composent avec des conditions matérielles souvent dégradées, notamment une précarité financière et des conditions de logement moins favorables que celles des autres parents. Ces difficultés renvoient à des conditions d'emploi difficiles (avec un important taux de chômage et des salaires bas), mais aussi aux changements associés à la séparation conjugale, qui entraîne des décisions et arrangements autour de la résidence des enfants, du domicile et des « compensations financières », souvent au détriment des mères. Après la séparation, les mères font évoluer leurs situations professionnelles, dans un équilibre délicat entre la nécessité de s'occuper seules de leurs enfants et donc de s'adapter à leurs temporalités, et la responsabilité de subvenir aux besoins du ménage, là encore souvent sans soutien. Ce jeu délicat d'équilibriste se traduit par des difficultés d'articulation des temps sociaux, en particulier entre temps parental, temps professionnel et temps personnel, au détriment de ce dernier. Si ces analyses mettent en lumière la complexité temporelle qui pèse sur les mères solos, la dimension spatiale reste largement ignorée. Les analyses, souvent conduites aux niveaux nationaux, ne sont que peu appliquées à des réalités spatiales précises comme celle de la région métropolitaine francilienne.

Entrer par la mobilité quotidienne pour comprendre la complexité du quotidien des mères solo permettrait de compléter ces lacunes, puisque la mobilité constitue, par définition, un outil d'analyse des pratiques inscrites dans l'espace et le temps (Hägerstrand 1970 ; Chardonnel 1999). Elle offre la possibilité de retracer les activités quotidiennes d'une personne, d'identifier les contraintes spatio-temporelles qui pèsent sur leur réalisation, et de comparer les expériences d'individus ou groupes sociaux afin de mettre en évidence d'éventuelles différences. L'exemple des parents et des femmes illustre comment la mobilité quotidienne peut révéler des différences entre groupes, et démontre que la présence d'enfants constitue un facteur majeur structurant l'organisation du quotidien. Les recherches sur la mobilité quotidienne des parents ouvrent la voie à des analyses spécifiques sur les mères solos, certains résultats suggérant que la parentalité pèse de manière particulièrement forte sur leurs pratiques de mobilité. Pourtant, les recherches existantes sur la mobilité quotidienne des mères solos se limitent le plus souvent à l'étude des modes de transport, sans véritablement intégrer l'analyse fine des contraintes quotidiennes liées à leur situation

familiale. La situation conjugale (en couple ou non) y est fréquemment réduite à une simple variable explicative, au sein d'analyses quantitatives plus globales.

Ce chapitre a permis d'introduire des réflexions théoriques qui construisent partiellement le positionnement de la thèse. Le parti pris principal est de considérer la mobilité quotidienne comme un outil d'analyse du quotidien des mères solos, et comme un objet pour analyser les conditions des déplacements du quotidien. À partir des recherches sur les mères solos, j'ai introduit le concept de bifurcation et la notion d'articulation des temps sociaux. Le concept de bifurcation dialogue avec l'approche des biographies de mobilité et offre un cadre d'analyse pertinent pour saisir les effets de la séparation conjugale. La notion d'articulation des temps sociaux peut être enrichie par des éléments issus du champ de la mobilité quotidienne, comme la dispersion spatiale des activités, afin d'avancer vers une conceptualisation de la complexité spatio-temporelle du quotidien, au cœur du questionnement de cette thèse.

J'ai également présenté dans le chapitre des recherches qui détaillent des différences entre femmes et hommes, et entre mères et pères (solos), en matière d'articulation des temps sociaux et dans la mobilité quotidienne. J'ai aussi souligné les inégalités matérielles (professionnelles et de revenus) existantes entre hommes et femmes, parents solos ou non, ainsi que les mécanismes genrés qui se manifestent au moment de la séparation conjugale. Autour de l'analyse de ces différences et inégalités de genre, ont aussi émergé un ensemble de réflexions théoriques féministes. Je vais à présent considérer leurs apports, notamment dans le champ de la mobilité quotidienne, afin de consolider le positionnement scientifique de cette thèse.

Chapitre 2 Une approche féministe de la mobilité quotidienne pour analyser le quotidien des mères solos

Le Chapitre 1 a servi à présenter les caractéristiques connues des mères solos et à introduire une partie du positionnement théorique de cette thèse, autour de la mobilité quotidienne. L'autre composante du positionnement théorique découle des approches féministes en sciences sociales et de leurs propositions conceptuelles. La monoparentalité est fortement traversée par le genre, dans la mesure où la majorité des personnes à la tête des familles monoparentales sont des mères solos, et que ces dernières vivent une situation particulièrement difficile en comparaison des pères dans la même situation, ainsi qu'en comparaison de leurs ex-conjoints, s'ils existent. On l'a vu, les mères solos voient leur situation financière dégradée en raison de l'inégalité structurelle femmes-hommes sur le monde professionnel (Algava *et al.* 2023 ; Maruani 2011), des biais genrés dans les processus de gestion des biens, notamment à la séparation, (Bessière et Gollac 2020) et du rôle social de mères et pourvoyeuses de soins attribué aux femmes (Haicault 1984). Dans le champ de la mobilité quotidienne, les résultats sont convergents sur les navettes en moyenne plus longues des hommes que des femmes, et sur les effets plus marqués des enfants sur la mobilité des mères que sur celle des pères.

Le fait que les femmes assument la majorité du travail domestique, notamment avec la présence des enfants, est en partie lié au fait qu'elles aient une position désavantagée dans le monde du travail, dans les secteurs moins rémunérés et plus proches de leur domicile, ce qui se reflète dans les courtes navettes (Hanson et Pratt 1995). Toutefois, même lorsqu'elles sont dans des positions professionnelles de cadres, les mères prennent en charge davantage le travail domestique (de mobilité) (Gilow 2019). Ces observations peuvent être liées à un dénominateur commun : le genre, tel qu'il a été conceptualisé par les chercheuses féministes. Comment le genre intervient-il dans l'analyse du quotidien avec la mobilité ? De quelle manière la mobilité quotidienne des mères solos peut-elle être analysée depuis un positionnement féministe ? L'objectif de ce deuxième chapitre est d'introduire les apports des approches féministes au champ de la mobilité qui peuvent être utiles à l'analyse de la complexité de la vie de tous les jours des mères solos. Le but est de formaliser la problématique de la thèse et de dégager des questionnements associés afin d'affiner le cadre analytique et conceptuel du travail.

Ce chapitre est structuré en trois sections. La première (2.1) propose une lecture des principaux concepts introduits par les théories et approches féministes utiles à l'analyse de la thèse. Je m'attarderai sur le concept de genre, devenu central dans les études de genre et théorisé de nombreuses façons (Lépinard et Lieber 2020). Les concepts de travail domestique et d'intersectionnalité seront également présentés. La deuxième section (2.2) propose, d'une part, de retracer la chronologie de ce que je définis comme champ de recherche « mobilité quotidienne et genre », l'ensemble de recherches qui ont intégré une perspective genrée à leur analyse. D'autre part, la section propose une réflexion autour de quelques apports de ces recherches qui permettent d'interroger le statut de la mobilité quotidienne, et conceptualiser la mobilité du travail domestique et la fixité spatio-temporelle ou de placer la focale à l'échelle des corps. Enfin, dans la troisième section (2.3), je reviens sur les principaux apports de la littérature sur la mobilité des mères solos, afin d'interroger la manière dont le genre a été intégré par ces recherches et de proposer des pistes d'analyse à partir des limites identifiées. Je conclus en proposant une reformulation de la problématique et une série de groupes de questions pour guider l'analyse de la thèse.

2.1 Les apports conceptuels et théoriques des approches féministes

Les approches féministes se nourrissent des revendications des mouvements sociaux et politiques en faveur de l'égalité complète des femmes et des hommes. Bien que l'histoire du mouvement féministe remonte au XIX^e siècle, voire avant en fonction des sources (Gubin 2004), les principaux apports du féminisme à la science sont datés des années 1960, pendant la « deuxième vague » du mouvement féministe. Les approches féministes, et les travaux qui les appliquent, sont considérées comme formant un champ de recherche pluridisciplinaire nommé « études féministes » ou « études de genre »⁴⁷ et portent un renouveau épistémologique global qui a influencé tous les champs de recherche, en interrogeant les biais et les angles morts d'une recherche androcentrée qui se prétendait « neutre » et « objective ».

De la même manière que les mouvements féministes ont une vision critique de la société puisqu'elle est basée sur les déséquilibres entre hommes et femmes, les approches féministes apportent une perspective critique sur les productions scientifiques et proposent des alternatives. L'un des objectifs de base est de remettre en question des situations qui étaient perçues comme « naturelles » (comme le fait que les femmes s'occupent majoritairement du travail domestique). Au moment de l'émergence des études de genre dans la production

⁴⁷ Le terme « études de genre » (ou parfois « études sur le genre »), s'est imposé lors de l'institutionnalisation dans les universités des réflexions scientifiques féministes, dans plusieurs contextes nationaux (en anglais, l'expression « gender studies » est largement utilisée, ainsi qu'en espagnol « estudios de género »).

académique, les hommes restaient dans les positions d'influence et pouvoir. Dans ce cadre, les autrices féministes ont critiqué l'absence de connaissances scientifiques sur le vécu des femmes, et le fait que le point de vue des hommes se soit imposé en tant que « neutre » dans la recherche. La sociologue J. Acker (1973) parle de « sexisme intellectuel⁴⁸ » pour affirmer que les savoirs sur les femmes (mais aussi ceux produits par les femmes dans le passé) ont été laissés de côté, oubliés, voire effacés dans les recherches en sciences sociales. L'objectif des approches féministes a été et reste de combler ce vide dans les savoirs relatifs aux femmes, au genre et aux minorités, et de proposer des épistémologies qui dépassent la prétendue « neutralité » de la science faite depuis le point de vue dominant des hommes et du masculin (les épistémologies féministes sont développées en 3.1.1).

Cette section présente les notions et concepts des approches féministes qui peuvent être utiles pour l'analyse du quotidien des mères solo, ainsi que pour comprendre les propositions au sein du champ de la mobilité quotidienne. Le « genre », concept central, est présenté en premier, dans ses deux dimensions de construction sociale et de rapport de pouvoir (2.1.1). Sont présentés ensuite les concepts de travail domestique, intersectionnalité et capacité d'agir (2.1.2).

2.1.1 Le genre comme concept central du cadre d'analyse

Le concept de genre permet de décrire la réalité empirique d'une organisation binaire et hiérarchisée du monde : on peut observer des pratiques sociales qui ont un genre, des métiers féminins ou masculins, des normes de genre qui organisent le monde et façonnent nos identités sexuées et sexuelles. C'est également un concept analytique critique qui déconstruit cette évidence de la différence. (Lépinard et Lieber 2020 : 3)

Cette citation présente une définition large du concept de genre comme un outil de description d'une organisation sociale binaire et hiérarchique (avec les catégories hommes et femmes) envers laquelle il entend porter une analyse critique. Les approches féministes sont plurielles, ce qui conduit à différentes manières d'utiliser le concept de genre en fonction de la dimension sur laquelle l'attention est portée (Bereni *et al.* 2020). Ainsi, le genre peut être compris comme une construction sociale binaire à partir des distinctions du masculin et du féminin, et comme un rapport de pouvoir.

⁴⁸ Trad. de l'anglais : *intellectual sexism*.

a) *Le genre comme la construction sociale de différences entre femmes et hommes*

Le genre est tout d'abord pensé dans sa dimension « construction sociale », c'est-à-dire comme une division de la société en deux catégories (hommes et femmes), socialement instituées et encadrées par des normes et des traditions (Bereni *et al.* 2020). Cette dimension du genre met en lumière le fait que les différences attribuées aux femmes et aux hommes ne relèvent pas de déterminations biologiques. Pour reprendre la célèbre formule de S. de Beauvoir (1949) : « On ne naît pas femme, on le devient ». Autrement dit, à partir de différences biologiques simplifiées sous la notion de sexe (homme/femme), la société attribue des rôles, des attentes et des stéréotypes différenciés qui résultent d'un processus social et non d'une quelconque « nature » biologique. C'est en ce sens que le genre est souvent défini comme le « sexe social », c'est-à-dire l'ensemble des significations, rôles et hiérarchies que la société construit à partir de la différence biologique.

Un exemple de rôles sociaux liés au genre, dans la famille, est le modèle dit de « l'homme gagne-pain » (*male breadwinner*) proposé par J. Lewis (1992) pour décrire l'organisation traditionnelle des rôles familiaux, où l'homme est le principal pourvoyeur de revenus et la femme est responsable du travail domestique et familial (*caregiver*). Le fait que les femmes assument, encore actuellement, la majorité du travail domestique et parental est ainsi associé aux rôles sociaux dans le travail productif et reproductif (Brugelles et Sebillé 2009). Ces rôles, attribués aux hommes et aux femmes, se traduisent par une division sexuelle du travail (Blöss et Odena 2005) et matérialisent une situation de dépendance (puisque les hommes travaillent pour apporter de l'argent, les femmes doivent s'occuper des enfants et du ménage). C'est en raison de cette sorte de dépendance⁴⁹ que des travaux parlent du genre comme un « rapport social » : l'action du groupe des hommes explique celle du groupe des femmes (Eloit 2024).

Les recherches sur les mères solos présentent des situations où les femmes sont désavantagées par rapport aux hommes en termes de salaires ou de stabilité professionnelle (1.1.1.a). Si approcher le genre par sa dimension de « construction sociale » permet de comprendre que cette situation n'est pas un phénomène « naturel » mais social, elle n'explique pas comment le genre matérialise des situations déséquilibrées entre les deux groupes sociaux. Ainsi, il faudrait revenir à la question de hiérarchisation, évoquée dans la citation ci-dessus.

⁴⁹ Cette vision, un peu simplificatrice, peut s'appliquer aux ménages avec des couples hétérosexuels. Cependant, de nos jours, bien que moins payées, les femmes peuvent avoir une certaine indépendance financière. Cela n'empêche pas qu'au sein des couples, elles sont celles qui s'occupent toujours le plus souvent du travail domestique, comme nous le verrons ci-dessous.

b) *Le genre, un rapport de pouvoir*

De nombreuses théoriciennes féministes ne se sont pas contentées de comprendre le genre comme une « construction sociale », mais ont cherché à aller plus loin pour le considérer comme un « rapport de pouvoir » (Bereni *et al.* 2020). En général, les rapports de pouvoir sont des rapports sociaux (qui marquent donc des relations et interdépendances entre individus ou groupes) qui « produisent une réalité » autour d'une hiérarchisation entre groupes où l'un exerce une influence ou puissance sur l'autre (Macé 2024 : 537). Les rapports de pouvoir sont « entretenus » par des inégalités⁵⁰ qui désavantagent le groupe en bas de la hiérarchie (Carde 2024). Pour le cas des rapports hommes-femmes, il s'agit d'inscrire les inégalités identifiées (comme celles entre revenus ou salaires) dans l'ensemble plus large qu'elles entretiennent : le genre en tant que rapport de pouvoir.

L'une des autrices la plus partisane de l'utilisation du concept de genre comme un rapport de pouvoir, en France, est C. Delphy. Cette sociologue issue du féminisme matérialiste⁵¹ définit le genre comme « la division hiérarchique de l'humanité en deux parties inégales » (Delphy 2001 : 42). Le genre est un rapport de pouvoir qui détermine un fonctionnement binaire de la société qui place les hommes en haut de la hiérarchie et les femmes en bas et qui s'appuie sur une distribution inégale des ressources économiques, politiques ou symboliques. Pour C. Delphy (2001 : 95), l'idée que le genre soit le principe même de division et hiérarchisation sociale implique d'inverser l'articulation entre sexe et genre, et de penser le sexe aussi comme une construction sociale : « le genre précède le sexe ». Ainsi, le genre ne serait pas le produit des différences entre les sexes ; au contraire, c'est le genre qui produit et donne du contenu au sexe. Autrement dit, le genre classe de manière simpliste certaines caractéristiques humaines pour construire l'illusion de catégories binaires (hommes et femmes) et légitimer la hiérarchie entre elles (un rapport de pouvoir). Pour elle, « l'exploitation du travail domestique, l'institution du mariage, de la famille, du privé, sont des exemples de ces mécanismes sociaux qui produisent la sujétion d'une catégorie de

⁵⁰ Le concept d'inégalité a été souvent discuté et défini par les chercheuses et chercheurs en sciences sociales (Galland et Lemel 2018). Ces derniers, dans leur manuel *Sociologie des Inégalités*, la définissent comme « une différence dans l'accès à des éléments ayant de la « valeur » (à entendre très largement, depuis des biens matériels comme la richesse jusqu'à des éléments très symboliques, comme le fait de ne pas être tutoyé dans un contrôle de police) ; une différence entre des personnes et des groupes ; une différence jugée, au moins du point de vue de certains, éventuellement de tous, comme injustifiée et devant donc, en conséquence, être modifiée, au moins dans l'idéal. » (Galland et Lemel 2018 : 102). E. Carde (2024) fait une synthèse efficace de ce concept. Elle y conclut que l'analyse des rapports de pouvoir est l'approche qui « cible le cœur de la mécanique inégalitaire ». Ainsi, les inégalités seraient « des différences dans l'accès à des biens valorisés entre des groupes sociaux situés à différentes positions d'une hiérarchie sociale. Parler d'inégalité, ce n'est pas simplement constater une différence, c'est mettre en cause un rapport de pouvoir ».

⁵¹ Le féminisme matérialiste est un courant du féminisme, né en France dans les années 1970, qui théorise les rapports hommes-femmes comme un rapport de pouvoir structurel. Il s'inscrit dans une perspective marxiste et postule que le patriarcat s'inscrit dans une logique d'exploitation matérielle (notamment du travail domestique gratuit des femmes) imbriquée mais distincte du capitalisme (Lépinard et Lieber 2020).

personnes à une autre, ou plus exactement la création de catégories de personnes » (Delphy 2001 : 25).

Le genre est, pour les féministes matérialistes, un rapport de pouvoir qui s'appuie sur des inégalités d'origine matérielles qui se répercutent dans les conditions de vie des femmes (Guillaumin 1992 ; Delphy 1998). Il cible le cœur de la mécanique des inégalités à l'œuvre entre les femmes et les hommes, comme le montrent C. Bessière et S. Gollac (2020) lorsqu'elles exposent le système des pensions alimentaires qui place les mères solos dans une position de « mendiante », qui doivent payer des impôts sur cet argent que leur ex-conjoints peuvent défiscaliser. Considérer le genre comme un rapport de pouvoir permet de prendre en considération la situation défavorable qui caractérise le quotidien des mères solos et qui est notamment due au fait qu'elles sont des femmes. De plus, il permet de comprendre qu'il ne s'agit pas d'un rapport de pouvoir interpersonnel puisque des institutions comme l'État soutiennent les asymétries qui sont ainsi systémiques et institutionnalisées. Par exemple, avec la question de la fiscalisation des pensions alimentaires, il devient de la sorte évident que l'État ponctionne la parentalité des unes, et subventionne la parentalité des autres.

Le genre, en plus d'un rapport de pouvoir, peut constituer une « catégorie d'analyse » de la mise en place de la division hiérarchique dans différentes sphères de la société (Scott 1988). Utiliser le genre comme catégorie d'analyse des rapports de pouvoir implique d'aller dans le sens des objectifs féministes en sciences : contribuer à l'émancipation des femmes et à l'égalité, tout en décryptant la bi-catégorisation de la société. Cependant, l'institutionnalisation des études de genre s'est faite au prix d'une rupture avec le mouvement social duquel elles émanaient et a conduit à ce qu'une partie des recherches soit détachée de cet objectif militant féministe. Dans le cadre d'analyses des groupes hommes/femmes, le concept de genre a été « détaché de son contexte et approprié par des personnes qui n'en font pas un usage féministe, de manière plus ou moins consciente » (Biarrotte 2021 : 27). Il s'agit soit de travaux, souvent dans les analyses quantitatives, qui considèrent le terme genre comme synonyme de sexe (homme/femme), soit de travaux qui utilisent le mot au pluriel (les genres), ce qui certes, signifie sa dimension de construction sociale, mais empêche l'analyse du rapport de pouvoir, ce qui peut avoir l'effet de le vider de tout son contenu féministe.

2.1.2 Les concepts-clé issus des réflexions féministes

a) Le travail domestique au centre des approches féministes matérialistes

Dans le chapitre précédent, j'ai présenté les difficultés d'articulation des temps sociaux des mères solos qui assument exclusivement le travail domestique et parental (1.1.3). Pour rappel,

la notion d'articulation des temps sociaux émerge dans le sillage des approches féministes, notamment autour de la déconstruction du modèle binaire dans le travail (homme gagne-pain) mais également dans l'approche du genre comme un rapport de pouvoir. Ainsi, les féministes se sont emparées du terme de « travail domestique » qu'elles ont conceptualisé afin de signifier son rôle dans le rapport de pouvoir qu'est le genre. Dans un premier temps, dès la moitié du siècle dernier, les enquêtes « Emploi du Temps » ont permis de quantifier le poids temporel de toutes ces activités non-rémunérées et réalisées très majoritairement par les femmes (Stoetzel 1948 ; Girard 1958). Ces premiers travaux n'ont pas théorisé ce qui est désormais qualifié de « travail » ; le débat émerge dès les années 1970 (Dussuet 2017).

Les sociologues féministes matérialistes théorisent le travail domestique pour rendre compte de son statut central dans la hiérarchisation du genre (Kergoat 1982 ; Delphy 1998). D'après ces chercheuses, l'un des facteurs définissant le travail domestique est le fait qu'il soit gratuit : « un travail qui, non payé, n'est pas non plus rémunéré » (Delphy 1998 : 20). Autrement dit, le travail domestique n'implique pas un salaire ni autre contrepartie (même symbolique) au travail fourni, ce qui contribue à son absence des échanges économiques, et *in fine* à son invisibilisation. L'autre facteur qui le définit est le fait qu'il ne soit pas réalisé que pour soi, mais pour les autres, dans un cadre construit comme « dévouement naturel » des femmes (Kergoat 2005). Le fait qu'il soit réalisé pour autrui permet de parler d'« appropriation du travail », en l'absence de contrepartie, économique ou symbolique (Guillaumin 1978). Pour les chercheuses et chercheurs qui ont tenté de quantifier le budget-temps du travail domestique, l'une des difficultés qui est apparue a été de circonscrire ce qui relève du bénéfice collectif (aux autres membres du ménage) parmi un ensemble d'activités (Roy 1989). Souvent, le parti pris des études est de le limiter au travail qui est réalisé sans rémunération alors qu'il pourrait être délégué à un substitut marchand (Roy 2012). De son côté, C. Delphy (1998) affirme qu'il faut dépasser la logique du travail domestique comme un « ensemble de tâches », et le considérer plutôt comme une relation de travail qui est défavorable à celles qui le réalisent gratuitement, majoritairement les femmes, étant donné que le temps qu'elles y consacrent, elles ne peuvent pas le consacrer à une autre activité valorisée financièrement (ou socialement). Elle le définit donc comme « tout travail effectué pour autrui dans le cadre du ménage ou de la famille et non payé ».

Des réflexions autour d'autres termes comme le « travail reproductif »⁵² ou le « care » ont également émergé dans les réflexions des féministes. Le terme « care » est issu des réflexions

⁵² La notion de « travail reproductif » est posée en opposition à celle du « travail productif ». Cette opposition est critiquée par les féministes matérialistes qui affirment que le « travail domestique » ne bénéficie pas au capitalisme mais au groupe des hommes, et qu'il est tout autant productif que le travail rémunéré, même s'il n'est pas pris en compte dans la comptabilité nationale (Delphy 1998, 2003 ; Lépinard et Lieber 2020).

féministes nord-américaines à la fin des années 1980, d'abord traité comme une vision essentialisante de « l'éthique féminine » et ensuite repris, de manière dénaturisée, pour définir une série d'expériences et activités (Molinier *et al.* 2009). J. Tronto (1993) est une référence dans la théorisation du *care*. Elle le définit comme « une activité caractéristique de l'espèce humaine qui inclut tout ce que nous faisons en vue de maintenir, continuer ou de réparer notre « monde » de telle sorte que nous puissions y vivre aussi bien que possible » (Tronto 2009 : 37). Ce terme est souvent repris, dans plusieurs langues⁵³, car il a l'intérêt de mettre en avant que ce travail, historiquement et majoritairement réalisé par les femmes, est souvent dévalorisé et fragmenté (Molinier *et al.* 2009). À la différence du concept de travail domestique, tel que théorisé par les féministes matérialistes, le *care* comprend à la fois le travail rémunéré ou non et ne se limite pas au cadre institutionnel de la famille et à l'unité statistique du ménage. Il met également en avant l'aspect relationnel et d'interdépendance (car la société a besoin des soins), plutôt que de mettre l'accent sur les logiques économiques (Dussuet 2017).

Les dernières enquêtes sur le temps de travail domestique, en France et dans d'autres pays, montrent que les femmes y consacrent toujours plus de temps que les hommes, notamment parmi les parents des familles nucléaires hétérosexuelles (Roy 2012 ; Treas et Tai 2016). Parler de travail domestique dans le cadre d'une approche féministe qui interroge le rapport de pouvoir genré est donc toujours d'actualité. D. Chabaud et D. Fougeyrollas (1978) anticipaient cette persistance par le fait que le travail maternel devient plus central dans les sociétés où l'idée symbolique d'être une « bonne mère dévouée » implique une injonction à s'investir davantage dans la partie du travail domestique qui touche les enfants. N. Fraser (2016), critique de l'idée que l'égalité soit axée uniquement sur la participation des femmes au marché du travail, affirme qu'il existe, dans la société capitaliste actuelle, une contradiction entre les besoins de *care* et l'idée de production basée uniquement sur le capital financier. Elle affirme que cela se traduit, pour les ménages les plus aisés, par une « externalisation du *care* » aux femmes migrantes, et pour les ménages modestes, dans une situation de tension où les femmes doivent gérer le travail domestique non-rémunéré tout en essayant de contribuer à financièrement au budget de leur foyer. Parler de travail domestique dans l'analyse du quotidien des mères solos renvoie à cette dernière idée de N. Fraser ; les mères solos doivent jongler dans l'articulation des temps sociaux (1.1.3). De plus, on l'a vu, leur travail domestique

⁵³ En français, les chercheuses ont pris le parti de ne pas traduire l'expression *care* puisqu'elle dépasse les acceptions d'autres mots similaires tels que « soins » ou « bien-être ». Cependant, dans d'autres langues comme l'espagnol, il a été traduit. Ainsi, la recherche hispanophone (surtout latino-américaine) parle souvent de « trabajo de cuidados » ou « trabajo del cuidado », qui rajoute à la traduction littérale du mot « care », le mot « trabajo » (travail), pour signifier la dimension d'effort (physique, intellectuelle et émotionnelle) de l'activité, tout comme avec le « travail domestique » (Pérez Orozco 2006 ; Pineda 2019).

est fortement marqué par l'injonction sociale à être « de bonnes mères » (Helfter et Le Pape 2024).

b) *Des pistes d'analyse à partir de l'intersectionnalité et la capacité d'agir*

La réflexion évoquée de N. Fraser (2016) sur la contradiction entre *care* et société capitaliste, fait référence à une distinction entre deux façons pour les femmes de gérer le travail domestique : les ménages les plus aisés peuvent externaliser ce travail, tandis que dans les ménages moins favorisés ce sont les femmes qui l'assument elles-mêmes. Cette distinction illustre l'intersection entre rapport de pouvoir genré et rapport de pouvoir lié à la classe sociale. L'intersectionnalité est un concept proposé par la juriste K. Crenshaw, dans le cadre des réflexions du féminisme noir nord-américain. Il a été théorisé pour mieux saisir la complexité de l'articulation de multiples rapports de pouvoir (comme la race, la classe et le sexe, ainsi que la sexualité ou l'âge) dans les organisations sociales (Nash 2008). Parler d'intersectionnalité n'implique pas de penser un cumul de situations désavantagées ; les rapports de pouvoir ne s'additionnent pas, mais se construisent mutuellement (Bereni *et al.* 2020). Autrement dit, le fait d'être confrontée au rapport de pouvoir lié au genre influence la manière dont s'exercent les rapports de pouvoir liés à la classe sociale, à la race ou autre, et réciproquement : ces différents rapports se modifient et se renforcent mutuellement selon les contextes. Il n'existe donc pas de « modèle de femme blanche bourgeoise » auquel on ajouterait d'autres formes de pouvoir ; chaque situation est différenciée selon la position sociale de la personne et le contexte historique. Les réflexions autour de l'intersectionnalité invitent à prendre en compte les « différences internes aux catégories ». M. Rodó de Zárata (2021) propose une conceptualisation spatialisée de l'intersectionnalité afin de montrer que les rapports de pouvoir et leur imbrication ont des poids qui s'exercent différemment en fonction des espaces où l'on se situe. Elle le montre grâce aux *Relief Maps*, des cartes qui présentent, dans une même ville et pour une même personne, des changements des sentiments d'oppression en fonction du rapport de pouvoir (Rodó de Zárata 2014). Par exemple, une jeune lesbienne d'Afrique du Nord habitant dans une ville catalane ressent davantage l'oppression en raison de son orientation sexuelle dans son domicile et non nécessairement le racisme, alors qu'elle est plus à même de ressentir du racisme dans l'espace public.

E. Peltier (2023), dans sa thèse de doctorat sur les mobilités des femmes « roms », interroge l'idée de l'intersectionnalité au regard du concept d'*agency*, qu'elle traduit par « capacité d'agir ». L'*agency* ou capacité d'agir a été définie de plusieurs manières, mais elle est pensée dans l'analyse du « rôle des actions humaines dans la reproduction ou transformation des structures sociales » (Gérardin-Laverge 2024). Les approches féministes mobilisent le concept de capacité d'agir pour montrer que les femmes ne sont pas de simples

« victimes impuissantes », mais peuvent exercer une certaine résistance même dans des situations défavorables. Ainsi, l'objectif est de dépasser la dichotomie déterminisme/liberté, c'est-à-dire le fait que les actions d'une personne sont considérées soit comme totalement déterminées par sa position sociale, soit comme totalement libres. Parler de capacité d'agir invite à réfléchir aux quelques marges de manœuvre dont dispose une personne (ou groupe) pour améliorer sa situation, malgré les rapports de pouvoir. Par exemple, à Calais, malgré les politiques de contrôle visant à invisibiliser les personnes migrantes, elles ont investi une aire de distribution des repas, transformant cet espace en un lieu de résistance symbolique où ces personnes ont pu réorganiser leur quotidien et affirmer leur présence dans l'espace public (Guenebeaud 2015).

Les mères solos, des femmes, vivent majoritairement des situations de précarité qui les situent dans une position de difficulté en comparaison aux autres femmes, mères ou non. Le concept de l'intersectionnalité peut être mobilisé ici pour analyser des différences entre les mères solos. Le concept de capacité d'agir peut s'appliquer à l'analyse du quotidien des mères solos, pour étudier comment elles se saisissent des marges de manœuvre possibles (dans leurs pratiques de mobilité) afin de mettre en place des actions dans le but de subvertir quelque peu leur situation.

2.2 La « révolution » analytique des approches féministes dans la mobilité quotidienne

La première section a abordé les apports des approches féministes qui sont utiles à la construction du positionnement de la thèse. Il s'agit principalement du concept de « genre », qui est l'une des catégories d'analyse principales pour comprendre la situation défavorisée des mères solos. Il a été d'abord présenté sous la dimension (minimaliste) de « construction sociale » qui met en avant la bi-catégorisation de la société sur la base des rôles masculin et féminin. À cette dimension, qui ne questionne pas les hiérarchies entre femmes et hommes, s'ajoute celle qui comprend le genre comme un « rapport de pouvoir ». Considérer le genre comme un rapport de pouvoir permet d'analyser les mécanismes qui font que les mères solos se retrouvent dans une situation défavorisée vis-à-vis des hommes dans la même situation. Un autre concept issu des approches féministes est celui de travail domestique, qui permet de qualifier (et quantifier) un type de travail non rémunéré et réalisé pour les autres. Il est à croiser avec la notion d'articulation des temps sociaux, pour comprendre son rôle dans la déstabilisation du quotidien des mères solo. Enfin, l'intersectionnalité et la capacité d'agir ont été introduites.

La mobilité quotidienne en tant qu'objet d'étude et qu'analyseur du quotidien peut être mise en lien avec les apports des réflexions féministes dans la science. De nombreuses contributions sur la mobilité quotidienne des personnes ont appliqué les propositions féministes dans les productions empiriques (Grieco et McQuaid 2012). D'autres ont alimenté la réflexion théorique autour de la mobilité quotidienne, à partir des apports des concepts tels que genre ou travail domestique. L. Biarrotte, dans sa thèse de doctorat (2021), utilise le verbe infuser (et sa substantivation « infusion ») pour faire référence à la diffusion progressive des idées féministes et des conceptualisations du genre dans le milieu professionnel de l'urbanisme. Dans la science, les idées véhiculées par le mouvement féministe sont arrivées par le biais de personnes qui étaient à la fois chercheuses et activistes (Lagrange 1990). Je présente, dans un premier temps (2.2.1), comment les approches féministes ont « infusé » dans le champ de recherche de la mobilité quotidienne pour constituer un sous-champ transversal « mobilité quotidienne et genre ». Dans un deuxième temps (2.2.2), je présente quatre réflexions autour de la manière dont les concepts des approches féministes ont pu dialoguer avec les recherches sur la mobilité quotidienne. Il s'agit de réfléchir au statut de cette mobilité dans le rapport de pouvoir genré, à son lien avec le travail domestique, à la notion de fixité spatio-temporelle, et à l'intérêt de l'échelle des corps.

2.2.1 L'infusion des approches féministes dans la recherche sur la mobilité et les transports

a) De part et d'autre de l'Atlantique, la revendication d'une connaissance plus importante de la mobilité des femmes dès la fin des années 1970

Près d'une décennie après leur introduction, les réflexions du féminisme dans la science vont trouver un écho dans le champ thématique émergent de la mobilité et des transports. La critique féministe de la vision prétendument neutre de la science se répand dans plusieurs champs. Par exemple, en géographie, la critique a pointé le manque de la « moitié de l'humain » dans la géographie humaine⁵⁴ (Tivers 1978, cité par Law 1999). Dans le champ des transports et de la mobilité, des travaux pionniers émergent parallèlement, à la fin des années 1970, dans deux contextes : les États-Unis et la France.

Aux États-Unis, J. Eriksen (1977 : 428) constate que les critiques féministes dans les sciences sociales étaient « particulièrement vraies dans la recherche sur les déplacements ». Son article et ceux de S. Rosenbloom (1978), H. Andrews (1978) et G. Giuliano (1979), ont posé les

⁵⁴ Trad. de l'anglais : « *A strategy of pointing the missing half of the human in human geography (Tivers 1978)* » (Law 1999 : 569). Pour cette expression voir aussi l'article des géographes pionnières S. Hanson et J. Monk (1982).

bases pour un corpus de recherches réfutant ce qu'elles appelaient « *neuter commuter*⁵⁵ » ; autrement dit, l'idée que tous les déplacements domicile-travail étaient réalisés par des individus neutres. Or, comme l'ont affirmé les approches féministes, ce qui est vu comme « neutre » est le plus souvent synonyme de masculin. Cette affirmation est d'autant plus vraie dans l'étude des pratiques quotidiennes de mobilité, car les premières connaissances ont été produites par une élite technique, très majoritairement masculine, qui a mis en place les instruments techniques de l'étude des déplacements. Cela a eu pour conséquence que les résultats soient convoqués avec une neutralité qui met en avant les caractéristiques plus proches des personnes qui les ont élaborés (Commenges 2013a). La publication de S. Rosenbloom (1978) faisait suite à une conférence pionnière, « Women's Travel Issues », organisée aux États-Unis. Elle y réclame le développement de connaissances sur les pratiques de mobilité des femmes et le renouvellement des variables existantes dans les outils descriptifs de la mobilité, car elle voyait un manque de connaissances sur les déplacements non liés au travail, hors heure de pointe ou réalisés sans véhicule. Ces pionnières ont donc commencé à distinguer les pratiques de mobilité des femmes de celles des hommes. Elles ont trouvé qu'il y avait des différences femmes-hommes dans les distances domicile-travail, les modes de transport ou les motifs du déplacement (1.2.2.b). Certaines ont analysé les résultats avec les réflexions féministes autour des rôles sociaux.

En France, un article de 1977 de la géographe J. Coutras et la sociologue J. Fagnani est sans doute la première publication en France et en français sur la question du genre et la mobilité quotidienne. On y trouve une réflexion sur les différents aspects de la vie des femmes, l'évolution de leur position dans la ville et dans la société, et le rôle des transports et de la mobilité (Coutras et Fagnani 1977 ; Fagnani et Coutras 1978). Deux ans plus tard, ces mêmes chercheuses publient le rapport de recherche « Rapports conjugaux et mobilité des femmes employées dans l'agglomération parisienne » (Coutras et Fagnani 1979b). C'est non seulement l'un des premiers travaux à traiter de la mobilité quotidienne des femmes, mais il met en lien des éléments comme la famille, les enfants et les rapports de couple, avec la ville, les déplacements et les modes de transport. Les autrices y expliquent, entre autres, que les déplacements des femmes sont très marqués par les activités des autres membres du ménage, qui conditionnent leurs déplacements pour aller au travail (et donc les horaires de travail et les lieux), et que les femmes ont moins accès à la voiture que les hommes. Ce rapport est aussi pionnier dans le type de méthodes utilisées, car il se fonde sur des entretiens semi-directifs (accompagnés d'un suivi avec un journal quotidien), alors que les travaux anglophones utilisaient principalement des données d'enquêtes par questionnaire ou

⁵⁵ Ce terme pourrait être traduit au français par l'expression « navetteurs neutres ».

recensements. Il faudra attendre longtemps pour pouvoir voir en France une production similaire dans ce champ de recherche.

Pendant cette période initiale, les travaux utilisent principalement les termes de « femmes » et « transports »⁵⁶ (Law 1999 ; Coutras 2007). L'usage de « femmes » s'explique en partie par le fait que le concept de genre ne s'était que peu généralisé, que ce soit en français ou en anglais. Une exception se trouve dans la géographie féministe (anglophone, puis hispanophone), qui s'est approprié le concept et a contribué à son développement (Monk et Garcia Ramon 1987 ; Massey 1994). L'usage du terme « transport » (qui renvoie plutôt aux réseaux, aux véhicules et aux modes de transport qu'aux pratiques des personnes) est dû au fait que ces travaux émergent au carrefour de la géographie des transports (*transport geography*) et de l'ingénierie du transport (*transportation planning*) (Law 1999). Une exception notable est le rapport de J. Coutras et J. Fagnani (1979) qui utilise le terme mobilité. Depuis, ce sont surtout les travaux francophones qui utilisent « mobilité quotidienne »⁵⁷, alors que les recherches en anglais continuent à alterner, presque comme des synonymes, entre *transport*, *travel behaviour* ou *daily mobility*. Cette terminologie a laissé une trace importante dans le monde scientifique, même actuellement. Ainsi, dans son édition de 2019, la conférence internationale lancée par Sandra Rosenbloom en 1977 s'est encore appelée « 6th IC on Women's Issues in Transportation ».

b) La diffusion d'un champ de recherche structuré autour de deux thématiques

Suite aux premiers travaux qui ont posé les bases pour connaître les différences de mobilité entre hommes et femmes, dans les années 1980 et 1990, les recherches se multiplient. Le champ de recherche du « mobilité quotidienne et genre »⁵⁸ se constitue progressivement, notamment dans les pays occidentaux. La multiplication des recherches, sur de nombreux terrains, est due à la légitimité croissante du sujet, dans les milieux universitaires notamment mais aussi partiellement de l'agenda publique, ainsi qu'à la production de données. Ainsi, les enquêtes ont profité de la réplique des dispositifs de quantification de la mobilité dans

⁵⁶ *Women and transport* en anglais, comme le présente la géographe R. Law (1999) dans son article réflexif autour des évolutions du champ.

⁵⁷ En français, malgré une forte présence initiale du milieu des ingénieurs dans les travaux, le terme « mobilité » s'est généralisé à partir des apports des sociologues qui utilisaient déjà le terme pour parler de « mobilité sociale ». Le recours généralisé à la notion de « mobilité quotidienne » dès les années 1980 « témoigne de la volonté d'inscrire les problématiques de déplacements dans un contexte plus large, et de les associer aux approches sociologiques sur les modes de vie urbains » (Gallez et Kaufmann 2009 : 46).

⁵⁸ Je vais utiliser la dénomination « mobilité quotidienne et genre » pour faire référence au champ d'études qui s'est construit autour de l'analyse genrée de la mobilité quotidienne et qui tournait initialement autour des spécificités des femmes dans leurs pratiques de mobilité. Cette dénomination n'est ni officielle ni consensuelle (voir usage de « femmes et transports », comme alternative), bien qu'elle soit reprise, voire revendiquée, par les articles de synthèse et réflexion autour du champ, ainsi que par les derniers ouvrages collectifs ou journées d'études (Law 1999 ; Uteng et Cresswell 2008 ; Hanson 2010 ; Ortiz Escalante *et al.* 2021 ; Cerdà Beneito *et al.* 2023).

plusieurs endroits, et d'une certaine attention de l'action publique qui cherchait à répondre aux besoins de mobilité des femmes dans les espaces urbains, notamment dans le cadre de leur accès au travail rémunéré (Coutras 2007). Lors de cette période d'expansion, deux grandes thématiques se démarquent : l'une autour des contraintes et des peurs liées aux actions violentes des hommes, et l'autre autour des caractéristiques des déplacements liés à l'activité professionnelle des femmes (Law 1999 ; Levy 2013).

La recherche a permis de révéler que la mobilité des femmes dans les espaces urbains est conditionnée par des mesures de prévention mises en place pour éviter les violences ou attitudes intimidantes exercées par les hommes (Pain 2001). En anglais, les travaux de la géographe anglaise G. Valentine (1989) en sont une référence clé. Elle montre comment les pratiques quotidiennes de mobilité des femmes sont restreintes dans certains espaces afin d'éviter des violences genrées. En français, les publications émergent plutôt aux débuts des années 2000, centrées sur la thématique des peurs et des violences (Coutras 2002 ; Condon *et al.* 2005). Les travaux de M. Lieber (2002, 2008) constituent l'aboutissement d'une analyse qui met en évidence le rôle des politiques publiques dans l'articulation entre genre, violences et pratiques dans l'espace public. Cette thématique connaît un regain d'intérêt ces dernières années, notamment en Europe et Amérique du Nord (Soto Villagrán 2017 ; Jubainville et Vanier 2017 ; Dekker 2019 ; Lewis 2018).

Dans les premières décennies suivant les travaux pionniers sur la mobilité quotidienne des femmes, la majorité des recherches se sont concentrées sur les déplacements vers le lieu de travail. Ces recherches parlent le plus souvent de « déplacements domicile-travail » ou de « navettes », en anglais *commuting*. Il s'agit des travaux présentés dans le chapitre précédent (1.2.2.b) qui s'inscrivent dans la continuité de l'effort d'une connaissance plus fine de la mobilité des femmes. L'une des chercheuses les plus prolifiques sur ces questions est la géographe S. Hanson dont l'ouvrage « Gender, work and space » co-signé avec G. Pratt (1995) est l'une des grandes références. À la suite du constat des plus courtes navettes des femmes, d'autres sous-thématiques se sont développées, notamment l'analyse des différences femmes-hommes dans l'utilisation des modes de transport, avec l'usage moins important de la voiture par les femmes (Madden 1981 ; Rosenbloom et Burns 1993). C'est dans le cadre de la thématique des navettes qu'émergent les recherches s'intéressant spécifiquement à la mobilité des parents. À la suite des travaux sur les déplacements domicile-travail, les premières recherches sur les parents se sont intéressées aux différences mères-pères dans la mobilité quotidienne (Raux et Rosenbloom 1986).

L'un des avantages du développement du champ de recherche autour de la thématique des différences femmes-hommes dans les navettes a été une grande internationalisation de la

question, dans plusieurs contextes et langues. Dans le contexte francophone, les travaux ont porté sur la France et sa capitale (Fagnani 1986 ; Coutras 1993 ; Baccaini 1996 ; Cattan 2007), le Québec (Thomas et Villeneuve 1998 ; Bernard *et al.* 2000 ; Vandersmissen *et al.* 2001) et la région bruxelloise (Broze *et al.* 1999). La multiplication de ce type de travaux dans plusieurs contextes s'explique principalement par la facilité d'accès à des données quantitatives comparables issues des recensements de la population et des enquêtes origine-destination. Elle a également favorisé l'émergence d'un dialogue scientifique international autour de la thématique, comme en témoigne l'article qui revient sur les sessions consacrées à la géographie féministe lors de la Conférence sur les Pays Méditerranéens (Monk et Garcia Ramon 1987). Les deux autrices, figures de référence de la géographie féministe, y soulignent le dialogue entre J. Fagnani et I. Clos, cette dernière ayant mené une recherche sur les déplacements vers le lieu de travail dans l'agglomération de Barcelone, pionnière dans le contexte ibérique. L'intérêt prédominant pour les déplacements domicile-travail continue jusqu'aux années 2000, avec des terrains qui se multiplient et quelques avancées méthodologiques encore modestes, liées au développement des Systèmes d'Information Géographique (SIG) et des outils de modélisation (par exemple, Song Lee et McDonald 2003 ; Cattan 2007).

c) Une stagnation des recherches et les limites de la prise en compte du genre

Malgré la diffusion et l'élargissement du champ « mobilité quotidienne et genre », des chercheuses pointent une stagnation des recherches, avec une prépondérance de la thématique des différences femmes-hommes dans les navettes, au début des années 2000 (Law 1999 ; Hanson 2010 ; Clarsen 2014). La première des limites pointées est d'ordre méthodologique. En effet, la prédominance des approches quantitatives, souvent limitées aux bases de données des enquêtes officielles, implique souvent de répliquer les mêmes analyses sans questionner les variables ou les indicateurs. D'après J. Coutras (2007 : 178), « le champ scientifique, tel qu'il existe reste fortement tributaire des ressources statistiques sur les déplacements ; et ces dernières n'ont pas été construites pour mettre en évidence les inégalités sexuées » (3.3.2). Des éléments complexes, tels que le travail domestique, théorisés et conceptualisés par les féministes, sont souvent réduits à de simples indicateurs (comme la présence des enfants ou le statut conjugal) (Hanson 2010). Cela a pour conséquence de centrer la majorité des analyses sur certains sujets, comme l'accès aux lieux d'emploi, et de peu explorer d'autres sujets, comme les effets de la présence des enfants lors des déplacements (Vandersmissen 2011).

Le fait que les recherches aient été faites à partir de bases de données similaires, et souvent dans une reproduction des analyses, a conduit à une deuxième limite ; considérer le « genre », concept développé par les approches féministes, comme synonyme de la variable binaire

« sexe » (hommes/femmes). Cela a eu pour conséquence de limiter les analyses à des simples comparaisons descriptives des différences femmes-hommes, sans rentrer dans le détail des explications de ces différences ni de leurs conséquences sur les opportunités des femmes (Law 1999). Ainsi, confondre « genre » (rapport de pouvoir) et « sexe » (variable statistique binaire) a conduit dans de nombreux cas à vider le premier de son sens lors des analyses (Buiten 2007). Même si des autrices tentent d'approfondir les questions d'inégalités d'accès à certaines ressources (comme l'emploi ou la voiture) du point de vue des rôles sociaux de genre (Pickup 1988), elles l'abordent comme des questions de choix (avec des opportunités égales), plutôt que de contrainte. D. Buiten (2007) considère que les analyses laissent souvent de côté la dimension du genre comme « rapport de pouvoir », ce qui a pour conséquence de ne pas analyser les difficultés que la mobilité peut traduire, et comment elles sont déterminées par un rapport de pouvoir. L'historienne G. Clarsen (2014) trouve une exception chez certaines géographes féministes qui, en dialogue avec une partie de la sociologie, s'ouvrent sur la question des corps dans l'espace, des violences basées sur les rapports de pouvoir.

Enfin, considérer le concept de « genre » comme synonyme de « femmes » a eu pour conséquence (et troisième limite) de les considérer comme un groupe social homogène (Buiten 2007). J. Coutras (2007 : 178) indique que le champ du genre et de la mobilité quotidienne « a été construit dans l'intention de découvrir ce que toutes les femmes avaient en commun », ce qui a laissé peu de place à l'analyse de « la diversité des situations vécues ». Bien que cela soit particulièrement le cas dans les travaux francophones et européens, aux États-Unis, des recherches apportent des nuances, par exemple au constat des navettes plus courtes des femmes. Des travaux ont montré que les schémas de déplacement décrits ne s'appliquaient pas systématiquement pour les femmes *latinas* ou noires, en raison de la segmentation raciale de l'emploi et de la ségrégation spatiale (McLafferty et Preston 1991, 1992 ; Johnston-Anumonwo 1997 ; McLafferty 1997). Les recherches qui ont été une exception à ce traitement du genre dans la mobilité de manière descriptive et uniforme ont permis d'apporter des éléments de réflexion théorique et conceptuelle autour des interactions entre genre et mobilité quotidienne en s'intéressant, par exemple, à l'échelle des corps, aux contraintes spatio-temporelles ou aux déplacements du travail domestique.

2.2.2 Les apports des réflexions féministes à l'analyse de la mobilité quotidienne

Malgré la stagnation que connaît le champ de recherche croisant genre et mobilité quotidienne, des réflexions émergent afin de dépasser les limites conceptuelles et méthodologiques pointées. Même si le champ est moins prolifique en publications, les deux dernières décennies laissent plus de place à des réflexions théoriques et conceptuelles, qui permettent d'approfondir les connaissances et d'ouvrir de nouvelles possibilités de recherche.

a) *Réfléchir au statut de la mobilité dans l'analyse du genre comme rapport de pouvoir*

Dans la section précédente, le genre a été présenté comme un rapport de pouvoir fondé sur la division hiérarchique de la société en deux groupes : les hommes et les femmes (2.1.1). Les travaux qui ont considéré comme synonymes « genre » et variable statistique « sexe » ont évité de répondre à la question du statut de la mobilité quotidienne dans la hiérarchie genrée (Law 1999 ; Buiten 2007 ; Hanson 2010). Cependant, différents travaux s'emparent du sujet et réfléchissent à la manière dont la mobilité quotidienne interagit avec le genre en tant que rapport de pouvoir. La majorité de ces travaux accordent un statut de révélateur à la mobilité. La mobilité quotidienne servirait à exposer ou illustrer les dynamiques genrées à l'œuvre dans le quotidien. Par exemple, les navettes plus courtes des femmes pourraient être interprétées comme révélatrices d'un accès différencié au marché de l'emploi avec les hommes, défavorable aux femmes. Ce statut de la mobilité vis-à-vis du genre est directement lié à la qualité de la mobilité quotidienne comme outil d'analyse du quotidien des personnes (1.2.1.a). Ainsi, F. Prédali qualifie la mobilité, dans le titre de sa thèse (2004), de « révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes ». R. Hjorthol (2008b : 206) affirme que la mobilité quotidienne « peut être vue comme un baromètre de l'état de l'égalité entre hommes et femmes dans la société »⁵⁹. D'après la chercheuse, le fait que globalement les femmes se déplacent plus « pour les autres », alors que la mobilité des hommes est davantage consacrée à eux-mêmes, est la traduction des rôles sociaux positionnés dans la hiérarchie de pouvoir du genre. La géographe S. Hanson (2010) met en avant la propriété révélatrice de la mobilité par rapport au genre quand elle s'interroge sur la manière dont le « genre façonne la mobilité »⁶⁰. Si le genre façonne la mobilité, étudier cette dernière reviendrait à comprendre des aspects de ce rapport de pouvoir.

Le fait de dire que le « genre façonne la mobilité » pourrait évoquer une autre propriété des pratiques quotidiennes de mobilité par rapport au genre. La mobilité est-elle une composante de ce rapport de pouvoir ? La réponse n'est pas évidente, car cela reviendrait à considérer la mobilité, au même titre que les ressources financières ou les positions de pouvoir politique, comme un avantage désirable et donc comme une source potentielle d'inégalités de genre (2.1.1). Il est vrai que le mouvement et la mobilité (en opposition à la sédentarité ou l'immobilité) ont été dotées de valeurs positives associées au dynamisme, et souvent utilisées comme des qualités attribuées au masculin dans le cadre de la bipartition hiérarchisée de l'humanité (Massey 1994 ; Uteng et Cresswell 2008). Les recherches centrées sur la mobilité domicile-travail et le genre ne parlent pas explicitement d'inégalités, mais certaines évoquent

⁵⁹ Trad. de l'anglais : « The study of daily mobility can be seen as a 'barometer' of the state of equality between men and women in society » (Hjorthol 2008b : 206).

⁶⁰ Trad. de l'anglais : « How does gender shape mobility? » (Hanson 2010 : 11)

comme négatif le fait que les femmes aient une mobilité plus limitée, en ce qui concerne leurs possibilités pour se déplacer pour l'activité professionnelle rémunérée (Dobbs 2007).

Pourtant, cela ne va pas de soi d'interpréter une inégalité de mobilité, et même parler « d'inégalité de mobilité » peut poser problème. En effet, des chercheuses et chercheurs ayant enquêté sur la mobilité des catégories plus modestes ont montré qu'une mobilité étendue (se déplacer plus souvent ou plus loin) n'est pas synonyme d'une situation privilégiée (Lucas 2012 ; Jouffe 2014). Ainsi, par exemple, en Île-de-France, une évolution des prix de l'immobilier, qui contraint les plus modestes à des localisations plus éloignées du centre, et une localisation dispersée de l'emploi ouvrier ont contribué à allonger les déplacements de ces populations (Wenglenski 2010). Un autre exemple paradoxal des difficultés à considérer la mobilité comme mesure d'inégalité et donc comme une composante du genre est l'accès des femmes à la voiture. Les travaux initiaux sur la mobilité des femmes ont rapidement constaté une moindre motorisation des femmes que des hommes, la pratique automobile ayant une connotation très masculine (Rosenbloom 1993). La possession et l'usage de l'automobile étaient valorisés puisque sa possession facilitait l'accès aux aménités. On pensait qu'une motorisation plus importante des femmes aurait des répercussions sur les rapports de genre (la voiture permettrait aux femmes d'avoir accès une activité professionnelle au même niveau que les hommes, et donc faciliterait l'égalité). Cependant, des recherches constatent que l'accès de plus en plus important à l'automobile n'a pas contribué à renverser les rôles de genre. Au contraire, l'usage important de la voiture est lié à une attribution plus importante de certains déplacements comme les achats dans les grandes surfaces ou les accompagnements de personnes dépendantes, comme les enfants à leurs nombreuses activités (Prédali 2004 ; Demoli 2015).

Se déplacer plus souvent, plus loin et utiliser la voiture ne revêt donc pas nécessairement une position avantageuse ou souhaitable. L'expression de S. Hanson pourrait être interprétée de manière à penser que le « genre agit de manière négative sur la mobilité ». Serait-il possible que le genre rende la mobilité plus pénible ? Changer l'expression ne suffit pas ; il est tout aussi difficile de déterminer s'il est plus ou moins pénible d'utiliser la voiture (ou non) ou d'avoir une mobilité plus étendue (ou plus resserrée). Cependant, il est intéressant de noter que certaines caractéristiques de la mobilité quotidienne qui ont une valeur positive lorsqu'elles sont rattachées aux hommes et au masculin, perdent cette valeur lorsqu'elles le sont aux femmes. Il est positif d'avoir une automobile pour accéder facilement aux ressources et aménités, mais cet avantage l'est moins lorsque la voiture perpétue une situation où le travail domestique est réalisé majoritairement par les femmes, qui constitue l'un des mécanismes de hiérarchisation genrée. Où placer donc le curseur de la pénibilité concernant la mobilité quotidienne ?

Cette question a été surtout traitée par les travaux sur la mobilité quotidienne des catégories moins aisées de la société, et qui ont cherché à comprendre la mobilité comme une norme sociale ou comme injonction (Gallez *et al.* 1997 ; Diaz Olvera *et al.* 2004 ; Bacqué et Fol 2007 ; Jouffe *et al.* 2015 ; Orfeuill et Ripoll 2015). Parmi cette riche littérature, je retiendrai la notion de « dépendance à la mobilité », formulée par C. Gallez⁶¹ (2015) puisqu'elle met en avant la tension existant entre les dimensions « ressource » et « contrainte » de la mobilité. De plus, elle fait le lien entre les contraintes individuelles (manque de revenus, horaires de travail ou choix contraint du logement) et les arbitrages politiques dans d'autres secteurs dont l'aménagement, qui font de la mobilité quotidienne un facteur d'ajustement. Cette notion est appliquée dans les recherches sur des populations les plus modestes, en lien avec le rapport de classe, (Chevalier 2020) elle pourrait ainsi s'appliquer à d'autres rapports de pouvoir. Cependant, une réinterprétation reste ouverte pour l'application au genre. Est-ce que le genre conditionne une dépendance à la mobilité ? La réponse à cette question reste « délicate », comme l'affirme S. Hanson⁶² (2010 : 15).

Cette même autrice se pose la question de la mobilité comme transformatrice des rapports de genre (« mobility shapes gender »). Là encore, cette propriété de la mobilité reste ambiguë et revient au débat quant à la valeur associée aux pratiques de mobilité. Y a-t-il des pratiques de mobilité quotidienne qui permettent d'inverser ou reformuler le genre ? La question reste encore ouverte, comme celle d'une éventuelle dépendance genrée à la mobilité. Ainsi, étant donné les travaux produits dans le champ « mobilité quotidienne et genre », je peux seulement conclure que la mobilité quotidienne présente des qualités pour révéler et analyser le rapport de pouvoir qu'est le genre. Conclure à une qualité révélatrice de la mobilité à partir des indicateurs quantitatifs peut être difficile si l'on ne regarde pas le contexte (comme pour les femmes et la voiture). S. Hanson (2010) propose de s'intéresser davantage à des éléments contextuels afin de discerner ce qui relève du choix ou de la contrainte par rapport à la mobilité ; de comprendre le niveau de pouvoir associé à chacune des pratiques dans un contexte donné. Cela permettrait, à mon sens, de donner des outils pour réfléchir davantage à ce qui dans le genre contribue à une dépendance à la mobilité, et ce qui dans la mobilité pourrait « transformer » le genre. Pour ce faire, je propose d'incorporer les réflexions autour

⁶¹ C. Gallez (2015 : 226) s'inspire de la notion de « dépendance automobile » de G. Dupuy pour appréhender « le préjudice subi par les populations les plus pauvres ou les plus précaires soit du fait de leur manque d'accès aux modes de déplacement, soit en raison des contraintes qui pèsent sur leur mobilité quotidienne, en termes de longueur de déplacement, d'horaires, de pénibilité des trajets. La dépendance à la mobilité de ces populations résulte d'une absence de choix liée aux caractéristiques individuelles (faute de revenus suffisants, de possibilité de se loger, d'horaires de travail décalés, etc.) mais elle découle aussi des modes de régulation publique exercés dans d'autres secteurs (le logement, l'emploi, l'aménagement, les politiques sociales, etc.) qui font de la mobilité un substitut ou un facteur d'ajustement. »

⁶² Dans son texte, l'autrice affirme « answering any one of the many relevant questions like these can be tricky and must entail delving into questions of identity and meaning as well as examining mobility in contextualized detail. [...] In most cases we do not know what an observed mobility pattern means for someone's life ».

de la mobilité du travail domestique, ainsi que de la notion de « fixité spatio-temporelle », afin d'apporter réponse opérationnelle à la question de savoir si et comment la mobilité peut fournir une mesure des inégalités de genre.

b) *Conceptualiser la mobilité quotidienne en lien avec le travail domestique*

Lorsque R. Hjorthol (2008b : 206) évoque la mobilité quotidienne comme un « baromètre sur l'état de l'égalité de genre », elle s'appuie, entre autres, sur le fait que la mobilité des femmes est davantage « consacrée aux autres » (*for others*). Cette « mobilité consacrée aux autres » fait partie d'un ensemble de pratiques (accompagnements, achats, affaires administratives) qui s'assimilent directement au travail domestique, même si la chercheuse n'y fait pas référence directement. Le champ de recherche « mobilité quotidienne et genre » n'a que très peu réfléchi à la mobilité liée au travail domestique (Coutras 1997 ; Sánchez de Madariaga 2013a, 2013b). Cela est dû, d'une part, à une prédominance des travaux s'intéressant aux déplacements domicile-travail, qui a pu éclipser les autres motifs de déplacement (Kanaroglou *et al.* 2015).

D'autre part, les analyses de la mobilité quotidienne pour d'autres motifs de déplacement que le travail rémunéré se sont caractérisées par une sectorisation par « tâches » du travail domestique. De nombreuses recherches existent sur les mobilités pour achats ou accompagnements (Motte-Baumvol *et al.* 2011 ; Delage 2012 ; Chrétien 2019 ; Pernot 2021). Elles montrent que ces déplacements sont très souvent réalisés par des femmes (1.2.2.b). Toutefois, elles ne considèrent pas l'ensemble du travail domestique en tant que catégorie de mobilité à part entière, ni comme une modalité des motifs de déplacement au même niveau que la mobilité pour une activité professionnelle. D'autres travaux, sur la mobilité quotidienne des mères, ont montré la diversité des motifs, dont des achats, des accompagnements ou des tâches administratives, mais n'ont pas réuni dans une même catégorie (ou modalité) l'ensemble de déplacements associés au travail domestique (Prédali 2004). Pourtant, des chercheuses féministes ont proposé les concepts de « travail domestique » et de « *care* » (2.1.2.a).

Le concept de « travail domestique » a trouvé un relatif écho dans quelques recherches sur la mobilité quotidienne. Les travaux pionniers de J. Coutras et J. Fagnani (1979b) évoquent déjà comment le « rôle domestique » marque la mobilité quotidienne des femmes, en lien avec les rapports au sein du couple et la division du travail qui désavantage les femmes. Quelques années plus tard, la première des deux autrices propose une nouvelle catégorie de déplacements : « la mobilité domestique » (Coutras 1997). Elle affirme que l'éparpillement de la mobilité domestique dans plusieurs catégories de motifs (achats, accompagnements, administratif) et la prépondérance de la mobilité domicile-travail, empêchent une analyse

complète de la dimension genrée de la mobilité quotidienne, parce qu'elle mettrait en avant un seul aspect des écarts femmes-hommes. La « mobilité domestique » comprend les « déplacements ayant pour motif la réalisation du travail domestique et familial » (Coutras 1997 : 85). J. Coutras fait de cette catégorie une notion dont elle souligne deux intérêts. D'une part, elle permet de renseigner, avec la mobilité, les rapports de genre que l'étude des déplacements domicile-travail ne permettrait pas complètement de comprendre. De l'autre, elle autorise une conception de la mobilité au-delà de la simple comptabilité des déplacements qui prend en compte l'aspect social et relationnel mais aussi les conditions même des déplacements. J. Coutras (1997 : 86) met deux exemples en avant : « voyager avec un enfant, se déplacer les bras chargés de paquets [courses, poussettes et objets des enfants ou dossiers administratifs] oblige à se soumettre aux règles de la mobilité infantine dans un cas, rend moins agile et alerte dans l'autre cas ». La « mobilité domestique » se caractérise également par des horaires qui dépassent les heures de pointe classiques qui rythment la fréquence des transports en commun.

L'Espagnole I. Sánchez de Madariaga (2009) s'inspire des apports théoriques du *care* pour proposer le concept de « movilidad del cuidado » qu'elle traduit dans ses publications en anglais comme « mobility of care ». Elle la définit comme « l'ensemble des déplacements qui découlent des responsabilités domestiques et de soins⁶³ » (Sánchez de Madariaga 2013b : 58). L'objectif principal d'I. Sánchez de Madariaga (2013a), comme pour J. Coutras, est de rendre visible cette mobilité, souvent éparpillée dans les études. Le concept de « mobility of care », plus répandu que la version proposée par J. Coutras, a été appliqué dans plusieurs contextes (Zucchini 2015 ; Grant-Smith *et al.* 2017 ; Rodríguez *et al.* 2019). Le concept a l'avantage, comme celui de *care*, de saisir également ce qui dépasse la sphère domestique et de prendre en compte le travail rémunéré. Cependant, les travaux, notamment quantitatifs, qui se sont limités à opérationnaliser cette catégorie, n'ont pas réussi à aller au-delà du cadre du ménage et de la famille, en s'intéressant, par exemple, aux déplacements des aides à domicile ou des infirmières (Zucchini 2015).

M. Gilow, à partir d'une synthèse de ces concepts, propose et applique, dans sa thèse (2019), le concept de « travail domestique de mobilité ». À la différence des autres propositions, elle cherche à mettre en avant le fait que cette mobilité constitue un travail en soi et à part entière. La chercheuse opérationnalise le concept avec une enquête par entretiens auprès de mères travailleuses bruxelloises, ce qui lui permet de mettre en lumière les efforts « physiques et organisationnels » ainsi que le « poids émotionnel » pour les personnes qui le réalisent (Gilow 2019 : 238 et 240).

⁶³ Trad. de l'anglais : « The mobility of care includes all the travel resulting from home and caring responsibilities » (Sánchez de Madariaga 2013b : 58).

In fine, ces réflexions conceptuelles autour de la mobilité domestique conduisent à bâtir une catégorie de la mobilité quotidienne et à exprimer, de manières différentes, une même idée. En s'appropriant les concepts développés par les féministes (travail domestique et *care*), elles rassemblent et donnent sens aux déplacements associés, en les constituant comme une catégorie à part entière, au même titre que la mobilité liée au travail professionnel ou celle liée aux loisirs. Il s'agit également de mettre en avant les conditions des déplacements et donc la charge physique, émotionnelle et logistique associée à cette mobilité (tout comme au travail domestique en général). La mobilité du travail domestique souligne aussi une dimension d'interdépendance des déplacements et des individus entre eux, avancée par d'autres auteurs et autrices (Massot et Orfeuil 2005 ; Vincent-Geslin et Authier 2015), et réfute la vision individualiste et isolée des déplacements. Les déplacements dépendent les uns des autres dans une chaîne de déplacements, les personnes qui réalisent cette mobilité s'appuient les unes sur les autres et font bénéficier d'autres personnes de leurs déplacements (Gilow 2019 : 239). Ces concepts ont été mobilisés dans des recherches quantitatives et qualitatives, qui ont montré que les déplacements du travail domestique sont souvent courts, concentrés autour du domicile, et plus nombreux et multi-localisés que les navettes domicile-travail (Zucchini 2015 ; Jirón et Gómez 2018). Le fait que les déplacements soient plus nombreux et localisés dans des lieux divers rejoint l'idée d'une « dispersion spatiale » des activités, comme évoqué pour la mobilité des mères (1.2.2.b) ; les autrices parlent d'une mobilité « en aires » (Haicault 2014 : 14) ou « en polygones » (Zucchini 2015 : 250), en opposition à une mobilité en flux linéaires (domicile-travail).

Je propose d'utiliser l'expression « mobilité du travail domestique »⁶⁴ qui permet de considérer une catégorie, tout comme, par exemple, la « mobilité de loisirs », et de regrouper les déplacements liés au concept de travail domestique. L'analyse de la mobilité domestique permet de saisir sa dimension genrée, puisqu'elle repose majoritairement sur les femmes. L'enjeu n'est donc pas seulement de constater cette répartition, mais de montrer comment elle s'inscrit dans une organisation sociale du travail et de la famille qui leur demeure structurellement défavorable. Je choisis de ne pas mobiliser ici le concept de *care* afin de me concentrer sur le fait que cette mobilité résulte d'un travail gratuit, et qu'elle émerge d'un cadre contextuel fortement marqué par les normes de genre qui est celui de la famille. L'expression proposée par M. Gilow (2019), « travail domestique de mobilité », est complémentaire et pourrait être utile pour évoquer les dimensions physiques, émotionnelles et logistiques du travail.

⁶⁴ Je propose de parler de « déplacement du travail domestique » lorsque l'une des composantes (ou plusieurs) de la mobilité de travail domestique est abordée. Pour la construction d'une catégorie de déplacements du travail domestique à partir des données de l'EGT 2010 (3.3.2.c).

c) Analyser les contraintes avec la notion de « fixité spatio-temporelle »

Les réflexions autour de la mobilité du travail domestique, ainsi que l'intérêt pour la mobilité des mères et des pères avec les approches féministes, ont conduit à interroger les conditions de déplacements. Une partie de la recherche s'est intéressée aux contraintes pouvant être associées aux déplacements (Spain 1998 ; Schwanen *et al.* 2008 ; Scheiner et Holz-Rau 2017). Ces études font suite à l'idée de la *time-geography* selon laquelle l'espace-temps d'une personne est façonné par des contraintes (1.2.1.a). Les géographes féministes se sont emparées des propositions de T. Hägerstrand (1970) mais les ont critiquées pour, d'une part, avoir relégué au second plan la question des corps dans l'espace (considérés comme « non-sexués »), et, d'autre part, ne pas avoir incorporé les éléments propres à la maternité et au travail domestique dans la théorisation des contraintes (Rose 1993, cité par Scholten *et al.* 2012). Les réflexions des approches féministes autour des déplacements domicile-travail et de la mobilité domestique mettent en avant que les femmes, plus que les hommes, se voient assigner un travail non rémunéré qui les contraint à jongler avec les lieux et les horaires. Les travaux qui s'intéressent à la mobilité du travail domestique ou aux déplacements des parents montrent que les activités concernées sont souvent fixes, avec des horaires et des lieux précis (Chrétien 2017 ; Gilow 2019). Les accompagnements des enfants sont pratiquement tous associés à un lieu déterminé (l'école, la crèche, un gymnase, le cabinet médical ou psychologique...) et à un horaire précis, avec une heure de début et de fin (qui sont éloignées dans la journée pour le cas de l'école, mais qui sont très proches pour d'autres activités courtes, comme les activités extrascolaires ou les consultations médicales). D'autres déplacements liés au travail domestique sont plus flexibles en termes d'horaires, mais restent soumis à des horaires circonscrits (comme les commerces) ou peuvent nécessiter une prise de rendez-vous à respecter (comme certaines démarches administratives ou de santé).

T. Schwanen, M-P. Kwan et F. Ren (2008) mobilisent la notion de « fixité spatio-temporelle » pour qualifier la contrainte qui lie les activités à un moment et un lieu spécifique. Ces géographes s'appuient sur des travaux qui classent les activités entre fixes et flexibles, mais proposent, à la place d'une simplification binaire, un gradient ou degré de fixité qui peut être plus ou moins fort en fonction des caractéristiques de l'activité (Cullen et Godson 1975 ; cité par Schwanen *et al.* 2008). Dans ses travaux, T. Schwanen s'intéresse aux accompagnements des enfants, ce qui lui permet de comprendre que les mères doivent composer davantage que d'autres groupes de personnes avec des activités dont les horaires et les lieux sont contraints (Schwanen 2007a ; Schwanen *et al.* 2007). M-P. Kwan (2000), quant à elle, montre, à partir de l'analyse de journaux de déplacements de personnes de la ville de Columbus (États-Unis), que les femmes expérimentent au quotidien un niveau de fixité spatio-temporelle des activités plus important que les hommes, indépendamment de la distance de leur déplacement au travail et de leur statut professionnel. Ces résultats sont

confirmés par leur recherche commune : l'organisation de la mobilité quotidienne des femmes (surtout des mères) est plus tributaire de nombreuses activités avec un grand degré de fixité spatio-temporelle.

La fixité spatio-temporelle, telle qu'elle est présentée, ne s'intéresse pas aux conditions du déplacement lui-même, mais plutôt aux caractéristiques des activités d'avant et après le déplacement. Cette notion ne doit pas seulement être étudiée en fonction des caractéristiques des activités ; il faut prendre en compte les attributs de la personne qui réalise l'activité, au regard de ses capacités et de ses potentielles limitations (Schwanen *et al.* 2008). La fixité spatio-temporelle peut être associée à la notion d'articulation des temps sociaux, mobilisée par les recherches sur le quotidien des mères solos (1.1.3). De nombreuses activités avec un degré de fixité spatio-temporelle élevé peuvent conduire à une discordance des temps sociaux ; les horaires des activités d'une journée peuvent rendre leur réalisation difficile. La fixité spatio-temporelle peut être également associée à la notion de « dispersion spatiale » des activités ; le fait que de nombreux lieux d'activité soient fixes (avec un déplacement obligatoire) impliquerait une complexité dans l'organisation et la conduite du quotidien. Ces trois notions (articulation des temps sociaux, dispersion spatiale des activités et fixité spatio-temporelle) constitueraient des composantes de la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos (2.3.3).

d) *Placer la focale à l'échelle des corps*

La conceptualisation de la mobilité du travail domestique met l'accent, entre autres, sur l'aspect physique des déplacements. Se déplacer avec une poussette, un caddie de courses ou des sacs, implique une sollicitation du corps importante ; et c'est là où réside l'un des enjeux développés par le champ du genre et la mobilité (Ohmori *et al.* 2014 ; Gilow 2018). Dans une bonne partie des recherches sur mobilité quotidienne, les corps n'ont pas beaucoup été considérés, les recherches ayant préféré s'attarder sur la nature et les caractéristiques des déplacements, voire sur les modes de transport. Pourtant, le corps est le mode de déplacement premier (Bell 2012). Malgré le peu d'importance accordé aux corps par la majorité des travaux sur la mobilité quotidienne, avec une analyse genrée ou non, cet objet commence à intéresser, notamment grâce aux apports de l'anthropologie et la sociologie (Haicault 2000 ; Jarrigeon 2007), mais aussi des géographes et urbanistes féministes (Hancock 2011 ; Sweet et Ortiz Escalante 2015).

Le corps a été un objet d'intérêt des mouvements féministes, notamment à partir de la deuxième vague, avec des slogans tels que « mon corps, mon choix ». Par exemple, les travaux de S. Federici s'intéressent à la manière dont le capitalisme se fonde en partie sur une « appropriation » des corps dévalorisés des femmes (cité par Lépinard et Lieber 2020). La

philosophe I. M. Young (2005), souvent citée, montre comment le corps des femmes est socialement marqué par l'hésitation et la retenue. Loin des conceptions essentialistes, elle met en avant la manière dont les valeurs véhiculées par le genre (en tant que rapport de pouvoir) conditionnent des corps ayant *a priori* le même potentiel physique, afin d'« handicaper » les corps féminins.

Dans sa contribution à l'ouvrage *Gendered Mobilities*, N. Cattán (2008 : 93) propose de réviser le concept géographique de l'échelle pour y inclure l'échelle du corps, afin de comprendre l'ensemble de relations qui s'opèrent entre les sujets et les dynamiques locales, nationales et mondiales. S'intéresser aux corps dans l'étude de la mobilité quotidienne, avec les approches féministes, permet d'avoir un regard sur trois aspects : les capacités (*abilities*), les normes (*norms*) et les compétences (*skills*), si je paraphrase R. Law (1999 : 580).

Une approche genrée de la mobilité implique également de prendre en compte comment la diversité des corps conditionne les options de mobilité (personnes à mobilité réduite, enfants, personnes âgées, jeunes, personnes transgenre, personnes de différents poids et tailles (Ortiz Escalante *et al.* 2021 : 19)⁶⁵.

Dans cette citation d'un guide de « mobilité quotidienne et genre », les autrices mettent en avant la diversité des corps en termes de capacités et ce que cela implique. Les corps diffèrent dans leurs formes, tailles et endurance, ce qui conditionne leurs capacités à se déplacer dans un espace donné, avec des variations dans le temps, comme les cas des personnes enceintes (Law 1999). Pourtant, cet aspect a été peu considéré par les technologies des transports (Rosenbloom 1980). Penser la diversité des corps amène à analyser une diversité de situations, traversées par de multiples rapports de pouvoir. C'est donc par l'analyse de la mobilité à l'échelle des corps que le concept d'intersectionnalité retrouve sa pertinence, comme le montrent des travaux de M. Rodó de Zárate (2015, 2017) autour de l'accès à l'espace public par les jeunes d'une ville catalane.

Placer la focale à l'échelle des corps dans l'étude de la mobilité quotidienne permet aussi de comprendre comment les normes sociales créées autour des images des corps se traduisent dans des légitimités de coprésence avec d'autres corps, dans les hiérarchies (Urry 2007). E. Peltier, dans sa thèse sur les mobilités des femmes « roms » (2023), montre comment les corps de ces femmes véhiculent des marqueurs sociaux de genre et de race qui peuvent entrer en conflit avec les normes de légitimité de leur présence. Cela implique, au cours de leurs déplacements quotidiens, d'adopter des stratégies diverses tel que l'évitement. Cette

⁶⁵ Trad. de l'espagnol « La movilidad con perspectiva de género también significa tener en cuenta cómo la diversidad de cuerpos condiciona las opciones de movilidad (personas con movilidad reducida, infancia, personas mayores, jóvenes, personas transgénero, personas de diferentes pesos y medidas) » (Ortiz Escalante *et al.* 2021 : 19).

illégitimité de présence de certains corps peut être contournée en « jouant et déjouant des stéréotypes » (Jarrigeon 2010 : 91). En considérant les corps, il est possible d'analyser les rapports sociaux non seulement en termes d'accès ou d'organisations, mais aussi pendant le déplacement en train de se faire.

Ces normes sociales sur les corps dépassent le cadre des capacités et se répercutent sur l'acquisition d'une série de compétences de mobilité. C'est ce qui est introduit par I.M. Young (2005) lorsqu'elle affirme que les rapports de genre se répercutent dans les mouvements des corps. Ainsi, D. Sayagh (2017), démontre que les corps des femmes adolescentes deviennent moins aptes à la pratique du vélo que ceux de leurs homologues masculins en raison des dispositions genrées qu'elles incorporent (liées aux rapports de pouvoir et à leur reflet dans l'objet du « vélo féminin » et des injonctions). A. Jarrigeon (2016 : 149) montre comment les types de chaussures deviennent des supports socialement marqués de « la technique et expression du corps » qui peuvent conditionner la mobilité pédestre de certains groupes de femmes ou jeunes.

Pour le cas précis des mères (solos), et en lien avec la mobilité du travail domestique, il faut prendre en compte non seulement leur propre corps, mais aussi celui des personnes qui se déplacent avec elles, dans le cadre d'un accompagnement. Lorsqu'elles se déplacent dans les espaces publics, les mères sont dépositaires de la sécurité de corps extrêmement vulnérables : ceux de bébés ou d'enfants (Young 2005 ; Fournand 2009). Dans l'étude de la mobilité quotidienne, il faudra s'intéresser à l'échelle du corps des mères solos comme s'il était doté d'extensions fragiles (les enfants) qui demandent une surveillance et attention particulière, et qui nécessitent souvent de transporter des objets (nourriture, couches, jouets ou cartables) (Gilow 2018).

2.3 Pour une approche féministe de la mobilité quotidienne des mères solos : des connaissances à approfondir

Le croisement du concept de genre (dans sa dimension de rapport de pouvoir) avec celui de mobilité quotidienne apporte des pistes sur la manière dont le quotidien des mères solos peut être analysé par leur mobilité. Depuis les propositions des pionnières du champ « mobilité quotidienne et genre », les concepts proposés par les approches féministes ont infusé dans les travaux sur la mobilité quotidienne pour donner un cadre pour l'analyse du quotidien des femmes et des mères, avec des notions telles que la mobilité quotidienne du travail domestique ou la fixité spatio-temporelle des activités, ainsi qu'avec des propositions pour approfondir l'analyse des rapports de pouvoir visibles dans la mobilité et à l'échelle des corps.

Les mères solos, en tant que femmes et mères, ont un quotidien marqué par le rapport de pouvoir qu'est le genre ; les réflexions sur le genre et la mobilité quotidienne restent d'actualité. De plus, elles sont seules responsables au sein du ménage, ce qui a des effets sur leurs conditions matérielles de vie et sur les difficultés à articuler les temps sociaux. Dans le chapitre précédent, les recherches qui s'intéressent à la mobilité quotidienne des mères solos ont permis de donner des pistes sur le poids des enfants dans le conditionnement des déplacements, ainsi que sur le fait que de nombreuses recherches se soient intéressées à leur usage plus important (que chez les autres parents) des transports en commun, au détriment de l'automobile (1.2.3). Dans cette dernière section, je m'intéresse particulièrement aux quelques travaux sur la mobilité quotidienne des mères solos. J'interroge la manière dont les réflexions autour du genre et de la mobilité quotidienne ont pu être appropriées par certaines recherches, très minoritaires. L'intérêt pour la monoparentalité dans la mobilité quotidienne a émergé au sein des réflexions féministes, même si seule une partie d'entre elles se sont intéressées aux différences hommes-femmes, et si l'étude de la séparation conjugale est délaissée (2.3.1). Étant donné la situation financière de la majorité de mères solos, des questions émergent sur l'usage des modes et les différences en fonction des espaces (2.3.2). Ces dernières réflexions amènent à la reformulation de la problématique de la thèse et à la construction d'un ensemble de questionnements complémentaires qui vont guider la suite du travail (2.3.3).

2.3.1 Questionner les possibilités d'une analyse genrée de la mobilité quotidienne des mères solos

a) La monoparentalité : une question partiellement présente dans les recherches pionnières sur le genre et la mobilité

Malgré le peu de publications sur la monoparentalité, l'intérêt pour la question dans les études sur la mobilité quotidienne est présent dès les premières recherches qui ont cherché à comprendre les spécificités des femmes dans la mobilité quotidienne (1.2.2). Dans le rapport pionnier de J. Coutras et J. Fagnani (1979b : 63), des mères solos font partie des femmes interrogées. Les chercheuses y indiquent que, plus que les autres mères, « les femmes célibataires sont coincées par les contraintes que leur impose la présence des enfants » en raison des besoins des enfants « par les soins et l'attention qu'ils nécessitent », du fait « qu'elles disposent de très peu d'argent ». Bien que leurs résultats sur les mères solos restent peu approfondis, elles prennent en compte une population qui n'est alors que peu étudiée par les sciences sociales francophones.

Les archives du TRB⁶⁶ font également état d'une communication sur l'influence de l'articulation entre emploi et soins aux enfants dans les besoins de mobilité dans les Pays-Bas. Le résumé fait référence aux « familles où un seul parent, majoritairement une femme, doit combiner emploi professionnel avec responsabilité des enfants⁶⁷ » (Rühl *et al.* 1983). Parmi les auteurs et autrices, on doit à S. Rosenbloom, la pionnière aux États-Unis, les premières publications spécifiques sur la mobilité des mères solos avec un chapitre d'ouvrage, en 1985, et la coordination d'un numéro spécial de revue (le seul, à ma connaissance) avec quatre articles sur la thématique (Rosenbloom 1989). Le fait que des pionnières dans l'étude de la mobilité des femmes (ou la mobilité et le genre) se soient intéressées, d'une manière ou d'une autre, aux mères solos n'est pas, à mon sens, une coïncidence. Il est lié au fait que la problématique des mères sans conjoint faisait partie des réflexions et revendications féministes qui ont inspiré ces chercheuses du champ de la mobilité quotidienne. Les réflexions autour de la construction de la catégorie « familles monoparentales » (Lefaucheur 1985) et l'émergence des recherches sur la mobilité et le genre partagent les mêmes temporalités.

Malgré l'attention portée à la monoparentalité dans les premières générations de travaux sur la mobilité et le genre, les recherches ultérieures n'ont pas développé le sujet. Dans le contexte anglophone, notamment aux États-Unis, quelques études ont émergé au fil des décennies. Dans le contexte francophone, les analyses demeurent plus rares et apparaissent le plus souvent comme des compléments à des enquêtes centrées sur des populations plus larges, sans que les parents solos soient au cœur de l'analyse. Dans les deux cas, les premiers travaux consacrés à la mobilité des mères solos sont rarement cités par les recherches dans les publications les plus récentes, ce qui peut être associé à l'« amnésie cyclique », caractérisée par la tendance dans les études de genre, en particulier dans les études urbaines, à oublier les contributions antérieures et à repartir comme si tout était à (re)commencer (Biarrotte 2021).

b) Une recherche qui approfondit peu le poids du genre

L'une des limites d'une partie importante des recherches qui font le lien entre mobilité quotidienne et monoparentalité (1.2.3) est le manque d'une analyse qui prenne en compte le genre. Un ensemble de travaux se limite à parler des parents solos, en général, sans approfondir les différences entre pères et mères (Kostyniuk *et al.* 1989 ; Chlond et Ottmann 2007 ; Pritchard *et al.* 2014 ; Wang et Xu 2020). Dans d'autres travaux, seules les

⁶⁶ Il s'agit du sigle pour le *Transportation Research Board*, un réseau états-unien de recherche membre des « National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine » qui coordonne des recherches sur les transports et la mobilité et organise régulièrement des conférences internationales comme celle déjà citée, « Women's Issues in Transportation ».

⁶⁷ Trad. de l'anglais « households, where one parent, mostly a woman, has to combine professional employment with the responsibility for children ».

pratiques de mobilité des mères solos sont comparées avec celles des mères (et pères) en couple (Blumenberg 2001 ; Maciejewska *et al.* 2019). L'une des raisons de l'absence de comparaison avec les pères solos est leur (trop) faible effectif dans les échantillons des enquêtes utilisées (sans doute due à leur faible proportion dans la population, en général), ce qui risque de sous-estimer les effets réels ou de produire des résultats peu fiables d'un point de vue statistique (Prédali 2004 ; Pritchard *et al.* 2014). De plus, lorsque les études font une référence au genre, elle se limite quasi-systématiquement à indiquer que les mères solos représentent la majorité des parents de familles monoparentales et à les associer à des niveaux de pauvreté plus élevés, sans rentrer dans d'autres considérations (Farber *et al.* 2011).

Pourtant, les recherches, dans diverses villes d'Amérique du Nord ou d'Europe Occidentale, qui s'intéressent aux parents en couple montrent que les écarts hommes-femmes sont plus importants, que pour la population en général et les couples sans enfants, dans les distances domicile-travail et le budget-temps de transport moyen (1.2.2) (Rosenbloom 1987 ; Thomas et Villeneuve 1998 ; Viry *et al.* 2015 ; Craig et van Tienoven 2019). Des recherches ont également montré que les différences entre les motifs des déplacements des pères et des mères est le reflet des rapports de genre, puisque les déplacements en lien avec les activités professionnelles prédominent chez les pères et les déplacements du travail domestique sont les plus représentés pour les femmes (Fan 2017 ; Gilow 2019). Une recherche en Île-de-France propose une analyse au sein du couple et montre que des schémas genrés se mettent en place entre conjoints parents : les femmes assument plus souvent des déplacements comme les accompagnements des enfants au détriment de leur situation professionnelle, plus désavantageuse que celle de leurs conjoints masculins (Motte-Baumvol *et al.* 2011).

Dans le cas des familles monoparentales, des relations d'interdépendance ou de « partage des tâches » entre conjoints ne peut pas avoir lieu. Pères et mères solos se trouvent dans la même situation : ils sont pareillement les responsables exclusifs du quotidien des enfants dont ils ont la charge. Pourtant, les recherches sur l'articulation des temps sociaux montrent un engagement temporel plus important des mères solos vis-à-vis des enfants (1.1.3). Est-ce que cela se retrouve dans la mobilité quotidienne ? Les travaux qui ont cherché à répondre à cette question sont très rares. L'une des exceptions, un article de S. Rosenbloom (2006), montre que parmi les parents solos, le pourcentage de déplacements d'accompagnements des mères est plus important (17.5 %) que celui des pères (9.6 %). Une recherche plus récente montre que l'écart homme-femme dans le temps consacré en moyenne aux déplacements du travail domestique reste le même parmi les parents solos que parmi les parents en couple

(Fan 2017)⁶⁸. Cette différence est seulement évoquée de manière descriptive par les travaux cités, et elle gagnerait à être analysée au regard des conditions de vie, des mères et des pères solos. Une enquête qualitative complémentaire permettrait de comprendre quels sont les facteurs qui expliqueraient une mobilité davantage marquée par le travail domestique pour les mères solos, que pour les pères solos. Une explication pourrait se trouver dans l'aide de l'entourage pour certains déplacements. Les recherches en sociologie de la famille ont montré que l'aide des proches dans le travail domestique et parental est davantage mobilisée par les pères (1.1.4). La question des liens avec les ex-conjoint·es reste aussi ouverte ; ils ou elles pourraient être un soutien dans certains accompagnements des enfants. L'aide des ex-conjoint·es, pourrait-elle expliquer les différences entre pères solos (plus aidés par leur ex) et mères solos (moins aidées par leur ex) ?

c) La séparation conjugale : un événement peu étudié avec la mobilité quotidienne

D'après les recherches, la mobilité quotidienne des mères solos serait davantage conditionnée par les activités des enfants que celle des parents en couple, mais aussi que celle des pères solos. Une piste pour comprendre ces différences réside peut-être dans les changements et évolutions qui interviennent au moment de la séparation conjugale. Les travaux présentés plus haut montrent que la séparation conjugale, est non seulement le moment où les modalités de résidence des enfants sont déterminées, mais aussi où d'autres changements interviennent sur le plan résidentiel et/ou professionnel, accompagnés souvent d'un appauvrissement des familles (1.1.2). La séparation conjugale est un « moment révélateur de l'inégalité de genre », en raison du creusement des écarts en termes de niveau de vie entre les mères séparées et leur ex-conjoint, ainsi qu'entre femmes et hommes séparés en général (Bessière et Gollac 2020 : 43).

La séparation conjugale a-t-elle des effets sur les pratiques quotidiennes de mobilité des mères solos qui expliqueraient une partie de la complexité de leur quotidien ? Une piste pour répondre à cette question pourrait se trouver dans une perspective longitudinale, comme dans les travaux de l'approche des biographies de mobilité (1.2.1.c). On l'a vu, de nombreux travaux de l'approche des biographies de mobilité ont cherché à comprendre les changements dans les pratiques en lien avec des événements. Par exemple, pour l'arrivée des enfants, un certain nombre de travaux ont montré une augmentation des déplacements et un changement des motifs, tournés autour de l'enfant, ainsi qu'une utilisation plus importante

⁶⁸ Cette recherche montre que les mères, solos et en couple, consacrent 33 minutes à se déplacer en lien avec le travail domestique, alors que les pères, solos et en couple, consacrent 22 et 20 minutes respectivement. Toutefois, concernant le budget-temps de transport pour le travail rémunéré, elle montre un écart moins important parmi les parents solos (les mères solos y consacrent 34 minutes et les pères solos 40) que parmi les parents en couple (les mères en couple y consacrent 33 minutes et les pères en couple 49) (Fan 2017).

de la voiture (Lanzendorf 2010 ; Scheiner 2014b ; Janke *et al.* 2021). Or la séparation conjugale a moins intéressé les recherches sur la mobilité quotidienne et il n’y a, à ma connaissance, aucune publication adoptant l’approche des biographies de mobilité, qui y soit entièrement consacrée.

Certains travaux peuvent mentionner la séparation conjugale car elle fait partie des événements biographiques (l’un parmi beaucoup d’autres) recensés dans les bases de données utilisées. Une partie d’entre eux, toutefois, ne font que très rapidement référence à la séparation dans le texte et se limitent à l’indiquer dans les tableaux (Döring *et al.* 2019). À titre d’illustration, la seule mention dans une recherche suisse qui essaie de comprendre l’influence des événements clés dans le changement de mode pour aller au travail est : « des interactions significatives ont été trouvées pour les événements clés suivants : déménagement, changement d’emploi, naissance du premier enfant, séparation/divorce, emménagement avec un partenaire et retraite⁶⁹ » (Schoenduwe *et al.* 2015 : 107). Les travaux qui développent un peu plus la séparation conjugale indiquent qu’elle est associée à une augmentation de la probabilité de se débarrasser d’une voiture dans le ménage (Oakil *et al.* 2014 ; de Haas *et al.* 2018). Ils expliquent la perte d’une voiture dans le foyer par le fait que le conjoint qui quitte le ménage partirait avec sa voiture. Ils n’évoquent pas la possibilité d’une vente de voiture liée à la dégradation financière suite à la séparation. La question reste donc ouverte : la précarisation financière après la séparation conduirait-elle à des changements dans les pratiques de mobilité ? Ou y a-t-il encore d’autres explications ?

Les recherches citées s’intéressent seulement aux modes de déplacement et n’explorent pas d’autres éventuelles évolutions de la mobilité en termes de budgets-temps, distances parcourues, motifs de déplacement ou vécu de la personne qui se déplace. Seuls quelques travaux donnent des pistes, souvent superficielles, comme F. Leray (2010), qui indique qu’après la séparation conjugale, les mères bretonnes vivent des difficultés dans leur mobilité quotidienne du fait qu’elles sont les seules à organiser le quotidien de la famille. Des questions restent ouvertes, auxquelles je pourrai répondre avec le cas des mères solos franciliennes, notamment autour des décisions prises par les mères solos au moment de la séparation, en fonction des possibilités, afin de comprendre la manière dont le genre pourrait avoir eu des effets sur ces éventuels changements. En dehors des éventuels changements de modes de transport ou d’autres ajustements liés à la précarisation, d’autres évolutions peuvent être interrogées autour des motifs de déplacement et de leur organisation, afin de comprendre s’il

⁶⁹ Trad. de l’anglais : « significant interactions were found for the key events relocation, change of job, birth of first child, separation/divorce, moving in with partner and retirement » c’est la seule analyse qui est faite dans un article (Schoenduwe *et al.* 2015 : 107).

y a un processus d'adaptation aux difficultés d'articulation des temps sociaux avec la mobilité quotidienne.

2.3.2 Creuser l'analyse des modes de transport et des caractéristiques de l'espace

a) *Des interrogations autour de la motorisation moins importante des mères solos dans un contexte de « maman-taxi »*

Les quelques recherches qui s'intéressent à la séparation conjugale étudient l'éventualité d'un changement modal (surtout l'évolution du niveau d'utilisation de la voiture avant/après événement). Les modes de transport sont une thématique d'étude fréquente des recherches qui se sont intéressées aux mères solos. Les travaux présentés plus haut montrent que les mères solos sont moins motorisées que les parents en couple, et qu'elles se déplacent plus souvent en transports en commun (1.2.3.b). La différence existe également entre pères et mères solos ; F. Prédali (2004) montre que 51 % des ménages franciliens avec une mère solo ont au moins une voiture contre 74 % des ménages avec un père solo, en 1991. On pourrait émettre l'hypothèse que les ressources financières jouent un rôle sur cette différence, même si elle n'est pas formulée par ces recherches. Pour rappel, pour le cas des parents en couple, l'utilisation de la voiture est plus importante que pour les adultes sans enfants, surtout lorsque les enfants ont entre 11 et 18 ans (Chrétien 2017 : 166). Dans les années 1980, les résultats montraient que les mères possédaient moins souvent le permis de conduire et une voiture, ce qui a été qualifié de contraignant dans le contexte nord-américain de l'étalement urbain (Giuliano 1979 ; Wachs 1987). L'association du masculin avec la vitesse et la motorisation est l'une des explications données par ces travaux. Y. Demoli (2014) explore l'évolution de l'obtention du permis de conduire en France et montre que les femmes ont commencé à passer plus massivement le permis de conduire quand la possession d'une automobile privée était déjà la norme dans toutes les catégories sociales d'hommes. Dans plusieurs contextes en Europe et Amérique du Nord, lors des dernières décennies du XX^e siècle, la moyenne des mères en couple a connu une motorisation qui s'est rapprochée de celle des hommes (Prédali 2004 ; Best et Lanzendorf 2005 ; Schwanen 2011).

Toutefois, les recherches ont montré que « l'automobilité des femmes est, plus que celles des hommes, une mobilité liée au travail et à l'accompagnement des enfants » (Demoli 2014 : 129). F. Prédali (2004) conclut que l'usage important de la voiture par les mères actives leur permet de continuer à assurer toutes les activités en lien avec le travail domestique⁷⁰. R. Cowan (1989, citée par Demoli 2014 et Gilow 2019) compare l'automobile aux appareils électro-ménagers, dans la mesure où ils avaient été prévus pour alléger le poids

⁷⁰ Bien avant, J. Coutras et J. Fagnani (1979 : 84) avaient anticipé que la voiture devenait un « instrument de perpétuation de la division sexuelle du travail au sein du couple ».

du travail domestique mais qui ont contribué à une spécialisation des personnes qui le réalisent. La voiture est ainsi devenue l'instrument qui permet d'assurer la majeure partie du travail domestique. M. Gilow (2019) qualifie la voiture d'« outil de travail » de la mobilité du travail domestique. Certaines recherches font souvent référence à la figure de « maman-taxi » comme la mère de famille qui consacre une bonne partie de son temps à l'accompagnement des enfants (Dodier et Cailly 2007 ; Gilow 2018).

Parmi les travaux qui s'intéressent aux mères solos, une recherche sur les parents solos au Royaume-Uni observe une contradiction entre le moindre accès à la voiture (que les autres parents) et le besoin de coordonner de manière fluide des activités professionnelles avec les responsabilités domestiques et familiales (Titheridge et Solomon 2008). D'autres travaux, avec des approches quantitatives et qualitatives, émettent des hypothèses sur les difficultés, voire « pénalités » que cela pourrait impliquer pour les mères solos d'avoir un moindre accès (que les autres parents en couple ou que les pères solos) à un mode rapide, dans le cadre d'un besoin de flexibilité dans les déplacements (Gilow et Demoli 2019 ; López Castro *et al.* 2015). L'accès limité aux modes motorisés est souvent associé aux niveaux de revenus plus bas des mères solos (Leray 2010 ; Maciejewska et Miralles-Guasch 2019b). E. Blumenberg (2016), dans le contexte des villes états-uniennes, montre une corrélation entre les difficultés financières qui caractérisent les mères solos et le moindre accès à la voiture.

Dans la littérature sur l'usage automobile des mères en couple, émerge l'idée d'une « norme » ou idéal de « bonne parentalité automobile ». R. Dowling (2000), dans le cadre d'une recherche à Sydney montre que l'automobile permet non seulement d'articuler les différentes activités du quotidien, mais aussi de véhiculer une image de « bonne mère »⁷¹. Cette image de bonne mère serait liée à l'idée d'accorder aux enfants des conditions d'accompagnement considérées comme idéales, et de le faire voir auprès des autres parents (se montrer comme une « bonne mère mobile »). Une recherche plus récente à Utrecht (Pays-Bas) rejoint cette conclusion (Schwanen 2011). L'auteur confirme que les discours des mères autour de l'usage de la voiture sont traversés par l'idée de satisfaire leurs enfants. Pour le cas des mères solos, je peux faire l'hypothèse que cette « norme » pourrait s'associer à l'injonction à rester une « bonne mère » à disposition des enfants, malgré l'absence d'un relais au sein du ménage (Déchaux et Le Pape 2021), ce qui serait à mettre en perspective avec leur moindre motorisation.

⁷¹ Trad. de l'anglais : « good mothering » (Dowling 2000 : 345).

b) *La nécessité d'une réflexion sur la différenciation des possibilités et des ressources de mobilité en fonction des caractéristiques du lieu de résidence*

La majorité des travaux cités qui présentent le faible usage de la voiture et l'importance des transports en commun pour les mères solos effectuent des analyses à l'échelle d'un pays entier ou d'une région urbaine mais ne tiennent pas compte des différences en termes de densité et distribution des ressources qui peuvent exister entre lieux de résidence en centres urbains et périphéries moins denses. Pourtant, l'usage des modes de transport est lié aux caractéristiques urbaines du lieu de résidence (1.2.1.b). Les recherches sur la mobilité des parents (sans distinction de sexe), en Île-de-France ou à Utrecht (Pays Bas) montrent que la distance au centre et la densité des lieux de résidence conditionne l'usage de la voiture ; dans les centres-villes denses, les parents se déplacent plus souvent à pied ou en transports en commun que ceux vivant dans les périphéries peu denses (Schwanen 2011 ; Chrétien 2017). Une revue de littérature sur la pratique automobile des parents de jeunes enfants cite la faible densité parmi les facteurs structurels qui favorisent le plus l'usage de la voiture, davantage que pour les non-parents (McCarthy *et al.* 2017). R. Dodier et L. Cailly (2007), après l'analyse croisée de deux enquêtes au Mans et à Tours, montrent que la figure de la « maman-taxi » s'associe aux modes de vie du périurbain. Cet ensemble d'observations met en avant l'intérêt de prendre en compte les différences qui existent entre les mères qui habitent les quartiers denses et centraux et celles qui résident dans le périurbain, afin de comprendre l'utilisation qu'elles font des modes de transport et l'organisation de leur mobilité.

Les recherches sur les mères solos font référence seulement très superficiellement aux différences dans l'usage des modes de transport en fonction des caractéristiques du lieu de résidence (Roorda *et al.* 2010, dans trois villes canadiennes). Toutefois, deux exemples peuvent apporter quelques pistes. Premièrement, la recherche de F. Leray sur les femmes bretonnes montre que leur taux de motorisation est très proche de la moyenne (81.6 % des ménages monoparentaux féminins contre 85 % des ménages bretons), ce qui peut s'expliquer par la faible densité des espaces où habitent une bonne partie des mères solos considérées dans l'enquête (Leray et Séchet 2013). La motorisation concerne notamment les mères du périurbain et du rural, alors que « les familles sans voiture résident dans les villes-centres dotées en transports en commun », notamment Rennes et Brest (Leray 2010 : 274). En deuxième lieu, une étude dans la région de New York montre que le pourcentage de navettes des mères solos réalisées en voiture change fortement entre le centre (7.8 %), le « inner ring » (34.1 %) et le périurbain (81.0 %) (Maciejewska *et al.* 2019). La comparaison entre mères solos et mères en couple montre que les premières utilisent toujours un peu moins la voiture (-1.4 points et -2.3 points), mais que l'écart est surtout important parmi les mères habitant le « inner ring » (-11.1 points). Il faudrait comprendre si, pour les mères solos franciliennes, les caractéristiques de l'espace de résidence (notamment la densité) conditionnent l'usage des

modes de déplacement dans les mêmes proportions qu'ailleurs ou différemment. À la différence de la Bretagne, l'Île-de-France présente des densités de population plus importantes et un réseau de transports en commun très maillé. En Île-de-France, la densité reste moins élevée et le réseau de transports publics moins bien maillé dans la grande couronne périurbaine. Il faudrait questionner le rôle de la voiture dans l'organisation de la mobilité des mères solos du périurbain et les éventuelles difficultés auxquelles elles pourraient faire face pour assumer les coûts de l'automobile, ou tout simplement pour se déplacer lorsqu'elles n'ont pas de voiture.

En plus de leurs effets sur l'usage des modes de transport, les caractéristiques des espaces de résidence (densité d'habitat, présence de services et aménités) pourraient avoir des conséquences sur l'organisation des activités du quotidien, en raison de l'éloignement des aménités. Deux articles, basés sur des données états-uniennes et californiennes, posent la question des effets de ces caractéristiques sur les écarts genrés dans la mobilité (McDonald 2005 ; Lo et Houston 2018). Pour l'ensemble des États-Unis, l'écart entre mères et pères dans le nombre d'accompagnements est légèrement inférieur dans les zones urbaines que dans les zones rurales, ce qui est associé à des possibilités plus importantes d'autonomie des enfants, même si l'autrice reste prudente sur ces résultats, car ils sont statistiquement peu significatifs (McDonald 2005). En Californie, des résultats plus statistiquement significatifs montrent que le fait que les espaces soient plus propices pour la marche et plus accessibles aux réseaux de transports en commun est corrélé à de plus faibles écarts hommes-femmes dans les distances parcourues. Il serait donc intéressant d'explorer ces pistes pour les mères solos, pas nécessairement du point de vue de la comparaison avec des hommes, mais surtout pour comprendre si certains espaces franciliens se prêtent plus que d'autres à des pratiques de mobilité moins compliquées du point de vue de l'articulation des déplacements. Cela pourrait être lié, entre autres, à l'autonomie des déplacements des enfants dans des espaces plus denses et dotés en aménités de proximité (Depeau 2008).

2.3.3 Construire le cadre analytique du rôle de la mobilité quotidienne dans la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos

Les recherches examinées jusqu'ici produisent des résultats nombreux et ouvrent plusieurs pistes pour analyser la mobilité quotidienne des mères solos. L'entrée par l'articulation des temps sociaux met en évidence une partie des difficultés qu'elles rencontrent pour, à la fois prendre en charge le travail domestique et parental sans la présence d'un autre adulte dans le foyer, assurer une source de revenus suffisante pour le maintien du ménage, et préserver un temps personnel et pour leur vie sociale. Cette configuration complexe s'accompagne, pour une majorité d'entre elles (en moyenne), d'une précarité financière.

Aborder la question par la mobilité quotidienne permet de compléter cette analyse en introduisant une lecture spatio-temporelle de la complexité. Jusqu'à présent, les travaux sur la mobilité des mères solos se sont majoritairement centrés sur les modes de transport, reléguant au deuxième plan l'analyse des effets de leurs contraintes spécifiques sur les budgets-temps de transport ou l'organisation complexe de la mobilité dans les chaînes de déplacement. Les approches féministes, auxquelles l'on doit les premières recherches sur la mobilité quotidienne des femmes et des parents, ont proposé des concepts éclairants, comme celui de mobilité du travail domestique ou de fixité spatio-temporelle des déplacements. Elles ont mis en lumière les caractéristiques de certains déplacements qui peuvent renforcer la complexité du quotidien des mères solos, comme la nécessité de voyager avec des personnes dépendantes ou de porter des objets volumineux dans des modes de transport peu adaptés. Peu de recherches ont pourtant articulé de tels enjeux à l'analyse des déplacements des mères solos. Le contexte francilien offre l'occasion de combler en partie cette lacune. Deux interrogations complémentaires structurent dès lors la suite du travail et constituent la problématique principale :

Comment les pratiques de mobilité quotidienne des mères solos franciliennes permettent-elles d'analyser la complexité de leurs modes de vie caractérisés par une difficile articulation des temps sociaux et par une précarité matérielle ?

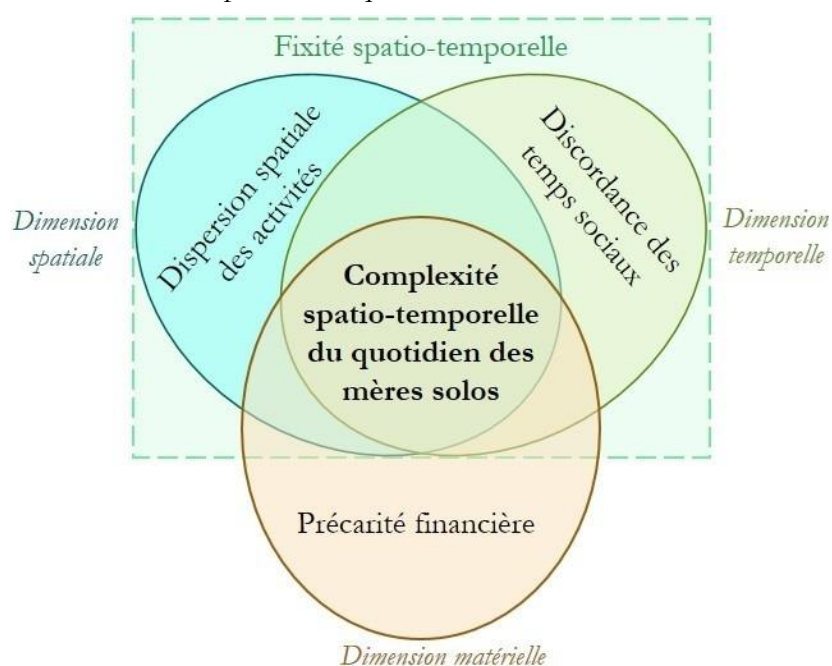
Dans quelles mesures la mobilité quotidienne participe-t-elle de cette complexité spatio-temporelle ?

Il s'agit d'interroger à la fois les spécificités de la mobilité quotidienne des mères solos, et ses interactions avec la complexité spatio-temporelle de leur quotidien. L'objectif est de comprendre en quoi la mobilité quotidienne des mères solos constitue une spécificité, par rapport à celle d'autres parents, qui révèle la complexité de leur quotidien, et si elle y contribue.

Je propose le terme de « complexité spatio-temporelle du quotidien » pour articuler plusieurs notions empruntées à la littérature, qui permettent de penser les difficultés rencontrées, par les mères solos, dans la gestion quotidienne des activités (FIGURE 2.1). Le terme de complexité est souvent utilisé dans les études de la mobilité quotidienne pour qualifier les chaînes de déplacement impliquant une diversité de lieux et de motifs (Vågane 2012 ; Scheiner 2014a). Ici, je choisis de la définir à l'intersection de : la dispersion spatiale des activités (telle que définie précédemment, par la multiplicité des destinations de déplacement plus que par leur espacement relatif), les difficultés d'articulation des temps sociaux, et la précarité matérielle ou financière. Les dimensions temporelles et spatiales de cette complexité tiennent donc à la séparation spatiale des activités et à leur discordance temporelle potentielle. Elles sont traversées par une contrainte commune : la fixité spatio-temporelle, c'est-à-dire

l'impossibilité de modifier aisément les lieux ou les horaires des activités (2.2.2.c). La troisième dimension, matérielle, renvoie à la précarité financière vécue par les mères solos, qui limite leurs possibilités pour organiser le quotidien. Le parti pris de cette thèse est d'interroger les interactions entre mobilité quotidienne et complexité spatio-temporelle.

FIGURE 2.1 – Schéma du croisement des notions qui composent la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos



Source : G. Cerdà Beneito.

La problématique principale peut être déclinée en trois axes de questionnement qui seront mobilisés dans les différents chapitres de la thèse. Le premier axe de questionnement (**Q1**) s'inscrit dans les apports des réflexions féministes sur la mobilité quotidienne. Les conditions de vie difficiles des mères solos sont liées au genre, en tant que rapport de pouvoir, comme le soulignent les recherches sur leur situation financière ou professionnelle (Bessière et Gollac 2020 ; Protar et Modak 2023). Cette thèse propose de contribuer au champ « mobilité quotidienne et genre », en examinant comment les pratiques quotidiennes de mobilité rendent visibles les effets du genre dans le quotidien des mères solos. L'analyse de ce groupe social permet en outre d'interroger les rapports de genre au-delà du cadre conjugal, là où de nombreuses analyses précédentes se sont principalement attachées à la sphère du couple (Jorritsma et Schaap 2014 ; Gil Solá 2016). L'objectif est de comprendre le poids du genre en s'intéressant à la nature des déplacements (*via* la notion de mobilité du travail domestique) et les conditions concrètes dans lesquelles ils s'effectuent. Certains aspects, comme les motifs de déplacement, pourront être étudiés par le biais d'une comparaison statistique entre pères et mères. D'autres dimensions, davantage liées au vécu, seront explorées à partir des biographies recueillies auprès de mères solos, en partant de l'hypothèse que des événements

structurants comme l'arrivée des enfants, et surtout la séparation conjugale, seraient des moments où se mettent en place des fonctionnements déséquilibrés qui participent au rapport de pouvoir genré.

Le deuxième axe de questionnement (**Q2**) revient sur l'hypothèse de la mobilité quotidienne comme faisant partie de la complexité du quotidien, et s'inspire des recherches qui s'intéressent aux déplacements comme une activité à part entière (1.2.1.d). Pour faire face à la complexité spatio-temporelle du quotidien, la mobilité peut-elle constituer un outil de gestion de cette complexité ? Des arrangements et des stratégies liées à la mobilité permettraient-elles de surmonter les difficultés ? En partant de la notion de « capacité d'agir » (Peltier 2023), l'idée est de comprendre dans quelle mesure la mobilité laisse des marges de manœuvre aux mères solos afin d'acquérir une certaine disposition pour résister aux pressions liées à la complexité spatio-temporelle.

Le troisième axe de questionnement (**Q3**) part des différences identifiées dans la mobilité en fonction des caractéristiques urbaines des espaces, en particulier en Île-de-France, entre les quartiers denses, centraux et bien dotés en ressources urbaines, et les secteurs périurbains où les activités sont plus étalées dans l'espace (1.2.1.b et 2.3.2). Il s'appuie aussi sur les réflexions qui invitent à prendre en compte les différences au sein des catégories (2.1.2.b). Les éventuelles différences entre mères solos pourront être questionnées au regard de leur espace de résidence, catégorie socioprofessionnelle et origine sociale (à partir du soutien familial). L'objectif serait de comprendre dans quelle mesure les mères solos constituent un groupe homogène du point de vue de la mobilité quotidienne. Leurs pratiques quotidiennes de mobilité sont-elles révélatrices d'une situation commune ou différenciée ? Cette éventuelle situation différenciée, serait-elle plus importante que leur spécificité par rapport aux mères en couple ? Il s'agit d'interroger les différences entre mères solos, en fonction des caractéristiques de leur lieu de résidence et de leurs positions sociales, afin de savoir si ce qui les distingue entre elles est plus important que ce qui les distingue des mères en couple hétérosexuel ou inversement.

* * *

Ce deuxième chapitre a servi à présenter une littérature inspirée par les apports des revendications féministes dans les sciences sociales. Celle-ci permet, d'une part, d'apporter un éclairage sur les conditions de vie défavorables des mères solos exposées dans le Chapitre 1. Leurs contraintes matérielles et leurs difficultés d'articulation des temps sociaux sont liées à leur position spécifique : femmes, avec enfants, sans conjoint (homme) au sein du ménage. D'autre part, l'examen des recherches croisant genre et mobilité quotidienne a

permis, au-delà de retracer la généalogie des travaux sur la mobilité quotidienne des mères solos, de dégager des enjeux théoriques et conceptuels pour nourrir le positionnement et les questions qui articulent la thèse. En m'intéressant à la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes, je cherche à comprendre comment cette mobilité est un analyseur de leur complexité spatio-temporelle. Les rares travaux existant sur la question, dans d'autres contextes, donnent des pistes intéressantes, notamment sur la moindre utilisation de la voiture ou la forte influence des enfants dans l'organisation de leurs déplacements, mais laissent ouvertes plusieurs questions. Pour les explorer, j'ai formulé trois axes de questionnement.

Dans le chapitre suivant, je présente la manière dont j'ai tenté de répondre aux questions soulevées, pour le cas de l'Île-de-France. En continuité avec les réflexions féministes abordées ci-dessus, le Chapitre 3 précisera le positionnement épistémologique et méthodologique de la thèse. Ce positionnement amènera à une réflexion sur les méthodes mobilisées : une approche quantitative avec l'exploitation de l'enquête de mobilité quotidienne francilienne (l'EGT 2010) et une approche qualitative avec une enquête par entretiens semi-directifs.

Chapitre 3 Une méthodologie mixte avec les épistémologies féministes en toile de fond

Le chapitre précédent a présenté les apports des réflexions féministes dans les sciences sociales, et plus particulièrement leur diffusion progressive dans les recherches sur la mobilité quotidienne. La contribution des approches féministes aux travaux sur la mobilité quotidienne s'est matérialisée dans une série de travaux qui constituent le champ « mobilité quotidienne et genre ». Ces travaux mobilisent différentes méthodes, avec des approches quantitatives et qualitatives, bien qu'une grande partie des travaux appuie leurs résultats sur les données d'enquêtes de mobilité, notamment les « Enquêtes Ménages Déplacements » (EMD), ce qui a suscité des critiques (2.2.1.c). J'ai conclu le chapitre avec une formulation de la problématique accompagnée de trois questionnements transversaux. Pour répondre à cet ensemble de questions, j'ai mis en place une méthodologie combinant des approches quantitatives et qualitatives.

L'objectif de ce chapitre est d'explicitier la démarche méthodologique qui m'a conduit à l'obtention des matériaux pour étudier la mobilité quotidienne des mères solos. Il servira aussi à préciser ma posture de recherche, dans la continuité des éléments explicités dans les chapitres précédents. En partant des réflexions soulevées par les épistémologies féministes, j'adopte une perspective réflexive pour préciser mon positionnement⁷² vis-à-vis de mon objet de recherche (3.1). Je présente ensuite la construction de l'enquête par entretiens semi-directifs, les difficultés et les relations d'enquête, ainsi que les grandes caractéristiques des personnes interrogées (3.2.). Je finis en présentant les caractéristiques de l'Enquête Globale de Transport, ses limites et son utilisation (3.3).

Les entretiens semi-directifs et l'exploitation statistique, ou plus largement les approches qualitatives et quantitatives sont souvent associés, de façon schématique, à deux manières de faire de la recherche (un modèle positiviste et un modèle interprétatif ou constructiviste) souvent pensées en opposition (Doyle *et al.* 2009). Pourtant, depuis les années 1990, il y a un développement important, en sciences sociales, des recherches qui combinent ces deux approches méthodologiques, sans les opposer dans le cadre de ce qui est connu comme « méthodes mixtes » (Pelto 2015). En Urbanisme et Aménagement, des travaux sur la mobilité quotidienne ont commencé à adopter cette perspective, comme en témoignent des

⁷² Ici, j'utilise le terme positionnement pour désigner ma place par rapport aux personnes enquêtées, en fonction de mes caractéristiques sociales et subjectives. Le terme posture renvoie quant à lui à l'ensemble des choix théoriques et épistémologiques que je fais à partir de ce positionnement.

thèses récentes (Chevalier 2020 ; Pernot 2021 ; Bonté 2022 ; Guinepain 2024). Les recherches féministes, bien que très critiques du modèle positiviste et de la prétendue neutralité des recherches, produisent aussi certains travaux combinant des méthodes quantitatives et qualitatives (Turcotte 2016). Ces différentes recherches trouvent des potentialités dans la combinaison des approches quantitatives et qualitatives, dont la complémentarité (c'est-à-dire, le fait que les résultats obtenus par une méthode peuvent être clarifiés, illustrés, nuancés ou explicités par l'autre méthode), l'expansion (le fait que les résultats d'une approche peuvent être reformulés par l'autre pour élargir la portée des résultats), et la triangulation (la combinaison de méthodes pour renforcer la validité de la recherche, si les résultats convergent ou se corroborent) (Turcotte 2016).

Ici, je combine deux méthodes qui ont une tradition bien établie en sciences sociales, et dans les études sur la mobilité quotidienne. Le fait d'aborder le cas d'une population précise avec une monographie inscrit ce travail plutôt dans une démarche compréhensive ou interprétative, éloignée des postulats du positivisme. Toutefois, l'utilisation d'une grande base de données me permet de me positionner à la suite d'une bonne partie des travaux s'intéressant à la mobilité quotidienne des femmes et des mères et donc de dialoguer avec eux. Elle permet aussi d'analyser une série d'indicateurs synthétiques afin de comprendre les spécificités des mères solos vis-à-vis d'autres groupes d'adultes, et de les faire dialoguer avec les résultats des entretiens, qui permettent d'approfondir un certain nombre d'éléments exposés par la suite.

3.1 Les épistémologies féministes comme base pour le positionnement et la réflexivité

Au printemps 2021 j'assistais, par visioconférence, à un séminaire du réseau FemQuant⁷³. À l'ordre du jour, la présentation de Laura Brown, intitulée « *How many children do you have?* » portait sur la réflexivité et la subjectivité dans la recherche quantitative. La jeune docteure, qui avait consacré sa thèse aux conditions et pratiques d'allaitement en utilisant des méthodes quantitatives (Brown et Sear 2019), y développait une réflexion sur l'évolution, à différents moments de sa thèse, de sa position vis-à-vis de la maternité et donc de son objet de

⁷³ FemQuant, pour *feminist approaches to quantitative social science* [approches féministes en science sociale quantitative], est un réseau de recherche, créé en 2017, basé au Royaume Uni et composé très majoritairement par des chercheuses en doctorat, post-doc ou récemment titularisées dans des universités anglaises. Elles organisent des séries de séminaires et des journées d'étude, en ligne, où elles explorent la multiplicité d'approches et manières dont les recherches féministes s'emparent des méthodes quantitatives, en sciences sociales. J'ai assisté à quelques-uns de leurs séminaires, ce qui m'a permis de développer des réflexions, certaines présentes dans ce chapitre, auxquelles je serais difficilement arrivé autrement. Toute l'information du réseau ainsi que les archives des anciens séminaires est disponible dans leur blog, en ligne : <https://femquant.wordpress.com/> [consulte le 23/07/2025].

recherche. Elle faisait le lien entre le choix du sujet de thèse et le fait qu'elle se voyait en tant que mère potentielle, à ce moment-là. Cette vision a évolué, à la suite de problèmes de santé survenus pendant la thèse, ce qui s'est traduit par un changement de positionnement par rapport à l'objet de recherche et aux méthodes. Cet exercice de réflexivité vis-à-vis de l'objet de recherche et des pratiques méthodologiques (de terrain) est prôné et pratiqué par les chercheuses féministes, notamment lors de recherches avec des méthodes qualitatives. L'exemple de L. Brown montre un exemple d'application de ces principes à une recherche quantitative, bien qu'elle ait fait cette analyse qu'après avoir soutenu sa thèse, lors de l'atelier.

Dans cette section, je précise ma posture de recherche en m'emparant de certains des apports des épistémologies féministes, surtout autour des questions de savoirs situés et de positionnement (3.1.1). Dans la continuité de ces travaux, je décris mon positionnement vis-à-vis de l'objet de recherche et de ma posture théorique : un homme blanc, jeune et célibataire, sans enfants, ni français, ni originaire d'Île-de-France (3.1.2). Enfin, je présente la manière dont les concepts de travail domestique et de *care*, proposés par des féministes, influencent transversalement les deux méthodes utilisées (3.1.3).

3.1.1 Les apports des épistémologies féministes : une « objectivité forte » au service de la recherche

Le chapitre précédent a présenté les changements qu'avaient impliqués les réflexions et revendications féministes dans la science. Elles ont mis en avant le fait que, sous couvert de neutralité, les savoirs produits sur les femmes et d'autres groupes marginalisés avaient été délaissés, comme c'est le cas des travaux sur la mobilité quotidienne et le genre (2.2.1). Les approches féministes portent par ailleurs un renouveau épistémologique global qui a influencé tous les champs de recherche, en interrogeant les biais et les angles morts d'une recherche androcentrée qui se prétendait « neutre » et « objective ». Elles s'opposent aux approches positivistes, qui affirment qu'en utilisant des grands échantillons pour évaluer des hypothèses construites, la personne qui fait une recherche peut mettre ses valeurs de côté et se considérer comme indépendante et objective. La posture commune de ces approches, résumée par la formule au singulier de « épistémologie du *standpoint*⁷⁴ », partage deux axiomes : « tout savoir est produit de façon socialement située, et il existe une multiplicité de savoirs situés » (Heckman 1997, cité par Lépinard et Lieber 2020 : 25). L'épistémologie du

⁷⁴ Le terme a été proposé en anglais, car les réflexions épistémologiques féministes les plus anciennes et influentes ont été formulées aux États-Unis dans cette langue. Deux traductions de *standpoint* sont proposées en français : « point de vue » ou « positionnement ». La première est la plus couramment utilisée, mais elle présente un risque de confusion avec le sens courant d'« opinion personnelle », ce qui pourrait rapprocher à tort cette posture épistémologique de lectures relativistes. C'est pourquoi M. Puig de la Bellacasa et S. Bracke (2013) proposent la traduction par *positionnement*, qui met davantage en évidence le caractère situé, construit et politiquement engagé du *standpoint*.

standpoint insiste sur le fait que personne n'est neutre, ni objective, ni extérieure à une réalité sociale en tant qu'observateur ou observatrice.

Même si l'expression « épistémologie du positionnement » s'écrit au singulier, on parle d'épistémologies féministes, au pluriel, pour signaler la diversité de courants et l'existence de débats dans cet ensemble de travaux (Flores Espínola 2012). L'un des débats concerne ce que l'on nomme « privilège épistémique », c'est-à-dire l'idée que certaines positions sociales marginalisées donnent accès à un savoir plus proche de la réalité, et donc plus complet, car elles pourraient révéler des dimensions invisibilisées ou naturalisées des rapports de pouvoir, et, car elles ont aussi connaissance des normes dominantes puisqu'elles s'imposent à elles. Ainsi, par exemple, D. Smith affirme que le « point de vue des femmes » (*women's standpoint*) est heuristique, car ces dernières observent une double réalité : celle de leur quotidien en tant que femmes (car ce sont elles qui vivent des inégalités de genre ou qui témoignent des difficultés du travail domestique) et celle du point de vue (masculin) dominant (car c'est celle qui s'est imposée dans la science) (Lépinard et Lieber 2020). Cette réflexion implique un risque contreproductif : d'essentialiser une position privilégiée dans la création de savoir par le simple fait d'appartenir au groupe des femmes, alors même que toutes les femmes n'ont pas le même positionnement du simple fait de l'être. C'est pourquoi, N. Hartsock, revendique un « positionnement féministe » afin de mettre en avant la nécessité d'un processus de prise de conscience collective et féministe. Ce processus devrait permettre à toutes les personnes d'accéder à une manière plus pertinente d'analyser les rapports de pouvoir entre groupes, afin d'atteindre l'objectif d'une société et de savoirs plus justes (Flores Espínola 2012). Les féministes afro-américaines vont plus loin pour penser les différences au sein du groupe des femmes, à partir des réflexions de l'intersectionnalité (2.1.2.b). Ainsi, en partant de sa propre expérience en tant qu'universitaire noire, P. Hill Collins théorise la perspective d'*outsider-within* (ou outsider intégré), pour faire référence aux personnes appartenant aux collectifs traditionnellement mis à l'écart du monde académique (les noir·es), mais qui ont eu accès et travaillent dans les sphères privilégiées du savoir scientifique (Bracke et Puig de la Bellacasa 2013). Elle considère cette position comme un outil pour accéder à un savoir plus fiable puisqu'elle lui permet une analyse depuis la perspective des dominant·es et des dominé·es, ou comme l'indique W.E.B. DuBois, d'avoir une « double conscience » (Bracke et Puig de la Bellacasa 2013).

La philosophe S. Harding (1987) aborde la question du privilège épistémique en soulignant que les savoirs produits à « partir des vies marginalisées » (au regard des rapports de pouvoir) offrent une connaissance plus complète que celle issue du point de vue des dominants, lesquels peuvent se permettre d'être aveugles sur des systèmes qui les avantagent. Par exemple, une mère avec une poussette ou une personne se déplaçant en fauteuil roulant

auront une expérience plus complète du déplacement en métro à Paris, qu'un homme sans enfant ou une personne se déplaçant avec les deux jambes, car elles seront en situation de détecter les difficultés d'accès, et les points ou barrières qui les freinent. Pour S. Harding, partir des positions subalternes permet de construire une « objectivité forte », qui prend en compte les rapports de pouvoir, par opposition à l'« objectivité faible » des sciences positivistes. Ces dernières reposent sur l'idée que la personne qui fait une recherche peut s'extraire de sa position sociale pour produire un savoir neutre, alors que cela revient, selon S. Harding, à importer sans le dire ses croyances et ses préjugés dans la recherche (Lépinard et Lieber 2020). Ce savoir prétendument universel a fait la preuve, durant longtemps, « de son incapacité à restituer la vie de la moitié de l'humanité » (Clair 2016 : 71). Les réflexions de Harding n'impliquent pas nécessairement d'assumer que seulement les personnes dominées sont capables de l'analyser. Elles incitent tout de même à affirmer le positionnement du sujet savant dans le contexte social analysé (Clair 2016). Autrement dit, une « objectivité forte » nécessite une « réflexivité forte ». Pour D. Haraway⁷⁵ (1988) cette réflexivité sur le positionnement de la personne qui fait la recherche ne doit pas se limiter exclusivement à l'analyse des rapports de pouvoir, comme le proposent les réflexions citées plus haut. D. Haraway affirme que tous les savoirs sont situés et que le reconnaître et se positionner vis-à-vis des connaissances produites est une forme d'objectivité féministe. Se positionner, affirmer que les savoirs sont situés, implique de se donner les moyens pour rendre compte de la manière dont la connaissance a été produite et, *in fine*, de la connaissance en elle-même.

Les géographes féministes font partie des pionnières dans l'introduction en français de la démarche du positionnement par rapport à l'objet et au processus de recherche. C. Hancock (2002 : 259), à partir d'une lecture des apports de la géographie anglophone, affirme la nécessité de se positionner dans le contexte étudié, de dire « d'où l'on parle », et de « mettre en cohérence » pensée et pratique « afin de valider son propos ». Dans l'écriture, en cohérence avec le positionnement et la réflexivité, le « nous de majesté » est progressivement délaissé et, comme c'est le cas dans cette thèse, une utilisation de la première personne du singulier (alternée avec des formes passives) est préférée. Cependant, cet exercice d'écriture ne suffit pas, tout comme le simple énoncé factuel d'une série d'appartenances « pour s'acquitter d'un impératif de réflexivité ». Pour la géographe M. Blidon, le positionnement de la personne qui fait une recherche s'établit en lien avec son identité personnelle, mais surtout au regard de sa position dans le contexte théorique, social et politique, par rapport à l'objet de la recherche. La réflexivité et la subjectivité sont des questions qui ont été discutées

⁷⁵ D. Haraway était biologiste de formation et n'était pas *a priori* censée s'emparer des questions de rapport de domination. Pourtant ses écrits sont souvent cités en raison de la qualité et pertinence de ses réflexions et l'applicabilité à de nombreux champs de recherche (Lépinard et Lieber 2020 : 31).

par les anthropologues pour affirmer la rigueur de leur méthode (Olivier de Sardan 2004). Cependant, les épistémologies féministes vont plus loin en indiquant qu'elles doivent s'appliquer à tous les types de recherche et de méthode. De plus, en s'appuyant sur une posture politisée dans l'analyse (à visée transformatrice) des rapports de pouvoir, les épistémologies féministes dépassent le dilemme entre en dire trop (« faux critère du narcissisme ») et en n'en dire pas assez (la pudeur) au moment d'explicitier le positionnement (Clair 2016 : 81). Pour I. Clair (2016) seules les informations permettant d'objectiver le positionnement du chercheur ou de la chercheuse par rapport aux rapports de pouvoir qui les lient avec l'objet étudié, sont nécessaires.

Les mères solos vivent des situations difficiles liées à leur position sociale qui est différente de la mienne. Je propose d'explicitier mon positionnement par la suite afin de donner à voir mes « partialités » dans le but d'objectiver les interprétations qui suivront. Les effets de mon positionnement dans la relation d'enquête sont explicités dans la section sur l'enquête par entretiens (3.2.2).

3.1.2 Enquêter sur la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes sans en être une : un positionnement d'*outsider-within* féministe

Par rapport au groupe social dont j'étudie les pratiques, je ne suis ni femme, ni mère (ou parent), ni solo (bien que célibataire), mais je m'intéresse à celles qui le sont. J'assume le fait que cela m'éloigne d'une position de « privilège épistémique » telle qu'énoncée par S. Harding, mais je considère que depuis ma position sociale particulière, je peux apporter des éléments qui pourront nourrir des discussions et des connaissances collectives.

a) *Être homme, étudier les pratiques des mères et se positionner en féministe*

Depuis le début de la thèse, lorsque je parle de ma recherche, que ce soit dans le cadre académique ou en dehors, on me fait remarquer la rareté, voire le caractère intrigant de voir un homme travailler sur des femmes et sur le genre. Encore plus lorsque j'ose dire que j'ai une approche féministe. De même, j'ai rapidement constaté, dès ma première conférence internationale (*Women's Issues in Transportation*) ou dès ma participation à des collectifs de recherche, que j'étais en minorité numérique en tant qu'homme parmi les personnes faisant des recherches sur les questions de genre. Par ailleurs, lorsque j'ai commencé ma thèse, il n'y avait quasiment pas de collègues qui s'intéressaient à cette question dans mon laboratoire. De plus, dans le domaine de l'urbanisme en France, les approches féministes et les recherches

autour du genre restent assez marginales, comme le montre L. Biarrotte⁷⁶ (2021) et comme j'ai pu le constater pendant mes années de master. Cette position numériquement minoritaire d'homme « cis » à m'intéresser aux questions de genre, qui plus est dans un domaine disciplinaire, l'urbanisme, où ces questions sont encore sous-étudiées, m'amène, avec les différentes approches féministes, à deux réflexions : sur mon positionnement d'homme travaillant sur les conditions des mères solos (des femmes), en particulier le rapport de pouvoir genré inhérent à cette situation et sur la posture féministe adoptée.

Les chapitres précédents ont mis en évidence que les mères solos, en tant que femmes, vivent une série de difficultés, notamment du fait qu'elles se retrouvent en bas de la hiérarchie marquée par le genre. De mon côté, en ce qui concerne le genre, je me trouve dans le groupe des hommes et donc du côté des dominants (Delphy 1998, 2001). Cela implique que mon regard et mes analyses sont situés dans une position de pouvoir vis-à-vis des mères solos, en ce qui concerne le genre. Pendant les situations d'entretien, je suis également en position de pouvoir concernant le genre, bien que d'autres rapports de pouvoir entrent en jeu dans la situation d'enquête (voir 2.2.2). L. Thiers-Vidal (2002 : 71) indique que les chercheurs-hommes qui travaillent sur le genre (en tant que rapport de pouvoir) ont une double difficulté. D'une part, ils doivent comprendre les analyses qui désignent leur appartenance à un groupe qui est « source permanente d'oppression des femmes », dont ils bénéficient, et d'autre part, ils doivent gérer des « conflits intérieurs qui en découlent » pour leur permettre « un regard productif, impliqué autant que distancié ». C'est en partie cette difficulté qui pourrait expliquer la minorité numérique des hommes qui s'intéressent aux rapports de genre, puisque c'est plus confortable de ne pas travailler sur des sujets qui remettraient en question nos privilèges. Dans mon cas personnel, j'ai eu une socialisation au genre différente de celle de la majorité des hommes. Dès ma petite enfance, j'ai toujours été entouré de femmes, la grande majorité de mes amies proches étant des femmes. Cette socialisation m'a permis d'être conscient des expériences de sexisme que mes amies vivaient en tant que femmes et dont j'étais exempt, comme le fait de se faire siffler ou interpellé verbalement dans la rue. C'est sans doute à partir de ces situations quotidiennes différenciées vécues par mes amies et moi que s'est construit mon intérêt pour le genre et les approches féministes.

Comme je l'ai indiqué, le cadre qui me paraît le plus pertinent pour analyser la mobilité quotidienne des mères solos, à partir de leurs difficultés, est celui des approches féministes, ce qui m'a donc amené à adopter cette posture de recherche. Toutefois, à l'intérieur du

⁷⁶ L. Biarrotte (2021) montre dans sa thèse, des exemples d'hommes faisant des recherches en géographie et urbanisme sur les femmes ou sur le genre, sans se positionner en tant que féministes. Parmi la littérature que j'ai lue dans la mobilité et le genre, les auteurs-hommes sont aussi très rares à affirmer un positionnement scientifique féministe.

mouvement féministe, la question de la participation des hommes fait débat. Ainsi, dans les années 1970, des collectifs féministes avaient préféré la non-mixité choisie sans hommes pour éviter que les hommes monopolisent la parole lors des débats, ce qui avait comme effet de mettre en avant leurs problèmes, d'éclipser la violence vécue par les femmes, et ainsi de reproduire un fonctionnement sexiste (Dupuis-Déri 2008). L'utilisation de l'adjectif « féministe » par les hommes est également controversée ; une partie du féminisme estimant que seules les femmes peuvent être considérées comme principales actrices du mouvement qui cherche à les émanciper, préférant le terme d'« alliés » pour les hommes, ou bien celui de « pro-féministes⁷⁷ ». C. Delphy (2001) affirme que malgré ces difficultés et le fait que l'intérêt des hommes à lutter pour la libération des femmes ne pourra jamais être complètement le même que celui des femmes, la présence de ceux-ci dans les mouvements féministes n'est pas à exclure. Cet avis reste assez partagé par les féministes, qui considèrent que les hommes peuvent participer du féminisme, en respectant quelques conditions. En référence aux conditions d'un homme pour être féministe, F. Dupuis-Déri (2008 : 153) propose la notion de *disempowerment* ; un processus pour les hommes « pro-féministes » qui consiste à « réduire le pouvoir qu'ils exercent sur les femmes individuellement et collectivement ». Ce processus comprend un ensemble d'actions à mettre en place par les hommes au quotidien, par exemple le fait de repérer et contrer des gestes et paroles misogynes, soit ce qu'il nomme le *boy watch*.

Ces réflexions permettent-elles de dire qu'un chercheur-homme peut avoir une posture féministe sous conditions ? Le quotidien du travail scientifique (avec les collègues ou les personnes interrogées) n'est pas hermétique aux rapports de genre dans les relations interpersonnelles, les organisations, les positions de pouvoir, etc. (Courau *et al.* 2022), et dans ces cas, les propositions d'un *disempowerment* sont pertinentes et applicables. En ce qui concerne le processus de recherche, L. Thiers-Vidal (2002 : 77) propose de « transformer la subjectivité masculine afin qu'elle intègre pleinement l'existence des femmes et leur vécu opprimé », ce qui permettrait une meilleure analyse des rapports de genre. Cette affirmation est toutefois discutable, dans le sens où une transformation de la subjectivité risquerait l'individualisation d'une situation de pouvoir qui, de fait, marque toutes les sphères de la société. De plus, elle est partiellement contradictoire avec l'idée, énoncée par D. Haraway (1988 : 586) « d'être capable de rejoindre d'autres personnes, pour voir ensemble sans

⁷⁷ Le terme « pro-féministe » est souvent utilisé pour parler des hommes qui participent dans les mouvements féministes. Il répond à une logique de rôles où les principales intéressées par les aspirations du mouvement (les femmes) en seraient les principales porteuses (et donc les féministes à proprement parler), et où les hommes joueraient un rôle de soutien secondaire (les pro-féministes). Même si cette double dénomination fait sens dans le cadre des organisations collectives et des mouvements sociaux, elle est moins pertinente dans le cas de la recherche où soit l'on s'empare des propositions scientifiques d'un ou plusieurs courants des approches féministes (on a une posture féministe), soit on les rejette (on a une posture qui n'est pas féministe).

prétendre être quelqu'un d'autre »⁷⁸. Ainsi, plutôt que de transformer sa subjectivité, il faudrait assumer son savoir situé d'homme (dans le cadre du rapport de pouvoir genré) et soumettre ses analyses à une discussion collective qui permette de les enrichir avec les apports des personnes concernées par le rapport de pouvoir. Ce dernier point, la dimension collective des savoirs féministes, rejoint ainsi autant les propositions de D. Haraway que celles de L. Thiers-Vidal, qui posent comme condition à une recherche féministe la participation à des dynamiques collectives « contrôlées par les féministes ». Dans mon cas, l'implication dans des groupes comme GenrEspace⁷⁹ ou le Collectif de Recherches et Actions Féministes de mon laboratoire de rattachement (dans lesquels j'étais en minorité numérique en tant qu'homme) m'a permis de faire discuter mes analyses par des personnes concernées par une partie des situations déséquilibrées étudiées, ou d'apprendre à minimiser des possibles situations oppressantes sur le terrain.

b) *Loin de la parentalité, proche de la famille*

Une deuxième caractéristique qui m'éloigne du positionnement des mères solos est le fait de ne pas être parent. De plus, contrairement au témoignage de L. Brown évoqué plus tôt, je ne me projette pas dans une future parentalité ni dans une vie de couple hétérosexuel. Cette absence de projection me place dans une certaine extériorité vis-à-vis des expériences liées à la parentalité, tout en me distinguant également d'un positionnement comparable à celui d'un éventuel ex-conjoint de mère solo. Par ailleurs, au début de cette recherche, je disposais de peu de connaissances sur les questions de famille et de parentalité, des objets encore peu investis dans le domaine de l'urbanisme. Une appropriation progressive de la littérature en sociologie de la famille m'a ainsi été nécessaire pour comprendre le contexte scientifique.

Si je ne suis pas parent, mon histoire personnelle m'a néanmoins toujours maintenu « proche de la famille ». Je suis resté très lié à ma famille élargie, ce qui m'a souvent placé dans une position d'« observateur » au sein d'un environnement entouré de parents et d'enfants. Du côté maternel, ma famille est nombreuse : ma grand-mère a eu dix enfants, vingt et un petits-enfants et seize arrière-petits-enfants. Mon histoire familiale est également marquée par la monoparentalité, puisque ma grand-mère est devenue mère solo à la suite du décès accidentel de mon grand-père, alors qu'elle élevait seule ses dix enfants âgés de deux à vingt ans, dans un contexte rural et catholique traditionnel.

⁷⁸ Trad. de l'anglais : « [To be] able to join with another, to see together without claiming to be another » (Haraway 1988 : 586).

⁷⁹ J'ai intégré ce groupe de jeunes chercheuses et chercheurs intéressés au genre et aux sexualités dans une discipline ou domaine scientifique lié à l'espace, au début de ma thèse, à l'initiative de Lucile Biarrotte, Milan Bonté et Giulia Custodi. J'ai ensuite repris l'animation du collectif avec Anne-Laure Millot pendant quelques années. Les dynamiques collectives ont été fortement freinées avec la crise sanitaire de la CoViD-19. Le site avec la description du groupe est encore en ligne : <https://efigies-ateliers.hypotheses.org/3024> [consulté le 19/06/2024].

c) D'où je parle, mais aussi comment je parle

En sciences sociales, lors de l'exposition des positionnements comme le prônent les épistémologies féministes, la formulation « la position d'où l'on parle » est souvent utilisée. En revanche, notamment dans le domaine de l'urbanisme, on s'attarde peu sur le « comment l'on parle ». Pourtant, les langues ne sont pas des outils neutres, mais elles sont profondément connectées aux contextes culturels et épistémologiques, ce qui influence la méthodologie et les analyses (Blanchet et de Robillard 2012). Mon travail de recherche est entièrement (à l'exception de quelques communications et papiers) écrit en français, une langue que j'ai apprise il y a quelques années, mais qui n'est pas ma langue maternelle. De plus, les langues constituent un élément clé de mon positionnement personnel et politique, et donc scientifique. J'ai grandi dans une sorte de conscience collective d'appartenir à un groupe culturel-linguistique minorisé et, dans certains contextes, minoritaire.

En effet, ma langue maternelle, le catalan, est une langue considérée comme minorisée, du fait des politiques unificatrices qui ont visé l'imposition de l'espagnol avec plus ou moins de violence selon les contextes politiques. Mon positionnement est structuré par cette minorisation linguistique et culturelle, particulièrement marquée dans les espaces urbains du fait d'une substitution linguistique plus avancée qu'en milieu rural. Dans ma ville natale, Alacant, en raison de l'immigration et de la dévalorisation historique du catalan, l'espagnol est la langue majoritaire. J'ai donc fait ma scolarité avec des personnes qui n'avaient pas la même langue maternelle que moi et vécu dans un contexte de diglossie⁸⁰. Même si j'ai grandi dans un contexte démocratique qui cherchait à inverser la situation et normaliser la langue autochtone, j'ai inconsciemment appris à naviguer entre deux langues assignées à deux espaces différents. L'espagnol était pour moi associé aux espaces publics urbains et aux grandes productions audiovisuelles. Le catalan était associé à l'espace familial et au village agricole dans les montagnes où mes parents étaient nés et avaient grandi et où nous allions chaque week-end.

Grandir dans un contexte de diglossie a sans doute façonné mon positionnement dans cette recherche. D'une part, le fait d'avoir dû jongler entre deux langues (auxquelles d'autres se sont ajoutées) m'a rendu enclin à circuler entre différents champs disciplinaires, langues de lecture et approches méthodologiques. Ce va-et-vient n'est pas sans lien avec l'usage combiné des méthodes quantitatives et qualitatives, que les recherches en méthodes mixtes désignent sous le terme de « bilinguisme méthodologique » (Turcotte 2016 : 115). D'autre part, l'expérience constante d'une forme d'extériorité, conjuguée à la nécessité de s'adapter à

⁸⁰ La diglossie, en sociolinguistique, sert à désigner la situation où deux langues coexistent dans un même espace ont des fonctions et usages sociaux différents, l'une (l'espagnol, la langue publique) étant considérée comme supérieure à l'autre (le catalan, la langue du privé).

chaque contexte et d'en maîtriser les codes, a nourri ma volonté de réaliser une thèse française : en français et sur un terrain exclusivement francilien. Ce choix me permettait à la fois de maintenir une certaine extériorité (je ne suis pas Français), que je n'aurais pas eue dans une comparaison internationale avec une ville catalanophone, tout en cherchant à m'assimiler dans le contexte francilien.

d) *Un « outsider-within » dans le monde académique et le terrain francilien*

Pendant l'année 2013-2014, quand j'ai découvert brièvement l'Université française lors d'un séjour Erasmus, personne n'aurait pu anticiper que quelques années plus tard j'allais intégrer ce système universitaire alors étranger pour moi. Pas davantage lorsque j'ai commencé mes études à l'École d'Urbanisme de Paris, parce que les formations y étaient « professionnalisantes » et les débouchés pratiquement garantis. C'est finalement à la suite d'une expérience de recherche (le mémoire de première année de master) que je me suis projeté sur l'intégration du monde académique français *via* un doctorat que j'allais mener sur un terrain « étranger » qui était devenu la grande métropole où je résidais. Je suis devenu un *outsider-within* par rapport à mon lieu de travail : à la fois le monde universitaire français et le terrain francilien. Je m'approprie l'expression de P. Hill Collins, sans doute de manière un peu abusive⁸¹, car je considère qu'elle permet de qualifier mon positionnement par rapport au monde universitaire et au terrain. J'ai intégré un milieu académique qui ne m'était pas *a priori* prédestiné, car n'ayant pas eu l'occasion de faire des classes préparatoires ou d'autres formations élitistes réputées pour leur socialisation efficace au monde universitaire français. Sans subir les difficultés d'autres personnes étrangères non-blanches ou non-européennes (racisme systémique, difficultés bureaucratiques et administratives...), j'ai tout de même souvent été désigné et perçu comme étranger, sur le terrain ou entre collègues. J'ai été intégré dans un milieu universitaire, mais sur lequel je pouvais garder un regard extérieur, d'observateur.

Ma position d'étranger, ayant grandi entre une ville moyenne et un petit village, me confère également un rapport d'extériorité vis-à-vis du terrain de recherche : l'Île-de-France. Ce terrain de recherche est toutefois devenu mon lieu de vie, d'études et de travail pendant plusieurs années : d'abord le périurbain ouest lors d'un séjour *au pair* dans une commune très aisée des Yvelines, ensuite la frontière entre la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne pendant mes études et mes premières années de thèse, et puis la banlieue proche pour la suite. Les études d'urbanisme ont contribué, tout comme la thèse, à ma connaissance et mon

⁸¹ Je m'approprie cette notion d'une manière abusive parce que les universitaires afro-américaines, comme Hill Collins, pouvaient être discriminées dans leurs lieux de travail et prises pour le personnel subalterne, du seul fait de leur apparence physique. Cela n'a pas été mon cas, en dehors de quelques blagues lourdes sur mes origines ou des remarques sur mon accent.

appropriation de divers endroits de cette région, faisant donc de moi un « francilien *outsider-within* ». Le choix du terrain s'est fait non seulement pour des raisons scientifiques, mais aussi en raison d'une curiosité personnelle pour la région parisienne, présente même avant mon installation. C'est sans doute cette curiosité qui m'a conduit à concentrer ma recherche sur ce seul terrain, dans l'objectif d'en approfondir la compréhension.

3.1.3 Mettre le travail domestique et le *care* au centre des matériaux

Les épistémologies féministes, et notamment les apports de S. Harding et D. Haraway, incitent à se saisir des apports théoriques et conceptuels issus d'une analyse située des rapports de pouvoir. Deux concepts issus des recherches féministes ont non seulement nourri les réflexions théoriques, mais ont aussi traversé les réflexions méthodologiques : le travail domestique et le *care* (2.1.2.a). Leur mobilisation a contribué à structurer l'analyse des matériaux quantitatifs et qualitatifs dès le début de la thèse, en cohérence avec les principes des épistémologies féministes, qui invitent à prendre en compte les « stratifications genrées » dès l'amont du travail (Clair 2016 : 70).

D'une part, le *care* a permis non seulement de catégoriser un travail de prise de soin majoritairement fait par les femmes, sous-valorisé et sous-rémunéré, mais aussi de proposer une approche éthique des relations humaines de dépendance autour de cette pratique (Molinier *et al.* 2009). En termes méthodologiques, la dimension éthique du *care* peut être intégrée aux pratiques de recherche. Il s'agirait de mettre en place des dispositions éthiques pendant le travail d'enquête afin de prendre conscience des relations de dépendance qui se créent entre le sujet chercheur et les personnes qui font l'objet de la recherche. L'attribution des rôles de *caregiver* et *carereceiver* au sujet chercheur ou aux personnes enquêtées ne va pas de soi, car il est possible de considérer que la personne qui fait la recherche doit « prendre soin » de l'enquêté·e, mais en même temps, on peut aussi considérer que l'enquêté·e est *caregiver* dans la mesure où elle livre des informations personnelles au chercheur ou à la chercheuse. Indépendamment de questionner qui est le *caregiver* et qui est le *carereceiver*, il est possible de considérer le travail d'enquête comme une situation relationnelle qui crée des dépendances entre la personne qui fait la recherche et la personne enquêtée, réglées par des émotions (Volvey 2016 : 8). Ces réflexions s'appliquent notamment au travail de terrain et aux entretiens, et sont difficilement transposables au volet quantitatif de cette thèse. Les dispositions mises en place inspirées par les réflexions du *care* sont décrites plus bas.

D'autre part, le concept de travail domestique et notamment les réflexions autour de la mobilité du travail domestique (2.2.2.b) ont eu un important écho dans le travail méthodologique. La place centrale du domestique dans les matériaux de recherche découle du constat évoqué plus haut d'une primauté encore latente des déplacements vers les lieux

d'emploi dans le champ de la mobilité quotidienne. Concernant le volet quantitatif, je suis resté particulièrement attentif lors des catégorisations des motifs de déplacement dans la base de données de l'EGT 2010 (3.3.2.c), et j'ai également tenté de calculer et vérifier tous les indicateurs et variables en commençant par les déplacements du travail domestique. Dans le cas des entretiens semi-directifs, les questions concernant le travail domestique (de mobilité et à domicile) étaient formulées avant celles sur d'autres activités (le travail professionnel rémunéré ou les loisirs). L'objectif était de mettre en avant dans la discussion la réflexion sur l'organisation des temps parentaux et domestiques et d'éviter d'y passer trop rapidement, en cas de manque de temps pour l'entretien.

3.2 Une enquête par entretiens semi-directifs auprès de mères solos franciliennes

Après avoir exposé une réflexion transversale à la méthodologie qui découle des épistémologies féministes et qui m'a conduit à poser mon positionnement, je présente les deux méthodes qui nourrissent les analyses de cette thèse. Le volet qualitatif est constitué d'un corpus d'entretiens semi-directifs menés entre 2020 et 2021. Chronologiquement, cette phase de terrain est arrivée après quelques mois d'exploitation de la base de données de mobilité qui m'a permis d'opérer des choix de terrain, mais aussi après et pendant les lectures qui m'ont permis de commencer à bâtir ma posture de recherche. Les entretiens semi-directifs sont une méthode avec une longue tradition dans de multiples domaines des sciences sociales et qui est très bien répertoriée dans les formations et les manuels de méthodologie de la recherche ou de méthodes d'enquête (Olivier de Sardan 2004 ; Kaufmann 2011). Au total, j'ai pu réaliser 32 entretiens avec des mères solos et 5 avec des pères solos, d'une durée moyenne d'un peu plus de deux heures. L'enquête a été caractérisée par quelques difficultés dans la recherche des mères (et pères) avec suffisamment de temps à me consacrer pour l'entretien. Surtout, elle a été fortement marquée par la crise sanitaire liée à la pandémie du coronavirus, qui a bouleversé le calendrier et les méthodes.

Afin de présenter les détails de l'enquête, cette section est articulée en trois temps. Premièrement, les caractéristiques générales de l'enquête, autour des outils utilisés et du « recrutement », sont abordées (3.2.1). Ensuite, je présente une réflexion autour des difficultés principales de l'enquête et des relations d'enquête (3.2.2). Enfin, je présente les principales caractéristiques de la population enquêtée, ce qui permettra de mieux situer les analyses des chapitres suivants (3.2.3).

3.2.1 Outils et caractéristiques de l'enquête par entretiens semi-directifs

a) *Les outils de l'enquête : guide d'entretien et matrice biographique*

Le guide-protocole, essentiel pour la conduite des entretiens, constitue l'un des deux piliers initiaux de la définition de l'enquête. Pour le définir, je me suis basé sur la tradition de la sociologie qualitative, en combinant des éléments propres de l'entretien compréhensif et de l'entretien biographique (Kaufmann 2011 ; Ancian *et al.* 2020). Le choix de combiner une partie biographique avec une partie compréhensive des pratiques du quotidien découle des questionnements de la thèse et des réflexions sur les événements biographiques et le quotidien exposées dans les chapitres précédents. J'ai voulu intégrer dans le guide-protocole la compréhension des pratiques quotidiennes, notamment des déplacements, au moment de l'entretien et une rétrospective permettant de saisir les évolutions dans les pratiques de mobilité, à la suite des propositions formulées dans les travaux sur les biographies de mobilité (Viry et Gauthier 2019). La construction du guide-protocole s'est faite à partir des réflexions issues de la littérature ainsi qu'à l'aide d'une pré-enquête exploratoire de quatre entretiens menés avec des mères solos au début de l'année 2020 (Annexe 5). Cette pré-enquête a permis de tester l'organisation, les formulations et la pertinence des questions et de les améliorer. J'ai stabilisé le protocole d'entretiens autour de deux outils complémentaires : un guide et une matrice biographique.

Le guide d'entretien (Annexe 3) est organisé en quatre blocs de questions et relances : sur les évolutions biographiques, sur le lieu de résidence, sur les activités du quotidien présent, et sur les formes d'organisation spatio-temporelle du quotidien. Le deuxième, assez court, a permis de centrer la discussion autour des caractéristiques du quartier et de la commune de résidence des personnes interviewées, leurs vécus et leurs points de vue. La troisième partie, la plus longue, concerne les activités et les déplacements du quotidien (présent, mais également en situation hors restrictions sanitaires). Les questions concernent les horaires, les lieux et les conditions des déplacements ou des activités, afin d'avoir une vision assez fine de la construction spatio-temporelle du programme d'activités, et des conditions dans lesquelles il se déroule. Le dernier bloc de questions s'éloigne du seul prisme des activités pour aborder plus largement le quotidien. Il s'intéresse à l'aide de l'entourage, ainsi qu'à l'organisation pendant le premier confinement.

Bien que des questions aient été préparées pour la première partie (biographique) des entretiens, la discussion s'est surtout articulée autour d'une matrice biographique (Annexe 4, pour un exemple de matrice complétée). Elle est à la fois un objet de collecte d'informations qui guide la discussion, et un outil de synthèse et d'analyse. Sa forme s'inspire d'autres matrices utilisées dans des recherches en géographie urbaine (Giroud 2007 ; Chabrol 2011)

et de la fiche « Ageven »⁸² (Bonvalet et Lelièvre 2012 ; Cavagnoud *et al.* 2019 ; Chevalier 2020). La matrice utilisée comporte une ligne par année et 12 colonnes où, en plus de l'âge, j'inscris l'année, les événements recensés et des explications, la commune de résidence et le type de logement, l'activité principale et les lieux d'exercice, ainsi que les modes de transport utilisés et à disposition. Lors de l'entretien, la matrice n'a pas été remplie de manière exhaustive, servant plutôt comme support de discussion afin d'accompagner l'articulation des récits des mères interrogées. Je l'ai complétée pendant la retranscription, afin de faciliter l'analyse des événements et des changements en termes familiaux, résidentiels, professionnels et de transports.

b) *Définition d'une population de mères solos des catégories modestes ou avec une situation de précarité professionnelle*

L'autre des piliers initiaux de l'enquête, avec la préparation des outils et la réflexion aux questions de départ, a été la définition d'une population précise d'étude. Elle est basée sur les connaissances de la sociologie autour des mères solos (1.1) et s'articule avec l'échantillon du volet quantitatif (3.3.1.c). Pour déterminer la population d'enquête, je me suis d'abord appuyé sur la définition des mères solos, présentée lors des chapitres précédents : des mères sans conjoint·e assumant la responsabilité quotidienne des enfants la majeure partie du temps, ces derniers étant exclusivement domiciliés chez elles. Cela concerne des cas où les mères ont leurs enfants la totalité du temps, ainsi que des cas où leur ex-conjoint a un droit de visite et hébergement quelques jours par semaine. La définition de « mère solo » ne fixe pas un seuil d'âge de l'enfant le plus jeune dans le domicile. Les travaux ne sont pas consensuels sur la question et soit ils ne fixent pas de limite d'âge, soit ils la fixent à moins de 25 ou de 18 ans (Algava *et al.* 2023). J'ai décidé de fixer le seuil de l'enfant le plus jeune à moins de 18 ans, du fait qu'à la majorité légale, beaucoup d'enfants commencent à quitter le domicile et/ou deviennent indépendants en termes de mobilité, avec une possibilité d'obtenir le permis de conduire, comme cela est observé dans d'autres contextes (Joelsson 2019).

Je n'ai pas fixé d'âge minimal ou maximal pour les mères interrogées ni des limites dans l'ancienneté de leur monoparentalité ou l'origine de cette situation (séparation, veuvage ou naissance hors couple). J'ai toutefois décidé d'exclure les mères solos avec des situations financières avantageuses. Ainsi, un critère sur les situations professionnelles a été défini : des personnes employées, ouvrières ou ayant un statut précaire ou peu stable (autoentrepreneur, intérimaire, intermittent ou un contrat d'une durée inférieure ou égale à un an). Ce choix a

⁸² La fiche « Ageven » a été conçue par les démographes de l'INED, dès les années 1980, afin de collecter des événements des biographies individuelles, et les repérer par rapport aux années de vie de la personne enquêtée depuis la naissance. La fiche porte sur des trajectoires individuelles, familiales, résidentielles, scolaires et professionnelles. Cette fiche a été progressivement améliorée en fonction des usages, afin de prendre en considération de multiples variables (Cavagnoud *et al.* 2019).

été opéré afin de se rapprocher le plus possible de la structure sociale des mères solos en France (1.1.1), et ainsi interroger les difficultés financières et leurs évolutions dans le temps. Étant donné qu'une majorité de mon entourage en Île-de-France proviennent de mes camarades de master ou du monde académique, je craignais un risque de surreprésentation des cadres.

Au moment de la définition de la population d'étude, j'ai fixé comme objectif d'atteindre une diversité en termes de quartiers et communes de résidence, au sein de l'Île-de-France. Cela a été fait afin de pouvoir comparer les quotidiens et les conditions de vie des mères résidant dans de cadres différents (du centre très dense et bien doté en équipements et services, au périurbain moins bien doté). Une diversité dans l'âge des enfants, en dessous de 18 ans, a été également recherchée afin de comprendre les différences et de mieux saisir les enjeux de leur autonomisation. Afin d'obtenir quelques pistes sur les questions de genre parmi les parents solos, je me suis fixé l'objectif d'interroger un groupe-témoin d'une dizaine de pères solos.

c) Trouver et entrer en contact avec les personnes à interroger

Une fois les caractéristiques des personnes à interroger définies, la phase de « recrutement » a été nécessaire pour lancer les entretiens. Plusieurs méthodes ont été combinées afin de trouver des personnes à interroger (voir TABLEAU 3.1). La multiplication des méthodes est liée aux difficultés que j'ai eues à rencontrer des personnes, étant donné le profil des mères solos et la période de crise sanitaire (3.2.2). Cela a permis tout de même une diversification des profils des mères interrogées, en respectant les critères fixés. La méthode de « proche en proche » ou « boule de neige » est celle mise en place en premier et qui m'a permis de trouver le plus d'entretiens. J'ai partagé avec mes collègues et mes ami·es en Île-de-France un message-type avec des informations sur les profils des personnes recherchées et sur l'enquête (Annexe 6), afin qu'il soit transmis aux personnes potentiellement concernées, et qu'elles prennent contact avec moi pour fixer l'entretien. L'avantage de cette méthode est que les mères aient plus de confiance en moi, car une personne qu'elles connaissaient déjà nous mettait en contact, ce qui rejoint les réflexions déjà portées sur la méthodologie de l'entretien (Kaufmann 2011). J'ai ensuite utilisé une liste mail avec l'ensemble du personnel de toute mon université pour diffuser le même message, dans un but similaire. Les associations de mères solos ont joué un rôle important dans la recherche de personnes à interroger. Après avoir contacté plusieurs associations, trois d'entre elles⁸³ ont accepté de diffuser le message de contact dans leurs réseaux ou auprès de leurs adhérentes.

⁸³ Il s'agit de la Fédération syndicale de Familles Monoparentales qui a diffusé le message-type auprès d'adhérentes franciliennes et d'autres partenaires ; l'association « Moi et mes enfants » qui a diffusé une publication sur ses réseaux sociaux, et le collectif « la MIF » qui a procédé de même.

TABLEAU 3.1 – Entretiens réalisés en fonction de la méthode de prise de contact avec les mères interrogées

Méthode	Entretiens - Mères	Pourcentage
« Proche en proche »	11	34.4%
Associations de mères solos	9	28.1%
Groupes locaux sur <i>Facebook</i>	8	25.0%
Liste de diffusion université	4	12.5%
Professionnelles de l'action sociale	0	0.0%
TOTAL	32	100.0%

Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2023.

En complément des associations, j'ai exploré une piste de « recrutement » *via* les institutions de l'action sociale, potentiellement en contact de familles monoparentales. J'ai pu discuter avec deux professionnelles de l'action sociale grâce à l'intermédiaire de proches. La troisième institution avec laquelle j'ai échangé, le Centre Communal d'Action Sociale de Cergy, est la seule à m'avoir répondu parmi une quinzaine d'organisations que j'avais contactées *via* leurs canaux officiels. Cette piste de « recrutement », bien que chronophage (envoi de nombreux mails, appels, discussions, préparation des lettres à donner aux collègues et aux parents) n'a permis de trouver aucun entretien avec un parent solo. Toutefois, les échanges avec les professionnelles, ainsi qu'avec une responsable associative, ont pris la forme d'entretiens assez formalisés (Annexe 7). Ces entretiens m'ont permis de comprendre les caractéristiques de l'action sociale et le cadre légal autour des familles monoparentales, ainsi que d'avoir un aperçu indirect des pratiques quotidiennes des parents solos. Face à l'échec du « recrutement » *via* les professionnelles de l'action sociale et à l'épuisement des autres méthodes, j'ai décidé de me tourner vers le réseau social *Facebook*, où j'ai diffusé un message dans plusieurs groupes d'utilisatrices et utilisateurs. J'ai ciblé des groupes précis⁸⁴ (autour de la parentalité ou des échanges locaux) présents dans les communes franciliennes identifiées à forte proportion de familles monoparentales, et où peu de mères avaient encore été interrogées.

Ces différentes méthodes m'ont permis de trouver 32 mères solos, mais aucun père, malgré l'objectif fixé d'interroger un groupe-témoin. À la suite de conseils de certaines collègues, j'ai eu recours aux services d'un *access panel*, autrement dit, une entreprise spécialisée dans le recrutement de personnes, souvent à des fins de *marketing* ou développement de produit.

⁸⁴ Les groupes de mères solos qui ont diffusé mon message sont : « Abandon de Famille - Tolérance Zéro » et « Maman solo - Papa solo - Information, partage, entraide et bienveillance ». Les groupes de riverain·es où j'ai publié un message concernaient les communes de : Bonneuil-sur-Marne, Gentilly, Stains, Garges-Lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Meaux, Neuilly-sur-Marne, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, L'Isle-Adam, La Courneuve, Drancy, Bobigny, Aulnay-Sous-Bois, Clichy, Ivry-sur-Seine, Cachan, Noisy-le-Sec, Patin, Rosny-sous-Bois et la Vallée de Chevreuse. J'ai intégré tous ces groupes après en avoir fait la demande et obtenu l'accord des personnes administratrices.

Cette méthode de délégation du « recrutement » de personnes à interroger a été aussi utilisée dans d'autres recherches du champ de la mobilité quotidienne (Adoue 2016). Cette méthode de recrutement de pères solos s'est soldée par une double frustration. D'une part, en termes de nombre : l'entreprise n'a pu trouver que 5 pères solos, ce qui m'a contraint à revoir les objectifs initiaux de comparaison avec les mères. D'autre part, sur le plan éthique : un financement spécifique a dû être trouvé pour ce dispositif, qui fonctionnait avec un dédommagement (en chèque cadeau) pour les hommes interrogés. Cela a créé un déséquilibre parmi les personnes interrogées (pères et mères), alors même que des inégalités existent déjà dans la société entre hommes et femmes. De plus, cela pouvait induire un rapport à l'enquête différencié entre participantes bénévoles et « recrutés dédommagés ».

d) *Principales caractéristiques du déroulement des entretiens*

Les 37 entretiens ont eu lieu entre septembre 2020 et mai 2021. Le TABLEAU 3.2 récapitule certaines des caractéristiques des entretiens avec les mères solos, notamment les lieux. La majorité d'entre eux ont eu lieu au domicile des mères, dans le salon ou la cuisine. Cela permettait, d'une part, d'observer le quartier, avant ou après l'entretien, afin de mieux comprendre les éléments évoqués en lien avec les distances ou les pratiques quotidiennes. D'autre part, les mères semblaient plus à l'aise pour aborder des sujets intimes dans un cadre familial, sans que ma présence soit perçue comme intrusive. Dans 10 cas, les enfants étaient présents au domicile, ce qui pouvait freiner certaines réponses, notamment à propos de la séparation ou de l'ex-conjoint. Toutefois, ils n'étaient généralement pas dans la même pièce, ce qui limitait les interruptions, comparables à celles survenues lors de certains entretiens en visioconférence. Dans le cadre des ajustements aux restrictions sanitaires (3.2.2.b), 7 entretiens avec des mères ont été réalisés en visioconférence, auxquels s'ajoutent les 5 entretiens menés avec des pères.

La durée des entretiens variait, avec une moyenne d'environ deux heures et quart, en fonction du niveau de détail des réponses. Les durées indiquées dans le tableau ne prennent en compte que les parties enregistrées, excluant ainsi les temps « hors micro », pourtant significatifs lors des entretiens en présentiel⁸⁵. Après chaque entretien, un document d'observation était rédigé, incluant des notes sur le quartier et les conditions de l'entretien. Ce document a ensuite été complété par la retranscription intégrale de l'entretien, afin d'en faciliter l'analyse.

⁸⁵ Le cas où le « hors micro » est le plus important est celui d'Audrey, d'une commune de la CA des Pays de Meaux qui s'est proposée pour me récupérer à la gare de Val d'Europe. Sur le chemin nous avons acheté des burgers et j'ai déjeuné avec elle et ses enfants. Après l'entretien, elle m'a aussi accompagné à la gare. Pendant les trajets, nous avons discuté de sa commune (notamment en passant devant certains endroits en voiture), de son travail et des injonctions qui pèsent sur les mères solos, notamment liées à la crainte du placement des enfants.

TABLEAU 3.2 – Synthèse des caractéristiques des entretiens avec les mères solos

Durée de l'entretien (en minutes)	<u>Moyenne</u>	<u>Médiane</u>	<u>Min</u>	<u>Max</u>
	137.5	136.5	110.3	178.3
Lieu de l'entretien	<u>Domicile</u>	<u>L. Travail</u>	<u>Café</u>	<u>Visioconférence</u>
	21	3	1	7
Masque pendant l'entretien	<u>Oui</u>	<u>Seulement au début</u>	<u>Non</u>	<u>Visioconférence</u>
	3	9	13	7
Présence enfants ou autre	<u>Oui</u>	<u>(dont visio)</u>	<u>Non</u>	<u>(dont visio)</u>
	13.5 ⁸⁶	3.5	18.5	3.5

Champ : mères interrogées (n=32).

Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2023.

3.2.2 Enquêter auprès de femmes occupées en temps de pandémie : adaptation aux réalités du terrain et rapports d'enquête

Au-delà des éléments factuels (lieux, durée, présence des enfants), le déroulement des entretiens a aussi été marqué par un certain nombre de difficultés d'organisation et a suscité une réflexion sur le rapport aux enquêtées.

a) *Les charges du quotidien comme limite pour la réalisation des entretiens*

Les entretiens portaient sur les difficultés d'organisation quotidienne des mères solos à partir de leur mobilité, mais leur mise en place même s'est avérée révélatrice des contraintes qui pèsent sur elles. La simple réalisation d'un entretien pouvait impliquer le rajout d'une charge supplémentaire à un quotidien dont l'organisation est déjà millimétrée. La présence des enfants pendant l'entretien, ou les interruptions téléphoniques fréquentes étaient autant d'indices concrets de leur quotidien chargé. Les créneaux choisis pour les entretiens témoignent également de disponibilités limitées : la plupart des mères privilégiaient les week-ends, en particulier celles qui n'avaient pas leurs enfants un week-end sur deux. D'autres proposaient un rendez-vous sur la pause de midi, souvent lors de journées en télétravail. Ce quotidien chargé des mères solos n'a pas seulement agi comme une anticipation des résultats de l'analyse des entretiens : il a aussi eu des effets directs sur l'enquête. La première a été de limiter les possibilités de réaliser des entretiens. Il est probable qu'une partie des mères ait renoncé à participer ou n'ait pas pu le faire, en raison des difficultés d'articulation des temps

⁸⁶ L'entretien avec Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône a été réalisé en deux fois, par visio-conférence. La première fois elle a fait la visio depuis son lieu de travail, ce qui n'a pas facilité les échanges et qui a rendu la discussion lourde. Pour la deuxième partie de l'entretien, elle était à son domicile, ce qui s'est traduit par une discussion plus fluide et en confiance.

sociaux et de la durée annoncée des entretiens (2 heures). J'ai d'ailleurs reçu des messages de femmes intéressées, mais qui ne parvenaient pas à dégager le temps nécessaire :

La période est chargée pour moi. [...] Avec le confinement, nous avons plus de réunions, ce qui ne m'arrange pas, car ça bloque des créneaux. Je préfère décliner ma participation à cette enquête pour le moment, car un créneau de 2h est trop long pour moi. (Mère solo n'ayant pas été interrogée, finalement⁸⁷)

L'autre effet a été un besoin constant d'adaptation pour réaliser les entretiens. Par exemple, je fixe avec Christine de Choisy-le-Roi un vendredi soir, lors du week-end où ses enfants sont chez leur père. Cependant, elle m'envoie un message dans l'après-midi pour me dire que le père ne lui donne pas de nouvelle et que c'est un signe clair qu'il ne prendra pas les enfants. Nous devons donc reporter l'entretien. Comme dans ce cas, d'autres mères me proposent de fixer les entretiens à la dernière minute, afin de pouvoir être sûres de leur disponibilité, ce qui implique un besoin de flexibilité de ma part.

S'il faut se voir ça sera pas possible. En semaine je suis dans le speed. Impossible de se voir même 1h. Le week-end je le consacre à ma fille. Je peux à distance soit au tél ou visio le samedi, mais 1h, pas plus. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

Ce message de Marie m'amène à prendre la décision de lui proposer de découper l'entretien en deux parties, sur deux jours différents, afin de ne pas perdre la possibilité d'obtenir l'entretien. J'ai mis en place ce fonctionnement pour deux autres entretiens réalisés en visio-conférence, avec Samia (qui n'était disponible qu'une heure du midi, ses jours de télétravail) et Anissa.

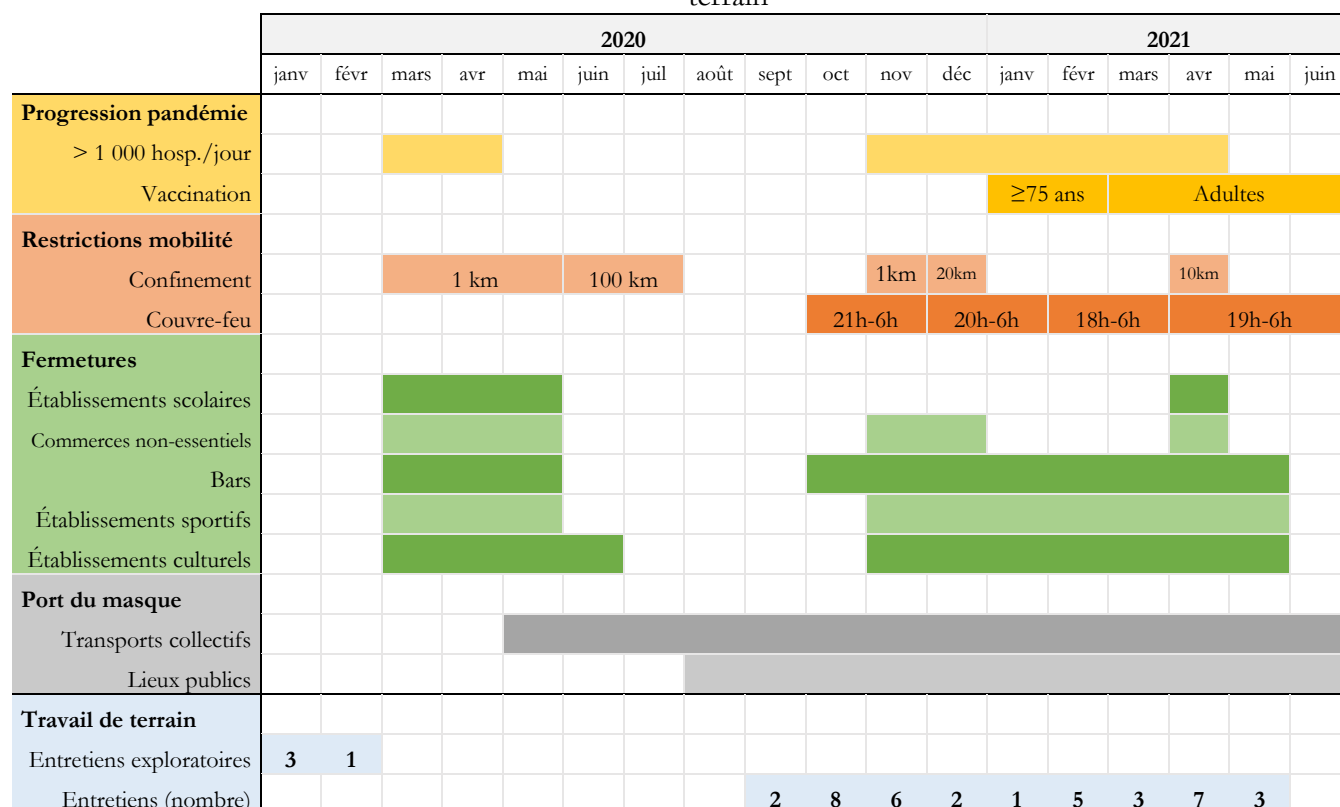
b) *Faire du terrain en temps de pandémie : constructions et reconstructions de l'enquête*

La pandémie de CoViD-19 et les restrictions et recommandations sanitaires ont eu des effets importants sur les pratiques quotidiennes des individus, aussi bien celles de mobilité (Adey *et al.* 2021), mais aussi les pratiques des chercheuses et chercheurs faisant du terrain (Krause *et al.* 2021 ; Bilger 2023). Par exemple, il a été identifié que les inégalités de production scientifique liées au genre se sont accrues pendant cette période de crise sanitaire (Shalaby *et al.* 2021). De mon côté, la crise sanitaire a bouleversé l'enquête qualitative, en termes de calendrier, de conditions d'enquête et d'adaptations constantes aux changements. Ces adaptations ont influencé les pratiques des enquêtées, ma manière de conduire le terrain et, plus globalement, mon rapport au travail de thèse, dont l'objet est une pratique fortement conditionnée par les restrictions sanitaires. La FIGURE 3.1 synthétise, à la fois, les périodes où la pandémie était plus virulente (en termes de pics d'hospitalisation), les différentes

⁸⁷ J'ai demandé et obtenu l'autorisation de conserver ce message et de l'utiliser de manière complètement anonyme, tout comme les échanges avec les mères solos interrogées.

restrictions et limitations imposées pour réduire les contaminations (restrictions à la mobilité, fermetures d'établissements accueillant du public et obligation de port du masque) et les périodes de travail de terrain, ce qui permet de voir les éléments qui ont conditionné l'enquête et le quotidien des personnes interrogées.

FIGURE 3.1 – Frise chronologique du contexte sanitaire de la pandémie CoViD-19 et de l'enquête de terrain



Source : Données gouvernementales et notes de terrain. Réalisation G. Cerdà Beneito et A. Brachet, 2023.

Concernant l'enquête, le premier obstacle a été le confinement du printemps 2020 qui m'a contraint à repousser l'enquête jusqu'à la rentrée scolaire de septembre. Les deux premiers mois, les entretiens ont été réalisés en face-à-face, en veillant à respecter les gestes barrières préconisés pour éviter la contamination au virus. Au début de chaque rencontre, je demandais aux mères si elles souhaitaient que nous portions un masque chirurgical (obligatoire dans les lieux publics) et/ou que d'autres mesures soient appliquées. La majorité d'entre elles proposaient de ne pas porter le masque, perçu comme un obstacle à la communication, tout en maintenant une certaine distance physique et en laissant une fenêtre ouverte. D'autres préféraient l'enlever après les premières minutes de discussion (voir TABLEAU 3.2). Ce choix de ne pas porter le masque ne m'a pas posé de difficulté, dans la mesure où il émanait des enquêtées, favorisait la fluidité des échanges, et s'accompagnait du respect d'autres précautions sanitaires. À partir de novembre, la dégradation de la situation sanitaire et l'instauration d'un nouveau confinement ont fortement ralenti le rythme de

l'enquête. Après de nombreuses hésitations, liées à mon manque d'expérience des entretiens à distance, j'ai finalement décidé de proposer aux mères la possibilité d'un entretien en visioconférence⁸⁸. Ce format s'est fait au détriment des interactions informelles, en début ou en fin d'entretien, et a rendu plus difficile l'établissement d'un lien de confiance. Afin de poursuivre les entretiens à domicile pour les mères qui le préféraient, et de contourner les restrictions de déplacement (confinements, couvre-feux), j'ai pu solliciter des dérogations officielles auprès de l'université.

Les conditions de vie au quotidien des parents interrogés, et notamment la mobilité quotidienne, étaient conditionnées par les restrictions en constant changement. L'activité qui était possible en septembre ne l'était plus en novembre ; les horaires du centre de loisirs n'étaient pas les mêmes en décembre qu'en mars. En effet, les restrictions de distances pendant les confinements, d'horaires avec les couvre-feux, ainsi que les fermetures de certains lieux accueillant du public, ont fortement marqué le quotidien des mères solos, au moment précis où les entretiens avaient lieu. Cela a nécessité une adaptation continue dans le travail d'enquête afin de capter les transformations en cours, mais aussi de comprendre le fonctionnement en période « normale », sans restriction. Au-delà de l'ajout de questions spécifiques sur le vécu du premier confinement dans la grille d'entretien, je devais faire preuve d'une attention particulière pour situer les pratiques dans le contexte mouvant du moment : activités extrascolaires, accueil périscolaire, horaires des courses ou accès aux loisirs. Souvent, pour une même question, par exemple sur les activités des enfants, je devais faire préciser la situation avant la pandémie, durant le mois de septembre 2020 (où la plupart des lieux étaient ouverts), puis à la période exacte de l'entretien. Cela allongeait parfois les échanges et les rendait plus complexes à mener, mais cette attention fine aux temporalités a enrichi le matériau recueilli.

La période de terrain a été également marquée par une double angoisse constante liée à une éventuelle contamination au coronavirus. D'une part, je redoutais de transmettre le virus aux mères interrogées, ce qui aurait pu avoir des conséquences lourdes sur leur organisation quotidienne. D'autre part, le risque d'être moi-même contaminé m'inquiétait, car cela aurait entraîné une pause de l'enquête, dont le calendrier avait déjà été mis à mal par le premier confinement. Il fallait en permanence anticiper d'éventuels ralentissements et rester disponible pour des réajustements de dernière minute, comme le fait de reprogrammer un entretien lorsqu'une mère annonce qu'elle a été testée positive au coronavirus.

⁸⁸ Après quelques mois de confinement où de nombreuses personnes avaient fait l'usage des outils de visioconférence pour échanger avec leurs proches ou dans le cadre d'activités professionnelles, j'ai estimé que cet outil pouvait être pratique et une garantie de discussions fluides. La visioconférence a été la solution adoptée par d'autres chercheuses et chercheurs pendant la période (Bilger 2023). Les entretiens avec les pères solos ont tous été réalisés en visioconférence en raison des conditions négociées avec le prestataire.

c) « *Quand on est homme et qu'on entend autant d'histoires comme ça où les papas disparaissent, qu'est-ce que ça renvoie ?* »

L'enquête de terrain, et les multiples interactions ont participé du questionnement de mon positionnement dans la recherche. La citation du titre provient de l'entretien mené avec Jeanne. À la fin de l'entretien, alors que la discussion devenait plus informelle, elle m'interpelle sur mon ressenti, en tant qu'homme, vis-à-vis de la responsabilité des « ex » dans les conditions de vie des mères solos et, plus largement sur les inégalités hommes-femmes. Sur le moment, même si la question me déstabilise, je réponds en lui annonçant ma posture féministe. En plus d'enrichir ma réflexion sur mon positionnement de chercheur-homme et féministe (3.1.2.a), cette interaction m'a amené à m'interroger sur les effets de ma place dans la hiérarchie du genre, vis-à-vis de la situation d'entretien et des témoignages des mères solos. Si je ne suis pas directement concerné par leurs histoires de vie fortement marquées par le rapport de pouvoir genré (au sein de la famille et de la société), je fais partie du même groupe (privilegié) que leurs ex-conjoints, ce qui m'a été rappelé par Jeanne.

Comment mener l'enquête alors que je me situe et que je suis perçu du côté de ceux qui « sont énormément démissionnaires dans leur rôle de père »⁸⁹ ? Cette question n'est pas plus simple que celle, plus large, d'être un chercheur-homme avec des positions féministes. Le fait de faire partie du groupe des hommes (et d'éventuellement être identifié comme un futur conjoint ou père défaillant) pouvait constituer un frein à la relation d'enquête. Certaines mères auraient pu éprouver des réticences à se livrer, faute de confiance. Ma position dans la hiérarchie genrée, vis-à-vis des enquêtées, comportait donc des risques pour la qualité des échanges⁹⁰. Cela m'a conduit à redoubler d'attention quant à mon attitude pendant l'entretien et à affirmer une écoute bienveillante, notamment lorsque les mères partageaient des expériences sensibles, en lien avec les pères de leurs enfants. Si le fait d'être un homme n'a pas été effacé, il a parfois permis d'ouvrir un espace de parole différent, dans lequel les mères pouvaient aussi renvoyer leurs propres attentes vis-à-vis des hommes. Comme pour le cas de Jeanne, souvent je me suis « dévoilé » en tant que chercheur féministe afin de justifier un intérêt collectif de la thèse, tout comme mon intérêt personnel.

⁸⁹ Lors d'un entretien, Hélène de Nanterre affirme : « *Oui, je pense que les hommes sont énormément démissionnaires dans leur rôle de père ; c'est assez hallucinant ; c'est triste.* » Même si aucune des interrogées ne m'a jamais fait sentir coupable des situations qu'elles vivaient, il est évident qu'elles étaient tout de même surprises qu'un homme s'intéresse à leur situation quotidienne.

⁹⁰ Cette position évite d'autres risques présents lors des enquêtes avec des hommes menées par des chercheuses-femmes, comme le fait d'être systématiquement sexualisé sur le terrain, voire subir des agressions, comme en témoignent des collègues femmes (Cuny 2020 ; Peltier 2023).

À ma position sociale dans le groupe des hommes, il faut ajouter les déséquilibres consubstantiels à la relation d'enquête et la violence épistémique dérivée (Gatelier et Naudin 2020⁹¹). Le fait d'être chercheur m'a placé dans une position d'« extracteur » de savoirs intimes, recueillis auprès de femmes, à des fins d'analyse scientifique. Si l'objectif est de rendre visibles les conditions de vie des mères solos, cette thèse contribue également à ma progression académique et professionnelle. Il a été donc nécessaire de réfléchir à ces tensions, et de les intégrer dans ma posture de chercheur et sur le terrain, construite progressivement au fil des entretiens et des lectures théoriques.

d) *Complicités conscientes et inconscientes dans la situation d'entretien*

Afin de minimiser les déséquilibres dans la relation d'enquête, j'ai mis en place une série de dispositions, en m'appuyant sur les principes essentiels de la conduite d'entretien rappelés dans les manuels de méthodologie : rappel du principe d'anonymat, transparence sur la collecte et le stockage des données, ainsi que sur les objectifs de la recherche (Kaufmann 2011). De plus, en début d'entretien, je précisais systématiquement qu'il était possible de ne pas répondre à une question, ce que je rappelais également dans les moments potentiellement sensibles, en particulier lorsque les échanges portaient sur des sujets délicats, parfois douloureux, comme les tensions ou violences liées à la séparation. Je signalais également qu'il était possible d'interrompre l'entretien à tout moment, et d'envisager une reprise ultérieure. Ces consignes visaient à instaurer un cadre relationnel le moins déséquilibré possible entre les mères interrogées et moi, et à leur rappeler qu'elles avaient la maîtrise du temps, ainsi que du contenu qu'elles choisissaient de partager.

Par ailleurs, le fait que les questions de travail domestique aient été mises en avant lors des entretiens (3.1.3) a eu un effet positif dans la relation d'enquête, qui n'était pas nécessairement attendu au départ. En abordant une activité souvent invisibilisée dans les discours publics, l'entretien a permis de faire émerger chez les mères solos un sentiment de valorisation de ces aspects du quotidien, parfois perçus (par elles-mêmes comme par les autres) comme insignifiants. Cela a contribué à instaurer un climat de confiance au fil de l'échange. De nombreuses participantes m'ont d'ailleurs exprimé, à la fin de l'entretien, leur gratitude pour l'intérêt porté à leur vécu, comme en témoignent les citations ci-dessous :

En tout cas, ça fait du bien déjà, d'être écoutée par un tiers autre que le pédiatre, la famille, les copines, dans un autre cadre. Je trouve que ça c'est valorisant. Merci. (Simone de Créteil, 49 ans, enfant de 6 ans)

⁹¹ Les autrices de l'article parlent de violence épistémique pour définir la situation produite, lors de la production de savoirs sur des personnes en bas des échelles marquées par les rapports de pouvoir, qui se caractérise par une sorte de dépossession de la parole des personnes concernées par des personnes dominantes (Gatelier et Naudin 2020).

En tout cas, merci, parce que derrière, c'est des sujets comme ça qui vont, à un moment donné, peut être éclairer les gens et faire changer les mentalités... les prises de conscience. (Sabine de Savigny-le-Temple, 40 ans, enfants de 12 et 6 ans)

Les remerciements portaient autant sur l'écoute accordée pendant l'entretien que sur le fait que la thèse prenne pour objet leur vie quotidienne, ce qui leur apparaissait comme une forme de reconnaissance de leur expérience. Ce sentiment a déjà été analysé dans la littérature sur les enquêtes menées auprès des personnes : selon les dispositions mises en place, les enquêtés peuvent se sentir valorisés, mais aussi fragilisés ou déstabilisés (Rostaing *et al.* 2010). Dans mon cas, comme en témoignent les extraits d'entretien, le rapport des personnes interrogées à l'enquête a globalement été marqué par un climat de confiance, et a souvent été accompagné d'un sentiment de reconnaissance.

Lors de nombreux entretiens, les mères m'ont interpellé avec curiosité pour me poser des questions sur mes origines ou me féliciter pour ma maîtrise du français. Les citations ci-dessous en sont un exemple :

Juste votre accent, c'est espagnol ou italien ? J'arrive pas à... [...] Et vous êtes en France depuis combien de temps ? Vous parlez très, très bien français, c'est pour ça. (Marlène de Versailles, 33 ans, enfant de 6 ans)

Et en tout cas, tu as un très bon français. [...] T'es d'origine espagnole ? (Samia de Montreuil, 33 ans, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans)

Si au moment des entretiens j'ai interprété ces remarques comme de simples marques d'intérêt, au moment des retranscriptions et des analyses j'ai compris que le fait que je ne sois pas français, et que cela soit perçu par les personnes interrogées (par mon nom ou mon accent), a sans doute joué en ma faveur dans l'établissement des relations de confiance. P.- N. Denieuil (2014), dans son enquête auprès de femmes entrepreneuses en Tunisie, indique que son statut d'étranger a facilité son travail de terrain. D'un côté, il n'était pas considéré comme un enquêteur local susceptible d'être perçu comme menaçant (police ou fisc), et de l'autre, son extériorité vis-à-vis des normes locales relatives au genre a parfois favorisé une forme de proximité avec les enquêtées. Dans mon cas, je peux formuler l'hypothèse que les mères solos se sont senties plus à l'aise pour me confier leurs parcours et leur quotidien, en partie parce qu'elles ne m'associaient ni à une autorité institutionnelle susceptible d'initier une enquête sociale ou judiciaire ni à une posture « surplombante » d'intellectuel français. J'ai ressenti une complicité particulière avec les mères d'origine étrangère ou françaises non-blanches, que j'interprète comme liée, soit à une expérience partagée du statut d'étranger, soit au fait qu'elles me percevaient comme extérieur aux discours stigmatisants et aux représentations racistes relayés dans le débat public français.

3.2.3 Les caractéristiques des mères (et pères) solos interrogées

Malgré les différentes difficultés, l'enquête par entretiens semi-directifs a permis de rencontrer 37 parents : 32 mères solos et 5 pères solos. Je présente ici un aperçu de leurs caractéristiques générales, en tant que groupe d'enquêté·es, en termes démographiques, socioprofessionnels et des lieux de résidence. Lors des chapitres analytiques, certains éléments seront précisés pour faciliter la compréhension. L'Annexe 9 présente des brefs portraits de chacune des mères (et pères) interrogées. De plus, les citations d'entretiens sont accompagnées du pseudonyme de la personne interrogée et leur commune, ainsi que d'autres éléments pouvant faciliter la compréhension de leurs caractéristiques. Le prénom des mères a donc été remplacé par un pseudonyme, ainsi que les prénoms des enfants et les noms des employeurs, écoles et associations. J'ai conservé le nom des communes afin de faciliter la compréhension du contexte spatial où se déroulent leurs activités. J'ai fait deux exceptions pour les communes avec peu d'habitant·es afin d'éviter l'identification des mères. Le nom de la commune a été remplacé par celui de l'intercommunalité (Pays de Meaux et Val Briard).

a) Caractéristiques démographiques, familiales et origine de la monoparentalité

Le TABLEAU 3.3 synthétise des caractéristiques des mères solos en termes d'âge, de nombre et âge des enfants et d'ancienneté de la monoparentalité. En termes d'âge des mères au moment de l'entretien, l'éventail est assez large, même si une majorité était au début de la quarantaine. Elles sont majoritaires à avoir un ou deux enfants, les âges de ces derniers étant très divers, ce qui permet d'analyser des quotidiens avec de multiples degrés d'autonomie des enfants, comme prévu en amont du « recrutement ». L'ancienneté dans la monoparentalité, au moment de l'entretien, varie également entre les mères, ainsi que l'âge d'entrée en monoparentalité. Il faut garder à l'esprit que l'expérience des mères, et la capacité de prise de recul, n'est pas la même si elle est entrée en monoparentalité récemment ou si cela fait plusieurs années qu'elle vit dans cette configuration familiale. La majorité de mères solos interrogées, et la totalité des pères le sont à la suite d'une séparation conjugale après l'arrivée des enfants. Six mères solos le deviennent après une naissance d'enfant en dehors du cadre du couple cohabitant, dans le cadre de relations extraconjugales ou de relations courtes non cohabitantes (plus de détails sur elles en 6.4.1). Deux mères solos vivent deux séparations et une autre vit une séparation puis l'arrivée d'un deuxième enfant en dehors d'une relation de concubinage. Parmi les mères séparées, sept ont vécu des violences conjugales (physiques ou émotionnelles) avant la séparation. Le régime de résidence des enfants le plus commun parmi les mères (et les pères) séparées interrogées consiste en un hébergement par l'ex-conjoint·e d'un week-end sur deux et la moitié des vacances, soit la « garde classique ». Une partie non négligeable des mères réside avec leurs enfants tout le temps, auxquelles il faut ajouter les mères qui ont eu leurs enfants en dehors du cadre du couple (« non-concernée » dans le

tableau). Quatorze mères interrogées vivent avec et s'occupent de leurs enfants à temps plein. Les arrangements différents de la « garde classique », tels qu'un hébergement des pères 4 jours sur 10 ou seulement la moitié des vacances, sont minoritaires.

TABLEAU 3.3 – Caractéristiques démographiques et familiales des mères (et pères) interrogées

Mères (pères)	<u>Moyenne</u>	<u>Médiane</u>	<u>Min.</u>	<u>Max.</u>
Âge	42 (44)	43.5 (46)	26 (26)	55 (54)
Nombre d'enfants	1.72 (1.6)	2 (1)	1 (1)	3 (3)
Âge de l'enfant le plus jeune	8.6 (9.5)	8 (9)	1 (4)	16 (15)
Années de monoparentalité	6 (4)	5 (3)	2 (2)	14 (10)
Âge à l'entrée en monoparentalité	35 (40)	36 (43)	21 (24)	48 (51)
Origine monoparentalité	Séparation conjugale		Hors couple	
	26 (5)		7 (0)	
Régime de résidence	<u>100%</u>	<u>"Classique"</u>	<u>Autre</u>	<u>Non-concernée</u>
	8 (0)	12 (4)	6 (1)	6 (0)

Champ : mères interrogées (n=32) et, entre parenthèses et en italique, pères interrogés (n=5).

Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2023.

b) *Caractéristiques socioprofessionnelles et logement*

Le critère de « recrutement » visait à chercher une certaine homogénéité en termes de niveaux de vie et précarité. Toutefois, les mères (et pères) solos se différencient en fonction de l'origine sociale (de leurs parents) et du niveau d'études, avec des mères ayant majoritairement obtenu un BTS ou un Master. La majorité des mères solos interrogées viennent de familles de classe moyenne ou populaire, même si une petite partie d'entre elles a aussi des origines familiales supérieures. Elles se retrouvent toutes dans de situations financières relativement proches, avec des difficultés du fait de la situation monoparentale. Cela est cohérent avec ce qui est montré par les recherches quant aux profils sociaux associés à la monoparentalité l'éventuel déclassement que peut impliquer cette situation (McLanahan et Garfinkel 1989 ; Abjean 2015 ; Lacour 2018). Quant aux professions exercées par les mères rencontrées, le panel est assez large, mais il y a une prédominance des professions de gestion administrative. Cette surreprésentation des « métiers de bureau » est probablement due à la manière dont le recrutement a été fait, par l'intermédiaire de personnes qui travaillent à l'université ou dans le secteur public.

TABLEAU 3.4 – Caractéristiques sociales des mères (et pères) interrogées

Origine sociale (familiale)	<u>Supérieur et moy. sup.</u>	<u>Moyenne et moy. pop.</u>	<u>Populaire</u>
	7	13 (1)	12 (4)
Niveau d'études	<u>Bac ou inférieur</u>	<u>BTS ou licence</u>	<u>Master ou plus</u>
	5 (2)	15 (2)	12 (1)
Groupe professionnel	<u>Administration, public</u>	<u>Vente</u>	<u>Services personne</u>
	8	3	6 (2)
	<u>Administration, privé</u>	<u>Enseignement</u>	<u>Autres (indépendantes)</u>
	5	4 (3)	6
Statut de propriété logement	<u>Propriétaire</u>	<u>Loc. Privée</u>	<u>HLM</u>
	10 (2)	8 (1)	14 (1)
Type de logement	<u>Appartement</u>	<u>Maison ville</u>	<u>Pavillon</u>
	24 (4)	4	4 (1)

Champ : mères interrogées (n=32) et, entre parenthèses et en italique, pères interrogés (n=5).

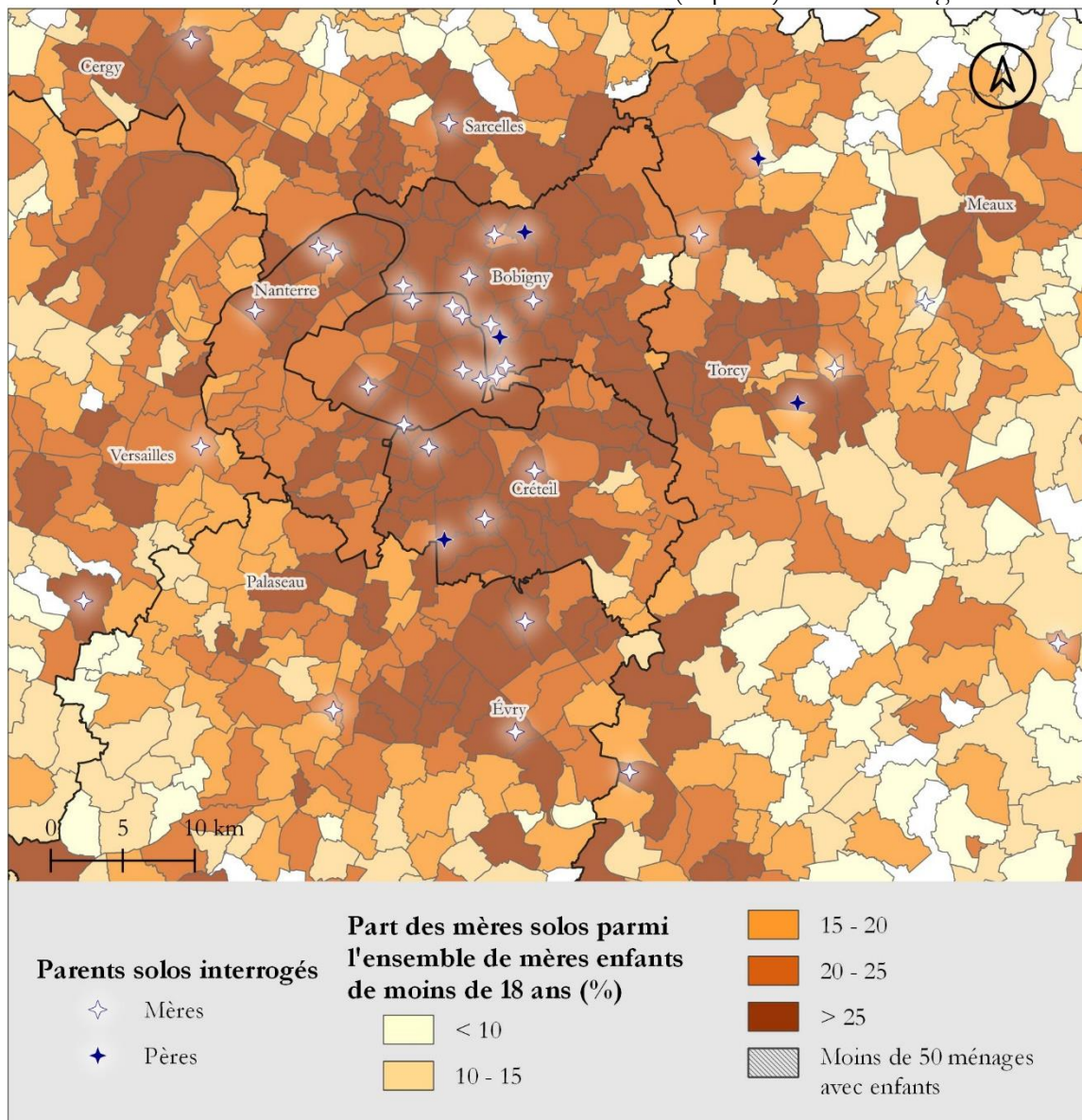
Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2023.

Les mères solos, ainsi que les pères, résident très majoritairement dans des appartements. Un seul père (qui est hébergé par ses parents) et huit mères résident dans des logements individuels (maisons de ville ou pavillons). Le statut de propriété des logements des enquêtées est assez proche de la réalité de la moyenne francilienne (1.1.1.b), même si la part des mères propriétaires est surreprésentée parmi les enquêtées.

c) *Lieux de résidence et modes de transport*

En termes de diversité d'espaces de résidence, la consigne de départ est respectée, avec une diversité de contextes en fonction de la densité urbaine et la présence d'aménités de proximité (voir CARTE 3.1). Bien que tous les départements franciliens comptent au moins une mère interrogée, le centre de gravité penche légèrement à l'est de l'agglomération. Cela est dû à deux facteurs. L'un est que mon cercle de connaissances et une bonne partie de mes collègues résident à l'est de Paris. Le deuxième est que ce sont les arrondissements et les communes de l'est qui concentrent la proportion la plus importante de mères solos, par rapport à l'ensemble de mères. Ainsi, je peux considérer que les mères interrogées vivent dans des secteurs représentatifs pour la monoparentalité, mais aussi des populations précaires (Clerval et Delage 2014).

CARTE 3.1 – Localisation résidentielle des mères (et pères) solos interrogées



Champ : Mères interrogées (32) pères (5). Mères d'Île-de-France (n = 1 984 225).

Source : Enquête 2020-21, Insee, Recensement de la population 2020 ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Concernant les pères, deux d'entre eux résident dans des communes avec un habitat dense, mais à dominante populaire, dont l'un dans une commune proche de la centralité parisienne. Les trois autres résident dans des quartiers à prédominance périurbaine. Pour les mères, en termes de densité (voir TABLEAU 3.5), une bonne partie vit dans un espace « urbain dense » caractérisé par l'habitat collectif et une proximité de nombreux commerces et services (par exemple à Paris, Montreuil ou Saint-Ouen). La catégorie « dense intermédiaire » renvoie aux quartiers bien dotés en commerces et services de proximité où le bâti est moins dense avec une alternance d'appartements et maisons (par exemple à Versailles, Colombes ou Villejuif). Les autres mères habitent dans des quartiers peu denses, faiblement dotés en commerces et services de proximité, et éloignés des centralités. Deux d'entre elles résident dans des

quartiers « périurbains pavillonnaires » *stricto sensu* ; les autres en appartement, dans des bourgs ruraux ou associés au périurbain (à Montlhéry, Villeparisis ou dans le Pays de Meaux, par exemple). La majorité des mères (et l'ensemble des pères) est originaire de l'Île-de-France. Toutefois, une part significative des mères n'est pas née et n'a pas grandi en région parisienne, mais dans d'autres régions françaises ou à l'étranger. *A priori* ces dernières ne peuvent pas compter sur l'aide quotidienne de membres de leur famille élargie.

TABLEAU 3.5 – Caractéristiques de localisation et possession de véhicule des mères (et pères) interrogées

Lieu d'origine	<u>Île-de-France</u> 19 (5)	<u>France métropolitaine</u> 8	<u>Étranger et outre-mer</u> 5	
Type de quartier (densité)	<u>Urbain Dense</u> 12 (1)	<u>Dense intermédiaire</u> 8 (1)	<u>Petite concentration périurbaine ou rurale</u> 10 (2)	<u>Périurbain pavillonnaire</u> 2 (1)
Possession de véhicule motorisé	<u>NON</u> 13 (1)	<u>Voiture</u> 15 (3)	<u>Voiture partagée</u> 1	<u>Scooter ou VAE</u> 3 (1)

Champ : mères interrogées (n=32) et, entre parenthèses et en italique, pères interrogés (n=5).

Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2023.

La possession d'un véhicule motorisé est aussi très variée. Même si seulement trois mères (et un père) interrogées ne possèdent pas le permis de conduire, le nombre de mères avec une voiture est moins élevé. Cette possession de l'automobile dépend fortement du secteur où elles résident, ce qui fait écho aux faits connus dans la littérature (1.2.1.b). L'accès et l'utilisation des modes de transport en fonction de l'espace de résidence seront analysés dans le dernier chapitre de la thèse. L'exploitation de l'enquête quantitative est présentée par la suite.

3.3 L'analyse statistique d'une enquête ménage déplacements pour caractériser les grandes tendances de mobilité et comprendre les spécificités des mères solos

Après avoir exposé les principales caractéristiques de l'enquête par entretiens semi-directifs, cette section présente le volet quantitatif de la thèse. Il s'agit de l'exploitation statistique de l'Enquête Globale de Transports de 2010 (EGT 2010), avec deux grands intérêts, au départ. Le premier tient à l'inscription de cette exploitation dans la continuité des travaux du champ « mobilité quotidienne et genre » fondés sur des données similaires, permettant ainsi de mettre en perspective mes résultats avec des recherches de référence, dans une perspective cumulative des savoirs et approche à la fois critique et constructive. De plus, à la différence

d'éditions précédentes comme celles de 1991 et de 2001, l'EGT de 2010, particulièrement riche en termes d'échantillonnage, a connu peu d'exploitations s'intéressant au genre ou à la parentalité (Chrétien 2017 ; Guinepain 2024). Le second intérêt réside dans la possibilité de comparer les pratiques de mobilité de différents groupes à partir d'échantillons exploitables, et ainsi de faire apparaître certaines spécificités propres aux mères solos, sans devoir réaliser un questionnaire pour constituer une base de données représentative. En termes de calendrier, l'exploitation de l'EGT 2010 est intervenue dès les premiers mois de la thèse et s'est superposée à tout le processus de la recherche. En plus des nécessaires découvertes de logiciels, calculs et organisation de la base, un élément qui a été source de tensions réflexives a été de mener ce travail en parallèle de lectures des approches féministes, assez critiques du modèle positiviste. Je me suis retrouvé à lire C. Delphy (1998, 2001, 2003) ou à découvrir les épistémologies féministes en même temps que je découvrais les packages RStudio, le logiciel de code libre utilisé pour réaliser l'exploitation de la base de données.

La suite de la section présente, en premier, le contexte et la richesse des informations recueillies dans la base de l'EGT 2010, ainsi que les échantillons pris en compte pour l'analyse (3.3.1). Ensuite, je présente les réflexions suscitées par la réalisation d'une analyse quantitative avec une posture féministe, ainsi que quelques limites de l'EGT 2010 pour l'analyse genrée et les choix mis en place pour les minimiser (3.3.2). Enfin, sont présentés les choix d'exploitation en termes d'indicateurs et de calculs (3.3.3).

3.3.1 L'EGT 2010 : une base riche pour l'analyse de la mobilité quotidienne

a) Les Enquêtes Ménages Déplacements : un dispositif technique de la socio-économie de la mobilité

L'EGT 2010 fait partie d'une série d'enquêtes de mobilité et est un exemple emblématique des « dispositifs de quantification » de la socio-économie de la mobilité (Commenges 2013b : 44). Elle a vocation à être « la principale source de connaissance des déplacements des Franciliens » (voir note méthodologique de 2013 en Annexe 10). L'histoire de l'enquête francilienne remonte à la deuxième moitié des années 1960 où une réflexion sur une « étude globale des transports » au sein du Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne aboutit, entre autres, à « l'Enquête de Transport de la Région Parisienne » (1968-1969). Cette enquête est l'ancêtre directe de la première EGT systématisée de 1976, qui s'en est beaucoup inspirée dans les questionnaires. Depuis, quatre autres enquêtes ont suivi (1983, 1991, 2001 et 2010), avec un principe d'enquête par décennie.

La démarche des enquêtes franciliennes n'est pas isolée ; elle s'inspire directement des réflexions, aux États-Unis au début du XX^e siècle, autour des outils de quantification qui

aident à proposer de nouveaux axes routiers, là où les flux pourraient s'établir. Dans sa thèse, H. Commenges (2013a) montre les interactions directes qu'il y a eu entre les ingénieurs français et les pionniers de ces dispositifs aux États-Unis. Les enquêtes qui en découlent sont nommées, de manière générique, Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)⁹², traduction littérale de l'anglais *Household Travel Surveys (HTS)*. Elles sont devenues « le dispositif de quantification [de la mobilité] dominant parce qu'elles se sont multipliées dans le temps et dans l'espace » (Commenges 2013a : 53). Il faut garder à l'esprit qu'originellement l'objectif de ces enquêtes était de connaître les flux de déplacements quotidiens afin de concevoir des axes de transport. Le cas francilien garde, quant à lui, des particularités en comparaison avec d'autres cas français d'EMD. D'une part, l'EGT est co-pilotée par un acteur de l'État central et un autre régional. Pour 2010, il s'agit de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA) et le STIF (ancêtre d'Île-de-France Mobilités, autorité francilienne d'organisation des mobilités). D'autre part, cette double gestion, ainsi que le fait que l'échelle régionale soit retenue, est liée à l'histoire particulière de la planification des transports en Île-de-France et à une concentration plus importante d'actrices et d'acteurs compétents dans la région capitale (Commenges 2013b).

L'EGT 2010 est l'EMD francilienne la plus récente, avec des résultats complets et sur un échantillon suffisamment important pour des exploitations sur des groupes de population précis. Elle commence à dater, et une version plus récente aurait pu être sortie récemment, dans une logique d'enquête tous les dix ans. Cependant, deux facteurs ont contribué au décalage de la publication de résultats complets avec un échantillon suffisant pour les exploitations des sous-échantillons de la thèse⁹³. Premièrement, un changement de méthode pour l'EGT H2020 qui devient une enquête en continu avec des changements glissants sur 5 ans, afin de permettre des résultats annuels, comme le permet le Recensement de la Population actuellement. De plus, la crise sanitaire a arrêté le processus d'enquête classique et a repoussé sa reprise à 2023. Ainsi, pour avoir des résultats exploitables du même ordre de ceux de l'EGT 2010, il faudra attendre 2027.

⁹² Jusqu'aux années 2020, les EMD des métropoles françaises, hors Île-de-France, étaient nommées de manière précise « EMD standard CERTU/CEREMA », ce qui peut prêter à confusion avec la dénomination générique de ce type d'enquête. Actuellement elles sont nommées EMC2 (Enquêtes Mobilité Certifiées CEREMA).

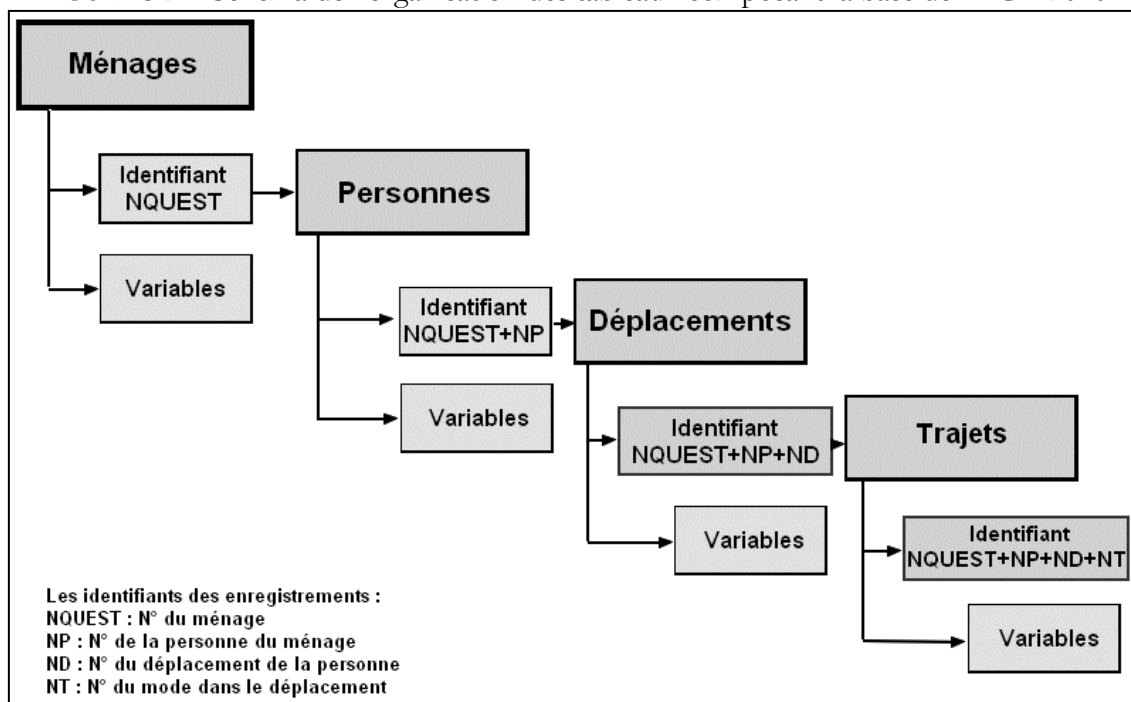
⁹³ Ces informations ont été directement obtenues de la présentation de Marie Arbouet (Île-de-France Mobilités) lors des Journées d'échanges sur la Mobilité Urbaine, organisées par le CEREMA le 17 octobre 2022. À la fin de la présentation, je lui ai posé directement la question sur le calendrier, et elle m'a confirmé le délai de 5 ans après le lancement de l'enquête, donc 2027. Son support de présentation est disponible sur le site du CEREMA : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/12/1_6_arbouet_idfm_0.pdf [consulté le 24/06/2025].

b) *Quelques caractéristiques de l'EGT 2010 : élaboration, redressement et zones de tirage*

L'EGT 2010 recueille les caractéristiques de l'ensemble des déplacements des membres des ménages enquêtés de plus de 5 ans. Les informations ont été récoltées pendant les années 2009-2010 et 2010-2011, hors vacances scolaires, en se fondant sur la méthode du questionnaire du CERTU. L'enquête s'organise en 4 questionnaires ou fiches, ce qui a des conséquences sur la présentation de la base de données en 4 tableaux différents (FIGURE 3.2). Mon analyse se concentre sur les trois premiers tableaux. Celui des « Ménages » rassemble toute l'information du groupe de personnes résidant dans le même domicile en termes de composition, localisation, logement et dotation en véhicules, mais aussi de revenus. Le tableau « Personnes » contient des informations multiples à l'échelle individuelle telles que le sexe, l'âge, le lien à une personne de référence du ménage⁹⁴ ou le fait d'avoir un permis de conduire. Le tableau « Déplacements » contient, pour les personnes de 5 ans ou plus, des informations précises (motif, mode principal, horaires, localisations, durée...) sur chacun des déplacements d'une seule journée, qui correspond à la veille de la passation du questionnaire par l'enquêtrice ou enquêteur. Pour la grande majorité des ménages, regroupés dans une même base, il s'agit d'un jour de semaine. L'EGT 2010 contient deux bases complémentaires avec les déplacements du samedi et du dimanche, avec un échantillon beaucoup plus réduit. Le tableau « Trajets » contient des informations (durée, distances et mode de transport) sur les portions de chacun des déplacements qui correspondent à l'usage d'un unique déplacement. Par exemple, si pour un déplacement pour aller au travail une personne utilise la marche et les transports en commun, deux « trajets » seront comptabilisés dans le 4^e tableau. Les quatre tableaux sont reliés entre eux par une série d'identifiants qui permettent d'associer les différentes informations. Ainsi, par exemple, il est possible de connaître le nombre moyen de pièces du logement de toutes les personnes entre 25 et 34 ans qui se sont déplacées pour les études.

⁹⁴ La « personne de référence » est un adulte du ménage par rapport à qui les liens avec les autres membres du ménage sont définis (conjoint·e de la personne de référence, enfant de la personne de référence, ascendant, autre non-parent...). Cette personne est définie, habituellement, en fonction des revenus.

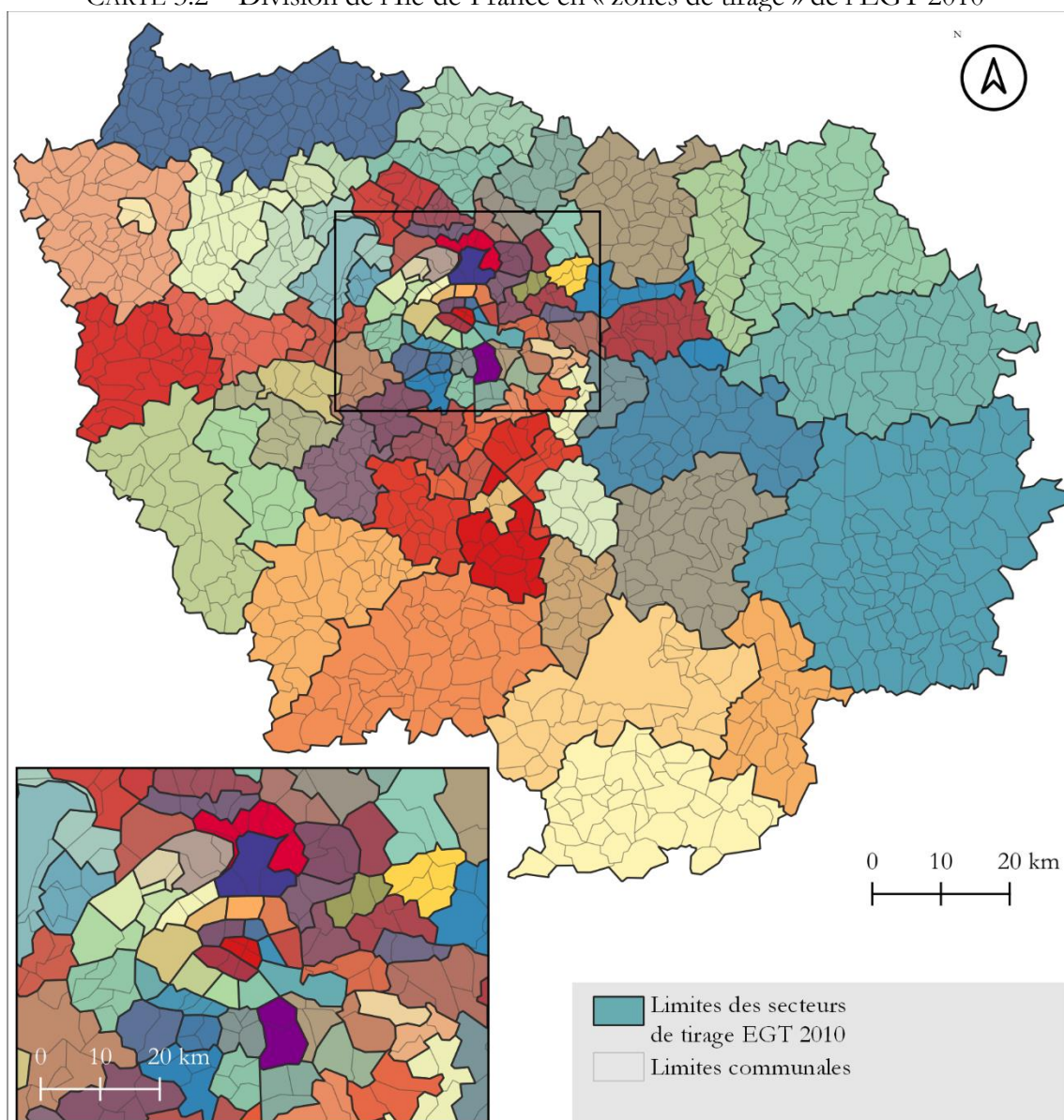
FIGURE 3.2 – Schéma de l'organisation des tableaux composant la base de l'EGT 2010



Source : DRIEA-STIF, EGT 2010 ; note méthodologique de l'EGT 2010 (31/01/2013).

Les résultats de l'enquête sont redressés au niveau des ménages et des personnes, avec les résultats du recensement de 2008, pour s'assurer de leur représentativité par rapport à la population. Deux coefficients de pondération sont calculés (l'un pour la table « Ménages » et l'autre pour le reste des tables) sur la base de la taille des ménages, du type de logement, et du profil des personnes rangées dans 30 classes fondées sur le sexe, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle (CSP) et l'occupation principale. Bien que la taille des ménages soit un critère pour fixer les pondérations, le type de composition des ménages ou la situation familiale des personnes n'ont pas été pris en compte pour les redressements. Cependant, l'échantillon est suffisamment riche pour s'assurer de sa représentativité. Dans la base générale sur un jour de semaine, les pondérations sont sectorisées. Autrement dit, elles sont calculées à l'échelle des « zones de tirage », une division de l'espace francilien pour l'EGT 2010 (CARTE 3.2). Les 109 secteurs regroupent les communes franciliennes en zones d'environ 100 000 habitant·es, au sein desquelles entre 400 et 500 personnes ont été interrogées. Les « zones de tirage » sont ainsi la division géographique minimale en termes de représentativité des résultats de l'enquête.

CARTE 3.2 – Division de l'Île-de-France en « zones de tirage » de l'EGT 2010



Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

c) *Échantillons pris en compte et limites*

L'une des caractéristiques principales de l'EGT 2010 est son riche échantillon, comparé à d'autres EMD, qui garantit une représentativité de divers espaces et groupes, améliorée avec le redressement. Ainsi, un total de 18 000 ménages et 43 000 personnes composent la base de données. La base pour un jour de semaine contient l'information de 14 885 ménages (qui en représentent 4.91 millions après pondérations) et 35 175 individus (qui en représentent 11.42 millions après pondérations).

À partir de cet échantillon général, j'ai constitué des échantillons spécifiques qui m'ont permis de mener les différentes analyses et les comparaisons entre groupes. Tout d'abord, pour

définir qui était parent, variable non renseignée directement dans les tableaux, j’ai fait le choix de faire un tri des ménages avec au moins un individu de moins de 18 ans identifié comme « enfant de la personne de référence » et ensuite sélectionner les individus « personnes de référence » ou « conjoint de la personne de référence ». Cela a eu comme limite de laisser de côté des ménages complexes où plusieurs familles cohabitent, mais où les parents ne sont pas la personne de référence. Ce serait le cas, par exemple des ménages où un grand-parent héberge son enfant et les enfants de son enfant (notés comme « petits-enfants de la personne de référence »). Ce cas est toutefois très marginal dans l’échantillon de l’EGT. Par ailleurs, sont pris en compte les parents « personne de référence » ou « conjoints de la personne de référence », qui partagent le domicile avec des « ascendants ou beaux-parents ». J’ai restreint les parents aux adultes qui avaient au moins un enfant de moins de 18 ans, ce qui est fait en cohérence avec le choix annoncé plus haut (3.2.1.b).

Pour définir les « parents solos » dans l’enquête, j’ai fait le tri parmi les parents pour retenir seulement ceux avec un ménage sans « conjoint de la personne de référence » ; toutes les mères et pères solos de mon échantillon sont donc « personnes de référence ». Pour réaliser une comparaison des pratiques, un échantillon de parents en couple hétérosexuel est défini sur la base du contraire : présence d’un·e « conjoint de la personne de référence ». J’ai fait le choix de me concentrer sur les parents en couple hétérosexuel, car le nombre de parents dont la conjoint·e est une personne du même sexe est extrêmement réduit dans l’EGT 2010 (7 au total), et parce que les logiques dans les organisations parentales peuvent sortir de la norme genrée (Vecho *et al.* 2011). Pour analyser les effets de la présence des enfants, un échantillon de comparaison (avec l’échantillon des parents) est constitué : les « adultes sans enfants ». Il est composé de personnes de plus de 18 ans (adultes) et de moins de 60 ans⁹⁵, sans aucun « enfant de la personne de référence » dans leur ménage.

TABLEAU 3.6 – Sous-échantillons pris en compte dans l’analyse de l’EGT 2010

	Ensemble EGT	Adultes sans enfants	Parents global	Parents en couple hétéro	Parents solos
Hommes	1 6867	3 556	4 212	4 043	165
Femmes	1 8301	3 658	5 105	4 043	1 052
Total	35 168	7 214	9 317	8 087	1 217

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Le TABLEAU 3.6 résume le nombre de personnes dans chacun des sous-échantillons. La plupart des échantillons sont suffisamment importants pour réaliser des analyses statistiques,

⁹⁵ Les plus de 60 ans sont exclus, car les pratiques de mobilité des personnes retraitées (potentiellement celles de plus de 60 ans) sont assez spécifiques comparées aux adultes en âge d’activité (Brachet 2024). Cela perturbait les résultats de l’échantillon.

au moins à l'échelle de l'Île-de-France. Il faut cependant garder à l'esprit que l'échantillon de pères solos est très réduit ; il ne représente que 0.47% de l'échantillon total. Cela limite le nombre d'exploitations statistiques avec ce sous-échantillon, car il est difficile de faire des croisements avec plusieurs variables tout en respectant un minimum de représentativité. Le petit échantillon de pères solos est donc utilisé avec vigilance, notamment lors de l'interprétation de certains résultats.

3.3.2 Les limites de l'EGT 2010 pour des analyses genrées et les choix pour les contourner

a) *Contradictions et alliances entre féminisme et approches quantitatives*

On l'a vu, les épistémologies féministes ont fortement critiqué l'image du « chercheur prétendument neutre » qui pouvait rester extérieur à la réalité sociale étudiée, par le biais d'une recherche *via* des statistiques sur des bases de données volumineuses, considérées comme universellement objectives. Les premières réflexions méthodologiques féministes se montrent très sceptiques vis-à-vis des approches quantitatives et statistiques (Eichler 1997). « En rejetant le positivisme, les féministes ont proposé d'autres méthodes [...], ont dénoncé les méthodes quantitatives, comme regorgeant d'hypothèses non critiquées » (Hancock 2002). La représentation « déformée des réalités sociales » et le côté très normatif et binaire sont souvent objets de critiques (Fougeyrollas-Schwebel et Jaspard 1990). Même des réflexions en dehors du féminisme ont remis en question l'universelle objectivité des statistiques. Par exemple, la posture « nominaliste »⁹⁶, qui assume des positions constructivistes, considère que l'équivalence entre réalité et description statistique est basée sur des conventions et construite à partir des représentations de la société (Desrosières 1992 ; Topalov 1992). Cette réflexion m'a amené à me questionner sur les contradictions éventuelles entre l'exploitation d'une base de données statistiques et ma posture féministe.

De nombreuses chercheuses et chercheurs féministes ont défendu l'usage des statistiques et critiqué le fait que les méthodes qualitatives et quantitatives soient souvent renvoyées dos-à-dos, tout en négligeant leur complémentarité (Scott 2010 ; Spierings 2012 ; Peake 2016). Ces réflexions ont également mis en avant les intérêts, pour le féminisme, des approches quantitatives et des statistiques. Le caractère synthétique des chiffres peut être fortement utile aux aspirations émancipatrices du féminisme (Scott 2010). En effet, souvent, une mesure synthétique est autant parlante sur une problématique liée au genre qu'un témoignage,

⁹⁶ La posture « nominaliste » s'oppose à une posture « réaliste » qui considère que le monde et les sociétés ont une structure inhérente qui ne change pas en fonction de la manière dont le chercheur ou la chercheuse les étudie.

notamment auprès des personnes en charge des politiques publiques. « Les études féministes et de genre, nourries par les mouvements sociaux, ont aussi tenté d'influencer les actrices et acteurs des politiques, qui semblent préférer les statistiques »⁹⁷ (Spierings 2012 : 343). Ainsi, les chiffres jouent un rôle important, voire stratégique, en tant que plaidoyer pour les causes féministes, comme le montre la géographe L. Peake (2016) avec une étude des violences conjugales au Guyana. Avec son équipe de recherche, elles ont compris que si elles voulaient contribuer aux associations qui luttent contre les violences conjugales, elles ne devaient pas s'arrêter à décrire leur nature, mais il était important de chiffrer leur ampleur. Dans un champ académique, mais surtout professionnel, comme les transports et la mobilité, ces arguments ont du sens. Le fait de parler la langue, qui s'est souvent imposée comme norme dans ce secteur, peut aussi avoir comme effet de produire des résultats audibles par l'action publique.

En assumant l'intérêt des approches quantitatives, les travaux se revendiquant du féminisme ont cherché à rendre les bases de données et les statistiques plus riches. Ainsi, l'analyse critique des questionnaires employés pour les enquêtes quantitatives, de la manière dont les bases de données étaient codées, ou des mesures et exploitations statistiques s'est souvent accompagnée de recommandations pour les améliorer afin d'y refléter mieux les écarts genrés et les rapports de pouvoir. Par exemple, récemment, de nombreux travaux se sont attachés à proposer des solutions pour dépasser la binarité des sexes (homme-femme) dans les catégories statistiques (Magliozzi *et al.* 2016 ; Saperstein et Westbrook 2021). Pionnières, les réflexions de J. Acker (1973) ont mis en avant la prise en compte des individus, plutôt que seulement des ménages, dans les analyses statistiques de leurs revenus et les modèles sur la stratification sociale. Cela a été fait, dans un but féministe, d'approfondir les connaissances sur les écarts femmes-hommes. En effet, la fiction statistique du « ménage » occulte totalement les disparités et rapports de pouvoir internes, qui deviennent clairement visibles après la séparation conjugale (1.1.2). *In fine* les réflexions sur les indicateurs et les variables prouvent que l'analyse critique de la construction des données, et la description des dispositions prises pour les contourner sont utiles pour leur amélioration dans l'objectif de mieux comprendre les rapports de genre. Ce processus est considéré comme important lorsqu'il s'agit d'une exploitation secondaire (Spierings 2012).

La réflexivité autour du travail de terrain, qui constitue un des fondamentaux des épistémologies du positionnement féministe, est également valable pour les statistiques. Les chercheurs quantitativistes ayant une posture nominaliste avaient parlé d'un « effet de myopie », pour définir le fait que les bases de données (et leurs exploitations) étaient marquées par les personnes qui les élaborent (Desrosières et Thévenot 1979). Ainsi, une base

⁹⁷ Trad. de : « Feminist and gender studies, have both nourished and been nourished by social movements, have also tried to influence policy-makers who seem to prefer statistics » (Spierings 2012 : 343).

de données montrera plus clairement les points de vue proches des personnes l'ayant élaboré, de leur vécu quotidien et passé et de manière floue les réalités sociales les plus éloignées. En termes d'exploitation des données, le positionnement du chercheur ou de la chercheuse peut influencer également le traitement permettant d'obtenir des résultats statistiques. À partir d'une même base de données, avec les mêmes objectifs et les mêmes opérations statistiques (des régressions logistiques, pour ces cas), différents groupes de personnes arrivent à des résultats divergents, car ils n'ont pas les mêmes positionnements (Huntington-Klein *et al.* 2021). L'influence du positionnement, tant dans la construction des données que lors du traitement statistique des bases de données, souligne la nécessité d'une réflexivité. Celle-ci implique, dans le cas de l'exploitation de données secondaires, une attention aux biais liés à la position sociale des personnes ayant conçu la base de données, ainsi qu'une explicitation du positionnement de celles et ceux qui l'utilisent (Ryan et Golden 2006).

En somme, les réflexions féministes sur les analyses quantitatives proposent d'expliciter et d'interroger l'utilité d'une base de données, et d'exposer les limites que son exploration présente pour analyser le genre, mais aussi de mettre en avant les avantages de leur usage dans des objectifs émancipateurs. Pour le cas de l'exploitation de l'EGT 2010, cette réflexivité autour du matériau quantitatif me permet de proposer des idées d'exploitation, depuis mon positionnement, qui peuvent être appliquées à d'autres études. De plus, cela contribue à mettre en relief les points à améliorer de l'EGT, ou des EMD en général, afin d'avoir des enquêtes de mobilité qui prennent mieux en compte la dimension genrée.

b) *L'importance accordée au « déplacement-lieu d'activité » comme objet central qui définit l'EGT 2010*

Comme l'indique J. Coutras (1997), l'enjeu de la mobilité quotidienne et le genre est d'abord quantitatif, puisque les approches statistiques ont dominé la recherche. Ainsi, le fait que les ingénieur·es⁹⁸ (secteur plutôt prestigieux) aient développé des enquêtes statistiques pour « évaluer la mobilité » a permis non seulement des renseignements quantitatifs de qualité, mais une relative reconnaissance des travaux avec une dimension genrée auprès du secteur universitaire et des pouvoirs publics (Coutras 2007 : 168). Cependant, en même temps, les dispositifs quantitatifs de la socio-économie de la mobilité n'ont pas été construits pour mettre en évidence les dynamiques genrées (Coutras 2007). C'est pourquoi l'EGT 2010 (et les EMD) présente quelques points faibles et limites à une analyse féministe de la mobilité des mères solos.

⁹⁸ J'utilise l'écriture inclusive, mais pour ce cas précis, le mot pourrait être écrit au masculin, car une grande majorité des ingénieurs qui ont mis au point le dispositif technique de la mobilité, étaient des hommes (Commenges 2013a).

Le premier élément de réflexion critique concerne la place centrale accordée au « déplacement » pour décrire la mobilité. H. Commenges (2013a) indique que, aussi bien la construction de l'enquête, que la majorité d'analyses qui en sont faites sont trop centrées autour du déplacement. L'EGT 2010 adopte la définition « classique » du déplacement (1.2.1.a). À chaque nouvelle activité qui implique un changement de lieu, un déplacement est compté et caractérisé (avec un motif de déplacement, les distances, les temps et les différents modes de transport utilisés). Ce qui est reproché donc aux EMD est le fait que les déplacements soient considérés comme un temps mort entre deux activités ; une sorte d'entre-deux vide de sens, alors que ce n'est pas le cas (Commenges 2013a). Il est en effet possible de réaliser plusieurs activités pendant un déplacement, dans ce qui est connu comme *multitasking* : lire, écouter de la musique, utiliser son téléphone, etc. (Singleton 2018). L'EGT 2010 ne renseigne pas les activités réalisées pendant que l'on se déplace, alors qu'elles pourraient servir à comprendre les différences de mobilité entre les parents et non-parents, entre les hommes et les femmes, ou des caractéristiques spécifiques des mères solos.

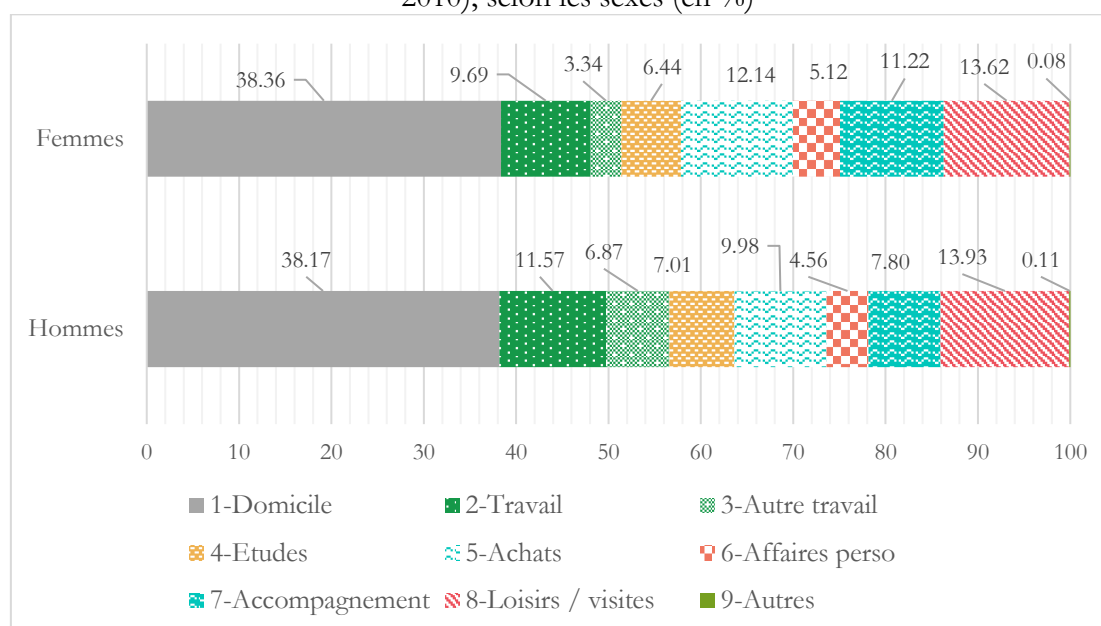
Les possibilités de réaliser des activités pendant un déplacement renvoient aux conditions du déplacement en elles-mêmes, mal renseignées avec l'EGT 2010 en dehors du mode de déplacement. Cela concerne la mobilité des parents ; par exemple, lorsqu'on se déplace avec un enfant, même si c'est pour réaliser des courses (donc un déplacement qui ne les concerne pas nécessairement), il faut veiller à ce que le trajet se passe bien. Une personne peut se déplacer également avec des charges lourdes et encombrantes. Avec l'EGT 2010, il est possible de voir si le déplacement concerne une autre personne lorsque le motif renseigné est l'accompagnement, ou, pour tous les motifs, en faisant un recoupement entre les caractéristiques des déplacements de plusieurs personnes du même ménage (jour, lieux et heure d'origine et destination). Pour cette dernière possibilité, les enfants de moins de 5 ans sont exclus, car leurs déplacements ne sont pas renseignés dans l'enquête. Concernant le transport d'objets, l'enquête ne saisit pas si les personnes se déplacent avec quelque chose. Pourtant, les objets transportés dans les espaces publics peuvent être révélateurs des rapports de genre, comme le fait de porter un sac, le type de sac et la manière de le porter (Calvignac 2015). De plus, souvent, les femmes, surtout les mères, se déplacent avec des objets qui les chargent ou encombrant pendant le déplacement : le sac à main (avec un goûter pour les enfants), une poussette ou les courses, entre autres (Gilow 2018). Il faudrait entamer une réflexion sur l'inclusion de cette dernière question dans les enquêtes.

c) *L'éparpillement du travail domestique dans les motifs de déplacement dans les catégorisations institutionnalisées et des possibilités de regroupement*

Les réflexions sur la mobilité du travail domestique (2.2.2.b) se fondent sur l'identification d'un manque d'information relative aux déplacements en lien avec le travail domestique

(Coutras 1997 ; Sánchez de Madariaga 2013a ; Sánchez de Madariaga et Zucchini 2019 ; Gilow 2019). Les motifs des déplacements sont l'outil qui identifie la nature de l'activité à l'origine d'un changement de lieu. Ils permettent de rendre compte de la mobilité de manière à appréhender les différences de pratiques entre groupes sociaux. Dans l'EGT 2010 (ainsi que dans beaucoup d'EMD), le motif peut être renseigné, soit en lien avec l'origine, soit en lien avec la destination. Dans la plupart des études ou rapports, c'est le motif associé à la destination qui est analysé.

FIGURE 3.3 – Distribution des déplacements par motif de déplacement (catégories EGT-2010), selon les sexes (en %)



Champ : Les déplacements des personnes de l'EGT 2010.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

Dans l'EGT 2010, trois variables différentes renseignent les motifs de déplacement, à des niveaux de détail divers. La variable la plus détaillée est composée de 37 modalités (Annexe 11). Ce niveau de détail peut être trop grand pour des représentations synthétiques (tableaux ou graphiques). C'est pourquoi l'enquête propose un classement standardisé en neuf modalités, qui sont représentées dans la FIGURE 3.3, croisées avec le sexe de la personne qui se déplace. L'on y aperçoit des différences entre les deux groupes, mais elles ne sont pas visuellement flagrantes. Cela est dû, d'une part, à la part importante représentée par le motif « domicile », aussi connu comme « retour au domicile »⁹⁹. D'autre part, le classement standardisé en 9 modalités donne la sensation d'un éparpillement des motifs, ainsi que de peu de différences entre les femmes et les hommes. Cela est critiqué par les chercheuses

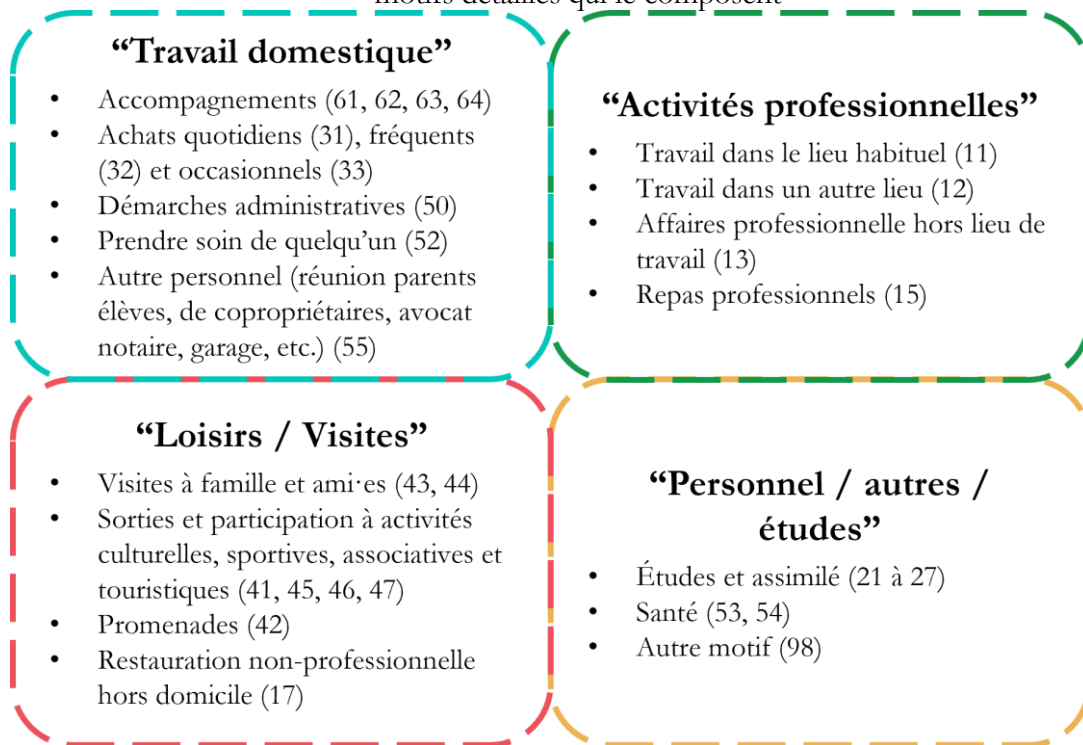
⁹⁹ Le domicile est un « lieu-motif » qui concerne le pourcentage le plus élevé de déplacements. Cela génère un effet « autres motifs » pour le reste, alors que c'est souvent dans ce « reste » qu'ont été identifiés dans la littérature « mobilité quotidienne et genre », les différences entre mères et pères les plus importantes.

féministes notamment en raison de l'éparpillement des activités liées au travail domestique dans différentes modalités (Coutras 1997 ; Sánchez de Madariaga 2013a).

Certaines statistiques, comme celles présentées dans la fiche publiée par les financeurs de l'EGT 2010 « Femmes et hommes : une mobilité qui reste différenciée » (DRIEA 2011), utilisent une variable qui code les motifs de déplacement en fonction de leur origine et destination. Cette variable propose 9 catégories, dont 7 ont le domicile comme motif d'origine ou destination (par exemple « domicile-accompagnement » ou « domicile-travail »), et deux ont pour motif les « déplacements secondaires » sans passage au domicile. L'intérêt de cette catégorisation est d'éviter que le motif domicile ne prenne trop de place dans les représentations. Cependant, les déplacements du travail domestique restent éparpillés en plusieurs modalités (« domicile-achat », « domicile-accompagnement », voire « domicile-affaires personnelles ») ou bien concentrés et mélangés à d'autres motifs dans la modalité « secondaire non lié au travail ». I. Sánchez de Madariaga (2013a) affirme que ce choix de catégories standardisées dans les enquêtes est la principale cause de l'invisibilisation de la « mobilité du *care* ». Elle estime, à partir des catégories des enquêtes de mobilité espagnoles (pas très différentes de celles de l'EGT 2010), que les motifs du travail domestique (ou *trabajo de cuidados*) comprendraient la totalité des accompagnements, la majorité des courses et un tiers des « balades », « visites » et « autres ».

À partir de la variable de l'EGT 2010 en 37 modalités, je propose une recatégorisation en 4 modalités : « professionnels », « travail domestique », « loisirs/visites » et « personnel/autres/études » (voir FIGURE 3.4). Cette proposition de classement regroupe les modalités pour faire ressortir la nature des activités qui motivent les déplacements, dans une analyse genrée marquée par la mise en perspective du travail domestique avec le travail rémunéré. Pour cette variable, qui est notamment appliquée pour les motifs à la destination de l'activité, j'ai fait le choix de ne pas prendre en compte les déplacements qui avaient comme motif le « retour à domicile ». L'objectif a été de supprimer le poids que ce motif prend lors des représentations synthétiques, alors que les détails restent très abstraits sur ce qui se passe au domicile après un déplacement, ce qui risque de compliquer les analyses. La catégorie « travail domestique » a été construite à partir des propositions conceptuelles de la mobilité du travail domestique (Sánchez de Madariaga et Zucchini 2019). Ainsi, dix motifs y ont été intégrés, notamment les achats et les accompagnements, mais aussi les déplacements pour des affaires administratives, prendre soin de quelqu'un ou « autres personnel ». L'intitulé de ces motifs suggère que l'activité bénéficie à d'autres personnes que la seule enquêtée, voire à l'ensemble du ménage, ce qui est cohérent avec les définitions du travail domestique (Sánchez de Madariaga et Zucchini 2019).

FIGURE 3.4 – Schéma des catégories de motifs de déplacement retenus pour l'analyse et des motifs détaillés qui le composent



Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Note : Les codes des catégories de l'EGT 2010 sont entre parenthèses (Annexe 11).

Cependant, malgré le niveau de détail de l'EGT 2010 dans le classement des motifs de déplacement, dans certains cas, il est difficile de discerner si le déplacement est lié au travail domestique ou non. Ainsi, certains achats de produits personnels (des vêtements ou produits pour soi-même) ou des démarches administratives pourraient être exclus du travail domestique, car ne bénéficiant pas à d'autres membres du ménage. De la même manière, certains motifs, comme « santé » ou certains loisirs, laissent un certain flou. Par exemple, lorsque les rendez-vous médicaux de plusieurs membres de la famille sont groupés à la suite avec un rendez-vous pour soi-même, aucune différence n'est faite.

d) *Une possible sous-représentation des activités hebdomadaires*

Une autre limite de l'EGT 2010 pour comprendre l'influence du genre dans les pratiques de mobilité des parents est liée à la temporalité sur laquelle l'enquête recense les déplacements. Pour le cas de l'EGT 2010, il s'agit d'une journée. Ce choix méthodologique est lié à une idée présente dès la conception des EMD : celle d'un « jour ouvrable type » ou d'une « journée moyenne » (Commenges 2013a). Il a été défini comme un jour de semaine en dehors des jours fériés, des vacances scolaires ou des jours particuliers (grèves des transports, perturbations climatiques), l'idée sous-jacente étant que les déplacements quotidiens suivent un schéma assez régulier avec des variations résiduelles. Cependant, cette façon de compter

priorise les déplacements les plus répétés, comme les trajets vers ou depuis le lieu de travail rémunéré, ainsi que la mobilité des personnes qui les réalisent : les personnes actives en emploi. Cette limite est présentée dès la fin des années 1980 (Hanson et Huff 1986). Par exemple, R. Schlich et K. Axhausen (2003), en s'intéressant au niveau de répétition dans l'organisation des déplacements et des programmes d'activités en fonction du nombre de semaines observées, concluent que la durée d'observation idéale est de deux semaines afin de rendre compte de la diversité des pratiques spatiales des individus. Une étude similaire conclut que la durée minimale à prendre en compte pour une enquête de mobilité serait d'une semaine (Senbil et Kitamura 2009 : 58).

Du point de vue du genre, le fait de concentrer les résultats sur une journée a une signification importante. En effet, beaucoup de déplacements hebdomadaires (voire moins réguliers) sont liés au travail domestique et aux responsabilités familiales traditionnellement assumées par les femmes : les courses et autres achats, les accompagnements aux activités extrascolaires des enfants, ou certaines tâches administratives (Barrère-Maurisson et Marchand 2000). S. Rosenbloom (1987 : 18) affirme que les personnes qui « accompagnent les enfants ou réalisent des tâches domestiques ont sans doute les emplois du temps hebdomadaires les plus variés »¹⁰⁰. Par ailleurs, une journée laisse moins de chances également aux éventuels imprévus ou contraintes qui modifient les déplacements du quotidien (rendez-vous médical, enfant malade, accident, problème dans les transports, bouchons ou autre) (Prédali 2004). Cela pourrait comporter des biais dans le calcul des budgets-temps de déplacement moyens par motif ; la quantité de temps, en minutes, qu'un parent moyen consacre à se déplacer pour certains motifs reste imprécise. Certains déplacements pour des activités hebdomadaires ne seront pas renseignés pour la personne enquêtée si lors de la journée prise comme « type » pour l'enquête, elle ne s'est pas déplacée pas pour le motif concerné. Même si l'EGT 2010 comporte des fichiers avec les déplacements du samedi et du dimanche, ceux-ci correspondent à un échantillon plus réduit d'autres ménages. Ainsi, malgré la richesse des échantillons et des possibilités d'analyses, il faut garder en tête cette limite dans la compréhension de l'organisation d'une même personne, et donc d'une famille, dans une période qui permette de renseigner un plus grand nombre d'activités du travail domestique.

3.3.3 Les choix de calculs et d'indicateurs statistiques

a) Les indicateurs utilisés pour comprendre la mobilité quotidienne

Dans la base de données de l'EGT 2010, certaines variables constituent des indicateurs qui facilitent l'analyse statistique des données du point de vue de la mobilité quotidienne. Ils

¹⁰⁰ Trad. de l'anglais : « Those chauffeuring children and accepting household duties may well have the most varied weekly schedule » (Rosenbloom 1987 : 18).

peuvent être directement fournis par la base ou construits à partir d'autres informations disponibles. Le calcul des indicateurs se fait soit à partir du fichier « déplacements » ou du fichier « personnes ». Au niveau des personnes, j'ai utilisé quatre indicateurs plutôt classiques pour renseigner la mobilité :

- Le nombre moyen de déplacements par jour. Il permet de mesurer la mobilité d'une personne à partir de la fréquence de réalisation de déplacements. En calculant des moyennes pour des groupes d'individus, il permet de comparer ces groupes et de dire lesquels se sont déplacés le plus ou le moins, numériquement.
- Le pourcentage de personnes s'étant déplacées. Cet indicateur est tiré du précédent, dans la mesure où l'on calcule le pourcentage de personnes d'un groupe en fonction de leur nombre de déplacements. Les personnes n'ayant réalisé aucun déplacement le jour pris en compte pour l'enquête sont considérées « immobiles ». Cet indicateur permet, dans une comparaison entre plusieurs groupes, d'évaluer lequel comprend une part plus importante de « mobiles ».
- Budget-temps de transport (BTT). Utilisé par de nombreuses recherches citées dans les chapitres précédents, il totalise la durée de l'ensemble des déplacements effectués par une personne le jour enquêté. Il montre, en minutes, le poids temporel de la mobilité dans une journée. En calculant des moyennes pour des groupes d'individus, il permet une comparaison entre ces groupes, partant du principe général que la journée comporte 24 heures et donc plus le BTT sera important, plus le poids temporel de la mobilité le sera.
- Distance des déplacements. Mesure en kilomètres la longueur d'un déplacement, elle a été ici déclinée de deux manières. La première est la portée totale des déplacements, c'est-à-dire le cumul des distances parcourues en se déplaçant dans la journée enquêtée. La deuxième est la « distance domicile-travail » ou navette, qui indique la distance kilométrique entre le lieu d'habitation et le lieu de l'activité rémunérée principale (ou le lieu d'études). Cette dernière est fournie par la base qui donne une distance, à vol d'oiseau, entre le domicile et le lieu de travail habituel. Elle a des limites, comme pour les personnes qui ont plusieurs lieux de travail ou les personnes qui travaillent en se déplaçant (livreurs, livreuses ou infirmières, infirmiers à domicile).

Tous ces indicateurs peuvent être calculés pour l'ensemble des déplacements (la mobilité en général), ou bien ils peuvent être exprimés par le motif ou par le mode de transport. Ainsi, par exemple, il est possible de connaître la moyenne journalière de déplacements du travail domestique et le mettre en regard avec la moyenne de déplacements pour le travail rémunéré. Il est également possible de savoir si le pourcentage de femmes s'étant déplacées pour le travail domestique (mobiles) est plus important que celui des hommes. Pour le cas du budget-

temps de transport, la définition est légèrement modifiée : on ne parle plus du total du temps journalier passé à se déplacer, mais du total du temps journalier passé à se déplacer pour un motif précis.

Pour les modes de transport, j'utilise la variable « mode principal ». Cette variable est imparfaite, car elle priorise un mode parmi plusieurs (celui utilisé pour la distance la plus longue), ce qui a été souvent critiqué parce qu'il invisibilise les temps de marche au début et à la fin d'un déplacement et d'autres pratiques intermodales (Commenges 2013a). Pour avoir une connaissance plus fine des modes de transport, il faudrait fonder l'analyse sur le fichier « Trajets » et calculer de nouvelles variables. Pour le niveau d'analyse des modes de transport proposé dans la thèse, j'ai fait le choix de me limiter à la variable « mode principal » pour analyser l'usage des modes. L'étude des modes de transport peut également être enrichie par des variables complémentaires, comme la possession du permis de conduire, l'existence d'un abonnement de transport ou la possibilité d'utiliser une voiture. Cette dernière variable, proposée par la base de l'EGT 2010, synthétise le fait d'avoir le permis de conduire avec le fait que le ménage de la personne dispose d'au moins une voiture.

Le pourcentage de déplacements par motif ou par mode principal est un indicateur qui peut être calculé directement avec le fichier « déplacements ». Il consiste à classer l'ensemble des déplacements de la population totale (ou désagrégeant par groupes d'individus) en fonction de la part d'entre eux consacrés à chacun des motifs ou réalisés avec chacun des modes de déplacement. Son intérêt est de comprendre, pour un groupe, le mode ou le motif le plus représenté. Par exemple, on pourra comparer si la part des déplacements du travail domestique parmi tous les déplacements des femmes est plus importante que pour le cas des hommes.

À partir de plusieurs variables et en faisant des recoupements, j'ai calculé deux indicateurs avec l'objectif de comprendre les spécificités de la mobilité des mères solos en termes de complexité du quotidien. Le premier est le « taux de maximisation de chaînage » utilisé pour mesurer l'enchaînement des déplacements sans passer par le domicile (Boulaïbal 1995). Il s'agit du « degré d'optimisation de l'enchaînement des déplacements au cours d'une journée » (Chrétien 2017 : 193). Le résultat, entre 0 (pas de chaînage) et 1 (chaînage maximal), se calcule en divisant le nombre de déplacements n'ayant le domicile ni comme origine ni comme destination (« déplacements secondaires ») par le nombre de déplacements n'ayant pas le domicile comme destination, moins un. Ce taux mesure donc si une pratique de chaînage est effectivement réalisée parmi les possibilités de chaînage. Un résultat de 0.5 signifie, par exemple, qu'une personne a effectivement enchaîné sans repasser par son domicile la moitié des déplacements qu'il lui était possible d'effectuer ainsi. Par définition, l'indicateur ne

s'applique qu'aux personnes ayant réalisé plus de deux déplacements dans la journée, les autres n'étant pas concernés par le chaînage.

L'autre indicateur calculé par mes soins à partir des données concerne la présence des enfants pendant le déplacement (Annexe 12 pour les détails du calcul). Il s'applique exclusivement pour les personnes qui ont un enfant dans le ménage, et ne concerne que les enfants de 5 ans ou plus, car les déplacements des autres ne sont pas étudiés par l'EGT 2010. Ce dernier point est une limite importante pour l'étude de la mobilité du point de vue du genre parce, on l'a vu, la présence de jeunes enfants lors d'un déplacement implique un besoin de vigilance accrue de la part des personnes qui les accompagnent, majoritairement les mères (Young 2005 ; Fournand 2009). L'indicateur de la présence des enfants, même s'il est imparfait, peut être décliné en deux sous-indicateurs : la part de déplacements (d'une personne ou d'un groupe) réalisés avec un enfant, ou le budget-temps de transport des seuls déplacements réalisés avec un enfant.

b) Une proposition de variables autour de la densité urbaine

Le troisième axe de questionnement (**Q3**) de la thèse propose de s'intéresser aux différences de pratiques des mères solos en fonction de leur position socioprofessionnelle et des caractéristiques de leur lieu de résidence. Pour explorer la première dimension, l'EGT 2010 propose des variables telles que les catégories socioprofessionnelles ou les revenus mensuels nets du ménage. Pour le deuxième point, la base de données indique le lieu de résidence à l'échelle de la commune (ou de l'arrondissement pour Paris). À partir de la commune, il est possible de qualifier le lieu avec d'autres variables calculées au niveau communal, comme une densité (de population ou résidentielle).

J'ai montré plus haut un ensemble de travaux qui s'intéressaient aux liens entre forme urbaine et pratiques de mobilité (1.2.1.b). Une bonne partie d'entre eux ont proposé des approches quantitatives, à partir de plusieurs variables. R. Cervero (1997) propose le modèle des « 3D » pour désigner les trois dimensions de la structure urbaine qui influencent la mobilité quotidienne : densité, diversité et design. La Densité renvoie à la concentration de population, d'emplois ou de logements sur une surface donnée. La Diversité désigne la mixité fonctionnelle, mesurée par l'entropie des usages du sol ou la proximité de commerces de détail. Le Design fait référence aux caractéristiques physiques et aux aménagements de l'environnement urbain qui influencent les pratiques piétonnes, cyclistes ou automobiles (présence de trottoirs, parkings, pistes cyclables, par exemple). Dans des travaux postérieurs, R. Cervero et R. Ewing (2001, 2010) font évoluer le modèle des « 3D » en y intégrant d'autres variables comme la distance aux transports en commun (les stations ou les arrêts), ou la distance aux pôles d'attraction (notamment les centres urbains). Leurs recherches soulignent

la complexité des interactions entre les caractéristiques de la structure urbaine et les pratiques de mobilité (modes de transports, distances ou budget-temps), tout en affirmant que la valeur prédictive de la densité (de population ou des résidences/logements) peut servir de substitut à d'autres variables, comme la localisation centrale ou la mixité des usages (Ewing et Cervero 2010). En partant de ce dernier constat, je propose de fonder les analyses quantitatives des caractéristiques des lieux de résidence sur la densité.

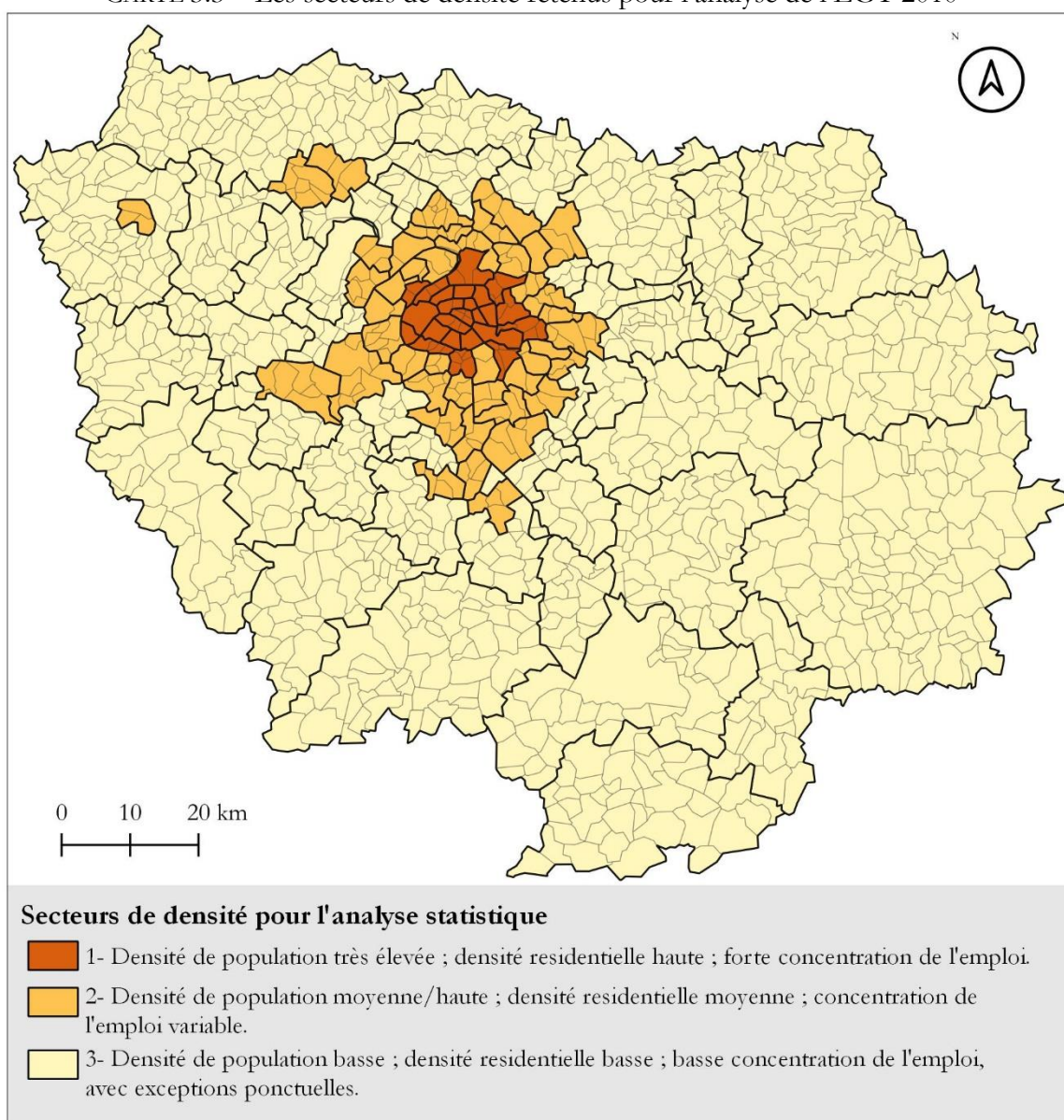
Pour le cas francilien, je m'appuie sur l'indicateur de « densité résidentielle » définie comme le nombre de résidences principales rapporté aux kilomètres carrés de surface artificialisée. Cette mesure s'avère plus précise que la densité de population pour évaluer la concentration urbaine, notamment dans des communes comportant de vastes espaces boisés ou agricoles, comme Fontainebleau (avec sa forêt) ou Paris 12^e (avec le bois de Vincennes). La densité résidentielle est calculée à l'échelle communale à partir des données INSEE de 2010 et de la base des surfaces artificialisées du CEREMA. Cette variable est utilisée pour le calcul des régressions (Chapitre 8). Je suis conscient des limites que comporte cet indicateur, dans la mesure où d'autres dimensions importantes sont écartées (la marchabilité, la proximité aux services et aménités, la présence de transports en commun). Néanmoins, la densité résidentielle permet de saisir de façon simple les effets des caractéristiques de l'espace, en tant qu'indicateur synthétique, dans la continuité des travaux de R. Cervero et R. Ewing (2010).

Pour une partie des analyses, notamment les comparaisons dans des tableaux avec des statistiques descriptives, j'ai construit une variable catégorielle à trois modalités. Elle classe les zones de tirage de l'EGT 2010 en trois groupes, en combinant trois critères : la densité de population, la densité résidentielle et la concentration de l'emploi (CARTE 3.3). Le choix de ces indicateurs repose sur l'idée de privilégier les mesures de densité (résidentielle et de population), tout en considérant la concentration de l'emploi comme un *proxy* de la concentration de l'offre en services et aménités, malgré les limites que comporte un tel raccourci¹⁰¹. Le secteur 1 représente la zone dense et centrale de l'Île-de-France. Il regroupe les « zones de tirage » de l'EGT 2010 caractérisées par une densité de population très élevée (> 7500 hab./km²), une densité résidentielle haute (> 4500 résidences principales/km² artificialisé), et une forte concentration de l'emploi (au moins 1 emploi par personne active occupée). Le secteur 2 désigne des espaces de densité intermédiaire, situés en couronne autour du centre, avec deux pôles périphériques à l'ouest (Mantes-la-Jolie et Cergy-Pontoise). Ces zones présentent une densité de population moyenne à élevée, une densité résidentielle intermédiaire, et une concentration d'emplois plus variable, généralement supérieure à 0.5

¹⁰¹ Les cartes avec le détail de ces trois facteurs, ainsi que d'autres précisions sur cette variable, sont présentées en Annexe 13.

emploi par personne active occupée. Enfin, le secteur 3 correspond aux espaces les moins denses, situés en périphérie périurbaine ou rurale. Les zones de tirage qui le composent se caractérisent par une faible densité de population (<1750 hab./km²), une densité résidentielle basse (< 1500 résidences principales/km² artificialisé) et une concentration de l'emploi réduite.

CARTE 3.3 – Les secteurs de densité retenus pour l'analyse de l'EGT 2010



Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; INSEE 2010 ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Comme pour le choix de la variable « densité résidentielle », la division de l'Île-de-France en trois secteurs reste une simplification, qui ne saurait rendre compte de toute la complexité spatiale ni des multiples dimensions de la forme urbaine (services, transports, commerces, etc.). J'ai pleinement conscience des limites que ce découpage comporte, notamment en

termes de perte de précision et d'omission de certaines variables. Toutefois, ce choix permet une lecture schématique des différences de pratiques selon les types d'espaces, en s'appuyant sur des critères de densité plus pertinents que ceux fondés sur les découpages administratifs, comme les départements.

c) Les calculs pour explorer l'EGT 2010 : statistiques descriptives et régressions

Les calculs réalisés correspondent à des méthodes couramment mobilisées dans ce type de recherche quantitative, combinant statistiques descriptives et statistiques multivariées. Les statistiques descriptives visent à comparer les différents échantillons présentés plus haut, afin de mettre en évidence les spécificités des mères solos, ainsi que les différences entre parents et non-parents, et entre mères et pères. Pour vérifier si les pratiques des mères solos se distinguent significativement de celles d'autres groupes de la population (autres parents, pères solos), des tests statistiques sont appliqués aux indicateurs de mobilité, en fonction de ces différents groupes. Les tests utilisés sont le χ^2 et du *t-test* (ou test de *T-Student*).

Pour aller plus loin dans l'analyse de la significativité du croisement des variables, des analyses multivariées sur la forme de modèles de régression sont proposées. Ils permettent d'estimer et de prévoir une variable « à expliquer » (quantitative ou binaire/booléenne) en fonction d'autres variables « explicatives ». Dans la thèse, l'objectif des modèles n'est pas de faire des projections ou de prévoir des variables « à expliquer », mais de comprendre quelles caractéristiques individuelles (les variables explicatives) exercent une influence sur l'un des indicateurs de mobilité quotidienne utilisés (le BTT, la probabilité de se déplacer pour un motif ou autre). L'objectif est donc de tester la significativité statistique « toutes choses égales par ailleurs » des différentes variables explicatives et de voir lesquelles exercent un effet sur les indicateurs de mobilité. L'expression « toutes choses égales par ailleurs » signifie qu'on examine l'effet d'une variable explicative donnée (comme le sexe, la présence d'enfants ou la catégorie sociale) en maintenant constantes toutes les autres variables du modèle. Autrement dit, on isole l'effet de cette variable sur la variable dépendante, en neutralisant l'effet des autres, afin d'éviter de confondre l'effet d'une variable avec celui d'une autre corrélée. Pour chacune des variables explicatives, une modalité est choisie comme « référence » (par exemple, on pourra choisir la modalité « femme » comme référence pour la variable « sexe »), et ce sont l'ensemble des variations par rapport à la modalité de référence qui seront calculées. Les modalités de calcul varient en fonction des modèles utilisés (détails dans l'Annexe 14).

* * *

Dans ce chapitre j'ai traité les éléments relatifs à l'approche méthodologique mise en place dans la thèse. Cette approche s'appuie sur une partie des réflexions épistémologiques

féministes qui permettent de compléter la présentation de ma posture féministe de recherche. Je tire des épistémologies féministes le principe qu'il est impossible de s'abstraire en tant que sujet chercheur neutre afin d'obtenir une objectivité puisque tous les savoirs sont situés (Haraway 1988). L'objectivité se construit plutôt avec l'explicitation du positionnement de la personne qui fait la recherche vis-à-vis des personnes étudiées, mais aussi du contexte de la recherche. Je me suis ainsi positionné comme un homme, non parent (ni intéressé par la parentalité), célibataire (et non intéressé par une relation conjugale hétérosexuelle), et avec une histoire familiale traversée par la monoparentalité. Ces éléments m'éloignent du point de vue d'une mère solo, me rendent extérieur par rapport à leur vécu, ce qu'il faudra retenir pour la suite de mes analyses. Je me suis aussi positionné en tant qu'*outsider-within* dans le monde académique français et le terrain francilien. Ce qui aurait pu être une difficulté, notamment en termes d'appropriation des codes de recherche, m'a permis, lors des entretiens, de construire une relation de confiance avec les mères solos, qui ne m'ont pas perçu comme menaçant ou envahissant.

Les matériaux de la thèse sont composés d'une base de données issue de l'EGT 2010 et d'un corpus d'entretiens semi-directifs menés auprès des mères solos, et quelques pères solos. L'exploitation quantitative permet d'apporter des éléments de cadrage et de comparaison entre différents groupes de parents. À partir d'un échantillon non négligeable, différents indicateurs de mobilité (nombre de déplacements, budget-temps de transport ou encore taux de maximisation de chaînage) peuvent être calculés afin de comprendre les spécificités des mères solos vis-à-vis d'autres groupes (adultes sans enfants, mères et pères en couple ou pères solos). Les statistiques permettent aussi d'analyser les différences parmi les mères solos et de comprendre, entre autres, si la catégorie socioprofessionnelle ou la densité du lieu de résidence jouent un rôle sur le temps passé à se déplacer pour le travail domestique ou sur la complexité du chaînage des déplacements. Cependant des limites existent pour comprendre les logiques sous-jacentes aux organisations des journées, les conditions et la place des corps lors des déplacements (le transport d'objets encombrants, la gestion de la présence des enfants), ainsi que les parcours biographiques qui mènent à la situation quotidienne actuelle. C'est pourquoi, les entretiens apportent des éléments complémentaires sur ces situations. Ils permettent à la fois, de comprendre en profondeur les choix et les contraintes en matière de mobilité quotidienne, et le côté relationnel de la mobilité, c'est-à-dire le rôle joué par d'autres personnes (les proches, les ex-conjoints) dans l'organisation des déplacements des mères solos. Les entretiens semi-directifs permettent également d'avoir accès à la parole directe des principales concernées, afin d'incarner davantage les résultats concernant des situations et de vécus concrets.

Les chapitres qui suivent, avec les résultats empiriques, s'appuient sur ces matériaux issus d'une approche empirique mixte. Les intérêts sont multiples, comme cités ci-dessus. Cependant, des défis dans le croisement des méthodes seront à garder à l'esprit, comme la différence d'échelle entre une base de données (l'EGT 2010) qui prend en compte toute l'Île-de-France, et les situations individuelles à une échelle locale recueillies par les entretiens. De plus, chacune des deux méthodes s'appuie sur une culture et un langage scientifique, ce qui force un bilinguisme méthodologique. Les défis dans la combinaison de deux langages méthodologiques et deux échelles peuvent constituer des atouts dans un prolongement des propositions féministes qui prônent la « complémentarité des méthodes » pour des recherches davantage « perspicaces » (Spierings 2012 : 344). Le croisement d'échelles d'analyse (la métropole, la personne, la famille, le corps) pourrait permettre d'avancer dans le sens des propositions formulées dans le cadre de recherches sur le genre et la mobilité.

Chapitre 4 Avoir des enfants : une transformation de la mobilité quotidienne surtout pour les mères

Dans les deux premiers chapitres, j'ai présenté des travaux sur la mobilité quotidienne des parents, qui montrent que la présence d'enfants introduit des différences notables par rapport aux autres adultes : un recours accru à la voiture (Prédali 2005 ; Dowling 2015) et des déplacements plus nombreux liés au travail domestique, notamment les accompagnements d'enfants, en particulier pour les mères (Motte-Baumvol *et al.* 2011 ; Fan 2017 ; Gilow et Demoli 2019). L'objectif de ce chapitre est d'actualiser ces résultats dans le contexte francilien afin de préciser, d'une part, les différences dans les pratiques de mobilité qui peuvent être attribuées à la présence d'enfants, et, d'autre part, les changements concrets qui apparaissent dans le quotidien des mères après leur arrivée. Il s'agit ainsi de comprendre quelle part de la complexité du quotidien, visible dans la mobilité, relève de la seule présence des enfants dans le cadre d'une vie conjugale. Autrement dit, ce chapitre vise à identifier les caractéristiques et spécificités de la mobilité quotidienne des parents en couple, par rapport aux adultes sans enfants, afin de disposer d'un premier point de comparaison pour analyser ensuite la situation particulière des mères solos.

Pour ce faire, le chapitre propose une double lecture avec deux entrées analytiques : l'une comparative et l'autre biographique. L'entrée comparative s'appuie sur les résultats de l'EGT 2010 et plus particulièrement sur deux échantillons : les parents d'au moins un enfant de moins de 18 ans en couple hétérosexuel et les adultes (18-60 ans) sans enfants (3.3.1.c). Cette entrée s'inspire des apports de nombreux travaux qui ont considéré le fait d'avoir des enfants comme une variable de leurs analyses quantitatives de la mobilité (Rühl *et al.* 1983 ; Chidambaram et Scheiner 2020). La deuxième entrée analytique, plus novatrice, s'appuie sur la partie biographique des entretiens menés avec des mères (et pères) solos franciliennes. Plus particulièrement, sont mobilisés les récits des 26 mères¹⁰² solos qui ont eu leurs enfants en étant un couple avec le père, duquel elles se sont séparées quelques années après (3.2.3.a), afin de comprendre les changements dans les pratiques quotidiennes de mobilité à l'arrivée des enfants. L'approche (théorique et méthodologique) des « biographies de mobilité » (1.2.1.c) inspire l'analyse des résultats des entretiens, à partir de l'évènement de l'arrivée des

¹⁰² L'une de ces 26 mères a eu un deuxième enfant en dehors d'un couple cohabitant, après une première séparation. Trois autres mères ont eu des enfants lors de deux relations conjugales différentes, et donc vécu deux séparations conjugales.

enfants. Cependant, l'approche des biographies de mobilité s'est peu souvent intéressée à l'évènement de l'arrivée des enfants de manière centrale (Lanzendorf 2010 ; Scheiner 2014b), et l'a souvent abordée comme un simple déclencheur de changement de modes de transport (Müggenburg *et al.* 2015). Ici, je vais considérer l'arrivée des enfants comme le point d'inflexion à partir duquel la mobilité des parents pourra évoluer pour s'adapter aux besoins de leurs enfants, et m'intéresser donc aux récits du quotidien entre cette période et la séparation conjugale.

Le chapitre s'articule en trois temps. D'abord, je présente les différences entre parents et adultes sans enfants en termes quantitatifs, à partir d'indicateurs de mobilité, en prêtant attention aux motifs des déplacements (4.1). Ensuite, je m'intéresse aux changements dans les pratiques quotidiennes après l'arrivée des enfants ; la manière dont cet évènement conditionne les déplacements des mères et les conduit à mettre en place des adaptations (professionnelles) pour mieux coordonner les nombreux déplacements, et prendre en compte les difficultés qu'implique le fait de se déplacer avec des enfants, ou de gérer la logistique de leurs déplacements (4.2). Enfin, j'examine la dimension genrée de la mobilité quotidienne parentale. J'analyse ce que le fait d'être parent en couple hétérosexuel fait aux différences femmes-hommes dans la mobilité quotidienne, et comment l'arrivée des enfants contribue à une gestion déséquilibrée entre conjoint·es du travail domestique et des déplacements liés (4.3).

4.1 Différences entre parents et non parents dans la mobilité quotidienne : un reflet de la nécessité d'articuler différentes activités

Dans cette première section, je propose une comparaison fondée sur l'exploitation de l'EGT 2010, à partir d'un échantillon composé de deux groupes : les parents d'au moins un enfant de moins de 18 ans et les adultes sans enfants âgés de 18 à 60 ans. L'objectif est d'identifier d'éventuelles différences entre ces groupes en matière de mobilité quotidienne : les parents se déplacent-ils plus souvent ou plus longtemps que les adultes sans enfants ? Utilisent-ils les mêmes modes de transport ? Quels motifs structurent le plus leurs déplacements ? Pour répondre à ces questions, la section se déploie en trois temps. D'abord, des indicateurs de mobilité (tous modes et motifs confondus) sont étudiés afin de déterminer des différences dans les taux de mobilité, le nombre de déplacements moyen (par jour et par personne), et les budgets-temps de transport (4.1.1). Ensuite, les modes de transport sont étudiés, en termes d'accès (à la voiture) et d'usages quotidiens (4.1.2). Enfin, l'attention est portée sur les motifs de déplacement, pour comprendre comment la présence des enfants peut se refléter dans une plus importante mobilité du travail domestique (4.1.3).

4.1.1 Des déplacements plus nombreux, mais peu de différences en termes de budget-temps et de taux de mobilité

Chez les 18-60 ans, la mobilité quotidienne des parents d'Île-de-France pourrait présenter des différences par rapport aux autres adultes ce qui montrerait que la présence des enfants agit sur la mobilité quotidienne, en général. Les résultats affichés dans le TABLEAU 4.1 montrent des résultats ambivalents. Dans une journée, en Île-de-France, la part d'adultes sans enfants mobiles (qui font au moins un déplacement) est très proche de celle des parents ; presque toutes les personnes adultes (95 %) se sont déplacées dans la journée prise en compte dans l'enquête, indépendamment de leur situation parentale. La différence la plus notable concerne le nombre de déplacements ; en moyenne, les parents réalisent presque un déplacement de plus par jour que les adultes sans enfants ; une différence de 20 %. Ainsi, la présence des enfants tend à augmenter le nombre de déplacements, sans doute en lien avec les éventuels accompagnements à réaliser, comme on le verra plus bas. Cela ne se répercute toutefois pas dans le temps que les parents consacrent à se déplacer dans une journée (le budget-temps de transport), dont la différence n'est que d'une minute (107 contre 108 minutes par jour).

TABLEAU 4.1 – Indicateurs de mobilité, au niveau individuel, en fonction de la présence d'enfants

	Mobiles (≥ 1 déplacement)	N. moyen déplacements	Budget-temps de transport
Adultes sans enfants	94.8%	3.83	107
Parents	94.9%	4.60	108

$$\chi^2 = 52.7, p\text{-value} < 0.001 ; t\text{-test} = -19.6, p\text{-value} < 0.001 ; t\text{-test} = -0.72, p\text{-value} = 0.46$$

Champ : Adultes (18-60) sans enfants (n= 7214) et personnes avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n= 9317).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Avoir des enfants a donc peu d'effets en moyenne sur le temps quotidien consacré à la mobilité d'une personne adulte en Île-de-France, mais augmente son nombre de déplacements. Ces résultats vont à l'encontre des travaux en Norvège ou à Montréal qui montraient des budgets-temps de transport plus importants parmi les parents (Bernard *et al.* 2000 ; Vågane 2012). Cette différence pourrait être expliquée par le type de population comparée avec les parents, population qui n'est pas spécifiée dans les travaux cités. Une population comprenant des retraités (voire des enfants) est moins mobile, en moyenne. Les résultats rejoignent toutefois des résultats précédents en Île-de-France (Prédali 2004 ; Chrétien 2017) et en Belgique flamande (Zwerts *et al.* 2007), en termes de nombre de déplacements. La différence entre les budgets-temps de transport peut s'expliquer par la nature et les attributs des déplacements des parents (dont une partie est consacrée à leurs enfants) qui seraient certes plus nombreux mais également plus courts que ceux des adultes

sans enfants. Les différences plus importantes entre les deux groupes sont donc à explorer dans la nature des déplacements, en termes de motifs mais aussi de modes de transport.

4.1.2 Une place plus importante de la voiture dans les déplacements quotidiens des parents

En termes de modes de transport, des différences entre parents et adultes sans enfants peuvent être constatées quant au fait de posséder une voiture (et/ou un abonnement aux transports en commun) et quant aux usages. Malgré un taux de possession du permis de conduire presque identique entre les deux groupes, la part des parents qui ont la possibilité d'utiliser la voiture (voiture disponible dans le ménage et permis de conduire) est supérieure de 27 % (et 15.4 points) à celle des adultes sans enfants. Les parents franciliens ont donc plus souvent la possibilité d'utiliser la voiture dans les déplacements quotidiens¹⁰³. Ils possèdent moins souvent un abonnement aux transports en commun que les adultes sans enfants ce qui constitue un nouvel indice concernant un usage potentiellement plus important de la voiture chez les parents, et des transports en commun chez les adultes sans enfants. La possibilité d'utiliser des modes de transport plus rapides (comme la voiture) peut expliquer des budgets-temps de transport en moyenne identiques bien que les parents se déplacent plus souvent que les adultes sans enfants. Pour aller plus loin, il est possible d'explorer les usages effectifs des modes de transport, en analysant les déplacements par le mode principal utilisé.

TABLEAU 4.2 – Proportion d'adultes ayant le permis de conduire, la possibilité de conduire une voiture et un abonnement de transports collectifs, en fonction de la situation parentale

	Permis de conduire	Accès à voiture privée ¹⁰⁴	Abonnement Transports C.
Adultes sans enfants	80.1%	56.6%	47.4%
Parents	79.8%	72.0%	35.0%

$\chi^2 = 63.6$ (permis), 43.8 (voiture) et 54.7 (abonnement TC) ; *p-value* < 0.001

Champ : Adultes (18-60) sans enfants (n= 7214) et personnes avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n= 9317).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

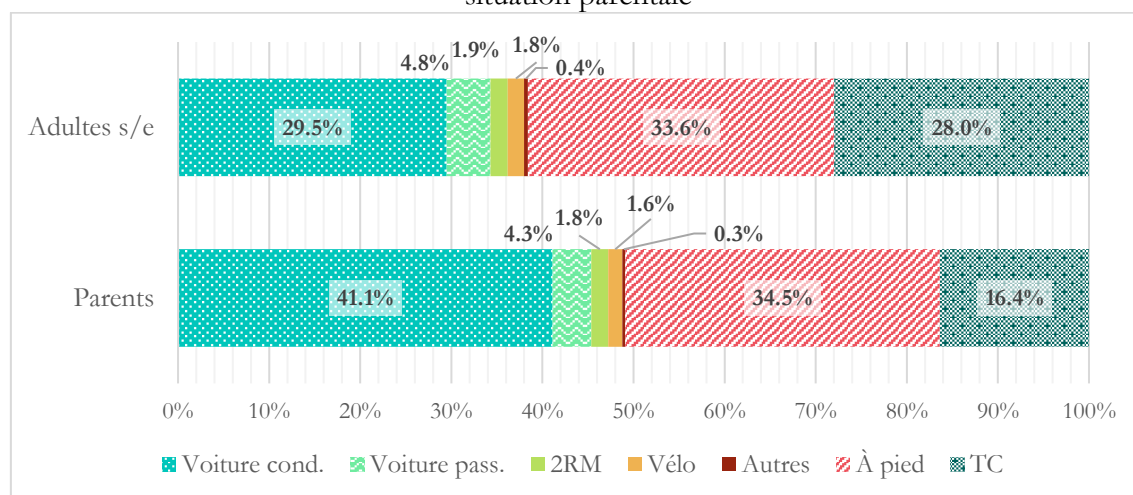
Lorsque l'on observe la proportion de déplacements quotidiens qui sont réalisés avec chaque mode de transport (FIGURE 4.1), on constate un recours contrasté à la voiture et aux transports en commun entre les personnes qui ont des enfants et celles qui n'en ont pas. Les parents conduisent une voiture dans 41.1 % des déplacements (ce qui constitue leur mode le plus utilisé), tandis que les adultes sans enfants sont conducteurs pour 29.5 % des

¹⁰³ Cela est aussi lié au fait que les ménages avec enfants sont plus présents dans les communes périurbaines, de la grande couronne, en comparaison avec les ménages sans enfants (INSEE 2021). Dans ces espaces, l'usage de la voiture est plus important (1.2.1.b).

¹⁰⁴ Cette variable est calculée, au niveau individuel, sur la base de la présence d'une voiture dans le ménage et sur le fait d'avoir un permis de conduire. Elle est intitulée, dans la base de données, « possibilité d'utiliser un véhicule privé, même si pas utilisé ».

déplacements. Cet usage de la voiture plus important se fait aux dépens des transports en commun. La part dans les déplacements des parents réalisée en TC en mode principal est de 16.4 % inférieure à celle des adultes sans enfants (28.0 % contre 28 %). Les différences entre les autres modes de transport sont peu notables, avec toutefois une part légèrement plus importante des déplacements pédestres chez les parents que chez les adultes sans enfants.

FIGURE 4.1 – Part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction de la situation parentale



$\chi^2 = 684.06$ (adultes) et 1944.90 (parents) ; $p\text{-value} < 0.001$

Champ : Les déplacements des adultes (18-60) sans enfants (n=27418) ou avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n=36834).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

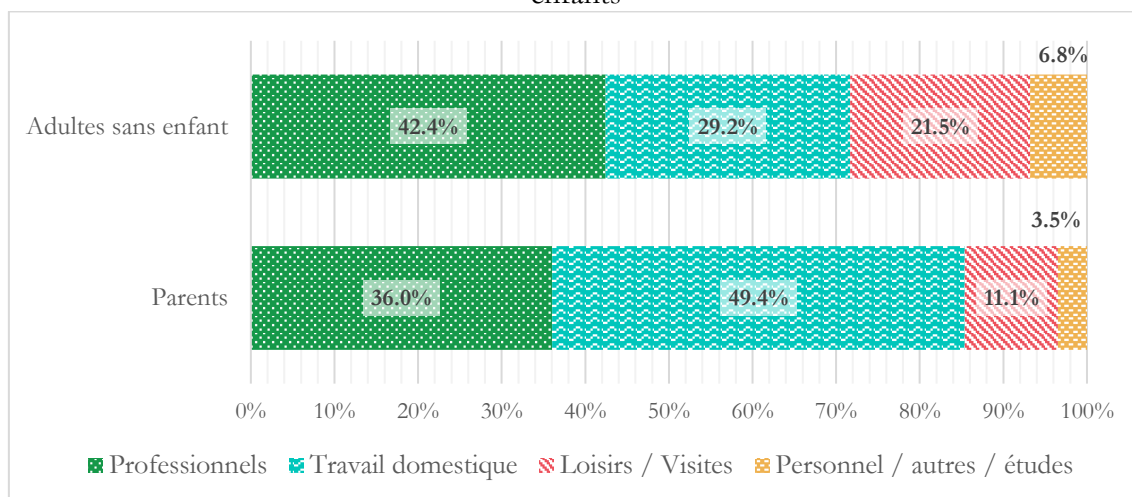
Ces résultats, soulignant une motorisation davantage élevée chez les parents ainsi qu'un usage plus important de la voiture au quotidien chez les ménages avec enfants, rejoignent les constats issus de travaux s'inscrivant dans d'autres contextes, comme les États-Unis ou l'Europe nord-occidentale (Kuhnimhof *et al.* 2006 ; Fyhri *et al.* 2011 ; Dowling 2015 ; Buehler et Hamre 2015 ; McCarthy *et al.* 2017). Ainsi, je peux faire l'hypothèse que l'arrivée des enfants s'accompagne d'un recours plus important à la voiture afin de gérer le nombre plus grand de déplacements induits. J. Chrétien (2017 : 167), en utilisant la base de données mobilisée ici, va encore plus loin dans l'analyse des différences de modes de déplacements entre parents et non parents et montre que « la pratique des transports en commun est découragée par la présence d'enfants de moins de 11 ans » ce qui renforce la probabilité d'utiliser une voiture. Elle conclut toutefois que les utilisations des modes de transport et les effets liés à la présence des enfants dépendent de la diversité et de la localisation des lieux d'activités, comme évoqué dans les chapitres précédents. La question des modes de transport en fonction des lieux de résidence est analysée, pour le cas des mères, dans le Chapitre 8.

4.1.3 Des déplacements liés au travail domestique plus importants

a) *Le poids plus important du travail domestique dans la mobilité quotidienne*

Bien que l'usage des modes, et notamment un recours plus important à l'automobile pour les parents, constitue déjà un facteur important de différenciation entre les adultes avec et sans enfants, d'autres différences sont à observer dans la fréquence et la répartition des différents motifs de déplacement. Le fait que le nombre plus important de déplacements par jour et par personne des parents ne se reflète pas dans les budgets-temps de transport n'est pas qu'une question de modes, il peut s'agir également d'une question de motifs. Ainsi, les déplacements du travail domestique sont systématiquement beaucoup plus courts (en temps et en distance) que les déplacements liés à l'activité professionnelle (Zucchini 2015). Comme pour les modes de transport, quand les déplacements sont classés en fonction de leur fréquence par motif (FIGURE 4.2), il est possible de constater une importante différence entre parents et non parents. Le motif de déplacement qui marque le plus la différence est, comme attendu, le travail domestique. Il s'agit du motif concernant quasi la moitié des déplacements des parents contre moins d'un tiers pour les adultes sans enfants. La part des déplacements pour d'autres motifs est moins importante, en conséquence. Le motif « loisirs/visites » pèse moitié moins (48.4 %) dans la mobilité des parents que dans celle des adultes sans enfants, et la part des déplacements pour l'activité professionnelle est 15 % moins importante. La grande différence associée à la présence des enfants est donc la place que prennent les déplacements du travail domestique dans la mobilité, très importante pour les parents.

FIGURE 4.2 – Classement par motif des déplacements des parents et des adultes sans enfants



$$\chi^2 = 106.89 \text{ (adultes) et } 953.52 \text{ (parents) ; } p\text{-value} < 0.001$$

Champ : Les déplacements des adultes (18-60) sans enfants (n=27418) ou avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n=36834).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

Les poids contrastés des différents motifs sur l'ensemble des déplacements ne signifient pas nécessairement que les adultes sans enfants se déplacent beaucoup plus en valeur absolue pour l'activité professionnelle que les parents. Dans la mesure où les parents font plus de déplacements par jour, en moyenne, il est possible qu'ils se déplacent numériquement tout autant que les adultes sans enfants pour le travail rémunéré, et que la différence dans leur mobilité soit principalement associée à l'augmentation de la mobilité du travail domestique. Les résultats des indicateurs affichés dans le tableau ci-dessous montrent que c'est le cas. Il se concentre exclusivement sur une comparaison des motifs professionnel et domestique pour montrer que, en ce qui concerne le premier motif, les différences sont très minces. Pour l'activité professionnelle, les parents ne diffèrent pas des adultes sans enfants concernant le budget-temps de transport, le même nombre moyen de déplacements et la même part de personnes s'étant déplacées la veille pour ce motif. Au contraire, pour le travail domestique, le nombre moyen de déplacements journaliers des parents est le double de celui des adultes sans enfants (1.4 contre 0.72). Les parents consacrent aussi un tiers de temps en plus à ces déplacements (22 minutes contre 13) que les non parents et la part de personnes s'étant déplacées la veille souligne leur plus grande implication. Cela donne une piste sur la façon dont la présence des enfants rend plus complexe la mobilité des parents : si ces derniers réalisent autant de déplacements professionnels que les adultes sans enfants, ils doivent aussi composer avec des déplacements supplémentaires dus au travail domestique. Par ailleurs, il est intéressant de noter que, pour les parents, le nombre de déplacements du travail domestique est plus élevé (de 36 %) que celui des déplacements pour l'activité professionnelle, mais que le budget-temps de transport pour l'activité professionnelle est supérieur à celui du travail domestique. Cela confirme l'observation que, bien que le nombre de déplacements des parents soit plus important que celui des autres adultes, en raison du nombre beaucoup plus élevé des déplacements du travail domestique, le temps consacré à la mobilité est le même, parce que les déplacements du travail domestique sont plus courts (en temps) que les déplacements du travail rémunéré.

TABLEAU 4.3 – Indicateurs de mobilité par motif (domestique et professionnel), pour les adultes sans enfants et les parents

Motif		Mobiles (≥ 1 déplacement)	N. moyen déplacements	Budget-temps de transport
T. Domestique	Adultes sans enfants	45.5	0.72	13
	Parents	64.0	1.44	22
Professionnel	Adultes sans enfants	61.5	1.05	33
	Parents	62.8	1.06	34

$t_{test} = -32.9$ et -19.2 $p\text{-value} < 0.001$ (domestique) ; $t_{test} = -1.9$ et -1.7 , $p\text{-value} < 0.1$ (professionnel)

Champ : Adultes (18-60) sans enfants (n= 7214) et personnes avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n= 9317).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Ces résultats suggèrent que la mobilité quotidienne des parents reflète la complexification de leur quotidien liée à l'arrivée des enfants, notamment par une augmentation des activités extérieures au domicile associées au travail domestique, comparativement aux adultes sans enfants. Les différences dans les motifs de déplacement ont déjà été étudiées, avec des conclusions très proches de celles présentées ci-dessus (Handy 2006 ; Chidambaram et Scheiner 2020). Par exemple, aux États-Unis, le budget-temps de transport lié au travail domestique chez les parents est deux fois plus élevé que celui des adultes, en couple ou seuls, sans enfants, tandis que les différences sont minimales en ce qui concerne les déplacements domicile-travail (Fan 2017).

b) La présence d'enfants comme facteur qui augmente les probabilités de se déplacer pour le travail domestique

Pour compléter l'analyse, le calcul d'une régression logistique sur la probabilité de se déplacer pour le travail domestique (et professionnel) le jour de l'enquête (TABLEAU 4.4) permet de vérifier, « toutes choses¹⁰⁵ égales par ailleurs », la significativité statistique des variations en fonction de la présence ou de l'absence d'enfants, ainsi que le sens de ces variations (augmentation ou réduction de la probabilité). Les résultats confirment que ne pas avoir d'enfant réduit les chances de se déplacer pour le travail domestique, mais n'a pas d'effets statistiquement significatifs sur la probabilité de se déplacer pour une activité professionnelle. Il est donc possible de confirmer que le fait d'être parent implique une mobilité quotidienne davantage marquée par le travail domestique (accompagnements d'enfants, achats ou démarches administratives). Les résultats de l'enquête par entretiens pourront éclairer les

¹⁰⁵ Les variables explicatives choisies pour le modèle concernent l'activité professionnelle (catégorie socioprofessionnelle et occupation principale) pour comprendre si elle interfère sur les probabilités de travail domestique, et pour voir s'il y a des effets de groupes sociaux de classe (avec les revenus ainsi que le type de logement) ; ainsi que l'accès aux modes de déplacement, afin de comprendre si avec les mêmes possibilités, les probabilités de se déplacer pour les motifs analysés changent. Le sexe et la situation conjugale seront analysés ultérieurement (4.3.1).

façons dont les parents s'adaptent pour intégrer ces déplacements dans leur quotidien, et les implications que cela a sur leur articulation des temps sociaux.

TABLEAU 4.4 – Résultat de la régression du modèle *Logit* sur la probabilité pour une personne de s'être déplacée pour le travail domestique ou pour une activité professionnelle

Variable (Constante)	Modalités	<u>Travail domestique</u>		<u>Activités professionnelles</u>	
		Coefficient	Sign.	Coefficient	Sign.
		0.18	*	-0.24	*
Sexe	Femme	RÉF.		RÉF.	
	Homme	-0.37	***	0.41	***
En couple	Oui	RÉF.		RÉF.	
	Non	0.34	***	0.32	***
Âge enfant (plus jeune)	Sans enfant	-1.11	***	-0.03	
	< 4 ans	-0.09	.	-0.36	***
	4 - 10 ans	RÉF.		RÉF.	
	11 - 18 ans	-0.96	***	0.11	
Catégorie socioprofessionnelle ¹⁰⁶	Populaire	RÉF.		RÉF.	
	Intermédiaire	-0.41	**	-1.66	***
	Supérieure	0.08		0.24	***
	Autres	0.11	*	0.16	**
Occupation principale	En activité	RÉF.		RÉF.	
	Au chômage	0.90	***	-5.14	***
	en études	0.63	***	-0.79	
	sans activité	1.17	***	-6.54	***
Occupation du logement	Location HLM	RÉF.		RÉF.	
	Location privée	0.04		0.00	
	En propriété	-0.07		-0.06	
	Autres	0.01		-0.21	.
Revenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	0.02		-0.33	.
	De 800 à 1200€	0.23	*	-0.37	**
	De 1200 à 1600€	0.22	**	0.08	
	De 1600 à 2000€	0.09		0.01	
	De 2000 à 2400€	RÉF.		RÉF.	
	De 2400 à 3000€	0.15	*	0.17	.
	De 3000 à 3500€	0.18	*	0.19	*
	De 3500 à 4500€	0.19	**	0.27	**
	De 4500 à 5500€	0.22	**	0.43	***

¹⁰⁶ La variable est une simplification de la variable « catégorie socioprofessionnelle » proposée par l'EGT 2010 (inspirée de la nomenclature INSEE), qui regroupe en Populaire (employées, ouvriers et commerçant·es), Intermédiaire (professions intermédiaires), Supérieure (cadres, chef·fes d'entreprise, professions intellectuelles supérieures), et Autres (personnes sans catégorie socioprofessionnelle renseignée car n'ayant jamais travaillé).

Variable	Modalités	<u>Travail domestique</u>		<u>Activités professionnelles</u>	
		Coefficient	Sign.	Coefficient	Sign.
	5500€ et plus	0.12		0.45	***
Disponibilité mode de transport ¹⁰⁷	Aucun	RÉF.		RÉF.	
	Abonnement TC	0.12	*	1.24	***
	Voiture	0.85	***	1.19	***
	Voit. + TC	0.36	***	1.39	***

Codes de significativité : *** pour p-value ≤ 0.001 ; ** pour p-value ≤ 0.01 ;

* pour p-value ≤ 0.05 ; · pour p-value ≤ 0.1 ; sinon p-value ≥ 1

Champ : Adultes (18-60) sans enfants (n= 7214) et personnes avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n= 9317), en Île-de-France.

Référence : Femme, sans conjoint·e, avec au moins un enfant de moins de 18 ans, de catégorie populaire, en activité professionnelle, avec un logement en location HLM, revenu net du ménage de 2000 à 2400€, sans voiture ni abonnement aux transports en commun.

Lecture : Les coefficients (exprimés en *log-odds*) indiquent dans quelle mesure chaque modalité d'une variable est associée à une probabilité plus ou moins élevée que l'événement se produise, par rapport à la modalité de référence. Un coefficient positif signifie une probabilité plus forte, un coefficient négatif une probabilité plus faible, « toutes choses égales par ailleurs ».

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

La variable utilisée pour comprendre si la présence des enfants a des effets statistiquement significatifs sur les probabilités de se déplacer pour les deux motifs étudiés comporte des modalités en fonction de l'âge des enfants, ce qui permet de donner des détails sur les effets de l'âge. Ainsi, par rapport à la modalité de référence (avoir des enfants dont l'âge du plus jeune est compris entre 4 et 10 ans), on observe également des valeurs négatives dans les coefficients (- 0.96 pour les 11-18 et -0.09 pour les moins de 4), ce qui implique que la probabilité de se déplacer pour le travail domestique est moins importante quand les enfants sont plus jeunes et plus vieux. Lorsque l'enfant le plus jeune a entre 11 et 18 ans, la moindre probabilité de se déplacer pour le travail domestique s'explique par les effets de l'autonomisation de ces derniers qui, d'après des recherches menées en France, commencent à se déplacer tout seuls dès l'entrée dans l'enseignement secondaire (Massot et Zaffran 2007). Lorsque les enfants ont moins de 4 ans, la variation est moins significative en termes statistiques et le coefficient moins élevé mais on pourrait tout de même interpréter ce résultat par le fait que les jeunes enfants ont besoin d'être accompagnés moins souvent, notamment lorsqu'ils restent à la maison, sans aller à la crèche. Concernant la probabilité de se déplacer pour une activité professionnelle, tout comme l'absence d'enfants de moins de 18 ans, les modalités d'âge ne présentent pas des résultats statistiquement significatifs, sauf quand l'enfant le plus jeune a moins de 4 ans. Dans ce cas, la mobilité pour aller au travail se réduit

¹⁰⁷ La variable synthétise à la fois le fait d'avoir un abonnement aux transports en commun et le fait d'avoir accès à une voiture (car présence d'une voiture au domicile et disposition du permis de conduire). Quatre modalités, avec les quatre combinaisons sont possibles, sont proposées.

pendant les périodes de congé maternité, et en cas de congé parental ou autre forme d'arrêt temporaire de l'activité professionnelle. Par ailleurs, les modalités de la variable « occupation principale » ont des effets statistiquement significatifs sur la probabilité de se déplacer pour les deux motifs : être au chômage ou sans activité professionnelle augmente les chances de se déplacer pour le travail domestique et réduit, logiquement, la probabilité de se déplacer pour l'activité professionnelle.

4.2 L'arrivée des enfants : une évolution centrale dans la mobilité quotidienne

L'approche comparative entre parents et adultes sans enfants, permise par l'analyse statistique de l'EGT 2010, montre des différences qui concernent principalement le nombre de déplacements, les modes de transport et les motifs de déplacements. La présence des enfants a des effets sur la mobilité quotidienne des parents : des déplacements plus nombreux, notamment en lien avec le travail domestique, et un usage plus important de la voiture. La mobilité du travail domestique occupe une place centrale dans le quotidien des parents (elle concerne presque la moitié de leurs déplacements). Cela implique que les parents se déplacent plus souvent pour faire des courses, gérer des affaires administratives et surtout pour accompagner les enfants. Ces résultats laissent des questions ouvertes quant aux effets de la parentalité dans l'organisation quotidienne pour gérer les déplacements plus nombreux, en termes de complexité spatio-temporelle. Des réponses à ces questions peuvent être apportées à partir de l'approche biographique et des entretiens menés avec les 26 mères solos qui ont eu leurs enfants dans le cadre d'une relation conjugale cohabitante (avec un homme) et qui se sont séparées quelques années plus tard. Comme évoqué plus haut, je vais aborder ici plus précisément les changements à l'arrivée des enfants. L'évènement clé de l'arrivée des enfants est ici appréhendé dans une acception plus large que la simple distinction entre l'avant et l'après naissance (Lanzendorf 2010 ; Schoenduwe *et al.* 2015). Je m'intéresse ici aux pratiques pendant la période de parentalité en couple (entre la grossesse et la séparation), afin de comprendre les évolutions associées au fait d'être parent.

TABLEAU 4.5 – Les caractéristiques des mères solos liées à la période entre l'arrivée des enfants et la séparation

	Moyenne	Min.	Q1	Médiane	Q3	Max.
Nombre d'enfants	1.9	1	1	2	2	3
Âge à l'arrivée du premier enfant	29.3	21	25	27.5	33.5	39
Mère depuis (années)	12.4	4	6	12.5	17	27
Durée mère en couple (années)	6.2	1	2	5	10	16

Champ : mères solos ayant eu leurs enfants dans le cadre d'une cohabitation conjugale (n=26).

Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2022.

Cette section a pour objectif de comprendre comment le fait d'avoir des enfants change la mobilité quotidienne. L'analyse s'appuie sur les récits des mères et privilégie ainsi leur point de vue, celui des pères n'étant abordé qu'en fin de chapitre. Certaines évolutions évoquées par la suite ont une dimension genrée, car elles affectent plus souvent les mères que les pères, ce que je montre dans la dernière section du chapitre. Les mères solos se différencient entre elles en fonction de l'âge qu'elles avaient au moment où elles ont eu leur premier enfant, au nombre d'enfants qu'elles ont eus et à la durée de la période entre l'arrivée de l'enfant et la séparation conjugale (TABLEAU 4.5). La section présente, dans un premier temps, les changements dans l'organisation spatio-temporelle des mères, qui s'adapte aux nouveaux déplacements liés aux activités des enfants (4.2.1). Les adaptations sont nécessaires pour assurer l'articulation des temps sociaux et évoluent constamment, en fonction des besoins des enfants. L'arrivée des enfants comporte également une complexification de la gestion des rythmes et des temporalités qui se caractérise par des contradictions, qui sont présentées dans un deuxième temps (4.2.2). Enfin, les changements dans les vécus et perceptions des espaces lors des déplacements avec les enfants sont analysés (4.2.3).

4.2.1 Une organisation spatio-temporelle qui tourne autour des enfants

a) De nouveaux déplacements en lien avec les enfants : intégrer des horaires et des lieux au quotidien

Les résultats de l'EGT 2010 montrent que les parents effectuent plus de déplacements que les adultes sans enfants, en particulier pour des activités liées au travail domestique. J'ai interprété cette différence comme une conséquence de l'arrivée des enfants, et les témoignages des mères interrogées viennent confirmer cette lecture. L'arrivée des enfants implique une augmentation des activités liées au travail domestique, à domicile :

C'est ça les responsabilités : c'est qu'ils aient fait leurs devoirs, que le linge soit propre, qu'il y ait à manger, enfin tous les trucs... (Émilie de Villejuif, enfants de 17 et 14 ans, mère solo depuis 9 ans).

Le constat d'Émilie est partagé par les autres mères interrogées, ce qui pourrait se traduire par une nécessité accrue de passer du temps à domicile. Toutefois, l'arrivée des enfants ne s'associe pas à une immobilité plus importante ; au contraire, le fait que les mères sont contraintes d'incorporer à leur quotidien le programme d'activités des enfants implique l'apparition de nouveaux déplacements, notamment des accompagnements. Ces accompagnements commencent dès la naissance :

Un nouveau-né, il y a quand même tous les rendez-vous de vaccination, y'a tous les rendez-vous médicaux. Donc, y'a plein de moments où je peux pas, je peux pas être le matin [au travail]. Le petit a fait beaucoup de bronchiolites, du coup, il a été hospitalisé aussi. (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans, mère solo depuis 2 ans)

Les premières années, les accompagnements aux lieux d'accueil et d'enseignement émergent, ce qui demande aux parents de gérer des déplacements marqués par des horaires rigides et dans des lieux précis. Elles incorporent progressivement à leur quotidien davantage de « fixité spatio-temporelle » (Schwanen *et al.* 2008). Si auparavant les horaires rigides qui conditionnaient leur quotidien se limitaient à leur activité professionnelle et à quelques rendez-vous, l'arrivée des enfants multiplie les lieux et horaires à respecter (école, activités ou d'autres rendez-vous).

Après, en termes d'organisation par rapport à ma fille quand elle est née, ça allait. J'ai eu une place en crèche avec mon travail. Donc en fait, je faisais Joinville-Montreuil tous les matins et je la déposais à la crèche tous les matins et je la récupérais le soir pour rentrer à la maison.

(Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, mère solo depuis 3 ans)

Comme Samia, d'autres mères indiquent que les premières années d'accompagnements après l'arrivée des enfants sont plutôt simples, avec une possibilité d'enchaînement avec le déplacement au lieu de travail et, dans certains cas, une répartition bipartite avec le père (4.3.2.a). Cependant, les mères interrogées témoignent d'une intensification de ces déplacements à des horaires fixes, soit en lien avec l'arrivée d'autres enfants, soit parce que les enfants grandissent et de nouvelles activités régulières (notamment les activités extrascolaires) se rajoutent au programme, ou bien les deux.

Mais ma grande, elle fait de la gymnastique sur Vincennes. Et mon fils fait du judo et ma fille fait de la danse. [...] Le lundi, je laisse la grande à l'étude ou au centre [...] j'allais déposer les jumeaux au judo et à la danse et j'allais chercher la grande qui sortait de l'étude ou du centre, et je retourne avec elle récupérer les deux. Et le jeudi, je vais la récupérer au goûter puisque c'est à 17 heures la gym ; je vais la déposer à la gym ; je reviens récupérer les jumeaux et je retourne avec eux chercher la grande. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, mère solo depuis 3 ans)¹⁰⁸

En plus de ces accompagnements réguliers liés à la garde et à l'éducation des enfants, de nombreuses mères évoquent aussi le fait que l'arrivée des enfants implique des déplacements en lien avec la santé. Comme Jeanne, qui cite les vaccinations et la bronchiolite de son deuxième enfant, d'autres mères sont concernées par des suivis médicaux des enfants.

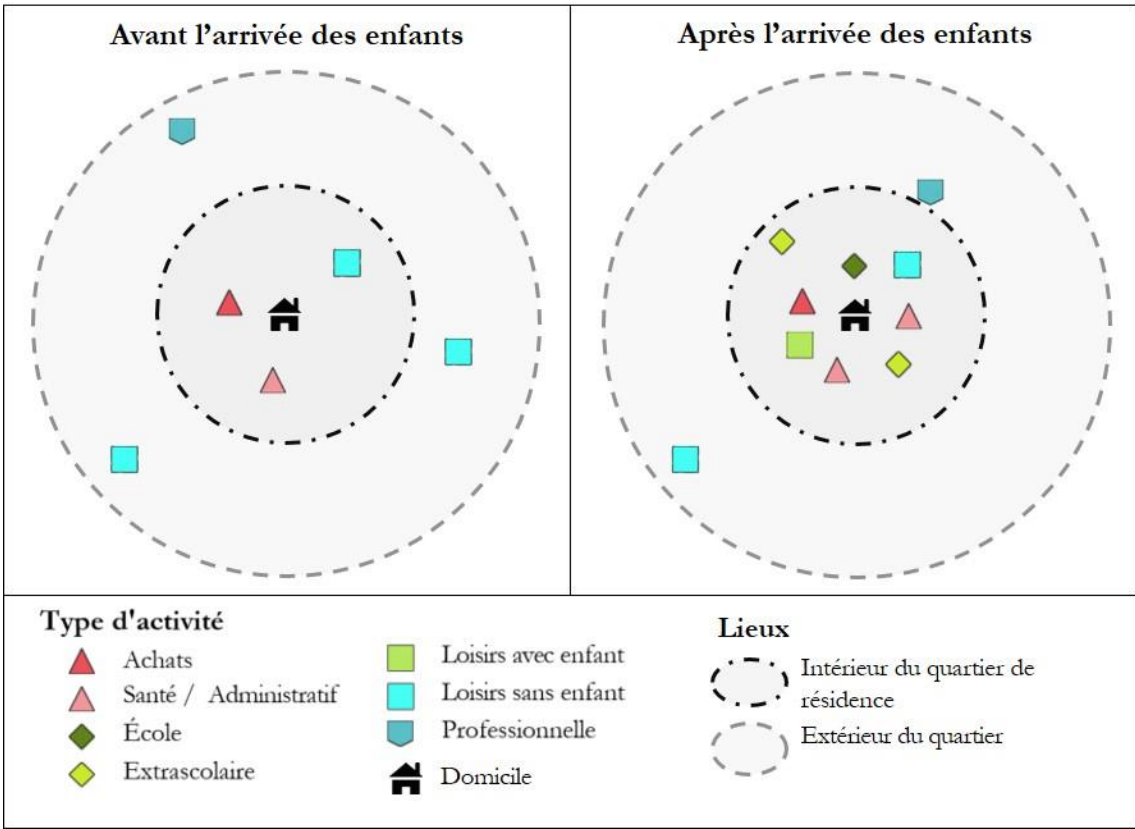
Il y avait un généraliste qui voyait ma fille régulièrement parce que, en fait, elle a eu beaucoup de problèmes liés à l'angine. Sa gorge gonflait tout le temps, avec une fièvre et tout. (Zeynep de Paris 14e, enfant de 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

Pour le cas de Zeynep, le suivi médical était plutôt concentré lors de la petite enfance. Cependant, pour d'autres mères, l'incorporation de ces activités impliquant un déplacement

¹⁰⁸ Ce témoignage correspond à une description de son quotidien au moment de l'entretien, et donc post-séparation. Cependant, il est intéressant de l'inclure ici parce qu'il ne renvoie pas tant aux effets de la séparation (voir Chapitre 6), qu'aux effets de la présence des enfants, avec une organisation qui ne diffère pas beaucoup de celle des mères en couple.

interviennent quelques années après l'arrivée des enfants, comme pour Sabine dont le fils a un trouble de la concentration diagnostiqué depuis la fin de la maternelle, ce qui la contraint à l'accompagner à un suivi régulier d'orthophoniste, de psychologue et de psychomotricien. Pour Delphine, les rendez-vous réguliers liés à la santé des enfants arrivent plutôt au début de l'adolescence, avec « *les traditionnelles orthodonties* » et un suivi kiné. Outre les accompagnements, l'arrivée des enfants a des effets sur la mobilité pour achats, car leur fréquence augmente, et certains déplacements ponctuels liés à des activités administratives s'introduisent (inscription aux centres scolaires ou aux activités, paiement d'activités ou de cantine à la mairie, entre autres).

FIGURE 4.3 – Évolution des espaces d'activité d'une mère avant et quelques années après l'arrivée de l'enfant



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Les changements liés à l'arrivée des enfants contribuent également à modifier la dimension spatiale de la mobilité quotidienne. Ainsi, la prise en compte de nouveaux programmes d'activités ne se traduit pas seulement par la nécessité d'adapter les emplois du temps et par l'apparition de nouveaux motifs de déplacement ; il y a une évolution des espaces fréquentés et transités qui est nécessairement liée à l'apparition d'activités des enfants en dehors du domicile. La prise en compte des activités des enfants implique de parcourir de nouveaux

espaces, car il faut les accompagner (aux activités extrascolaires ou à l'école) ou bien réaliser une tâche administrative en lien avec eux.

Sinon elles ont les activités le jeudi soir. Là, c'est la folie, au Conservatoire, Silvia elle fait danse, solfège et violon alto. Et Ciara la petite, elle fait que danse. Et Silvia, aussi cette année, je voulais aussi l'inscrire à un sport parce qu'elle est très sportive, elle est très nerveuse aussi. Du coup, je me disais qu'elle avait besoin de se défouler et du coup, on a commencé les lundis soirs à la piscine, mais qui est plus loin ; il faut marcher une vingtaine de minutes. [...] Ben, c'est toujours aux Lilas où je vais payer la cantine ; je vais payer la cantine à la mairie.
(Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

La multiplication des activités, en lien avec les enfants et le travail domestique, implique donc une « dispersion spatiale des activités » (Demoraes *et al.* 2012 ; Drevon *et al.* 2014) qui nécessite des déplacements. J'ai retenu une définition de la notion de « dispersion spatiale » qui fait référence à la multiplicité de lieux d'activités sur une même période plutôt qu'à leur éloignement (1.2.2.b). Cela s'applique au cas des parents (ici des mères) puisque la multiplication des lieux d'activité s'accompagne d'une réduction des distances et donc du rayon dans lequel leur mobilité quotidienne de parents a lieu. Les lieux en lien avec les enfants sont, avec peu d'exceptions, concentrés autour du domicile (FIGURE 4.3). De plus, les mères réduisent les lieux de loisir plus éloignés et peuvent rapprocher la localisation de leur activité professionnelle (voir ci-dessous). Ces observations sont cohérentes avec les résultats sur les budgets-temps de transport, très proches de ceux des adultes sans enfants malgré un plus grand nombre de déplacements. Elles rejoignent des résultats précédents (Hurez & Richer 2014).

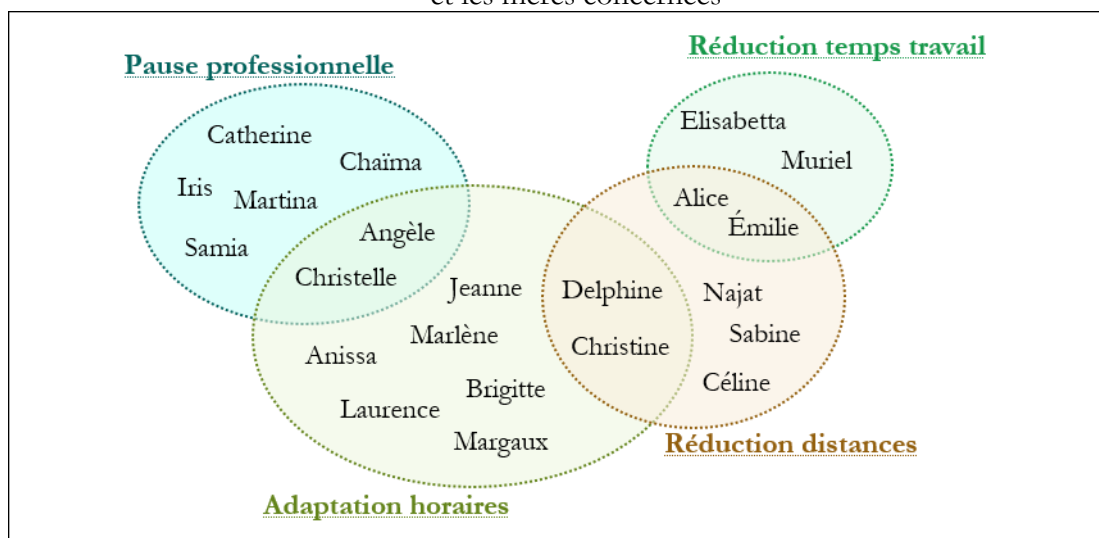
b) Un besoin d'articuler les temps sociaux qui se traduit par des adaptations professionnelles

Disons qu'avant, je comptais pas forcément les heures sup. [...] Je faisais bien, parfois 9 à 10 heures de travail par jour, si besoin. À l'arrivée de l'enfant, y'a eu l'arrivée du pointage, en même temps. Donc du coup, ça a un peu compliqué les choses pour l'organisation de mon quotidien parce qu'il a fallu calculer la journée à la minute près. [...] Se dire : si je pars à 7h, y'a pas de bouchons, donc j'arrive tôt au travail. Si je pars à 8h, y a des bouchons et je gagne une heure le matin pour la nounou, mais j'en perds 2 le soir parce que du coup, entre les bouchons et les heures à faire au travail, enfin bref. Ces calculs pour s'arracher les neurones. [...] Au lieu d'aller au travail 8h30, j'y allais à partir de 7h20, pour pouvoir rentrer le plus tôt le soir. Mon ex-mari, lui posait l'enfant chez la nounou à 9 heures, par exemple. Et du coup, moi, à 7 heures et demie, j'étais déjà au travail. Donc ça a changé dans le sens où je me suis mise à me lever plus tôt pour raccourcir les journées de l'enfant en garde. (Angèle de Montlhéry, enfants de 10 et 8 ans, mère solo depuis 5 ans)

Le témoignage d'Angèle est un exemple des implications de l'arrivée des enfants dans le quotidien, avec un bouleversement des emplois du temps et une complexification de l'organisation. Avant l'arrivée de ses enfants, Angèle peut gérer ses journées de travail comme elle veut, les étaler pour réaliser des heures supplémentaires, ou des activités sportives. Après l'arrivée de son fils, il a fallu prendre en compte de nouveaux horaires ; ceux de la nourrice, dans un premier temps. Cela a impliqué d'intégrer des accompagnements dans l'organisation d'Angèle et son conjoint (elle le soir et lui le matin). Elle a adapté sa journée de travail en conséquence, pour réaliser le nombre d'heures suffisantes, être en mesure d'assurer les accompagnements de l'enfant, et éviter des coûts de garde trop élevés.

Comme Angèle, d'autres mères mettent en place des changements ou adaptations au niveau professionnel, afin de pouvoir articuler les temps sociaux avec le moins de difficultés possibles, comme cela a déjà été montré (David 2007 ; Pailhé et Solaz 2010). 21 des 25 mères interrogées ayant eu des enfants dans le cadre d'une cohabitation conjugale évoquent une adaptation sur le plan professionnel à l'arrivée de leur premier enfant et/ou des enfants suivants. Les actions vis-à-vis de l'activité rémunérée, qui ont des implications sur la mobilité quotidienne, sont : un arrêt professionnel, une réduction du temps de travail, une adaptation des horaires ou une réduction des distances domicile-travail (et donc du temps de trajet) (FIGURE 4.4). Certaines mères évoquent plusieurs changements, soit simultanés, soit l'un à l'arrivée du premier enfant et l'autre à l'arrivée du deuxième.

FIGURE 4.4 – Les adaptations de l'activité rémunérée mises en place à l'arrivée des enfants, et les mères concernées



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Le changement avec les effets les plus marqués sur l'organisation quotidienne réside dans l'arrêt de l'activité professionnelle. Cet arrêt implique non seulement la suppression des

déplacements liés au travail rémunéré à proprement parler, mais aussi l'évitement de l'accompagnement des jeunes enfants aux éventuels lieux d'accueil (crèches ou autre).

J'ai arrêté de travailler, en 99 et j'ai arrêté de travailler, j'ai repris plus tard. [...] j'ai pas pu travailler parce qu'il fallait le garder, ça coûtait trop cher pour le faire garder, donc je suis restée auprès de lui jusqu'à ce qu'il rentre à l'école. (Chaïma de Sarcelles, enfants de 19 et 15 ans, mère solo depuis 12 ans)

Comme Chaïma, d'autres mères ont fait le choix d'arrêter l'activité professionnelle, le plus souvent sous la forme de congés parentaux (comme Angèle avec son 2^e enfant), mais aussi à la suite d'un licenciement avec une période de chômage (comme Catherine) ou des périodes de césure dans le cadre des études (comme Iris). Comme évoqué par Chaïma, cette adaptation professionnelle correspond à des cas où des solutions de garde n'ont pas pu être obtenues ou leur coût dépassait ce qui était prévu par le budget du ménage ou les contreparties salariales¹⁰⁹. Il y a aussi les cas où l'arrivée d'un deuxième enfant ou de jumeaux bouleverse davantage les organisations, comme pour Martina ou Samia :

En fait, si tu veux, la première, elle avait deux ans quand son petit frère et sa petite sœur sont arrivés. En fait, elle était encore petite, elle aussi. Et puis, ben voilà, avoir un deuxième, c'est déjà quelque chose. Mais quand on a deux qui arrivent d'un coup, c'est une découverte en plus. Donc dans l'organisation, il y a tout. [...] Mon congé maternité était déjà très long. J'ai eu un congé maternité de près d'un an et après un congé conventionné de 3 mois, que j'avais pris à demi-salaire et ensuite un congé parental. Donc, en tout et pour tout, j'ai dû m'arrêter un an et demi. Et puis, j'ai eu après une place en crèche. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, mère solo depuis 3 ans)

Cependant, cette façon de réduire les déplacements en arrêtant l'activité professionnelle est temporaire. Comme l'explique Samia dans la citation ci-dessous, les mères mentionnées ont repris leurs activités professionnelles dès qu'elles ont trouvé des solutions de garde satisfaisantes (du point de vue financier ou logistique). En revanche, une réduction des déplacements professionnels plus pérenne peut être maintenue ou mise en place avec un temps partiel ou le statut d'auto-entrepreneuse.

J'ai pas travaillé pendant 3 mois, 4 mois et j'ai trouvé un boulot à la maison. Un mi-temps comme attaché de presse, mais à la maison. Et je m'occupais en même temps de mon deuxième. (Émilie de Villejuif, enfants de 17 et 14 ans, mère solo depuis 9 ans)

¹⁰⁹ Les dépenses liées à l'arrivée des enfants sont évoquées, avec de rares exceptions, par les mères interrogées. Angèle de Monthéry arrange ses horaires professionnels notamment pour « payer moins de nounou pour pouvoir finir les fins de mois sans compter à l'euro près ». Najat de Paris 19^e insiste qu'un « bébé, ça coûte très cher [...] ma plus grosse dépense, c'était les couches ; les couches et les petits pots ». La majorité de ces mères, avant la séparation, étaient dans des catégories moyennes ou populaires, ce qui explique aussi le besoin de contrôler les dépenses (Blanpain 2006).

Les mères qui étaient déjà auto-entrepreneuses ont réduit leurs déplacements professionnels car elles ont pu télétravailler (comme Alice) ou bien réduit la charge de travail. Par exemple, Elisabetta des Lilas, qui travaille dans le monde du spectacle vivant, dit refuser « *tous les contrats qui m'amènent en tournée, qui m'amènent en déplacement, qui me font bosser le soir jusqu'à tard* ».

Sans doute, professionnellement, le changement le plus répandu mais également le plus durablement maintenu dans le temps parmi les mères interrogées, qu'elles soient auto-entrepreneuses ou salariées, relève de l'adaptation des horaires de travail pour les rendre compatibles avec les programmes d'activités des enfants. Par exemple, Anissa adapte les horaires de son poste afin de pouvoir récupérer ses enfants chez la nourrice, ce qu'elle continuera à faire avec l'arrivée de son 2^e enfant, jusqu'à la séparation. Pour Christine, qui travaillait dans l'hôtellerie, il s'agit d'un changement de poste et d'hôtel qui lui permet de trouver des horaires compatibles avec les horaires de crèche de l'enfant, les premières années.

Mais du coup, j'ai changé mes horaires. Je commençais à 6h du matin pour finir à 16h pour récupérer mes enfants à 17h. Y'avait la nounou, donc le papa le déposait vers 8h30. Elle était juste à côté de chez nous, donc il y allait à pied et moi, je partais travailler tôt pour le récupérer vers 17h. (Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône, enfants de 8 et 12 ans, mère solo depuis 5 ans)

Mon mari, lui, il travaillait les week-ends et moi aussi. Donc au niveau professionnel, c'est aussi pour ça que je suis partie à Gare de Lyon, c'était pour avoir un poste où je travaillais plus les week-ends. Donc, je travaillais en horaire de 9h à 17h, du lundi au vendredi, parce que mon fils était en crèche, et du coup, il fallait aller le chercher à la crèche le soir que je le déposais le matin, etc. [...] J'avais aussi beaucoup moins de temps de trajet puisque, de Noisy-Champs à Gare de Lyon, à l'époque, c'était 20 minutes quoi, quand le RER A fonctionnait bien. (Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans, mère solo depuis 4 ans)

La dernière adaptation possible mise en place par les mères interrogées est aussi évoquée par Christine. La mutation interne, dans la chaîne hôtelière où elle travaille, a comme conséquence une réduction de son temps de trajet, qu'elle peut réaliser en transports en commun, avec une ligne directe. Ce changement implique donc une réduction du budget-temps de transport pour le travail rémunéré (4.1.3 et 4.3.1.d). Il fait partie aussi de la réduction du rayon d'activités quotidiennes autour du domicile (FIGURE 4.3). Par exemple, Sabine, qui travaille en tant que comptable sur plusieurs sites, quelques mois après l'arrivée de son enfant, demande et obtient que les sites dont elle s'occupe soient dans des communes autour de son lieu de résidence. Pour les mères interrogées, le fait de travailler à proximité du domicile est un avantage dans la gestion des multiples activités et lieux liés à l'emploi du temps de l'enfant qui se concentrent principalement autour du domicile.

Le fait de travailler et en plus de gérer un enfant c'était galère. Mais à l'époque, je travaillais à Colombes, donc c'était très pratique. Quand ma fille est née, je travaillais à un quart d'heure à pied d'ici, donc c'était bien. (Delphine de Colombes, enfants de 21 et 15 ans, mère solo depuis 12 ans)

Cette observation rejoint de nombreux travaux sur la mobilité quotidienne des mères, comme le travail de M. Gilow (2019) qui affirme que les mères cherchent à maîtriser les distances domicile-travail, pour mieux organiser la réalisation du travail domestique. Elle montre que ces adaptations sont genrées, comme je le montre également ci-dessous.

c) Des évolutions constantes au fil des années

L'arrivée des enfants a donc des implications dans la mobilité quotidienne liées aux nouvelles activités qui demandent un déplacement, et exige des adaptations (dans l'activité professionnelle) afin d'articuler les temps sociaux. Il est nécessaire de noter que ces changements ne sont pas « à effet immédiat » après l'arrivée de l'enfant ; ils sont progressifs et constants. Cette évolution progressive et constante concerne les emplois du temps des enfants et les lieux fréquentés. Par exemple, entre la crèche et l'école primaire, les horaires varient, bien qu'en Île-de-France, la majorité des communes proposent des services d'accueil périscolaires (accueil du matin, centre de loisirs, étude...) assez flexibles. Les rendez-vous médicaux évoluent avec l'âge, comme évoqué plus haut, ainsi que le nombre et la localisation des activités extrascolaires. De plus, la majorité de mères solos qui ont eu des enfants dans le cadre d'une relation conjugale cohabitante en ont eu 2 ou plus, ce qui demande l'intégration au quotidien d'un ou des emplois du temps supplémentaires, et donc la gestion d'une complexité plus importante.

L'arrivée des enfants ne peut pas être traitée simplement comme un évènement ayant des effets immédiats et définitifs sur la mobilité quotidienne, comme des travaux s'appuyant sur l'approche des biographies de mobilité tendent à le suggérer (Lanzendorf 2010 ; Schoenduwe *et al.* 2015). Les évolutions de la mobilité quotidienne dérivées de l'arrivée des enfants vont au-delà des changements de modes de transport ou des destinations entre avant et après le moment précis de l'évènement. Au contraire, l'arrivée des enfants marque plutôt un point d'inflexion à partir duquel les programmes et les lieux d'activités qui leur sont rattachés vont devoir être pris en compte dans l'organisation de la mobilité des parents. La complexité générée par l'arrivée des enfants ne vient pas seulement du fait d'adapter une fois pour toutes l'organisation des déplacements, mais aussi du fait de devoir revoir presque tous les ans cette organisation pour l'ajuster aux besoins changeants des enfants en fonction de l'âge.

4.2.2 Une double contradiction dans les rythmes quotidiens et la mobilité

a) *Entre rigidité et imprévus dans les organisations*

L'arrivée des enfants, avec la nécessaire adaptation de l'organisation spatio-temporelle, a des effets sur les rythmes de la mobilité quotidienne. En effet, les enfants introduisent une tension durable dans le temps qui se caractérise par des contradictions. D'une part, des contradictions dans les rythmes et régularités des activités émergent avec des horaires plus rigides mais des disruptions imprévues. D'autre part, les mères font l'expérience de contradictions dans les rythmes (ou plutôt la vitesse perçue) des déplacements et des enchaînements. Concernant la première contradiction, comme montré plus haut, l'arrivée des enfants implique l'installation progressive (en lien avec l'âge) d'activités programmées, d'horaires à respecter. Cela forge une régularité dans les organisations des activités et des déplacements qui laisse place à une rigidité, souvent remarquée par les mères interrogées.

Parce qu'en fait, c'est un roulement, ce que je fais, toutes les semaines, c'est la même chose. Il y a que pendant les vacances scolaires où là, on... Parce que mon fils, déjà, il a pas son suivi pendant les vacances scolaires, donc, là, c'est beaucoup plus cool. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 12 et 6 ans, mère solo depuis 5 ans)

Pour beaucoup de mères, l'arrivée des enfants marque le début d'un besoin d'organisation plus rigide, notamment à partir de l'entrée à l'école. Les mères affirment que leur quotidien est devenu rythmé par les horaires de l'école et des activités extrascolaires. De plus, étant donné l'augmentation des activités des enfants, cette rigidité et régularité est nécessaire pour réussir à articuler les différentes temporalités.

Toutefois, cette rigidité qui nécessite une organisation stricte risque aussi d'être perturbée. En effet, l'arrivée des enfants implique également une perturbation des organisations : les imprévus.

Généralement, on va dire un imprévu, ça va être, un enfant qui se blesse au lycée ou un truc comme ça. Ben, il est prioritaire. [...] La question se pose pas. Enfin, si, elle se pose, mais j'ai toujours eu des chefs qui... De toute manière, ils n'ont pas le choix, en fait. C'est, soit ils accordent le fait que j'aille chercher mon enfant blessé, soit je me casse quoi. (Émilie de Villejuif, enfants de 17 et 14 ans, mère solo depuis 9 ans)

Les accidents en horaire scolaire ou les maladies des enfants sont une nouvelle source d'imprévu qui vient perturber le rythme quotidien marqué par les enfants. Ils génèrent des déplacements non planifiés (il faut aller récupérer les enfants et les accompagner à la maison ou à un centre de soins). Ces imprévus, en particulier les maladies et convalescences, obligent les parents à réorganiser leur quotidien pour assurer une immobilité relative pendant la période de récupération, ce qui les empêche d'effectuer les déplacements prévus en lien avec l'activité professionnelle.

b) Ralentissement et accélération des déplacements

L'arrivée des enfants introduit aussi une autre contradiction qui a à voir avec les rythmes des activités et notamment des déplacements, cette fois-ci en lien avec la vitesse. En effet, la multiplication des activités et la rigidité des emplois du temps nécessitent de rythmes de déplacements plus soutenus qu'auparavant.

Alors c'était un peu sport parce qu'on habite donc ici. On avait le grand qui était à l'école maternelle, qui est à peu près à 900 mètres. Mais si vous voulez nous, on habite là, l'école maternelle à 900 mètres, elle est là. Après la crèche, elle était tout à côté de la gare, mais en fait, il fallait partir de la maison, emmener le grand à l'école, emmener les petits à la crèche et revenir à la gare. Et le soir, c'était pareil : fallait chercher les petits à la crèche, aller chercher à l'école et revenir. C'était la course tous les jours. (Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans, mère solo depuis 4 ans)

L'expression « la course » et le verbe courir sont souvent utilisés par les mères interrogées lorsqu'elles racontent leur quotidien après l'arrivée des enfants. Ce besoin d'accélérer le rythme sur lequel s'enchaînent les différents déplacements de la journée est lié à l'augmentation des activités à réaliser dans des lieux différents. Il est aussi lié à la nécessité de respecter la « fixité spatio-temporelle » imposée par les horaires des enfants et ainsi réussir l'articulation des temps sociaux. Le déplacement pour aller récupérer un enfant (à l'école ou à une activité, à la fin de la journée) est le plus mis en avant par les mères interrogées pour évoquer l'accélération des rythmes.

Tous les jours, [...] dès qu'il est 16h, j'ai l'œil vissé sur la pendule pour pas partir à 42 au lieu de 40, parce que sinon je loupe le métro, parce que sinon etc. etc. Là en partant à l'heure, normalement, j'ai le train de 18h07 à Saint-Lazare, j'arrive [à l'école], la cloche sonne donc il n'y a pas de gras. S'il y a un problème sur la ligne ou autre, et ben j'appelle le centre de loisirs en disant ; "je vais être en retard". [...] Tous les jours on arrive à la gare en se disant : "faites qu'il y ait pas de problème". On a beau être derrière un bouquin, dès qu'on sent que le train ralentit on dit "Oh, non, non, on s'arrête pas sur les voies, non, non, on avance". [...] Et c'est pareil, si la porte du métro met deux plombes à se fermer parce qu'il y a un con sur la voie ou n'importe quoi : "non, non, ça va pas, je vais louper mon train, ça va être l'enfer". C'est compliqué d'être toujours stressée par ça. (Brigitte de Colombes, enfants de 8 et 17 ans, solo depuis 6 ans, deux séparations)

Ce déplacement est particulièrement sensible car un éventuel retard implique des répercussions financières, si les parents se voient facturer du temps supplémentaire dans le cas des nounous, assistantes maternelles ou activités périscolaires. Elles sont aussi morales ; les mères vont être « jugées » par les personnes responsables ou par leurs enfants : « *il pleure, quand vous arrivez ; il vous dit que vous êtes méchante parce que vous êtes en retard* » (Delphine de Colombes, enfants de 21 et 15 ans, mère solo depuis 12 ans). Dans la citation de Brigitte, on

identifie également la place que l'utilisation des transports publics métropolitains et les aléas qui en découlent tient dans ce stress et cette « accélération des rythmes » en lien avec l'échec, qui serait de se retrouver dans une situation de retard.

Cette situation d'accélération des rythmes du quotidien en lien avec l'arrivée des enfants entre en contradiction avec un autre effet de leur présence. Les enfants, avec des caprices ou capacités particulières, contribuent au ralentissement des déplacements en leur présence.

Alors là, à pied, à pied, je m'en sors pas. Parce que tu sais, ils s'arrêtent, ils regardent, y'a ça, il y a un truc, il y a un oiseau qui vole. Bon, bref, c'est pas la peine. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, mère solo depuis 3 ans)

Le ralentissement peut se produire durant le déplacement et souvent en lien avec des accompagnements à pied. Il peut également avoir lieu au moment de se préparer pour quitter le domicile¹¹⁰, ou pendant une activité réalisée avec les enfants, comme le décrit Elisabetta pour les courses.

Des fois, avec les deux gamines qui se roulent par terre, c'est galère. Tu vois, d'acheter des fruits et légumes avec elles qui crient, qui veulent ça, qui prennent... (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

Les contradictions entre rigidité-régularité et imprévu, et lenteur et course montrent à quel point le quotidien se complexifie à l'arrivée des enfants. Cette complexification se matérialise sous la forme de tensions constantes avec lesquelles les mères composent au quotidien. La mobilité quotidienne est au centre, puisqu'elle articule les activités (très régulières mais perturbées par des imprévus impliquant des déplacements ou une immobilité) et marque le rythme (plus lent avec un enfant et plus tendu lorsqu'il s'agit d'éviter des retards aux activités).

4.2.3 Un nouveau vécu de l'espace qui implique des changements dans l'usage des modes

a) Les obstacles dans les espaces publics : un rappel au rôle de mères

Comme je l'ai montré avec les contradictions liées aux rythmes et aux temporalités, les conditions des déplacements et la perception des espaces changent également. Ainsi, le fait de se déplacer avec un enfant (ou avec des objets qui le concernent directement ou indirectement¹¹¹) implique non seulement un ralentissement, mais également une nouvelle

¹¹⁰ Le film de recherche d'A. Jarrigeon (Jarrigeon 2018) met en avant ce moment de tension où il faut partir afin de pouvoir enchaîner les différentes activités et déplacements de la journée, et les enfants prennent du temps pour se préparer ou n'ont pas envie de partir.

¹¹¹ Il s'agit ici d'objets tels qu'un engin de locomotion pour l'enfant (poussette, trotinette, vélo...) ou des sacs avec des objets considérés comme nécessaires ou « au cas où » (en fonction de l'âge : biberon, couches, plaid, goûter, jouets, livres, vêtements de rechange, eau...) ; ou bien des courses et autres achats (non nécessairement liés à l'enfant mais exacerbés par sa présence).

perception des espaces parcourus. La présence des enfants et/ou le déplacement avec des affaires encombrantes peut mettre en lumière les barrières dans l'espace public qui étaient jusque-là inaperçues, ce qui risque de rendre davantage complexe la mobilité des mères.

La grossesse constitue une première étape durant laquelle les déplacements dans l'espace public (et les transports en commun) sont difficiles ; les corps sont littéralement agrandis et des besoins spécifiques liés à la vigilance ou à la fatigue émergent. Par exemple, Martina (qui habite dans le 19^e arrondissement de Paris) explique que, lors de sa première grossesse (gémellaire), elle a rencontré des difficultés à se déplacer dans les transports publics, notamment aux heures de pointe, et à gérer les distances et les besoins physiologiques¹¹². Ainsi, la grossesse peut être vécue rétrospectivement comme une période de transition ou d'adaptation pour affronter les obstacles plus importants lors des déplacements avec les enfants en bas âge. Cette observation rejoint les travaux d'A. Fournand (2009) qui a montré que la mobilité des femmes se recompose avec l'avancement de la grossesse et les changement du corps.

La période entre l'arrivée des enfants et le moment où ils peuvent marcher correctement est charnière dans le changement de perception des espaces publics de mobilité. Des éléments qui étaient jusque-là banals (les escaliers et escalators, les portiques, les tourniquets, les poteaux, les trous dans les trottoirs...) deviennent des obstacles, voire des barrières pour les mères se déplaçant avec un enfant qui ne sait pas marcher ou qui ne marche pas bien (Ohmori *et al.* 2014). Dans les témoignages des mères interrogées, la poussette est sans doute l'objet qui apparaît comme le plus contraignant pour la mobilité quotidienne avec les enfants, les premières années.

Alors j'ai que de mauvais souvenirs de bus avec la poussette. Parce que quand on rentre dans un bus, avec une poussette, tout le monde a envie de nous tuer, surtout des bus bondés. Donc j'ai eu beaucoup de fois des bus qui se sont pas arrêtés ou on m'engueulait parce que je rentrais avec la petite. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 17, 12 et 3 ans, mère solo depuis 3 ans)

L'accès au transport public se complique donc avec la poussette ce qui, comme l'affirme Gilow (2018), se rapproche du vécu des personnes à mobilité réduite. Dans certains cas, l'objet poussette ne représente pas simplement un frein mais bien un empêchement dans la mobilité. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'il faut se déplacer seule (ce qui anticipe la

¹¹² *C'est bête mais, vers les derniers mois de grossesse, je devais être super vigilante avec mes envies de faire pipi, notamment quand je venais ici [au lieu de travail].* (Martina de Paris 19^e, jumeaux de 7 ans et enfant de 5 ans, mère solo depuis 3 ans)

situation monoparentale) avec plus d'un enfant et que les niveaux d'autonomie ne sont pas les mêmes, comme l'indique Jeanne¹¹³.

En termes de mobilité, si quand même... Le truc qui pour moi a été compliqué, c'est que quand on a deux enfants : un en poussette et l'autre qui ne sait pas descendre un escalier tout seul, et ben, on ne peut pas prendre le métro du tout. Du coup, parce que porter une poussette, moi, je peux le faire dans les escaliers, mais je peux pas porter la poussette et donner la main au grand. Donc du coup, quand j'ai dû bouger ou prendre le métro, il fallait toujours que je trouve quelqu'un dans le métro pour tenir la main du grand ou pour pouvoir le faire descendre l'escalier. Et c'est vrai que typiquement, là, l'escalier de Robespierre avant d'arriver sur le quai, il y a, il y a 3... 3 rampes d'escalier. Et souvent, va faire descendre des escaliers à un enfant de 3 ans, c'est long, quoi ! Et la personne qui fait descendre la première rampe, elle lui fait pas descendre les escaliers parce qu'elle est en retard, qu'elle doit prendre son métro. Et, du coup, ça nécessite de trouver quasi une personne par rampe d'escalier. En sachant que pour une poussette avec un bébé ça peut très vite être lourd, quand même. [...] Et puis, en plus, le petit est pas assez, je peux pas le... Il marche, mais je peux pas faire après des distances longues. Et voilà. Donc, je suis obligée d'avoir la poussette, et avec la poussette je ne peux pas, voilà, je ne peux pas prendre le métro facilement. [...] Donc, oui, je suis un peu bloquée. (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans, mère solo depuis 2 ans)

Les espaces de mobilité où les mères peuvent expérimenter des obstacles ne se limitent pas au métro ou au bus, même des trottoirs en mauvais état ou avec des dénivelés importants sont mentionnés par les mères enquêtées.

Ben, c'est un peu galère encore avec les poussettes, les trottoirs, il y a pas mal de marches à faire. J'ai galéré beaucoup pour aller dans Paris avec... La mobilité, pour me déplacer des Lilas à Paris, c'était une galère. Alors moi, j'ai beaucoup, énormément porté mes filles avec les porte-bébé et c'était la solution la meilleure, mais avec une poussette, c'était l'horreur. [...] Et ici, dans les trottoirs, c'est pas non plus, c'est pas non plus top-top pour les poussettes. (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

La perception des espaces publics de mobilité change pour les mères. M. Gilow (2018), dans sa recherche sur les mères bruxelloises, conclut que la présence des enfants implique de « voyager avec un corps agrandi ». K. Boyer et J. Spinney (2016), considérant les dimensions relationnelles de la maternité, parlent des « assemblages mère-bébé mobiles » qui ont les poussettes comme élément d'interconnexion et montrent que le porte-bébé réduit la contrainte dans le déplacement des assemblages mère-bébé. Comme Elisabetta, certaines des mères interrogées affirment s'en servir souvent, comme alternative aux poussettes (lourdes

¹¹³ Le témoignage de Jeanne est intéressant car l'on y retrouve plusieurs effets de la présence des enfants lors des déplacements : le ralentissement, les obstacles liés à voyager avec un « corps agrandi ». De plus, il révèle des enjeux de l'aménagement des espaces publics de mobilité (l'entrée du métro) et des (manques de) solidarités entre personnes inconnues avec des rythmes incompatibles, dans le cadre urbain.

et encombrantes) notamment pour éviter les marches et les creux, sur les trajets ; ou bien pour prendre moins de place dans des transports collectifs saturés.

L'expérience de « l'assemblage mère-bébé mobile » s'incorpore dans la perception des mères des espaces publics, les rappelant au rôle de mère acquis et persistant (Boyer et Spinney 2016). De plus, même si l'assemblage n'a plus la même forme lorsque les enfants gagnent en autonomie au niveau de la marche, l'agrandissement des corps perdure, dans la mesure où elles se déplacent avec des affaires en lien avec leur progéniture.

Mais le problème, c'est que tu dois toujours avoir beaucoup de choses quand tu sors avec un enfant : de l'eau, un peu des choses pour grignoter, des couches parce qu'elle fait du caca, du pipi sans arrêt. Tu as toujours un sac additionnel que tu dois prendre. [...] Et donc c'était être coincé et toujours avoir beaucoup de choses avec soi. (Zeynep de Paris 14e, enfant de 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

b) Des changements dans les pratiques modales pour contourner les obstacles

Le fait de se déplacer avec un enfant, et notamment dans les transports en commun, contribue à la complexité de la mobilité des mères, en raison des obstacles qu'elles rencontrent. Pour réduire cette complexité, les mères avec des enfants en bas âge repensent leurs usages des modes de transport. Face aux obstacles rencontrés dans les transports en commun, comme l'évoque le verbatim de Marlène, elles vont faire en sorte de privilégier la marche comme mode pour se déplacer avec leurs enfants.

Après moi, j'ai toujours énormément marché, donc c'était vraiment de la poussette et je marchais beaucoup en ville, donc. Je faisais moins de déplacements en transports. C'est vraiment sa première année où j'ai le plus conduit pour que lui, entre guillemets, ait un confort avec la voiture. (Marlène de Versailles, enfant de 6 ans, mère solo depuis 5 ans)

L'arrivée des enfants entraîne une moindre utilisation des transports en communs par les mères lorsqu'elles doivent se déplacer avec leurs petits. Elles privilégient la marche et les véhicules individuels, notamment l'automobile. Cela rejoint une partie des résultats de l'exploitation de l'EGT : l'usage des transports en commun est moins important pour les parents que pour les adultes sans enfant, mais leur usage de la voiture est plus élevé (4.1.2).

J'ai changé de voiture à l'arrivée de mon fils. J'avais une petite voiture, une Saxo, et quand mon fils est arrivé, j'ai pris une Scénic. J'ai pris une voiture familiale, alors, alors j'avais qu'un enfant, donc ça posait pas plus que ça de problème en termes de place, mais en grandissant, quand, quand on voulait se déplacer pour prendre son vélo, pour prendre, enfin en prenant un peu de d'objets un peu encombrants pour lui. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans, solo depuis 8 ans)

Pour Imane, le changement de voiture pour une plus grande, même si perçu dans un premier temps comme injustifié, est justifié plus tard lorsque les besoins de l'enfant évoluent et qu'elle a besoin de transporter des objets. Samia trouve aussi un intérêt à la voiture pour éviter partiellement le ralentissement des enfants lors des déplacements : puisque les enfants s'arrêtent constamment lors des déplacements à pied, elle préfère les transporter en automobile. Cette observation rejoint les recherches qui montrent que la voiture est mise en avant par les mères comme une manière efficace et flexible d'articuler les multiples déplacements qu'elles réalisent (Prédali 2004 ; Maciejewska et Miralles-Guasch 2019b) ou comme un mode de transport sûr pour les enfants (Yeung *et al.* 2008). Elle permettrait d'alléger les « obstacles » que les mères peuvent retrouver dans les espaces urbains lorsqu'elles se déplacent avec leurs enfants ou transportent des affaires et de « minimiser les risques de perturbation de la chaîne de déplacements » (Gilow 2019 : 163).

En Île-de-France, l'usage de ces modes de transport (la voiture et la marche) n'est pas le même en fonction du lieu de résidence (1.2.1.b et 8.1.1). Ainsi, une bonne partie des mères qui évoquent l'automobile en lien avec les déplacements avec les enfants pouvaient déjà utiliser ce mode au quotidien, même si elles y trouvent de nouveaux intérêts (comme le transport d'objets avec des enfants, l'enchaînement des déplacements impliquant une charge, le déplacement de plusieurs enfants en évitant des ralentissements et l'évitement des obstacles dans les espaces publics) et changent de véhicule pour l'adapter aux nouvelles personnes et objets à transporter. C'est particulièrement le cas lorsqu'elles habitent dans des quartiers peu denses et périurbains où la voiture est nécessaire parce que les commerces et services sont peu accessibles à pied, et que les transports en commun sont moins fonctionnels.

4.3 Être (ou devenir) mère comme synonyme d'un creusement des écarts liés au genre

L'arrivée des enfants implique des changements dans la mobilité quotidienne parentale, qui reflètent la nécessité de prendre en compte des activités de l'emploi du temps des enfants, localisées dans différents endroits et marquées par une rigidité en termes d'horaires. Les parents adaptent leurs propres emplois du temps aux activités des enfants, dans un exercice d'articulation des temps sociaux. De plus, les rythmes et temporalités de la mobilité quotidienne sont marqués par une double contradiction : entre vitesse (pour tenir toutes les activités dans la journée) et ralentissement (en raison des rythmes propres à l'enfant), ainsi qu'entre rigidité (nécessaire pour assembler les emplois du temps) et imprévus liés aux enfants. La présence des enfants lors des déplacements confronte les parents aux obstacles, voire barrières, , qu'induisent les déplacements avec un « corps prolongé » et une « mobilité réduite » dans les espaces publics. Ces observations complètent les résultats statistiques (4.1),

ce qui permet de conclure que la présence des enfants complexifie la mobilité des adultes qui s'en occupent. Les activités des enfants conditionnent fortement l'organisation des déplacements, plus nombreux et majoritairement liés au travail domestique. Ces conséquences de la présence des enfants sur la mobilité concernent-elles tous les parents de la même manière ou affectent-elles davantage les mères que les pères ?

La question peut sembler un peu naïve étant donné les apports des recherches sur le genre évoquées dans le Chapitre 2. Dans plusieurs contextes, la mobilité des femmes apparaît plus fortement conditionnée par leurs enfants que celle des hommes ; en termes de distances domicile-travail, de nombre de déplacements (Prédali 2004 ; McQuoid et Dijst 2012), de prise en charge de la mobilité du travail domestique (Motte-Baumvol *et al.* 2011 ; Fan 2017), ainsi que d'organisation logistique des déplacements en lien avec l'enfant (Gilow 2019). Si dans la section précédente le témoignage des mères a été mis en avant pour analyser ces changements dans les déplacements à l'arrivée des enfants, ce n'est pas seulement parce qu'elles composent une large majorité de l'échantillon, mais aussi parce qu'elles ont majoritairement vécu ces changements plus intensément que les hommes (et que leurs conjoints). Pour analyser l'influence de la parentalité sur les écarts entre femmes et hommes dans la mobilité quotidienne, en Île-de-France, je m'appuie sur la double entrée analytique mobilisée ci-dessus : comparative (*via* les statistiques) et biographique (*via* les résultats des entretiens). Dans la première moitié de la section, je présente les résultats statistiques en comparant les écarts femmes-hommes parmi les parents en couple hétérosexuel¹¹⁴ avec les écarts au sein des adultes sans enfant (4.3.1). L'objectif est de montrer comment la parentalité accentue les disparités en termes de nombres de déplacements et de budget-temps de transport, d'usage des modes de transport, de motifs de déplacement et de prise en charge de la mobilité du travail domestique. L'analyse des écarts dans la prise en charge du travail domestique me permet de faire le lien avec la deuxième moitié de la section, où j'analyse comment l'arrivée des enfants constitue un point d'inflexion dans les écarts genrés au sein des couples (4.3.2) : elle accentue les écarts entre conjoints, ce qui rend plus complexe la mobilité des mères que des pères, car les premières assument plus souvent les éléments du travail domestique.

¹¹⁴ Dans cette section, je prends en compte exclusivement les parents en couple hétérosexuel pour les raisons méthodologiques évoquées dans la section 3.3.1.c. Cela me permet également de me concentrer sur la dimension conjugale des écarts femmes-hommes dans les pratiques de mobilité, avant d'aborder les situations monoparentales, dans le chapitre suivant.

4.3.1 Des écarts entre femmes et hommes amplifiés par la présence d'enfants, dans les couples hétérosexuels

a) Plus de temps consacré aux déplacements pour les pères malgré un nombre de déplacements légèrement supérieur pour les mères

Précédemment, on a vu que les différences entre parents et adultes sans enfants sont importantes en termes de nombre moyen de déplacements journaliers (4.6 pour les premiers contre 3.83 pour les seconds), mais que leurs budgets-temps de transport sont semblables. Les analyses désagrégées par sexe montrent que le fait d'avoir des enfants n'influence pas de la même manière les femmes que les hommes (TABLEAU 4.6). Le taux de mobilité (la part de personnes ayant fait au moins un déplacement le jour de l'enquête) reste assez proche : la grande majorité des personnes se sont déplacées indépendamment de leur sexe et de leur situation conjugale, mais légèrement moins chez les femmes que chez les hommes. Le faible écart entre hommes et femmes sans enfants (de 2.6 %) est légèrement supérieur parmi les parents (de 4.1 %), ce qui pourrait s'expliquer par la période des premiers mois après l'arrivée des enfants durant laquelle les mères sont en congé maternité et se déplacent peu (Plyushteva et Schwanen 2018). Malgré ces légères différences dans les taux de mobilité, le nombre de déplacements moyen (par jour et par personne) est plus important chez les parents que chez les adultes sans enfants, indépendamment du sexe, ce qui confirme le résultat présenté ci-avant. Toutefois, entre les adultes sans enfants et les parents l'écart femme-homme s'inverse. Chez les adultes sans enfants, ce sont les hommes qui font légèrement plus de déplacements que les femmes (3.93 contre 3.73), alors que chez les parents, ce sont les mères qui réalisent des déplacements plus nombreux que les pères (4.73 contre 4.43). Autrement dit, lorsqu'ils sont pères, les hommes réalisent en moyenne un demi-déplacement par jour de plus, alors que les femmes, lorsqu'elles sont mères, font un déplacement complet de plus. Ces résultats indiquent que la parentalité change plus fortement la mobilité des femmes que celle des hommes. Les mères prennent en charge plus de déplacements liés aux responsabilités parentales (et au travail domestique) que les pères, ce que confirme l'analyse des motifs de déplacement (voir point b) ci-dessous).

Si les différences entre parents et adultes sans enfants (sans distinction de sexe) sont quasi nulles en termes de budget-temps de transport, la désagrégation par sexe montre tout autre chose. Le budget-temps de transport des hommes est plus élevé de 8 minutes pour les pères que pour les hommes sans enfants. Au contraire, parmi les femmes, les mères consacrent 7 minutes de moins par jour que les femmes sans enfants, à se déplacer. C'est pourquoi l'écart entre pères et mères (27 minutes) est plus de deux fois plus grand que l'écart entre hommes et femmes sans enfants (12 minutes). L'écart important entre pères et mères relatif au temps consacré à se déplacer est à rapprocher de l'évolution du nombre moyen de déplacements.

Alors que les mères réalisent plus de déplacements que les pères, leur budget-temps de transport est inférieur au leur ; les déplacements des mères, bien que plus nombreux, sont plus courts en temps (que ceux des pères, ainsi que ceux des adultes sans enfants). Cela donne un indice de ce qui peut être différent dans la mobilité des femmes, si elles sont mères. Les déplacements du travail domestique sont globalement plus courts, car ils s'articulent autour du domicile (Coutras 1993 ; Zucchini 2015) ; ce serait donc ce type de déplacements que réaliseraient plus souvent les femmes que les hommes. Les résultats sur les indicateurs globaux de mobilité convergent avec les recherches précédentes, notamment le travail en Île-de-France de F. Prédali (2004), à une seule différence près : dans les résultats de l'EGT de 1991 le budget-temps de transport des pères est moins élevé que celui des hommes sans enfant. Il faudrait analyser les résultats en termes de motifs de déplacement et de distances (domicile-travail) pour comprendre pourquoi les pères se déplacent aujourd'hui plus longtemps que les mères et que les adultes sans enfants.

TABLEAU 4.6 – Indicateurs de mobilité en fonction du sexe et de la situation parentale

	Parents en couple			Adultes sans enfant		
	Hommes	Femmes	Écart F-M	Hommes	Femmes	Écart F-M
Mobiles (≥ 1 déplacement)	96.5%	92.7%	4.05%	96.0%	93.6%	2.56%
N. moyen déplacements	4.43	4.73	-6.34%	3.93	3.73	5.21%
Budget-temps transport (min.)	121	94	28.7%	113	101	11.9%

$\chi^2 = 91.2$, $t.test = -5.7$, $p-value < 0.001$ (parents) ; $\chi^2 = 57.7$, $t.test = 5.3$, $p-value < 0.001$ (adultes)

Champ : Adultes (18-60) sans enfants (n= 7214) et parents d'au moins un enfant de moins de 18 ans en couple hétérosexuel (n= 8087).

Note : L'écart femmes-hommes est calculé en pourcentage de la différence.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

b) Un usage de la voiture plus important pour les pères

Concernant les modes de transport, et plus particulièrement les possibilités d'usage (possibilité d'utiliser une voiture et abonnement aux transports en commun), les différences qui existent entre adultes sans enfants et parents restent globalement similaires (TABLEAU 4.7). Les mères et les pères possèdent moins souvent un abonnement de transports collectifs que les hommes et les femmes sans enfants, mais ils et elles ont plus souvent la possibilité d'utiliser l'automobile. Les écarts entre femmes et hommes ne s'inversent pas non plus : les femmes ont moins souvent la possibilité d'utiliser une voiture que les hommes, au sein de leur catégorie (adultes sans enfants ou parents). Toutefois, il est notable que l'écart dans les possibilités d'utiliser une voiture est plus important parmi les parents (17 points) que parmi les adultes sans enfants (8 points). En devenant parents, les adultes accroissent sensiblement leur accès à la voiture mais les hommes davantage que les femmes.

TABLEAU 4.7 – Proportion de parents ayant un permis de conduire, un abonnement de transports collectifs et la possibilité d'utiliser une voiture, en fonction du sexe et de la situation parentale

	<u>Parents en couple</u>		<u>Adultes sans enfant</u>	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Permis de conduire	89.8%	72.6%	84.4%	77.1%
Possibilité d'utiliser une voiture	81.5%	64.3%	60.5%	52.5%
Abonnement Transports C.	33.3%	34.0%	45.1%	49.7%

$\chi^2 = 63.6$ (permis), 43.8 (voiture) et 52.8 (abonnement TC) ; *p-value* < 0.001

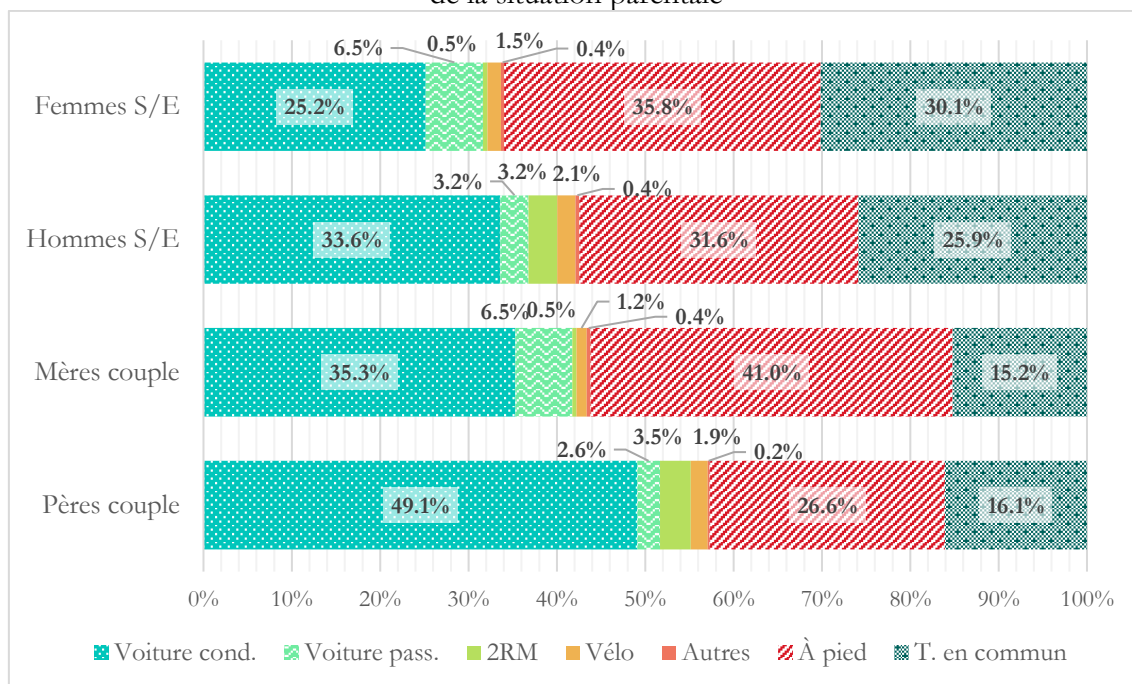
Champ : Adultes (18-60) sans enfants (n= 7214) et parents d'au moins un enfant de moins de 18 ans en couple hétérosexuel (n= 8087).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

En termes de pratiques modales, les résultats sont encore plus révélateurs, non seulement des écarts entre adultes sans enfants, mais aussi des différences entre pères et mères (FIGURE 4.1). Concernant les transports en commun, l'usage quotidien est moins important pour les parents, indépendamment du sexe, que pour les adultes sans enfants. Pour ce mode, les pratiques des parents convergent, ce qui va dans le sens des difficultés mentionnées par les mères interrogées pour se déplacer avec des enfants en transports en commun. Cependant, en ce qui concerne la marche et la conduite d'une voiture, les différences entre pères et mères sont notables. Si la part des déplacements réalisés en voiture est toujours plus importante chez les parents que chez les adultes sans enfants, l'écart le plus important se situe entre les mères et les pères, les derniers réalisant un pourcentage de déplacements en voiture plus important. La différence entre pères et mères dans la part de déplacements effectués en voiture en tant que conducteur ou conductrice (de 13.8 points en faveur des pères) est plus importante que la différence entre adultes sans enfants et parents sans distinction de sexe (de 11.6 points en faveur des parents). La parentalité a un effet de différenciation important entre hommes et femmes en termes de part modale de la voiture. Cela rejoint de nombreuses recherches, dans d'autres contextes, et prolonge les résultats des recherches des années 2000 qui concluaient une utilisation plus importante de la voiture par les hommes (Prédali 2004 ; Miralles-Guasch et Martínez Melo 2012 ; Buehler et Hamre 2015). Cet écart important dans la part modale de la voiture entre pères et mères en couple s'explique en partie par la différence qui existe dans la possibilité de conduire une voiture, c'est-à-dire dans le pourcentage de possession du permis de conduire des mères, inférieur à celui des pères¹¹⁵ (TABLEAU 4.7).

¹¹⁵ D'autres éléments d'explication seraient à prendre en compte, comme un effet de génération, par exemple. Ainsi, parmi les adultes sans enfants les jeunes sont plus représentés, donc des personnes qui ont moins souvent les permis, que l'on passe de plus en plus tard (Breton 2022).

FIGURE 4.5 – Part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction du sexe et de la situation parentale



$\chi^2 = 684.1$ (adultes) et 1944.9 (parents) ; $p\text{-value} < 0.001$

Champ : Les déplacements des adultes (18-60) sans enfants (n=27418) ou avec au moins un enfant de moins de 18 ans (n=36834).

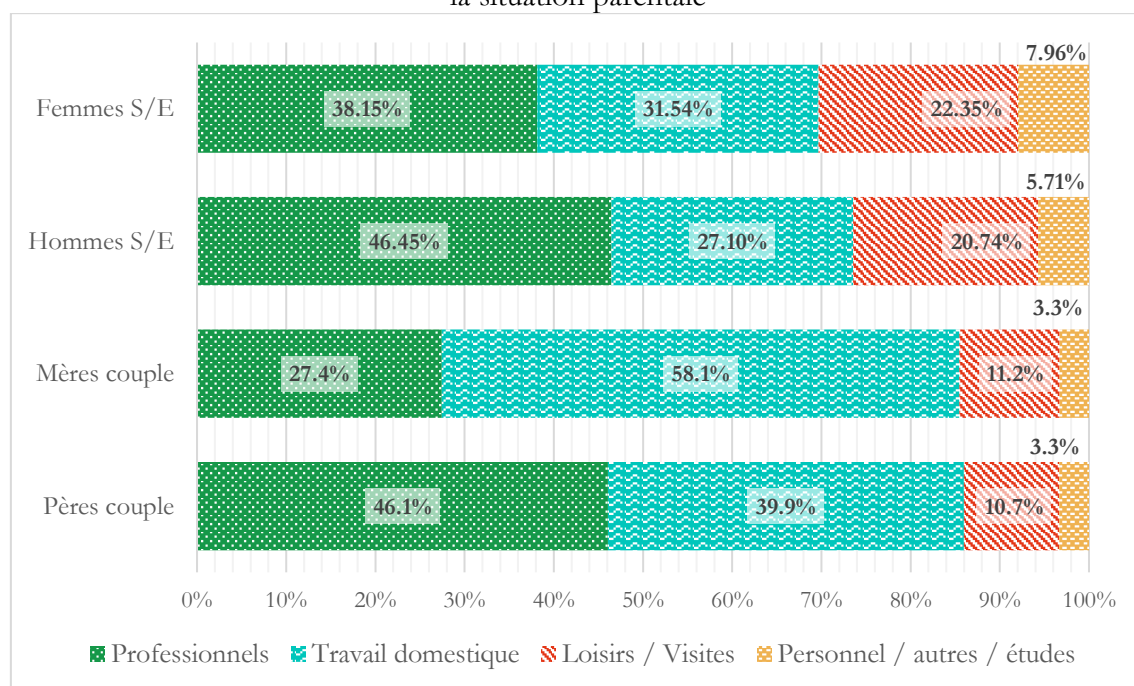
Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

La part modale de la marche dans les déplacements montre aussi des différences qui se creusent : elles sont très marquées entre pères et mères alors qu'elles sont moins notables entre hommes et femmes sans enfants. Si, tous sexes confondus, la part de déplacements réalisés à pied est presque la même entre parents et non parents (autour de 34 %), l'écart femmes-hommes est beaucoup plus intense parmi les parents (de 14.4 points) que parmi les adultes sans enfants (de 4.2 points). La part de déplacements pédestres des mères est plus importante que celle des adultes sans enfants des deux sexes, et que celle des pères en couple. La marche est le mode le plus utilisé par les mères en couple. On pourrait en déduire que, alors que les hommes réduisent leurs déplacements à pied et en transports en commun lorsqu'ils ont des enfants et augmentent ceux réalisés en voiture, les femmes quant à elles augmentent aussi bien leurs déplacements pédestres qu'automobiles. Ce résultat va dans les sens des témoignages des mères évoqués ci-dessus qui affirment qu'elles « se sont mises à marcher » davantage lorsqu'elles ont eu leurs enfants. Cela peut s'expliquer par la question des obstacles rencontrés lors des déplacements avec des enfants ou autres affaires en transports collectifs, mais aussi par le fait que leurs déplacements, plus nombreux, concernent davantage la proximité (le rayon autour du domicile) que ceux des pères et des adultes sans enfants.

c) Une spécialisation genrée dans les motifs de déplacement plus importante avec la présence d'enfants

Les indicateurs globaux de mobilité, tout comme les parts modales, donnent des pistes pour comprendre que les mères réalisent de nombreux déplacements dans la proximité. Comme évoqué plus haut, ce type de déplacement (court, répétitif et proche du domicile) est caractéristique de la mobilité du travail domestique, dans différents contextes (Zucchini 2015 ; Fan 2017 ; Chidambaram et Scheiner 2020). Les résultats sans distinction de sexe montrent que la part de déplacements pour le travail domestique est beaucoup plus importante pour les parents que pour les adultes sans enfants, au détriment de la part de déplacements pour l'activité professionnelle et pour les loisirs. Les résultats désagrégés par sexe vont dans ce sens, avec une nuance importante : les mères en couple ont la part la plus élevée de déplacements en lien avec le travail domestique qui devient, de loin, le motif principal de leurs déplacements (58.1 %) (FIGURE 4.6). Certes les pères consacrent une partie plus importante de leurs déplacements au travail domestique que les hommes sans enfants (de 12.8 points), mais la part de leurs déplacements pour l'activité professionnelle est presque la même, et reste le motif le plus important de leurs déplacements.

FIGURE 4.6 - Classement par motif des déplacements des parents, en fonction du sexe et de la situation parentale



$$\chi^2 = 106.9 \text{ (adultes) et } 949.4 \text{ (parents) ; } p\text{-value} < 0.001$$

Champ : Les déplacements des adultes (18-60) sans enfants (n=27418) ou avec au moins un enfant de moins de 18 ans et en couple hétérosexuel (n=36834).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

La part des déplacements par motif rend visible une spécialisation genrée de la mobilité qui est très forte parmi les parents en couple hétérosexuel. Si les femmes sans enfants consacrent une part plus importante de leurs déplacements au travail domestique que les hommes dans la même situation (+ 4.4 points), l'écart est beaucoup plus important parmi les parents : supérieur de 18 points chez les mères. Il en est de même, dans le sens inverse, pour la part des déplacements pour une activité professionnelle. Je qualifie cette spécialisation de « genrée » car elle reflète directement les rôles de genre attribués socialement aux femmes et aux hommes, et sert de base au rapport de pouvoir hiérarchisant ces deux groupes (2.1). Dans l'analyse de la mobilité quotidienne, la parentalité constitue un facteur central pour expliquer que le travail domestique devient le motif de plus de la moitié des déplacements des mères en couple.

d) Le déséquilibre parental : une attribution plus importante du travail domestique aux mères

Après avoir constaté une spécialisation genrée plus importante des déplacements parmi les parents en couple que parmi les adultes sans enfants, je me concentre maintenant sur les différences dans la mobilité des premiers, afin de détailler davantage les écarts en fonction des motifs de déplacement. L'analyse du taux de mobilité, du nombre moyen de déplacements et du budget-temps de transport pour les motifs de travail domestique et de l'activité professionnelle est conforme avec le résultat d'une implication plus importante des mères en couple hétérosexuel dans la mobilité pour le travail domestique que les pères (TABLEAU 4.8). Pour chaque déplacement qu'une mère en couple réalise pour le travail domestique, un père en fait seulement 0.65. Le temps consacré dans la journée à ces déplacements est, en moyenne, également plus élevé pour les mères que pour les pères : les premières y consacrent 6 minutes de plus que les derniers (sur 18 minutes). Cette prise en charge plus importante des déplacements par les mères en couple d'Île-de-France concerne les différentes activités : accompagnements, achats ou autres activités bénéficiant à l'ensemble du ménage. Les différences entre mères et pères sont toutefois plus importantes dans les accompagnements : elles y consacrent 4 minutes de plus dans leur journée que les pères (14 minutes contre 10 minutes), et pour chaque accompagnement qu'elles réalisent (1.15, en moyenne), les pères en font seulement 0.6.

On l'a vu, dès les premières recherches qui ont traité de la mobilité quotidienne des femmes, notamment les navettes domicile-travail, les courtes distances observées dans les statistiques ont été en partie expliquées par le poids du travail domestique qui conditionnait l'éventuelle activité professionnelle (2.2.1.b). Si les déplacements vers les lieux de travail sont contraints par le travail domestique, une implication plus importante dans les déplacements domestiques a plus de chances de s'accompagner d'une moindre implication dans la mobilité

vers les lieux d'activité professionnelle. Les chiffres de l'EGT 2010 pour les parents en couple vont dans ce sens ; les pères sont bien plus nombreux à s'être déplacés pour une activité professionnelle (73,4%) que les mères (52,3%). Ils réalisent, en moyenne, 1.60 déplacement lié aux activités professionnelles pour chaque déplacement des mères pour ce motif. Le temps consacré à se déplacer pour ce motif est presque deux fois supérieur pour les pères que pour les mères (45 minutes contre 24). Cela est dû à deux raisons : le fait que les mères en couple soient moins en activité que les pères en couple (Brousse 2015) et plus souvent à temps partiel ; et l'étendue des distances domicile-travail (pour le budget-temps de transport). Les résultats de l'EGT 2010 montrent que le lieu de travail des mères en couple se situe en moyenne à 9.9 kilomètres de leur domicile, alors que pour les pères la distance est de 12.9 kilomètres¹¹⁶. Le poids temporel de la mobilité pour les activités professionnelles des pères en couple n'empêche pas que les mères dans la même situation conjugale consacrent presque le même budget-temps aux déplacements professionnels qu'aux déplacements domestiques.

TABLEAU 4.8 – Part de personnes mobiles et nombre moyen de déplacements par personne, par motif (domestique et professionnel), en fonction du sexe et de la situation parentale

<u>Motif</u>		Mères	Pères
T. Domestique	Mobiles (≥ 1 déplacement)	70.0%	56.6%
	N. moyen déplacements	1.73	1.44
	Budget-temps de transport	24	18
Professionnel	Mobiles (≥ 1 déplacement)	52.3%	73.4%
	N. moyen déplacements	0.82	1.31
	Budget-temps de transport	24	45

t.test = -16.4 et -8.8 *p-value* < 0.001 (domestique) ; *t.test* = 16.3 et 18.7, *p-value* < 0.001 (professionnel)

Champ : Parents d'au moins un enfant de moins de 18 ans en couple hétérosexuel (n= 8087).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Les résultats de la régression logistique sur la probabilité de se déplacer pour du travail domestique ou pour une activité professionnelle (TABLEAU 4.4) confirment « toutes choses égales par ailleurs » que le fait d'être un homme réduit la probabilité de se déplacer pour le travail domestique et augmente la probabilité de se déplacer pour une activité professionnelle. La variable sexe est statistiquement très significative pour les deux motifs de déplacement, même en contrôlant la présence et l'âge des enfants.

¹¹⁶ La mesure des distances domicile-travail ne prend en compte que les personnes qui déclarent une activité professionnelle et un lieu de travail fixe et habituel. Le reste des personnes ne sont pas prises en compte dans les calculs : celles qui ne travaillent pas et celles qui déclarent de multiples lieux d'activité.

e) Un rééquilibrage de la prise en charge de la mobilité du travail domestique le week-end

La mobilité du week-end¹¹⁷ apporte des éléments pour compléter l'analyse des parents en couple hétérosexuel. Ainsi, les résultats du samedi et du dimanche montrent presque un effacement de la spécialisation genrée de la mobilité des parents. Par exemple, le travail domestique est le motif de 50.1 % des déplacements des pères et 54.2 % des déplacements des mères, et pour le reste des motifs, les pourcentages sont très similaires entre les deux sexes. Il y a donc un rééquilibrage dans l'attribution des déplacements liés au travail domestique. Que ce soit dans la part des mobiles (parents ayant fait au moins un déplacement), dans le nombre de déplacements ou dans le budget-temps de transport, les mesures sont presque identiques (TABLEAU 4.9).

TABLEAU 4.9 – Part de personnes mobiles et nombre moyen de déplacements par personne, par motif (domestique et loisirs), en fonction du sexe et de la situation parentale, pour un jour de week-end

Motif		Mères	Pères
T. Domestique	Mobiles (≥ 1 déplacement)	45.7%	45.7%
	N. moyen déplacements	0.71	0.72
	Budget-temps de transport	15	15
Loisirs	Mobiles (≥ 1 déplacement)	56.4%	60.1%
	N. moyen déplacements	0.93	1.05
	Budget-temps de transport	18	21

t.test = -0.3 et 0.8 *p-value* < 0.1 (domestique) ; *t.test* = 2.0 et 1.0, *p-value* < 0.05 (loisirs)

Champ : Parents en couple hétérosexuel avec au moins un enfant de moins de 18 ans, s'étant déplacés le samedi ou le dimanche (n= 1628).

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Le week-end, l'organisation des déplacements quotidiens change complètement pour les parents en couple ; une majorité d'entre eux ne vont pas travailler et les enfants n'ont pas école. Ces parents se déplacent donc moins que la semaine, surtout les mères. Si 92.7 % des mères en couple et 96.5 % des pères en couple se déplacent un jour de semaine, le week-end ne sont que respectivement 79.7 % et 83.1 % respectivement à s'être déplacés¹¹⁸. Le week-end est aussi le temps des loisirs pour les parents en couple. Le nombre moyen de déplacements, le pourcentage de mobiles et le budget-temps est plus important pour les déplacements pour loisirs/visites que pour le travail domestique, aussi bien chez les mères que chez les pères (TABLEAU 4.9). Les deuxièmes en profitent légèrement plus.

¹¹⁷ Pour rappel, les résultats de l'EGT 2010 exploités dans l'ensemble du chapitre concernent principalement la base principale constituée par les personnes (et leurs déplacements) s'étant déplacées du lundi au vendredi. Deux bases secondaires pour le samedi et le dimanche, exploitées ici, concernent un échantillon plus faible d'individus, qui permet de comprendre l'organisation de la mobilité, le week-end.

¹¹⁸ Le budget-temps de transport, tous motifs confondus, est aussi inférieur le week-end que la semaine pour les mères en couple (passe de 94 à 63 minutes) et pères en couple (passe de 121 à 74 minutes).

Étant donné qu'il n'y a pas école et que certains services de santé sont fermés le week-end, les accompagnements se réduisent considérablement. Ce sont donc les achats qui occupent la majeure partie des déplacements liés au travail domestique. Les déplacements pour achats représentent un budget-temps de 10 minutes pour les mères et 9 pour les pères. Pour les courses, comme pour les autres déplacements liés au travail domestique, le week-end constitue un moment de rééquilibrage entre pères et mères en général, qui suggère une négociation au sein des ménages hétérosexuels pour que les pères prennent plus en charge les activités domestiques et familiales et les déplacements qui en découlent (Gil Solá 2016 ; Cerdà Beneito 2018).

4.3.2 L'accentuation des écarts dans l'organisation quotidienne au sein du couple hétérosexuel à l'arrivée des enfants

a) *Une organisation plus déséquilibrée qu'en apparence*

Les résultats statistiques des écarts dans la mobilité quotidienne entre femmes et hommes, plus importants parmi les parents en couple (que parmi les adultes sans enfants,) trouvent un écho dans les discours des mères interrogées. Lorsqu'elles évoquent l'arrivée de leurs enfants et la vie conjugale en tant que mères, elles sont très nombreuses à signaler les déséquilibres dans la prise en charge du travail domestique, aussi bien lorsqu'il est réalisé à l'extérieur du domicile et qu'il s'accompagne de déplacements que lorsqu'il est réalisé dans le domicile¹¹⁹. Toutefois, pour certaines mères, la distribution du travail domestique était perçue comme « égalitaire ».

Et vraiment, c'était très égalitaire. On coupait en deux la journée. Voilà lui, il faisait sa partie, moi je faisais ma partie. C'était super égalitaire. Je peux rien dire sur ça. Mais il a quinze ans de plus que moi, il a un enfant avant moi, donc il sait comment... [...] On divisait vraiment en deux, c'était la responsabilité c'était divisé en deux, vraiment. Mais après, c'était toujours moi qui gagnais beaucoup plus que lui. Donc mon boulot, c'était plus important parce que la plupart de notre salaire ensemble, ça venait de moi. Donc pour moi, c'était plus important d'aller au boulot, tu vois, pour la famille. (Zeynep de Paris 14e, enfant de 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

¹¹⁹ À partir des éléments qui émergent globalement dans les entretiens, j'ai classé les organisations conjugales du travail domestique en quatre groupes. Ainsi, pour 2 mères (Najat et Zeynep), la situation était équilibrée ; pour 3 (Iris, Catherine et Brigitte avec le père de sa première fille), plutôt équilibrée ; et pour 6 (Céline, Jeanne, Imane, Audrey, Margaux et Laurence) la situation était déséquilibrée. Pour les 15 restantes (ainsi que Brigitte dans sa deuxième relation), la situation est décrite comme très déséquilibrée. Ce classement n'a pas vocation à quantifier mais plutôt à positionner les différentes situations vécues par les mères interrogées.

Au-delà du cas de Zeynep, des schémas *a priori* « égalitaires » sont mis en place par les parents, notamment dans les accompagnements des enfants.

Le papa gérait l'enfant le matin et moi je le gérais le soir. Il le posait à la nounou et moi, j'allais le chercher. [...] Donc ça a changé dans le sens où je me suis mise à me lever plus tôt pour raccourcir les journées de l'enfant en garde. Et puis moi, pouvoir rentrer plus tôt, m'occuper de lui, et ben... s'occuper du repas, du linge, tout ça. Et monsieur, lui, faisait le matin. Donc il partait plus tard, ils se levait plus tard, par contre, il rentrait tard le soir. (Angèle de Montlhéry, enfants de 10 et 8 ans, mère solo depuis 5 ans)

Ce témoignage illustre un schéma, que les mères évoquent, par rapport aux accompagnements aux lieux de garde et d'éducation des enfants où un « partage » semble *a priori* évident entre le parent qui accompagne le matin et le parent qui récupère le soir. Dans la plupart des cas, ces organisations dépendent des possibilités et des arrangements professionnels en termes d'horaires, comme le décrit Angèle. Ce schéma, qui semblerait « équilibré » a été identifié dans divers contextes (Schwanen 2007b ; Motte-Baumvol *et al.* 2011 ; Gilow 2019). En effet, comme le montre M. Gilow (2019), le fait de récupérer les enfants le soir entraîne un surcroît de travail domestique, notamment s'occuper de leurs besoins en fin de journée (les bains, le repas ou les devoirs), et éventuellement enchaîner cette récupération avec des achats.

Parfois, les mères évoquent la participation des pères au travail domestique, et aussi aux déplacements liés, comme une « aide » plutôt que comme une implication à part entière. Cela est connu de la recherche : M. Gilow (2019) parle d'un schéma de « gestionnaire-aidant » selon lequel même si les pères réalisent la tâche ou le déplacement, ce sont les mères qui s'occupent de la dimension logistique et du suivi régulier. D. Pernot (2021) montre dans sa thèse sur les achats en *Drive*¹²⁰, que les femmes sont souvent celles qui commandent les paniers, même si les hommes vont les récupérer. Le témoignage d'Audrey est un exemple de ce type de « schéma » :

Donc non, c'était en mode carré, mais il m'aidait aussi quand même. Parce que c'est quand même quelqu'un qui aime bien la propreté. Donc si je laissais entasser, il faisait le ménage à fond, très, très bien d'ailleurs. Mais il fallait que je laisse entasser, mais des choses du style je renverse le cendrier et au final, je referme le tapis, mais je vais pas le faire ce soir et du coup, ben comme il était quand même très propre, quand il voyait que moi j'allais pas faire, là il pouvait péter son plomb et du coup, il faisait le ménage. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 17, 12 et 3 ans, mère solo depuis 3 ans)

¹²⁰ Le *Drive* est un service pour la réalisation des courses alimentaires avec le principe du *click and collect* : la personne passe commande sur internet puis se rend, normalement en voiture, à un point de collecte pour récupérer ses produits.

Dans d'autres cas, les mères évoquent une organisation plutôt équilibrée mais qui se limite à un type d'activité ou de déplacement, qui est souvent lié aux enfants, tandis que ce sont elles qui prennent en charge presque la totalité du reste du travail domestique. C'est ce qui transparaît dans citation de Catherine, ci-dessous, lorsqu'elle évoque l'organisation avec le père de sa fille avant la séparation.

Ça s'organisait tellement naturellement que c'était presque... Voilà, pendant qu'il y en avait un qui travaillait, l'autre s'occupait de sa fille, tout simplement. [...] Alors, la partie école maternelle, le matin, c'est son papa qui l'emmenait, et après, pour la récupérer, soit c'était moi, ou soit c'était les grands-parents. [...] Pour les courses, quelquefois, ça pouvait être en commun, mais c'était à dominante moi, mais bon, quelquefois, mon époux faisait les courses, tout ce qui était ménage ou organisation, c'était tout le temps moi, en fait. J'avais un deuxième enfant, en fait, un grand enfant. (Catherine du Val Briard, enfant de 16 ans, mère solo depuis 2 ans)

Ce fragment d'entretien avec Christine éclaire une organisation parentale déséquilibrée, ne concernant pas nécessairement les accompagnements de l'enfant mais le reste des activités. Si la citation commence en faisant référence de manière positive à l'arrangement vis-à-vis des activités parentales, elle se finit sur un ton critique relativement aux déséquilibres dans l'organisation du travail domestique. Catherine utilise la métaphore du « deuxième enfant » qui revient dans les discours d'autres mères interrogées (qui parlent aussi du « grand ado »), et qui symbolise le vécu des déséquilibres conjugaux. En effet, considérer le conjoint comme un « enfant » ou un « adolescent » revient à souligner le fait qu'il soit une charge plutôt qu'un adulte impliqué dans la logistique de la famille.

b) Les mécanismes d'une organisation déséquilibrée entre conjoint·es

La majorité des mères interrogées ont évoqué des situations globalement déséquilibrées dans la prise en charge du travail domestique, par rapport à leurs conjoints. Si j'ai montré qu'une spécialisation genrée de la mobilité quotidienne est caractéristique des parents par rapport aux adultes sans enfants, il est possible d'imaginer que l'arrivée de petits est déterminante dans la mise en place des déséquilibres. Les cas précédemment cités sont illustratifs d'une mise en place de déséquilibres qui, bien qu'effectifs, peuvent passer inaperçus, dans un premier temps. Toutefois, lors des entretiens, la majorité des mères évoquent un déséquilibre dans la réalisation du travail domestique, impliquant ou non un déplacement. Ainsi, les éléments de complexification du quotidien en lien avec les enfants, au lieu d'être en quelque sorte partagés, sont très majoritairement assumés par les mères. Ce sont donc elles qui gèrent le domestique à l'intérieur du domicile, la mobilité du travail domestique et la gestion logistique.

Je gérais, et puis il était là, acte de présence. Comme à peu près tout ce que les mamans vous diront, voilà. Je travaillais, je m'occupais de mon fils, je faisais mes études et lui... De temps en temps, quand il avait le temps, quand... Donc, c'était réparti, 90 % du temps, c'était moi

qui gérais les tâches ménagères, enfin la charge mentale, l'enfant, les rendez-vous médicaux. Puis lui, quand il était inspiré. [...] Ah, ben, je prenais le bus avec la poussette, mon ordinateur, je posais mon fils et j'allais à la fac¹²¹. Et je le récupérais le soir après. Il le récupérait quand il avait le temps, quand il avait envie. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans, mère solo depuis 3 ans)

Plusieurs processus conduisent à ces déséquilibres dans la prise en charge du travail domestique, et notamment de la mobilité qui y est liée. Par exemple, quelques mères disent s'occuper des accompagnements et des achats car elles pouvaient utiliser une automobile, alors que les pères ne conduisaient pas.

Je faisais tout. C'est-à-dire que lui était beaucoup pris par ses études, donc je gérais... et en plus, il avait pas le permis, en plus... Il y a eu plein de choses qui faisaient que beaucoup de choses reposaient sur moi. [...] Déjà, j'étais pas à temps complet, j'étais à temps partiel à ce moment-là, donc j'avais plus de temps et lui non seulement il a fait ses études et bien sûr, à côté de ça, il faut travailler quand on a la maison. Donc, forcément, moi, j'étais beaucoup plus disponible que lui pour, pour tout ce qui est le quotidien et encore une fois, en tout cas, tout ce qui est courses et tout ça, c'était forcément moi puisque c'était moi qui avais le permis. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans, solo depuis 8 ans)

Pourtant, aussi bien mes résultats statistiques (4.3.1.b) que les recherches précédentes (Prédali 2004 ; Demoli 2014) montrent que ces situations sont peu probables ; les pères sont plus souvent en mesure d'utiliser un véhicule motorisé que les mères.

Même dans les cas où la voiture est nécessaire pour réaliser un déplacement du travail domestique et que les mères n'ont pas le permis de conduire, la participation des pères se limite à un accompagnement aux lieux des courses (puisque les accompagnements des enfants se faisaient majoritairement à pied). Ainsi, le père réalise un accompagnement mais ce sont les mères qui s'occupent de toute la logistique des courses.

Le papa était pas très papa, on va dire ça. [...] Après les courses, je prenais la poussette et j'allais faire quelques courses. Il y avait un petit supermarché à 20 minutes à pied. [...] Et, non, on arrivait à s'organiser parce que mon ex était très..., comment dire, il aimait pas les courses non plus. Donc moins il en faisait, mieux il se portait. Quand on faisait les grandes courses, je lui demandais de m'emmener au magasin, mais il me déposait au magasin et il repassait me chercher dès que j'avais fini. (Muriel d'Évry, enfant de 13 ans, mère solo depuis 10 ans)

¹²¹ Hélène et le père de son enfant étaient étudiant·es à la période de la naissance et quelques années plus tard.

Les diverses situations de déséquilibre au sein du couple dans la gestion du travail domestique, qu'elles soient très marquées ou plus subtiles, ne se restreignent pas à la sphère familiale. À l'arrivée des enfants, les arrangements professionnels (en termes d'horaires, de charges ou de localisations) déterminent également le poids du travail domestique assumé par les mères. Par exemple, Imane évoque sa possession du véhicule dans les raisons qui font qu'elle assure majoritairement le travail domestique et la mobilité qui y est liée et affirme qu'elle est également à temps partiel. Ainsi, le déséquilibre dans le travail domestique passe aussi par un déséquilibre en termes d'engagement dans l'activité professionnelle, souvent lié à l'arrivée des enfants.

Mais le papa, il a rien changé à son quotidien, donc il est toujours parti en tournée. Il a toujours fait sa vie, ses répétes, ses trucs, ses sorties avec ses potes et tout. Et moi, j'étais obligée de m'occuper de Silvia. Donc, c'était très violent pour moi, parce que tout d'un coup, je pouvais plus rien faire quoi. [...] C'est tout d'abord ma vie professionnelle. Ça a complètement changé parce que depuis la naissance de ma première fille, bien évidemment, ils sont devenus mes priorités, mes enfants. Et du coup, je refuse beaucoup de contrats. Tous les contrats qui m'amènent en tournée, qui me font bosser le soir jusqu'à tard, tout est une galère. [...] Et du coup, après mon quotidien, il est centré autour des enfants. Après, j'ai toujours ma passion du théâtre et je vis de ça. [...] Mais voilà, mes choix ne sont plus si ambitieux, et tout est sur la survie. Et surtout parce que, quand même, le père, il n'a jamais rien renoncé. [...] C'est-à-dire que pour lui, sa priorité, c'était le boulot, et pour moi, ma priorité, c'était les enfants. Et du coup, je me suis énormément occupée des enfants et de la maison, et lui a fait exactement ce qu'il avait à faire pour son boulot. Donc, quand les deux filles elles ont eu un mois, il partait en tournée tous les mercredis et il revenait le dimanche, et le lundi, il fallait pas lui parler parce qu'il était déconnecté, et qu'il avait besoin d'une journée pour se reconnecter. Et du coup, il était opérationnel le mardi. (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

Le cas d'Elisabetta, comédienne et dont l'ex-conjoint est musicien, est un exemple de comment les adaptations professionnelles des mères, ou les renonciations dans ce cas précis, vont de pair avec une continuité, voire une accélération, des carrières des pères, à la suite de l'arrivée des enfants. Les mères sont donc celles qui vont davantage adapter plus leurs conditions professionnelles ou se retrouver dans des emplois plus propices à une articulation des temps professionnels et familiaux (Méda 2001 ; Barbier *et al.* 2020).

Alors mon ex-mari, il avait pas des horaires qui étaient très flexibles puisque lui... Il travaillait dans un hypermarché. Donc voilà, il travaillait, on va de nuit et matin, c'était un peu compliqué. Mais moi, comme j'ai des horaires variables [...], je peux arriver entre 7 heures et 10 heures moins le quart et partir entre 16 heures et 19 heures, 19 heures 30 le soir. Donc ça me laissait une petite marge, effectivement. [...] C'est vrai qu'étant en congé parental les

premiers temps, forcément, je me suis toujours beaucoup plus occupée des enfants. Après lui, il avait quand même... Il s'en occupait. [...] On pouvait se relayer de temps en temps. Mais c'est vrai que la plupart du temps, c'était moi qui étais plus chargée, on va dire. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, mère solo depuis 3 ans)

Samia explique ainsi que le fait d'avoir un emploi qui lui permet d'adapter ses horaires afin d'articuler les temps et les espaces, a conduit à un déséquilibre dans la prise en charge des déplacements liés au travail domestique. Elle évoque également un congé parental qu'elle prend après la naissance de ses jumeaux afin de faciliter l'organisation des premiers mois. Ces dispositions professionnelles sont mises en place après l'arrivée des enfants et lorsque les enfants sont petits (4.2.1.b), majoritairement par les mères, et vont conduire à une attribution du travail domestique et de la mobilité qui y est liée.

Toutefois, lorsque les mères ont des métiers mieux rémunérés ou avec des horaires plus contraints, alors que ceux des pères sont plus flexibles, les déséquilibres peuvent se réduire. C'est le cas de Zeynep évoqué plus haut. Cependant, parmi les mères interrogées, ces situations sont rares. C'est ce que montre la littérature, soit dans le champ de la mobilité quotidienne (Gil Solá 2016), soit plus largement (Pailhé et Solaz 2007 ; Berton 2015). Même lorsque les pères font des arrangements plus importants à l'arrivée des enfants, quelques années après, la situation risque de s'inverser. Un exemple est le cas de Christine dont le conjoint prend un congé parental à l'arrivée des jumeaux (deuxième naissance) le temps de trouver une crèche. Toutefois, une fois que les enfants ont une place en crèche, c'est Christine qui adapte ses horaires pour assurer les accompagnements, et son conjoint reprend son poste à horaires décalés.

On avait fait un calcul, en fait, au niveau des salaires, comme c'est moi qui avais le plus gros salaire, mon mari à l'époque a pris un congé parental [...]. Donc arriver là, en juillet, faire une demande pour la crèche, en septembre, il y avait pas. Puis, en plus il fallait pas une place, mais deux. Donc du coup, comme on avait pas de mode de garde, on a fait un calcul. [...]. Donc lui, il était à la maison, moi, j'allais travailler. Et en fait, ils sont rentrés en crèche, les jumeaux, en septembre de l'année d'après. Donc là, il est reparti bosser. Et moi, à ce moment-là, j'ai fait une mobilité aussi, mais toujours à la RATP pour aller dans les bureaux avec des horaires de bureau, avec du repos le week-end, pour être là avec les enfants. (Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans, mère solo depuis 4 ans)

c) *Le vécu des pères solos, des situations diverses mais présentées comme un « partage des tâches »*

Les observations issues des entretiens menés avec les mères complètent l'analyse, avec les statistiques, d'une spécialisation genrée de la mobilité quotidienne. L'arrivée des enfants conduit à une mise en place d'un fonctionnement où les mères assument une partie plus

importante des déplacements en lien avec le travail domestique et réalisent davantage d'adaptations de leurs organisations spatio-temporelles et professionnelles, alors que leurs conjoints centrent l'organisation quotidienne autour de l'activité professionnelle, ce qui rejoint les nombreuses analyses sur l'organisation genrée de la famille, du travail et de la société (par exemple, Delphy 1998 ; Maruani 2011 ; Bessière et Gollac 2020). Pour l'approche biographique sur les effets de la présence des enfants, j'ai mobilisé les entretiens avec les mères. Toutefois, le vécu des cinq pères solos interrogés qui ont eu leurs enfants dans le cadre d'une relation conjugale cohabitante peut apporter des éclairages complémentaires, à partir d'un point de vue différent, bien qu'il faille garder en tête qu'il s'agit de pères qui ont obtenu la résidence principale de leurs enfants (et dont je peux donc supposer que l'investissement parental était important avant la séparation).

Parmi les cinq pères, deux témoignent de situations déséquilibrées, où leurs femmes faisaient plus qu'eux, avant la séparation : Yassine et Mounir. Ces deux parents ont en commun d'affirmer que, lorsqu'ils étaient en couple après l'arrivée de leurs enfants, ils pouvaient réaliser une partie des accompagnements des enfants (chez la grand-mère, qui s'occupait de la garde pour le cas de Yassine, et à la crèche puis l'école pour Mounir), et faire ensemble les courses, mais qu'ils ne géraient pas le travail domestique dans le domicile.

Mais du coup, s'il était chez ma mère, c'est moi qui allais le récupérer, s'il était chez sa mère, c'était elle qui allait le récupérer. [...] Tout ce qui est courses, on fait ensemble. Après, tout ce qui était un petit peu la maison, c'était elle qui s'en occupait. La cuisine, le ménage, tout ça. Après, j'ai aidé, hein, à débarrasser la table, sortir les poubelles... (Yassine du Blanc-Mesnil, enfant de 4 ans, père solo depuis 2 ans)

Deux autres pères évoquent une organisation plutôt équilibrée (Christian et Samir), et un dernier (Brice) une organisation où il participait plus souvent aux accompagnements de sa fille que sa conjointe. On retrouve donc chez les pères interrogés des organisations plus équilibrées que parmi les mères interrogées. La question à explorer ici est de savoir comment ils sont arrivés à ces organisations, quelque peu éloignées des rôles classiques, après l'arrivée des enfants. Une partie de la réponse se trouve dans l'organisation de l'activité professionnelle au moment où les enfants sont arrivés, ou à partir de leur naissance. Par exemple, Samir explique qu'avec son travail de formateur il avait déjà, avant l'arrivée de ses filles, des conditions plus compatibles que sa conjointe avec un emploi du temps scolaire (notamment ne pas travailler pendant les week-ends et les vacances scolaires). De plus, il a pu adapter ses horaires pour être disponible le matin, au moment où sa conjointe travaillait.

La personne avec qui je vivais, elle travaillait en décalé à l'aéroport. Donc, ça aussi, le week-end j'étais obligé de rester avec ma fille. [...] Elle bossait souvent dans le 5h-13h, donc très tôt le matin. Et moi, je commençais, j'avais réussi à négocier de commencer à partir de 13h jusqu'à

20h30. Donc comme je travaille pas le week-end, ça roulait très bien. [...] Mais ça va, on se partageait bien les tâches. On faisait tout à deux, y'avait pas de planning, rien préétabli. Quand je savais qu'elle travaillait pas, parce qu'elle pouvait avoir des jours de repos dans la semaine, et puis, moi, j'étais là en matinée, on se tapait un peu le ménage à deux. Après y'avait pas vraiment de partage : toi tu fais ça et moi, je fais ça, hormis la cuisine où... Après, je rechigne pas à faire la vaisselle. (Samir de Compans, enfants de 7 et 8 ans, solo depuis 2 ans)

Comme Samir, Christian avait plus de possibilités que sa conjointe d'adapter son activité professionnelle à l'arrivée de son fils, notamment en termes de proximité domicile-travail. Il a négocié un changement de poste en interne, qui lui permettait d'assurer l'ensemble des accompagnements de l'enfant, les jours de semaine. Sa conjointe, qui travaillait plus loin, pouvait s'occuper des courses le week-end.

Après l'arrivée de mon fils, je suis passé formateur, donc je commençais à 9h et je terminais à 17h30. Tandis qu'avant, avant l'arrivée de mon fils, je travaillais, j'étais commercial et je travaillais le matin ou l'après-midi. Je travaillais 8h-14h ou 14h-20h. [...] [Comme] je commençais à 9h et je terminais à 17h30, il fallait que je dépose le matin au centre de loisirs avant 8h, pour pouvoir prendre le train à 8h, pour être à Paris avant 9h. Et le soir, il fallait que je sois avant 19h, pour le récupérer. Donc, ça lui faisait des longues journées au centre de loisirs. Sa mère était à la Défense, c'était encore plus loin, donc elle ne pouvait pas le récupérer. (Christian de Bussy-Saint-Georges, enfant de 15 ans, solo depuis 10 ans)

Enfin, Brice a connu des changements professionnels avant la grossesse de sa conjointe, ce qui l'a conduit à se rendre plus disponible pour rendre compatible son activité professionnelle avec ses activités parentales, alors que sa conjointe a continué à travailler de nuit :

J'ai arrêté de travailler dans les cercles jeux quand, quand... parce que c'était le moment en fait. Travailler tous les deux de nuit, c'est... Ça aurait été compliqué avec la petite. [...] J'ai démissionné, un petit peu avant que ma femme tombe enceinte, parce que j'étais pas heureux, tout simplement. Et j'ai commencé à faire une formation dans la sécurité aéroportuaire. Et puis la petite est arrivée juste derrière, quoi. [...] Ensuite j'ai eu un CDD de 6 mois, à Roissy. Et j'ai arrêté parce qu'en fin de compte, quand je voyais le salaire que je faisais et combien on donnait à la nounou, valait mieux que je reste chez moi à garder ma fille, financièrement parlant. À l'époque, en CDD je faisais 1 400 € de salaire net, et on devait 700 € de nounou par mois, alors que je touchais la même chose au chômage et j'avais pas 700€ à la nounou. Donc c'est moi qui gardais ma fille. [...] Après, quand j'ai repris le boulot, la journée, on a réussi à trouver une place en crèche. Quand mon ex travaillait de nuit et rentrait, elle dormait et après elle se levait pour récupérer la petite. Donc, ma fille, quand je travaillais, elle était à la crèche. Sa mère quand elle pouvait la récupérer, elle la récupérait. Et week-end, en général,

c'est moi qui faisais. Au niveau de la bouffe, on s'organisait tous les deux. (Brice de Bagnolet, enfant de 13 ans, solo depuis 3 ans)

Ce père explique qu'il a arrêté de travailler pendant les premières années de sa fille. Cette situation ressemble à celle expliquée par Christine (fin de 4.3.1.b) où son conjoint a été en congé parental après la naissance de leurs jumeaux. Ces deux situations ont été décrites par M. Chatot (2016 : 123) comme une situation de « pères au foyer en attendant mieux », c'est-à-dire une période transitoire où les pères s'occupent majoritairement de leurs enfants car il s'agit de la solution optimale en termes d'organisation parentale et financière. À la fin cette période, Brice, à la différence du conjoint de Christine, a eu plus de possibilités d'adaptation professionnelle pour s'occuper des accompagnements de l'enfant. Ce sont donc les facilités et dispositions en termes professionnels prises par les pères interrogés qui les conduisent à assumer une bonne partie des accompagnements des enfants et à avoir une situation plutôt équilibrée avec leur conjointe en termes de prise en charge du travail domestique. Une hypothèse, à explorer par la suite (6.1.2.c), est que ces organisations plus équilibrées du travail domestique constituent l'une des explications de l'obtention de la résidence principale des enfants par les pères interrogés.

* * *

Ce chapitre s'est concentré sur les effets de la présence des enfants dans la mobilité des parents, et particulièrement des mères, à partir d'une double entrée analytique tirée des deux approches méthodologiques. D'une part, une entrée comparative statistique m'a permis de montrer que, dans la suite des résultats des recherches précédentes, la présence des enfants affiche des différences dans la mobilité quotidienne des parents par rapport aux adultes sans enfants. Le nombre moyen des déplacements des parents est supérieur à celui des non parents et l'utilisation de la voiture est plus importante. En termes de motifs de déplacement, alors que la mobilité liée à l'activité professionnelle reste très proche entre parents et adultes sans enfants, la mobilité du travail domestique est considérablement plus élevée chez les premiers (en termes de temps et de nombre de déplacements). D'autre part, une entrée biographique, à partir des entretiens compréhensifs menés avec les mères, m'a permis d'aborder l'arrivée des enfants comme un événement qui implique un point d'inflexion dans la mobilité quotidienne, dont l'organisation s'adapte désormais aux besoins changeants des enfants. Les mères évoquent la mise en place de changements professionnels pour articuler les temps sociaux afin de prendre en compte les horaires, souvent rigides, des enfants, et la multiple localisation de leurs activités. L'organisation du quotidien se complexifie et l'espace d'activités se resserre autour du domicile, afin de gérer les contradictions dans les rythmes qui émergent : entre la course et le ralentissement, et entre l'organisation rigide et les imprévus. La mobilité quotidienne avec les enfants implique également de nouvelles

perceptions des espaces en raison des obstacles que les mères rencontrent en se déplaçant avec les enfants et/ou en transportant des affaires encombrantes.

Cette analyse a permis de confirmer, pour le cas francilien et pour la mobilité quotidienne, les déséquilibres entre les hommes et les femmes qui existent dans le cadre des organisations conjugales hétérosexuelles et qui constituent l'une des bases du rapport de pouvoir genré (Delphy 1998). L'analyse des statistiques a permis de comprendre que la présence des enfants a un effet très important principalement sur la mobilité des femmes qui réalisent des déplacements plus nombreux et majoritairement liés au travail domestique. Par rapport aux adultes sans enfants, la présence de ces derniers marque fortement un schéma genré de la mobilité où les pères modifient à la marge leurs déplacements, et où les mères adaptent l'organisation de leurs déplacements pour réaliser le travail domestique, surtout en lien avec les enfants. Les entretiens avec les mères montrent qu'après l'arrivée de leurs enfants et lorsqu'elles étaient en couple, la prise en charge du travail domestique (et la mobilité afférente) avec leur conjoint était déséquilibrée. Cela découle souvent d'une organisation professionnelle où les mères mettent en place des adaptations qui les rendent plus disponibles pour s'occuper des accompagnements et d'autres activités du travail domestique. Les entretiens avec les pères montrent des organisations conjugales plus équilibrées, ce qui pourrait expliquer le fait qu'ils se retrouvent, après la séparation, avec la responsabilité principale des enfants.

En définitive, l'arrivée des enfants implique un tournant dans l'organisation des parents, mais surtout des mères, car elle exige une adaptation constante afin de permettre l'articulation des temps et des espaces. Les enfants constituent donc un facteur de complexité pour les futures mères solos, avant même leur séparation conjugale. Les déséquilibres de prise en charge du travail domestique qui, pour une bonne partie d'entre elles, s'accroissent avec l'arrivée des enfants, constituent un prélude de la situation monoparentale. Ils peuvent être source de conflit et *in fine* l'une des causes de la séparation conjugale (6.1.1.a). Par la suite, je montre les différences entre parents en couple et parents solos, pour comprendre comment la mobilité quotidienne des mères solos reflète la complexité de leur quotidien (Chapitre 5), et comment la séparation conjugale est l'évènement qui, après l'arrivée des enfants, précipite des changements importants dans la mobilité quotidienne (Chapitre 6).

Chapitre 5 Le quotidien à « flux tendus » en monoparentalité : une mobilité complexe rythmée par les besoins domestiques

Les mères solos cumulent le fait d'être des mères, des femmes et de ne pas avoir la possibilité de repli sur un conjoint au sein du ménage pour gérer le quotidien. Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, la présence des enfants a des effets sur la mobilité des parents, qui réalisent des déplacements plus longs, utilisent plus souvent la voiture et se déplacent plus longtemps et plus souvent pour le travail domestique, que des adultes sans enfant. L'arrivée des enfants provoque des transformations de rythme de vie et d'espaces fréquentés : des horaires qui sont à la fois plus fixes mais avec des imprévus plus fréquents ; une multiplication des types de lieux fréquentés centrés autour des différentes activités des enfants. La présence des enfants contribue au creusement des écarts femmes-hommes. Les motifs de déplacement des parents, davantage que pour les adultes sans enfants, montrent une spécialisation genrée : ceux des mères concernent majoritairement le travail domestique et ceux des pères le travail et les activités professionnelles.

Si la parentalité contribue à complexifier le quotidien et la mobilité, surtout pour les femmes, le cas des mères solos pose des questions supplémentaires. Dans quelle mesure élever des enfants sans conjoint·e implique-t-il des spécificités dans les pratiques de déplacements ? Comment varient les différences entre mères et pères en dehors du cadre conjugal hétérosexuel ? Autrement dit, le fait d'être à la tête d'une famille monoparentale implique-t-il moins de différences entre mères solos et pères solos en raison de leur situation *a priori* équivalente (dans les eux cas, les parents se retrouvent seuls avec leurs enfants) ? Vis-à-vis des mères en couple, dans quelle mesure la mobilité quotidienne reflète-t-elle des spécificités liées à des organisations quotidiennes plus compliquées et contraintes ? Quels facteurs peuvent marquer une complexité plus importante du quotidien des mères solos ?

L'objectif de ce chapitre est de répondre à ces questions afin de comprendre si la mobilité quotidienne des mères solos permet de refléter la complexité de leur vie de tous les jours. Des travaux de recherche, menés en Île-de-France et dans d'autres contextes, semblent aller dans ce sens : les mères solos auraient plus de difficultés dans leur articulation des temps sociaux (Minnotte 2012 ; Bakker et Karsten 2013), elles utiliseraient moins la voiture (Chlond et Ottmann 2007 ; Maciejewska et Miralles-Guasch 2019a) et auraient un budget-temps de transport plus élevé (Roorda *et al.* 2010 ; Fan 2017), en comparaison avec les autres parents.

Dans ce chapitre, je m'appuie principalement sur une entrée comparative basée sur l'exploitation statistique de l'EGT 2010. Elle me permet de comparer des échantillons contenant les mères et pères en couple hétérosexuel, avec l'ensemble de mères et pères solos. L'entrée comparative est complétée par les résultats des entretiens réalisés avec des mères solos franciliennes employées ou avec une certaine précarité dans l'emploi. Elle permet de comprendre l'analyse statistique, et de la compléter, en apportant des éléments pour comprendre les difficultés dans l'organisation de leur quotidien.

Le chapitre s'articule en trois temps. D'abord, les écarts pères-mères entre parents solos et parents en couple hétérosexuel sont abordés (5.1). Ensuite, le chapitre se concentre plus particulièrement sur les spécificités des mères solos pour comprendre les implications de l'articulation entre déplacements du travail domestique et déplacements pour les activités professionnelles dans leurs pratiques de mobilité, notamment en termes de temps (5.2.). Enfin, une lecture croisée avec les discours des mères solos interrogées permet de comprendre les facteurs qui reflètent et participent à leur complexité quotidienne (5.3). Il s'agit de comprendre les effets du chaînage des déplacements, de la présence constante des enfants, de l'absence de marges de manœuvre pour gérer les imprévus ou du transport d'affaires encombrantes.

5.1 Des écarts entre pères et mères atténués parmi les parents solos mais une persistance du schéma genré

Les résultats présentés dans le chapitre précédent montrent que la présence des enfants joue un rôle particulièrement significatif dans la dimension genrée de la mobilité quotidienne des adultes d'Île-de-France. Leur présence accentue les écarts femmes-hommes dans les déplacements (leur nombre et leur durée) et les modes de transport utilisés. Dans le chapitre précédent, j'ai montré que l'effet est particulièrement genré en ce qui concerne le motif des déplacements ; pour les parents, les écarts entre motifs de déplacement sont plus importants que pour les adultes sans enfants et reprennent les schémas de division du travail (les mères se déplacent davantage pour le travail domestique et les pères pour le professionnel) (Delphy 1998). Cette division du travail, qui traduit le rapport de pouvoir qu'est le genre, a été souvent présentée, au-delà de la seule mobilité quotidienne, comme une organisation au sein du ménage, entre conjoints (Glaude et Singly 1986). Si c'était le cas la division du travail, et donc la spécialisation dans la mobilité des personnes, ne devrait pas dépasser le cadre du couple, ce qui pour les parents solos, impliquerait des écarts entre mères et pères négligeables et peu marqués par le genre. En principe, mères et pères solos se retrouvent dans la même situation : elles et ils doivent rapporter de l'argent pour subvenir aux besoins familiaux, ainsi qu'assurer le travail domestique, sans conjoint·e. Pourtant, les études de genre ont montré

que des inégalités et discriminations liées au genre sous-tendent la société en général et dépassent le cadre de l'institution de la famille (Kergoat 2005 ; Carrasco et Zabala González 2014). Quelques travaux qui se sont intéressés au quotidien des familles monoparentales ont montré que, même sans conjoint·e au domicile, les mères consacraient plus de temps et d'efforts au travail domestique que les pères (Minnotte 2012 ; Roy 2012 ; Lee et Hofferth 2017), malgré plus de similarités entre mères et pères solos qu'au sein des couples. Un résultat similaire a été présenté, pour les États-Unis, par une étude qui s'est intéressée à la mobilité quotidienne (Rosenbloom 2006).

La mobilité quotidienne des mères solos de la région parisienne, est-elle proche ou différente de celle des pères solos ? Est-elle marquée par le genre comme pour les parents en couple ? Je tente de répondre à ces questions avec l'analyse des résultats de l'EGT 2010 qui permet cette comparaison (entre pères et mères solos et avec les parents en couple hétérosexuel). Dans un premier temps, je présente des résultats qui mettent en avant des écarts moins importants entre pères et mères solos, que pour les parents en couple (5.1.1). Je les oppose, dans un deuxième temps, à des résultats qui montrent que le genre « persiste » malgré l'absence de vie de couple (5.1.2).

5.1.1 De moindres écarts de genre parmi les parents solos

a) Des différences mères-pères moins importantes dans le total des déplacements

Tous motifs de déplacement confondus, les indicateurs de mobilité montrent moins de différences entre pères et mères solos qu'entre parents en couple hétérosexuel (TABLEAU 5.1). Premièrement, le pourcentage de personnes ayant réalisé au moins un déplacement dans la journée est très similaire entre mères (96.5 %) et pères (97.3 %) solos, alors que l'écart est de plus de 4 points entre pères (96.5%) et mères (92.7%) en couple. Concernant cet indicateur, plus élevé chez les pères que chez les mères dans les deux situations conjugales, il faut noter qu'il est plus important pour les parents solos (ils et elles ont eu plus de chances de se déplacer que les parents en couple). Ainsi, la part de mères solos qui se sont déplacées au moins une fois est plus proche de celles des pères (solos ou en couple). Un comportement similaire s'observe avec le temps passé à se déplacer au quotidien, mesuré par le budget-temps de transport moyen (par jour et par personne). C'est pour cet indicateur que l'écart mère-père entre parents en couple est le plus important, avec presque 27 minutes de plus par jour consacrées à se déplacer par les pères. La différence entre pères et mères solos est beaucoup moins importante ; les pères solos passent 5 minutes de plus que les mères solos à se déplacer.

TABLEAU 5.1– Indicateurs de mobilité, au niveau individuel, en fonction du sexe et de la situation conjugale

	Solos			En couple		
	Pères	Mères	Écart M-P	Pères	Mères	Écart M-P
Mobiles (≥ 1 déplacement)	97.3%	96.5%	0.9%	96.5%	92.7%	4.1%
N. moyen déplacements	4.86	4.74	2.5%	4.43	4.73	-6.3%
Budget-temps transport	119	114	4.5%	121	94	28.5%

$\chi^2 = 1.43$, $t.test = 0.5$ et 1.6 , $p-value < 0.1$ (solos) ; $\chi^2 = 91.15$, $t.test = -5.4$ et 14.9 , $p-value < 0.001$ (en couple)

Champ : Parents solos ($n = 1217$) et en couple hétérosexuel ($n = 8087$) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Note : Les écarts (Écart M-P) sont calculés en pourcentage de variation entre mères et pères.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Le nombre moyen de déplacements, par jour et par personne, montre une tendance un peu différente. Les mères en couple se déplacent plus que les pères en couple (+0.3 déplacement sur 4.73 déplacements), alors que la situation s'inverse parmi les parents solos : les pères solos font 0.12 déplacement de plus que les mères solos (4.74). Ainsi, l'écart mère-père est, encore une fois, moins important parmi les solos. F. Prédali (2004), avec des données de l'EGT de 1990, montrait un résultat proche en termes d'écarts femme-homme (plus importants parmi les parents en couple que les parents solos). Toutefois, dans l'enquête de 1990 le nombre moyen de déplacements des mères solos était plus élevé que celui des pères solos¹²².

Ces chiffres montrent que la mobilité des mères et des pères solos se ressemblent davantage que celle des parents en couple hétérosexuel. Il paraîtrait donc légitime de penser que parmi les parents solos, les rapports de genre visibles dans la mobilité des parents s'atténuent considérablement, ce qui irait dans le sens d'un déséquilibre qui ne dépasse pas le cadre du couple hétérosexuel. Cependant, il est risqué d'aller vers cette conclusion sans prendre en compte d'autres indicateurs, notamment les motifs de déplacement. En effet, c'est dans ces derniers que la « spécialisation genrée » de la mobilité des parents en couple est la plus visible (4.3.1.c).

b) Une spécialisation genrée dans les motifs de déplacement moins marquée que pour les parents en couple

Les différences mère-père semblent relativement moins importantes chez les parents solos que chez ceux en couple lorsque les pratiques de mobilité sont abordées par les motifs de déplacement les plus traversés par le genre (travail domestique et activités professionnelles) (TABLEAU 5.2). Les mères solos réalisent moins de déplacements liés au travail domestique

¹²² Les calculs de F. Prédali (2004) avec l'EGT de 1990 montrent, en moyenne par jour et par personne, 4.29 déplacements pour les mères solos, 4.12 pour les pères solos, 4.41 pour les mères en couple et 3.99 pour les pères en couple.

(7.2 % en moins) et plus de déplacements liés aux activités professionnelles que les mères en couple (17 % de plus). La tendance s'inverse pour le cas des pères (24.8 % de plus pour le domestique et 7.6 % de moins pour le professionnel, pour les solos par rapport aux pères en couple), ce qui rapproche les nombres de déplacement des parents solos, notamment concernant le travail domestique. Ainsi, pour chaque déplacement pour le travail domestique d'une mère solo, un père solo en fait 0.88 alors que le ratio est de 0.65 déplacement chez les parents en couple. Le ratio est de 1.26 déplacements de pères solos par déplacement de mères solos en lien avec les activités professionnelles alors qu'il est de 1.6 déplacements chez les parents en couple. Le constat est le même avec la part de parents qui ont fait au moins un déplacement (mobiles), pour l'un des motifs. Le pourcentage de pères solos ayant effectué au moins un déplacement lié au travail domestique est plus proche de celui des mères, en couple et solos, que de celui des pères en couple.

TABLEAU 5.2 – Part de personnes mobiles et nombre moyen de déplacements par personne, par motif (domestique et professionnel), en fonction du sexe et de la situation conjugale

<u>Motif</u>		<u>Solos</u>		<u>En couple</u>	
		Mères	Pères	Mères	Pères
T. Domestique	Mobiles (≥ 1 déplacement)	69.4%	68.5%	70.0%	56.6%
	N. moyen déplacements	1.60	1.41	1.73	1.13
Professionnel	Mobiles (≥ 1 déplacement)	59.7%	72.1%	52.3%	73.4%
	N. moyen déplacements	0.96	1.21	0.82	1.31

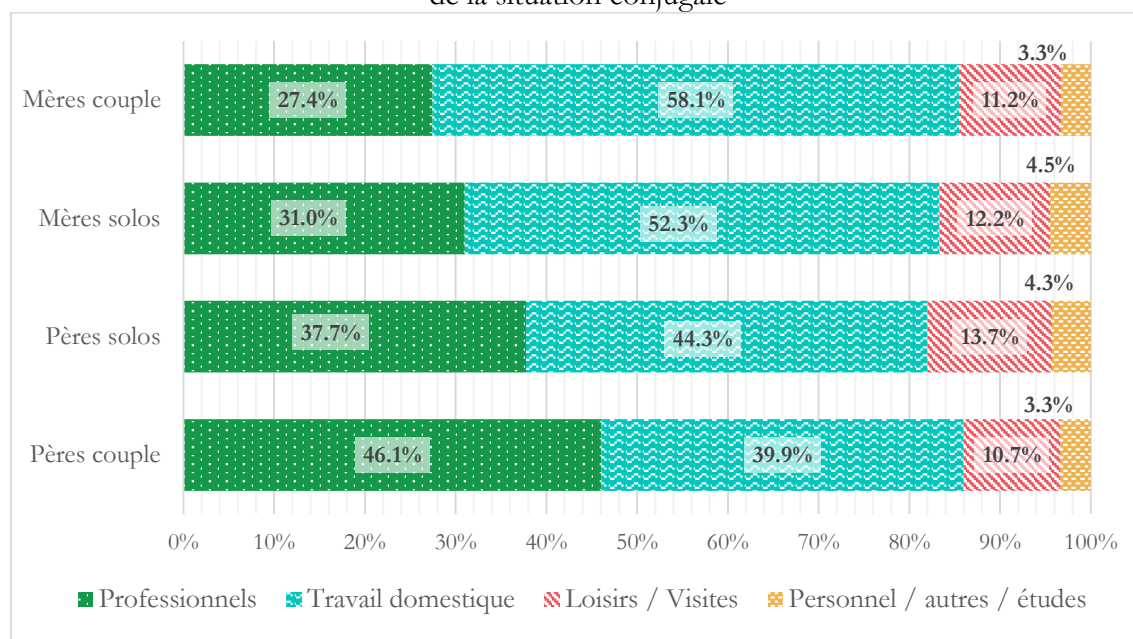
$\chi^2 = 17.50$ (dom.) et 9.14(pro.) ; $t.test = 1.47$ (dom.) et 2.39 (pro) ; $p-values < 0.1$ (dom.) et ≤ 0.01 (pro)
 Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Ainsi, il est possible de constater une sorte de rapprochement des pratiques entre pères et mères solos, par rapport aux parents en couple, concernant les motifs de déplacements associés à la division du travail genrée. C'est également visible graphiquement, dans la représentation de la part de déplacements par motif, en fonction du groupe de parents, où j'ai ordonné les parents en fonction de la part de leurs déplacements consacrée au travail domestique (croissant) et professionnel (décroissant) (FIGURE 5.1). Les pères et les mères solos se trouvent au milieu, entre les parents en couple hétérosexuel et leur forte spécialisation genrée des déplacements. Les pourcentages de déplacements consacrés au travail domestique des mères (52.3 %%) et des pères solos (44.3 %%) sont proches alors que celui des mères (58.1 %%) et celui des pères en couple (39.9 %%) sont plus fortement différents. Pour la part de déplacements lié au travail professionnel, c'est l'inverse qui est observé avec les parents en couple dans les pourcentages extrêmes : les pères solos (37.7 %%) et les mères solos (31 %%) se retrouvent entre les pères en couple (46.1 %%) et

les mères en couple (27.4 %). Cette moindre spécialisation genrée des déplacements des parents solos rejoint les résultats d'autres recherches, notamment en dehors de la mobilité quotidienne : par exemple, sur le temps consacré au travail domestique, une enquête française montre que les mères en couple consacrent 89 % de temps en plus au travail domestique que les pères en couple, alors que cette différence est seulement de 27 % parmi les parents solos (Roy 2012).

FIGURE 5.1 – Classement par motif des déplacements des parents, en fonction du sexe et de la situation conjugale



$$\chi^2 = 13.651 ; p\text{-value} < 0.01$$

Champ : Déplacements des parents solos (n= 5831) et des parents en couple hétérosexuel (n=36884) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

5.1.2 Un tropisme lié au genre dans la mobilité quotidienne persistant parmi les parents solos

a) *Des écarts dans la mobilité entre pères et mères solos qui restent visibles dans les motifs de déplacement et les distances domicile-travail*

La comparaison des différences mère-père entre parents solos et parents en couple hétérosexuel suggère l'hypothèse d'écarts femmes-hommes restreints aux situations de parentalité conjugale. Cependant, l'analyse des motifs de déplacement semble contredire cette hypothèse (FIGURE 5.1 et TABLEAU 5.2). Bien que les écarts entre parents solos soient moins marqués qu'entre parents en couple, la mobilité des mères solos reste davantage centrée sur le travail domestique, tandis que celle des pères solos est plus tournée vers les activités professionnelles. Cela confirme l'hypothèse selon laquelle les normes de genre

continuent de structurer l'organisation quotidienne, au-delà du seul cadre conjugal. Le fait que chez les parents solos il existe aussi un déséquilibre dans les motifs de déplacements (entre déplacements du travail domestique et du travail rémunéré) montre des effets du genre qui relèvent d'une organisation sociale générale. Cela rejoint les résultats des rares recherches (aux États-Unis) qui se sont penchées sur la question des différences femmes-homme parmi les parents solos et qui montrent que la mobilité des mères solos est davantage marquée par le travail domestique que celle des pères solos (Rosenbloom 2006). Elles montrent aussi que la spécialisation genrée de la mobilité parentale s'applique également aux parents solos, bien que pères et mères solos se retrouvent dans la même situation (avec leurs enfants, sans appui d'un conjoint adulte au sein du ménage) (Fan 2017).

Pour confirmer la prévalence de la variable sexe dans la variabilité des pratiques de mobilité quotidienne des parents solos, des régressions avec un modèle linéaire permettent de confronter le nombre moyen de déplacements, par jour et par personne, pour le travail domestique ou pour l'activité professionnelle (variable expliquée) à un certain nombre de variables explicatives (TABLEAU 5.3

TABLEAU 5.3). L'intérêt ici est non seulement d'observer les variations de la variable expliquée, mais de comprendre si la variable sexe influence significativement le nombre de déplacements des deux motifs étudiés, « toutes choses égales par ailleurs », dont la situation conjugale. Sans surprise, les résultats montrent que le sexe est une variable significative pour expliquer la variabilité du nombre de déplacements liés au travail domestique, ainsi que pour ceux liés aux activités professionnelles. Ainsi, à situation conjugale équivalente, les hommes font moins de déplacements domestiques¹²³ par rapport aux femmes. Inversement, les hommes font plus de déplacements en lien avec les activités professionnelles. L'analyse originale des dernières données de mobilité franciliennes complètes permet donc de confirmer que le sexe semble, au moins depuis les années 1970, être toujours une variable importante et explicative de la variabilité des pratiques de mobilité (2.2).

TABLEAU 5.3 – Résultat de la régression linéaire sur le nombre de déplacements des parents liés au travail domestique et aux activités professionnelles

Variable	Modalités	<u>Travail domestique</u>		<u>Activités professionnelles</u>	
		Coefficient	Significativité	Coefficient	Significativité
(Constante)		1.20	***	0.88	***
Sexe	Femme	RÉF.		RÉF.	
	Homme	-0.53	***	0.26	***
En couple	Oui	-0.32	***	-0.09	*
	Non	RÉF.		RÉF.	

¹²³ Ce résultat rejoint également celui de la régression logistique sur la probabilité pour une personne de s'être déplacée pour le travail domestique ou pour une activité professionnelle (TABLEAU 4.4). À situation conjugale et parentale égale, le fait d'être un homme augmente la probabilité de se déplacer pour une activité professionnelle et réduit la probabilité de se déplacer pour le travail domestique.

Variable	Modalités	<u>Travail domestique</u>		<u>Activités professionnelles</u>	
		Coefficient	Significativité	Coefficient	Significativité
Âge enfant (plus jeune)	< 4 ans	0.67	***	0.01	
	4 - 10 ans	RÉF.		RÉF.	
	11 - 18 ans	-0.09	*	-0.07	**
Nombre enfants		0.11	***	-0.03	*
Catégorie socioprofessionnelle	Populaire	RÉF.		RÉF.	
	Intermédiaire	-0.22		0.12	
	Supérieure	-0.04		0.22	***
	Autres	0.05		0.20	***
Occupation principale	En activité	RÉF.		RÉF.	
	Au chômage	0.85	***	-1.15	***
	en études	1.17	***	-1.05	***
	sans activité	1.19	***	-1.08	***
Occupation du logement	Location HLM	RÉF.		RÉF.	
	Location privée	3.7E-04		0.00	*
	En propriété	1.6E-02		-0.04	
	Autres	0.30	**	0.15	*
Revenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	-0.30	*	-0.08	
	De 800 à 1200€	-0.01		0.05	
	De 1200 à 1600€	0.09		0.08	
	De 1600 à 2000€	0.06		0.04	
	De 2000 à 2400€	RÉF.		RÉF.	
	De 2400 à 3000€	0.105074		0.151835	**
	De 3000 à 3500€	0.11		0.17	**
	De 3500 à 4500€	0.23	**	0.10	*
	De 4500 à 5500€	0.30	***	0.23	***
	5500€ et plus	0.23	**	0.23	***
Disponibilité mode de transport	Aucun	RÉF.		RÉF.	
	Abonnement TC	-0.01		0.18	***
	Voiture	0.73	***	0.28	***
	Voit. + TC	0.33	***	0.24	***

Codes de significativité : *** pour $p\text{-value} \leq 0.001$; ** pour $p\text{-value} \leq 0.01$;

* pour $p\text{-value} \leq 0.05$; · pour $p\text{-value} \leq 0.1$; sinon $p\text{-value} \geq 1$

Multiple $R^2 = 0.13$ (dom.) et 0.21 (pro.) F-statistics = 51.1 (dom.) et 91.7 (pro.)

Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans, en Île-de-France.

Référence : Femme, sans conjoint·e, enfant le plus jeune entre 4 et 10 ans, de catégorie populaire, en activité professionnelle, avec un logement en location HLM, revenu net du ménage de 2000 à 2400€, sans voiture ni abonnement aux transports en commun.

Lecture : Pour les parents dans la situation de référence, la valeur moyenne est de 1.20 déplacements quotidiens pour le travail domestique. Les valeurs exprimées par la suite, en coefficients, correspondent à la différence par rapport à la modalité de référence. Par exemple, pour les parents en couple, la valeur se réduit de 0.32 points par rapport aux parents de référence (solos), toutes choses égales par ailleurs. Pour le nombre d'enfants (variable quantitative), le changement du coefficient par rapport à la constante se fait par unité ; à chaque enfant la valeur augmente de 0.11 points.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Un autre indicateur lié à la mobilité confirme que les différences entre pères et mères solos sont influencées par le genre, y compris quand ils ne vivent pas dans une relation conjugale. Il s'agit de la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail, une mesure souvent utilisée par les travaux sur les écarts femmes-hommes dans la mobilité (Madden 1981 ; Hanson et Pratt 1995 ; Cattán 2007 ; Joyce et Keiller 2018). Bien que la distance domicile-travail se réduise chez les pères solos (11.6 km) par rapport aux pères en couple (12.9 km), elle est également moins importante chez les mères solos (8.32 km) que pour les mères en couple (9.85 km). Pour cette mesure, l'écart entre pères et mères est même légèrement plus important parmi les parents solos. Pour un kilomètre parcouru par un père solo, une mère solo en parcourt 0.72 ; alors que pour un kilomètre parcouru par un père en couple, une mère en couple en parcourt 0.76.

TABLEAU 5.4 – Distances domicile-travail moyennes, en fonction du sexe et de la situation conjugale

Distance domicile-travail (km)	Mères		Pères		Ensemble
	Solos				
	Solos		8.32	11.58	8.79
	En couple		9.85	12.92	11.49
	Ensemble		9.55	12.88	11.17

$t_{test} = 4.03$ (parents solos) et 4.14 (mères) ; $p\text{-value} < 0.001$

Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

D'autres recherches, en Allemagne (Chidambaram et Scheiner 2020) et dans l'agglomération de Québec (Thomas et Villeneuve 1998) montrent des résultats similaires concernant des distances domicile-travail plus courtes pour les mères et pères solos. La recherche québécoise montre que les écarts entre pères et mères solos se maintiennent, voire se creusent légèrement, même si l'auteur et l'autrice n'expliquent pas plus ce résultat. Pour le cas francilien, les parents solos effectuent *in fine* des navettes domicile-travail plus courtes que les parents en couple, écart qui apparaît plus net chez les mères solos que chez les pères solos. Cela pourrait être le signe d'une nécessité plus importante de proximité (au lieu d'activité rémunérée) pour les mères solos, afin de gérer une forte complexité quotidienne liée à leur situation de monoparentalité.

b) *Un usage des modes de transport encore plus différencié entre les pères et les mères solos*

Concernant les modes de transport, les résultats montrent également un écart entre pères et mères qui persiste parmi les parents solos. Les pères et les mères n'ont pas les mêmes possibilités d'utiliser une voiture (possession du permis et présence d'une voiture dans le ménage), indépendamment de leur situation conjugale (TABLEAU 5.5) : la part de parents en

couple, pères (81.5 %) et mères (64.3 %) respectivement, à avoir la possibilité d'utiliser une voiture privée dans le domicile est plus importante que celle des parents solos (77.7 % pour les pères solos et 51.6 % pour les mères solos). Cependant, comme pour les distances domicile-travail, les écarts dans les possibilités d'utiliser une voiture privée entre mères et pères sont plus importants parmi les parents solos que parmi ceux en couple. De plus, la part de personnes avec un abonnement aux transports en commun franciliens reste assez similaire entre pères solos, pères en couple, et mères en couple (autour de 33 %), alors que presque la moitié de mères solos sont abonnées aux transports collectifs avec 47.7 % de mères solos abonnées de plus que de pères. Une recherche dans la région métropolitaine de Québec montre également une motorisation plus importante des pères solos que des mères solos, de 17 % (López Castro *et al.* 2015). Ces résultats rejoignent l'idée d'un accès à la voiture encore plutôt genré (Daggett 2018 ; Maciejewska et Miralles-Guasch 2019a). Pour le cas des mères solos, le fait de posséder une voiture (et le permis de conduire) est à relier avec leur moindre niveau de vie (1.1.1.a) mais peut être également liée aux caractéristiques urbaines des lieux où elles vivent (voir Chapitre 8).

TABLEAU 5.5 – Proportion de parents ayant un permis de conduire, un abonnement de transports collectifs et la possibilité d'utiliser une voiture, en fonction du sexe et de la situation conjugale

	<u>Solos</u>		<u>En couple</u>	
	Pères	Mères	Pères	Mères
Permis de conduire	92.5%	64.7%	89.8%	72.6%
Possibilité d'utiliser une voiture ¹²⁴	77.7%	51.6%	81.5%	64.3%
Abonnement Transports Commun	32.8%	48.4%	33.3%	34.0%

$\chi^2 = 53.18$ (permis), 38.79 (voiture) et 23.55 (abonnement TC) ; *p-value* < 0.005

Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

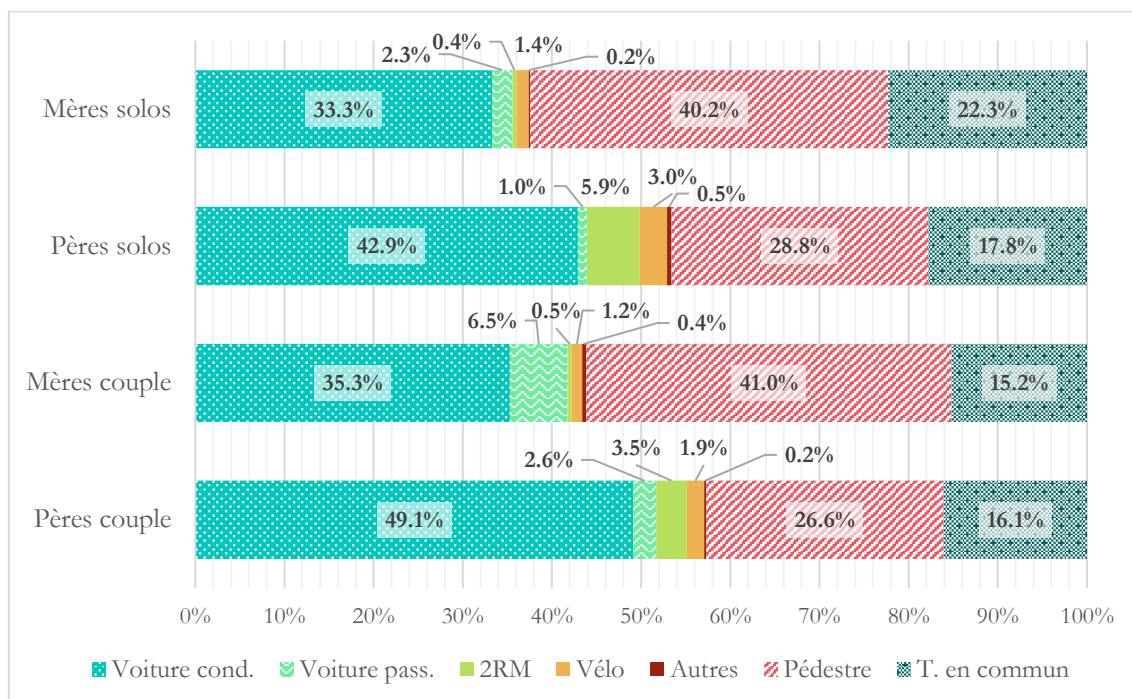
Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Les différences dans les usages des modes de transport peuvent être analysées à partir des pourcentages de déplacements effectués en fonction du mode principal utilisé pour se déplacer (FIGURE 5.2). Le graphique confirme une différence plutôt marquée entre les pères et les mères, indépendamment de leur situation conjugale, qu'entre les parents en couple et les parents solos. Les pères solos utilisent la voiture pour une part des déplacements 10 points supérieur à celles des mères solos, et les pères en couple une part de leurs déplacements supérieure de 14 points à celle des mères en couple. Les mères marchent plus que les pères (autour de 41 % chez les mères solos et en couple, contre environ 27-29 % chez les pères solos et en couple). La recherche québécoise citée précédemment montre des résultats

¹²⁴ Cet indicateur fourni directement dans la base de l'EGT 2010 combine le fait que la personne possède le permis de conduire (ait l'aptitude de conduire) avec le fait qu'il y ait au moins une voiture dans son ménage.

similaires dans la différence des usages des modes de transports entre pères et mères solos, mais avec un usage plus dominant de la voiture que dans les résultats franciliens, ce qui est lié au contexte urbain peu dense et avec une importante séparation fonctionnelle de cette métropole nord-américaine (López Castro *et al.* 2015). Le pourcentage le plus élevé de déplacements réalisés en transport en commun se trouve dans le groupe des mères solos (22% de leurs déplacements contre 15-17% pour les autres parents). Ainsi, les mères solos utilisent majoritairement des modes de transport considérés comme plus lents (la marche et les transports en commun), ce qui peut avoir des effets sur les temps qu’elles consacrent à se déplacer, et donc sur les capacités qu’elles ont à articuler diverses activités dans des espaces différents, bien qu’elles se retrouvent seules à gérer l’ensemble des besoins du ménage et que donc leur articulation des temps sociaux soit mise à mal (Minnotte 2012).

FIGURE 5.2 – Part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction du sexe et de la situation conjugale



$$\chi^2 = 254.4 \text{ (parents solos), } 1756.9 \text{ (parents en couple) ; } p\text{-value} < 0.001$$

Champ : Déplacements des parents solos (n= 5831) et des parents en couple hétérosexuel (n=36884) d’au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

5.2 Un temps de déplacement des mères solos ancré autour du travail domestique

Bien que des indicateurs de mobilité suggèrent des écarts moins importants entre pères et mères solos, un tropisme lié au genre persiste. La spécialisation genrée des motifs de déplacement est moins importante que chez les parents en couple, mais elle reste présente et statistiquement significative. Les distances domicile-travail ainsi que l'usage des modes de transport au quotidien montrent aussi la continuité du schéma genré au-delà des rapports conjugaux. Les différences entre pères et mères solos, *a priori* dans la même situation en termes de travail parental et gestion quotidienne, peuvent s'expliquer en termes de ressources financières, puisqu'en moyenne les pères solos ont plus de ressources que les mères solos (Drieux *et al.* 2016). Elles peuvent aussi s'expliquer en termes d'aides de proches ou de conditions de séparation, plus avantageuses pour les pères que pour les mères (Bessière et Gollac 2020 ; Charpenel *et al.* 2021), comme nous le verrons dans les chapitres qui suivent. La première section a permis de signaler quelques spécificités des mères solos par rapport aux mères en couple (un usage plus important des transports en commun ou une distance domicile-travail moins élevée). Le fait que les mères solos affrontent « seules » le travail domestique et le travail rémunéré, à la différence des mères en couple, peut se traduire dans d'autres spécificités dans la mobilité quotidienne.

Dans la littérature, des recherches montrent qu'en moyenne les ressources et les capacités financières des familles monoparentales féminines sont moins importantes que celle des familles avec des couples (David et Séchet 2004 ; Drieux *et al.* 2016). D'autres recherches, en dehors de l'Île-de-France, suggèrent des difficultés d'articulation des temps sociaux plus importantes pour les mères solos que pour les mères en couple (Sanik et Mauldin 1986 ; Minnotte 2012). Comment cela se répercute-t-il dans leur mobilité quotidienne ? Quels seraient les facteurs et les indicateurs dans la mobilité quotidienne, s'ils existent, qui permettraient de montrer une plus grande complexité pour les mères solos franciliennes ? Pour tenter de répondre à ces questions, je vais centrer, par la suite, la comparaison quantitative sur les mères exclusivement, afin de repérer les différences entre celles qui vivent en couple hétérosexuel et celles qui sont en famille monoparentale. Je présente d'abord quelques indicateurs tirés de l'EGT 2010 qui pourraient suggérer une nécessité contrainte d'articuler le professionnel et le domestique (5.2.1). Ensuite, le temps consacré aux déplacements (en particulier des déplacements du travail domestique) est mis au centre pour comprendre le poids de la mobilité dans l'emploi du temps journalier des mères (5.2.2). Finalement, des éléments tirés de l'enquête par entretiens seront présentés afin de rajouter des éléments complémentaires sur les liens entre mobilité et difficultés dans l'articulation des temps sociaux, pour les mères solos (5.2.3).

5.2.1 Les éléments révélateurs d'une charge de travail domestique importante qui nécessite de jongler avec le professionnel

a) *La mobilité du travail domestique, un invariant pour les mères solos*

Non seulement les mères solos (comme en couple) se déplacent plus que les pères, solos et en couple, pour les activités du travail domestique¹²⁵, motif majoritaire de leurs déplacements (52 % contre 44 % des pères solos et 40 % des pères en couple), mais elles se déplacent aussi plus souvent pour aller au travail rémunéré que les mères en couple (17 % de plus). Cette combinaison suggère que les mères solos sont plus contraintes par le fait de devoir jongler entre le travail domestique et le professionnel, dans le temps non-extensible d'une journée. Ces deux motifs de déplacement sont des invariants pour les mères solos : elles doivent se déplacer pour assurer les différentes activités nécessaires à la maintenance du foyer, mais aussi pour en assurer ressources financières nécessaires, sans pouvoir déléguer l'une de ces activités à un conjoint.

Cependant, le travail domestique est un invariant plut fort : si les mères solos peuvent traverser des périodes de chômage et doivent composer avec les prestations sociales pour assurer leurs ressources, elles ne peuvent en revanche se soustraire aux obligations domestiques, notamment celles liées aux enfants. En termes absolus et en moyenne (nombre de déplacements), les mères solos se déplacent moins souvent pour le travail domestique (7.5 % de moins) que les mères en couple, et elles consacrent une part (52 %%) moins importante de leurs déplacements au travail domestique que celles-ci (58 %). Même si les valeurs de ces indicateurs sont proches, les mères solos seraient potentiellement moins contraintes par la mobilité du travail domestique. La régression logistique (ou *Logit*) sur la probabilité de se déplacer pour le travail domestique (et pour une activité professionnelle) pour un échantillon comprenant les mères solos et les mères en couple nuance cette idée (TABLEAU 5.6). Ainsi, « toutes choses égales par ailleurs », les mères en couple ont moins de probabilités que les mères solos de s'être déplacées pour le travail domestique. Cela confirme donc l'aspect invariant de la mobilité liée au travail domestique, plus important que pour les mères en couple.

¹²⁵ Pour rappel, elles font 13.42% de déplacements de plus que les premiers et 41.80% de plus que les deuxièmes, pour ce motif.

TABLEAU 5.6 – Résultat de la régression du modèle *Logit* sur la probabilité pour une mère de s'être déplacée pour le travail domestique ou pour une activité professionnelle

Variable	Modalités	<u>Travail domestique</u>		<u>Activités professionnelles</u>	
		Coef.	Significativité	Coef.	Significativité
(Constante)		0.66	***	0.55	**
En couple	Oui	-0.37	***	-0.23	.
	Non	REF		REF	
Âge enfant (plus jeune)	< 4 ans	-0.09		-0.68	***
	4 - 10 ans	RÉF.		RÉF.	
	11 - 18 ans	-1.18	***	0.00	
Nombre enfants		0.05		-0.16	***
Catégorie socioprofessionnelle	Populaire	RÉF.		RÉF.	
	Intermédiaire	0.06		0.23	*
	Supérieure	-0.06		0.38	**
	Autres	-0.15		0.74	
Occupation principale	En activité	RÉF.		RÉF.	
	Au chômage	0.46	**	-5.16	***
	en études	0.81		-3.10	*
	sans activité	0.74	*	-19.86	
Occupation du logement	Location HLM	RÉF.		RÉF.	
	Location privée	0.07		-0.27	*
	En propriété	0.18	.	-0.42	***
	Autres	0.19		-0.38	.
Revenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	0.03		-0.35	
	De 800 à 1200€	-0.03		-0.14	
	De 1200 à 1600€	-0.09		0.39	*
	De 1600 à 2000€	RÉF.		RÉF.	
	De 2000 à 2400€	-0.27	.	0.13	
	De 2400 à 3000€	-0.12		0.45	*
	De 3000 à 3500€	-0.08		0.62	**
	De 3500 à 4500€	-0.03		0.61	**
	De 4500 à 5500€	-0.09		0.71	***
	5500€ et plus	-0.11		0.63	**
Disponibilité mode de transport	Aucun	RÉF.		RÉF.	
	Abonnement TC	0.10		1.00	***
	Voiture	1.30	***	0.83	***
	Voit. + TC	0.53	***	1.27	***

Codes de significativité : *** pour $p\text{-value} \leq 0.001$; ** pour $p\text{-value} \leq 0.01$;

* pour $p\text{-value} \leq 0.05$; . pour $p\text{-value} \leq 0.1$; sinon $p\text{-value} \geq 1$

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans, en Île-de-France.

Référence : Mère solo, enfant le plus jeune entre 4 et 10 ans, de catégorie populaire, en activité professionnelle, avec un logement en location HLM, revenu net du ménage de 1600 à 2000€, sans voiture ni abonnement aux transports en commun.

Lecture : Les coefficients (exprimées en *log-odds*) indiquent dans quelle mesure chaque modalité d'une variable est associée à une probabilité plus ou moins élevée que l'événement se produise, par rapport à la modalité de référence. Un coefficient positif signifie une probabilité plus forte, un coefficient négatif une probabilité plus faible, toutes choses égales par ailleurs.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Ces régressions apportent ainsi des signes qui permettraient de qualifier la mobilité quotidienne des mères solos de complexe. La probabilité de se déplacer pour une activité professionnelle confirme les moyennes : le fait d'être une mère solo augmente les chances de s'être déplacée pour le travail rémunéré, bien que ce résultat soit moins significatif statistiquement. Les régressions logistiques montrent également l'importance de l'âge des enfants dans la mobilité du travail domestique. La probabilité de se déplacer pour le travail domestique diminue lorsque l'enfant le plus jeune a entre 11 et 18 ans. Cela est sans doute lié à l'autonomie des enfants dans les déplacements dès 11 ans (7.3). D'autres variables interfèrent négativement (et statistiquement significativement) sur la probabilité de se déplacer pour les activités professionnelles : le fait d'être au chômage, logiquement, mais aussi le nombre d'enfants et le fait que l'enfant le plus jeune ait moins de 4 ans (ce qui peut être associé à des congés parentaux ou autres). Concernant les modes de transport, la possibilité pour les mères d'utiliser une voiture augmente, de manière statistiquement significative, la probabilité de se déplacer aussi bien pour le travail domestique que pour les activités professionnelles.

b) *Une organisation horaire des déplacements qui traduit des contraintes d'articulation des temps professionnel et domestique*

Pour observer les éventuelles difficultés de l'articulation des temps professionnel et domestique, une autre composante importante de la mobilité quotidienne peut être analysée : les horaires des déplacements. Plus particulièrement, je me suis intéressé aux horaires de la mobilité du travail domestique des mères solos et des mères en couple en classant leurs déplacements liés au travail domestique par heure de départ (FIGURE 5.3). Les mères en couple se déplacent plus aux heures de pointe du matin, du midi et du soir que pour les mères solos. Même si la pointe du matin est également très marquée pour les mères solos, celle du soir l'est moins que pour les mères en couple. Ces dernières sont plus nombreuses à se déplacer à 16h, alors qu'un étalement des déplacements le soir est davantage observé sur les plages de 17h à 19h, pour les mères solos. La petite pointe autour de midi, qui correspond à la pause méridienne scolaire, est presque imperceptible pour les mères solos, alors que des petits pics sont observés pour les mères en couple pour un départ à 11h et à 13h.

FIGURE 5.3 – Horaires des déplacements du travail domestique (heures de départ) des mères solos et des mères en couple hétérosexuel (déplacements par personne)



$$\chi^2 = 95.3 ; p\text{-value} < 0.001$$

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

Cette organisation horaire des déplacements du travail domestique pourrait traduire, chez les mères en couple, plus de facilités d'ordre professionnel (parce qu'elles ne travaillent pas, ou à temps partiel, ou avec des horaires conformes aux emplois du temps scolaires), ainsi qu'une organisation avec le conjoint. Pour l'étalement des accompagnements le soir, les mères solos semblent avoir des contraintes horaires professionnelles plus importantes (besoin de rester plus tard le soir parce qu'elles ont dû accompagner le matin) qui retardent le déplacement pour aller chercher les enfants à l'école, ou pour faire des courses avant ou après. Une conséquence probable de ces contraintes horaires professionnelles serait que les mères solos laisseraient plus longtemps leurs enfants dans les services de garde périscolaires. Pour le midi, les mères solos laisseraient plus souvent leurs enfants à la cantine que les mères en couple, ou auraient moins de possibilités (vis-à-vis des horaires de travail) pour faire des courses pendant la pause méridienne. *In fine*, la mobilité quotidienne des mères solos est moins marquée par les horaires des établissements scolaires *stricto sensu* (sans compter les temps périscolaires en début et fin de journée) que celle des mères en couple. Elles ont donc la nécessité de réaliser des arrangements qui leur permettent, entre autres, de faire garder leurs enfants plus longtemps (accueil du matin, cantine le midi, et étude/centre de loisirs le soir), comme le montrent d'autres recherches (Protar et Modak 2023).

5.2.2 La mobilité du travail domestique, une charge temporelle lourde

a) *Un budget-temps de transport total proche de celui des pères*

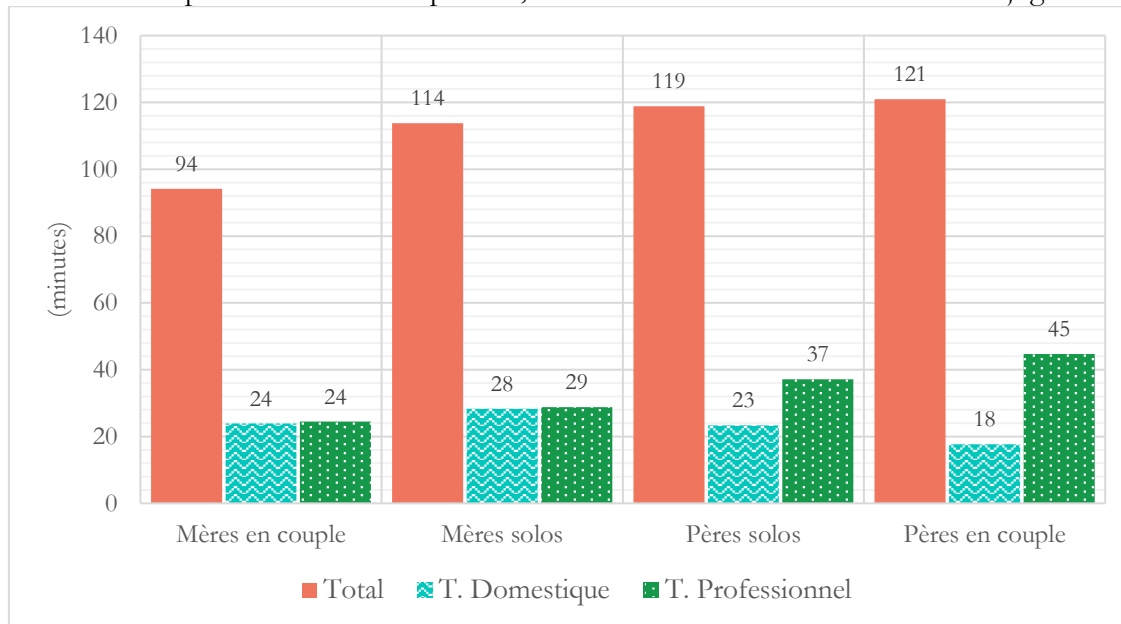
Le budget-temps consacré aux déplacements dans la journée est un autre indicateur riche d'enseignements pour analyser les contraintes quotidiennes des mères solos. Sans distinguer les motifs de déplacement, j'ai montré que l'écart entre pères et mères solos dans le budget-temps de transport journalier est moins important que pour les parents en couple. Cela est principalement lié au fait que les mères solos consacrent considérablement plus de temps de leur journée à se déplacer (114 minutes) que les mères en couple (94 minutes). Ce temps est globalement plus important pour les pères, solos (119 minutes) et en couple (121 minutes), ce qui est sans doute lié au fait qu'ils réalisent plus de déplacements liés au travail, plus éloigné du domicile et chronophages que les autres types de déplacement. Le temps total consacré à la mobilité quotidienne par les mères solos est donc plus proche de celui des pères, solos et en couple, que de celui des mères en couple (FIGURE 5.4). Ainsi, la mobilité prend une place temporelle plus importante dans les journées des mères solos que dans celles des mères en couple. Leur organisation quotidienne est donc davantage structurée par les temps de déplacement nécessaires à la réalisation de leurs activités.

Ce résultat rejoint une recherche menée grâce à des données nationales allemandes qui, sans faire la distinction entre sexes, montre que les parents solos se déplacent 19 minutes de plus que les parents en couple, sachant que les mères solos sont majoritaires parmi les parents solos (Chlond et Ottmann 2007). F. Prédali (2004), avec des données de l'EGT de 1990, montre également que les mères solos ont un budget-temps de transport plus proche de celui des pères en couple que des mères en couple. Elle l'explique principalement par le fait que les mères en couple passent plus de temps à domicile pour réaliser le travail domestique et parental non-mobile. Cette explication ne semble pas suffisante, car les mères solos ont tout autant de travail domestique à assurer à l'intérieur du domicile. On peut toutefois envisager que, le travail domestique ayant tendance à s'étendre pour occuper tout l'espace-temps disponible, elles en réalisent moins simplement parce qu'elles disposent de moins de temps. Les données de l'EGT 2010, notamment celles concernant les distances (totales parcourues et moyennes par déplacement), ne permettent pas de justifier l'écart entre mères solos et en couple dans le budget-temps de transport total¹²⁶. Cela pourrait s'expliquer par une part d'immobiles relativement similaire entre mères solos et pères en couple, alors qu'elle s'éloigne davantage de celle observée chez les mères en couple. Cependant, les budgets-temps de

¹²⁶ Chaque déplacement des mères solos couvre, en moyenne, une distance de 3.8 kilomètres ; très proche des mères en couple (3.7 km), et plus éloigné des pères solos (5.77 km) et en couple (6.6 km). Pour les kilomètres parcourus par jour, les écarts sont similaires : les mères solos parcourent 18.1 km, les mères en couple 17.6 km, les pères solos 29.1 km et les pères en couple 29.4 km.

transport pour les seules personnes mobiles ne montrent pas une correction des écarts entre mères¹²⁷.

FIGURE 5.4 – Budgets-temps de transport totaux, pour le travail domestique et pour l'activité professionnelle des parents, en fonction du sexe et la situation conjugale



$t.test = 3.4, p-value < 0.001$ (travail solos) ; $t.test = 4.3, p-value < 0.03$ (domestique mères)

Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

Une explication de cet écart de budget-temps de transport total est à chercher dans les modes de transport utilisés. Si l'usage des modes de transport suit une logique marquée par le genre aussi bien pour les parents solos que les parents en couple, il y a des différences entre mères (solos ou en couple) qui pourraient expliquer cette différence dans les budgets-temps (FIGURE 5.2). Si leurs déplacements à pied représentent le même pourcentage, les mères solos réalisent une part plus importante de leurs déplacements en transports en commun (22.3 % contre 15.2 %%%) et une part moins importante en tant que conductrices de voiture (33 % contre 35 %%%) que les mères en couple. La différence dans la conduite de la voiture n'est pas flagrante, cependant, les mères en couple font une partie plus importante de leurs déplacements en voiture en tant que passagères (6.5% contre 2.3%). Ainsi, les mères solos utilisent des modes de transport moins rapides que les mères en couple. En additionnant les déplacements non-motorisés et ceux réalisés en transports collectifs, les mères solos font 6.5 % de déplacements en plus dans ces modes que les mères en couple. Ces résultats

¹²⁷ Pour les personnes ayant fait au moins un déplacement, le budget-temps de transport moyen, par jour, des mères solos est de 118 minutes alors que celui des mères en couple est de 101 minutes et celui des pères en couple de 125 minutes. L'écart entre les budgets-temps de transport des mères passe seulement de 20 % à 17 %%%, lorsque l'on prend en compte seulement les personnes qui se déplacent.

rejoignent également ce qui a été observé par F. Prédali (2004 : 127) qui indique que l'équipement automobile des ménages « est corrélé avec le pouvoir d'achat, même si certaines familles monoparentales très modestes sont prêtes à ce sacrifice » quitte à économiser sur d'autres postes de dépense comme le logement ou des achats.

b) *Un temps consacré à la mobilité du travail domestique plus élevé*

Analyser les budgets-temps de transport en fonction des motifs des déplacements (domestique ou professionnel) permet d'approfondir les différences entre mères. Cela permet également d'avancer des éléments complémentaires sur le rôle que joue le travail domestique dans les charges temporelles du quotidien des mères solos en termes de mobilité. Le détail des budgets-temps de transport en fonction des motifs de déplacement (FIGURE 5.4) permet, en premier lieu, une analyse genrée qui complète les éléments observés dans la section précédente. Ainsi, les pères, en couple et solos, consacrent plus de temps aux déplacements professionnels qu'aux déplacements liés au travail domestique, alors que les mères, en couple et solos, consacrent presque autant de temps aux déplacements liés au travail domestique qu'aux déplacements liés aux activités professionnelles.

En deuxième lieu, cette analyse permet de constater que les mères solos sont celles qui ont le budget-temps de déplacements liés au travail domestique le plus élevé de tous les parents (28 minutes par jour, contre 24 minutes pour les mères en couple et 23 minutes pour les pères solos). Pour chacun des motifs propres au travail domestique (achats, accompagnements, gestion administrative), les mères solos ont le budget-temps de transport le plus élevé¹²⁸. La mobilité du travail domestique pèse donc plus lourd dans la journée des mères solos (dont la durée est limitée à 24 heures, comme pour tout le monde), ce qui n'est pas sans conséquence dans leur articulation des temps sociaux. De plus, elles consacrent également plus de temps que les mères en couple aux déplacements professionnels (dans la même proportion que pour les déplacements du travail domestique), ce qui conforte cette idée d'une difficulté accrue pour articuler temps professionnel et domestique, et une charge temporelle plus lourde de la mobilité.

Concernant le budget-temps du travail professionnel, il peut être mis en regard des distances domicile-travail. Une situation paradoxale apparaît avec un temps de déplacement plus élevé, mais une distance plus courte pour les mères solos. Si ces dernières travaillent, elles le font plus près de leur domicile (à 8.32 km) que les mères en couple (à 9.85 km). D'une part, ces temps de déplacements professionnels plus longs, malgré une distance moindre, peuvent

¹²⁸ Les mères solos consacrent, par jour, 15 minutes aux accompagnements, 8 minutes aux déplacements pour achats et 5 minutes aux déplacements pour réaliser des démarches administratives liés au domicile. Pour les mères en couple il s'agit de 13 minutes, 7 minutes et 4 minutes respectivement.

s'expliquer par l'usage plus fréquent de modes de transport plus lents chez les mères solos. D'autre part, leur plus grande proximité avec le lieu de travail (comparées aux mères en couple) peut être mise en relation avec la nécessité de faciliter l'articulation de déplacements et d'activités dispersés dans de multiples lieux. Ce dernier point rejoindrait l'argument souvent mis en avant par les travaux classiques sur les navettes plus courtes des femmes (que des hommes) qui l'associent au fait de rendre plus simple l'articulation entre les temps professionnels et les temps domestiques et familiaux (Hanson et Pratt 1995).

Le calcul d'une régression linéaire qui prend en compte l'ensemble des mères, solos et en couple, permet de confirmer les résultats des statistiques descriptives sur les temps consacrés aux déplacements du travail domestique, et du travail professionnel (Tableau 5.7). Toutes choses égales par ailleurs, le fait d'être en couple suppose un moindre budget-temps consacré aux déplacements du travail domestique, et ce avec une significativité statistique forte. Pour le cas des déplacements pour l'activité professionnelle, le fait d'être en couple implique une réduction moins importante des budgets-temps par rapport aux solos, et est statistiquement moins significatif. D'autres variables ont des effets très significatifs statistiquement, soit sur le budget-temps des déplacements du travail domestique, soit sur le budget-temps de transport pour les activités professionnelles. L'âge des enfants a des effets sur les budgets-temps de transport. Lorsque l'enfant le plus jeune a 11 ans ou plus, le temps consacré à se déplacer pour le travail domestique diminue, alors que lorsque l'enfant le plus jeune a moins de 4 ans c'est le temps consacré à se déplacer pour les activités professionnelles qui diminue, par rapport à la situation de référence (l'enfant le plus jeune a entre 4 et 10 ans). Ce résultat confirme les observations faites avec la régression logit ci-dessus (TABLEAU 5.6). La variable « occupation principale » présente des effets significatifs dans la réduction du temps de déplacement pour les activités professionnelles lorsque les mères n'ont pas d'occupation professionnelle, ce qui semble logique. Le fait d'être au chômage ou sans activité (ce qui concerne principalement les « femmes au foyer ») suppose un budget-temps des déplacements du travail domestique plus important. Il est utile de rappeler qu'en Île-de-France, des études sur une période proche de la réalisation de l'EGT montrent que les mères solos sont autant en emploi que les mères en couple (autour de 75 % d'entre elles) (Drieux *et al.* 2016)¹²⁹. Donc malgré le niveau d'activité professionnelle similaire, le poids temporel des déplacements liés aux activités professionnelles dans le quotidien est plus fort pour les mères solos.

¹²⁹ La différence en termes d'activité est que les premières sont plus souvent au chômage et que les deuxièmes sont plus souvent inactives, au foyer.

TABLEAU 5.7 – Résultat de la régression linéaire sur les budgets-temps de transport du travail domestique et des activités professionnelles des mères

Variable	Modalités	Travail domestique		Activités professionnelles	
		Coeff.	Significativité	Coeff.	Significativité
(Constante)		19.03	***	25.74	***
En couple	Oui	-9.62	***	-1.63	
	Non	RÉF.		RÉF.	
Âge enfant (plus jeune)	< 4 ans	1.92	.	-3.46	***
	4 - 10 ans	RÉF.		RÉF.	
	11 - 18 ans	-9.54	***	1.92	
Nombre enfants		1.10	*	-0.96	.
Catégorie socioprofessionnelle	Populaire	RÉF.		RÉF.	
	Intermédiaire	-0.05		3.18	**
	Supérieure	-1.62		4.93	***
	Autres	-7.00		-0.45	
Occupation principale	En activité	RÉF.		RÉF.	
	Au chômage	6.87	***	-28.78	***
	en études	12.68	.	-30.64	***
	sans activité	17.60	***	-24.06	***
Occupation du logement	Location HLM	RÉF.		RÉF.	
	Location privée	-0.31		-1.87	
	En propriété	1.84		-1.06	
	Autres	-1.14		-2.80	
Revenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	-1.96		-9.81	**
	De 800 à 1200€	3.40		-2.92	
	De 1200 à 1600€	3.63	.	0.04	
	De 1600 à 2000€	RÉF.		RÉF.	
	De 2000 à 2400€	0.08		-1.48	
	De 2400 à 3000€	2.86		2.28	
	De 3000 à 3500€	0.63		2.74	
	De 3500 à 4500€	3.60	.	1.88	
	De 4500 à 5500€	4.18	.	1.89	
	5500€ et plus	5.68	*	3.00	
Disponibilité mode de transport	Aucun	RÉF.		RÉF.	
	Abonnement TC	5.60	***	19.26	***
	Voiture	10.59	***	1.44	
	Voit. + TC	9.83	***	25.79	***

Codes de significativité : *** pour p-value ≤ 0.001 ; ** pour p-value ≤ 0.01 ;

* pour p-value ≤ 0.05 ; . pour p-value ≤ 0.1 ; sinon p-value ≥ 1

Multiple R² = 0.09 (dom.) et 0.27 (pro.) F-statistics = 11.34 (dom.) et 71.09 (pro.)

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans, en Île-de-France.

Référence : Mère solo, enfant le plus jeune entre 4 et 10 ans, de catégorie populaire, en activité professionnelle, avec un logement en location HLM, revenu net du ménage de 1600 à 2000€, sans voiture ni abonnement aux transports en commun.

Lecture : Pour les mères dans la situation de référence, la valeur moyenne est de 19 minutes (domestique). Les coefficients exprimés par la suite correspondent à la différence par rapport à la modalité de référence. Par exemple, pour les mères en couple, la valeur se réduit de 10 minutes par rapport aux mères de référence (solos), toutes choses égales par ailleurs. Pour le nombre d'enfants (variable quantitative), le changement du coefficient par rapport à la constante se fait par unité ; à chaque enfant la valeur augmente de 1.10 points.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Les observations concernant les budgets-temps par motifs faites pour les mères franciliennes rejoignent des résultats observés dans d'autres contextes. L'une des études pionnières sur les mères solos conduite dans les aires métropolitaines montre que les mères solos consacrent aux déplacements pour les activités professionnelles une quantité de temps considérablement supérieure à celle des mères en couple, ce qu'elle attribue à la nécessité d'apporter des revenus (Kaniuka 1985). Une autre étude états-unienne plus récente montre toutefois peu de différences entre mères solos et mères en couple, dans les temps consacrés à se déplacer pour le travail domestique ou pour les activités professionnelles, autour de 33 minutes (Fan 2017).

c) Une charge temporelle de la mobilité du travail domestique également plus importante même le week-end

Le week-end, les mères solos consacrent là encore plus de temps aux déplacements du travail domestique (17 minutes) que les mères et pères en couple (15 minutes). Dans tous les cas de figure, les budgets-temps des déplacements liés au travail domestique se réduisent le week-end. Toutefois, les mères solos continuent à y consacrer plus de temps que les parents en couple (TABLEAU 5.8). À la différence de la semaine, les autres indicateurs de mobilité (le nombre de déplacements et la part de personnes ayant réalisé au moins un déplacement) sont aussi plus élevés pour les mères solos. Le budget-temps des déplacements liés au travail domestique des mères solos, un jour du week-end, est surtout consacré aux déplacements pour achats, où réside aussi une partie importante des différences avec les mères en couple. L'hypothèse qu'une partie des mères solos reportent leurs achats au week-end, étant donné les contraintes déjà présentes la semaine, pourrait être formulée. Dans le chapitre précédent j'ai montré que, pour le cas des parents en couple hétérosexuel, le week-end est un moment de rééquilibrage dans la prise en charge de la mobilité du travail domestique (4.3.1.e) : le nombre de déplacements et le budget-temps de transport est le même entre femmes et

hommes¹³⁰. Les mères solos n'ont aucunement la possibilité de « rééquilibrer » avec le conjoint, ce qui complexifie leur mobilité du week-end, car elles sont davantage contraintes par leurs activités domestiques et parentales que les mères en couple.

En dehors des achats, le week-end est le moment où les mères solos peuvent potentiellement consacrer le plus de temps aux loisirs. En termes de mobilité, elles passent plus de temps à se rendre sur les lieux de loisirs que les mères en couple. Toutefois, elles effectuent en moyenne un peu moins de déplacements pour ce motif, et la proportion de mères solos concernées est légèrement inférieure. Cette apparente similitude entre les deux groupes masque cependant une différence : les loisirs des mères solos sont souvent liés aux enfants, qui peuvent être présents lors de ces sorties, comme je le montrerai ci-dessous.

TABLEAU 5.8 – Les indicateurs de mobilité par motif (domestique et loisirs) des mères solos ou en couple hétérosexuel, pour un jour de week-end

Motif		Mobiles (%)	N. moyen déplacements	Budget-temps
T. Domestique	Mères solos	48.4	0.75	17
	Mères en couple	45.7	0.71	15
Loisirs	Mères solos	50.2	0.82	21
	Mères en couple	56.4	0.93	18

Champ : Mères solos (n= 222) et en couple hétérosexuel (n= 814) d'au moins un enfant de moins de 18 ans, s'étant déplacées le samedi ou le dimanche.¹³¹

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

d) Les effets peu importants de la catégorie socioprofessionnelle

Pour simplifier la lecture et les analyses, la majorité des résultats statistiques présentés jusqu'à présent ont laissé de côté l'analyse d'une dimension sociale, de classe, pour comprendre les différences que ce facteur peut entraîner dans la mobilité des mères solos, entre elles. L'EGT 2010 permet de le faire en s'appuyant sur la division en catégories socioprofessionnelles¹³², comme base pour l'analyse. Cela permet de savoir si les écarts entre mères solos de catégories socioprofessionnelles (CSP) différentes sont plus importants que ceux avec les mères en couple. L'objectif est d'apporter des éléments de réponse au troisième axe de questionnement de la thèse (Q3) : la spécificité dans la mobilité des mères solos, par rapport aux mères en couple, persiste-t-elle même en prenant en compte la dimension sociale ?

¹³⁰ Les mères solos consacrent 13 minutes par jour du week-end aux déplacements pour achats alors que les mères en couple 10 minutes et les pères en couple 9 minutes.

¹³¹ La comparaison entre mères et pères solos, comme pour les parents en couple, ne permet pas d'avoir des résultats significatifs et fiables avec les données du week-end en raison du très faible échantillon de pères solos (n=43).

¹³² La variable utilisée est un regroupement des catégories socioprofessionnelles, à partir de la variable proposée par l'EGT 2010 en 24 modalités, en trois grandes classes : supérieure (cadres, professions intellectuelles supérieures, professions libérales et chef·fes de grandes et moyennes entreprises), intermédiaire (professions intermédiaires et techniciennes), populaire (ouvriers, employées, artisans et commerçantes).

Les statistiques descriptives sur des budgets-temps de transport (TABLEAU 5.9) ne montrent pas une relation évidente entre le niveau de CSP et les budgets-temps de transport. Toutes les valeurs sont toujours plus élevées pour les mères solos, sauf pour les déplacements de loisir. Pour ces derniers, les budgets-temps des mères en couple sont les mêmes dans toutes les CSP (17 minutes), ils sont inférieurs de 4 minutes pour les mères solos de CSP « intermédiaire » ou « populaire », mais ils sont 2 minutes plus longs lorsque les mères solos sont de CSP « supérieure ». Cela pourrait s'expliquer par des capacités financières plus importantes pour réaliser plus de sorties que les autres.

En dehors du temps consacré aux déplacements de loisirs, les valeurs des autres indicateurs sont toujours plus élevées pour les mères solos de toutes les CSP, par rapport aux mères en couple de toutes les CSP. Ainsi, indépendamment de leur catégorie socioprofessionnelle, les mères solos consacrent plus de temps à se déplacer que les mères en couple. La seule exception est le budget-temps de transport pour l'activité professionnelle des mères de CSP « populaire » qui est plus bas que celui des mères des autres CSP ; le budget-temps pour ce motif des mères solos de CSP « populaire » (29 minutes) est plus bas que celui des mères en couple des autres CSP (31 minutes pour « supérieure » et 37 minutes pour « intermédiaire »). Ce résultat ne s'explique pas par la distance domicile-travail, très similaire pour les mères solos de toutes les CSP (autour de 8 km). Il pourrait être amputé à l'utilisation de modes de transports plus lents par les mères solos « populaires ».

TABLEAU 5.9 – Les budgets-temps de transports, par motifs et totaux, des mères, solos et en couple, en fonction de la catégorie socioprofessionnelle

CSP		T. Domestique	A. Professionnelle	Loisirs	Tous motifs
Supérieure	Mères en couple	23	31	17	109
	Mères solos	26	36	19	117
Intermédiaire	Mères en couple	24	37	17	101
	Mères solos	27	37	13	119
Populaire	Mères en couple	21	28	17	95
	Mères solos	27	29	13	113

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Un résultat également intéressant à signaler est le fait que, dans la CSP « populaire », l'écart entre les mères solos et les mères en couple est le plus élevé en termes de budget-temps des déplacements du travail domestique et de budget-temps de transport tous motifs confondus. Par exemple, la valeur de cette dernière variable est supérieure de 19% entre les mères solos et en couple de CSP « populaire », alors qu'elle l'est de 12% pour la CSP « intermédiaire » et de 5% pour la CSP « supérieure ». Ainsi, le budget-temps de transport total augmente avec

la position sociale chez les mères en couple (6 minutes d'écart entre les « populaires » et les « intermédiaires » et 8 minutes d'écart entre les « intermédiaires » et les « supérieures »), alors que pour les mères solos les valeurs sont plus homogènes et ne varient pas clairement avec l'échelle sociale, la valeur plus élevée étant chez les « intermédiaires ». Ainsi, la CSP n'a pas d'effets définis sur un budget-temps de transports des mères solos toujours plus élevé, comme si la monoparentalité annulait l'effet de la position sociale.

Les résultats des analyses multivariées présentées dans ce chapitre (TABLEAU 5.3, TABLEAU 5.6 et TABLEAU 5.7) ne mettent pas en lumière de différences entre CSP ou en fonction du niveau de revenus. Les résultats sont très peu significatifs statistiquement pour les modalités de la variable revenus et ne révèlent pas de tendance claire. Dans la majorité des cas, les modalités de la variable CSP affichent également des résultats très peu significatifs, notamment pour les indicateurs de la mobilité du travail domestique. Une exception concerne toutefois les déplacements vers l'activité professionnelle : appartenir à une CSP « supérieure » augmente les probabilités de se déplacer, le nombre de déplacements et le budget-temps de transport par rapport aux mères de CSP « populaire », relation statistiquement significative « toutes choses égales par ailleurs ». Ainsi, la CSP rajoute peu d'éléments explicatifs ou des relations directes avec les pratiques de mobilité des mères solos. Les revenus, non plus, ne marquent pas de tendance.

Des recherches ont montré que le fait d'appartenir à une catégorie aisée, et donc d'avoir des ressources financières plus importantes, peut se traduire par la délégation de certains déplacements du travail domestique à des personnes rémunérées (Gilow 2019). Cependant, les résultats de l'EGT 2010 ne montrent pas des différences significatives concernant la mobilité du travail domestique qui puissent appuyer ce propos. Sur le plan des catégories sociales, il faut rappeler que les mères solos appartiennent majoritairement à des catégories populaires, ce qui restreindrait leur accès aux services d'aide domestique payants. La part de mères solos parmi les parents est aussi plus élevée au sein de ces catégories (Drieux *et al.* 2016). Les mères solos rencontrées pour l'enquête par entretiens semi-directifs, bien que d'origines sociales multiples et travaillant dans des secteurs divers, sont ouvrières, employées ou ont une situation professionnelle peu stable (contrats courts ou auto-entrepreneuses). J'explore dans les chapitres suivants les différences entre elles en fonction des origines sociales.

5.2.3 Au-delà des chiffres, le vécu d'une double contrainte dans la mobilité

a) *Des déplacements dominés par le travail domestique et l'activité professionnelle*

Moi, ma journée, ma semaine, elle est composée de déplacements qui sont uniquement liés par le travail et pour mes enfants, et vous voyez, je pense que vous pouvez le constater par vous-même, je... c'est vraiment ça, ma vie, elle tourne autour de ça. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 12 et 6 ans)

Ce témoignage d'une des mères solos franciliennes interrogées est un bon exemple de l'expérience quotidienne partagée par beaucoup d'entre elles. Les discours recueillis rejoignent les résultats de l'EGT 2010 : un temps important est consacré à la mobilité liée au travail domestique et un temps non négligeable aux déplacements pour le travail rémunéré, deux dimensions fortement ancrées dans leur quotidien. Travail domestique et activité professionnelle constituent ainsi les deux axes majeurs autour desquels s'organisent les pratiques de mobilité des mères solos, en lien avec des contraintes précises, dont la dispersion spatio-temporelle des activités, c'est-à-dire leur répartition dans de multiples lieux et à des horaires variés (Drevon *et al.* 2014, 2021). L'autre contrainte qui caractérise les activités domestiques et professionnelles des mères solos est la fixité (Schwanen *et al.* 2008). En effet, les activités des mères solos sont subordonnées à des horaires fixes, sur lesquels elles ont peu la maîtrise (les horaires de travail, les heures de début et fin de l'école et des activités péri- et extrascolaires, ou encore les horaires des commerces et services), ainsi qu'à des lieux précis. L'exemple de Simone montre l'importance de la fixité des activités, qui demande une organisation très stricte en amont, afin de pouvoir coordonner son emploi du temps professionnel, et la logistique des accompagnements de sa fille, en lien avec les horaires des activités de cette dernière.

L'organisation, se fait même... j'ai envie de vous dire, en juin. En juin, au moment des réinscriptions aux activités. Donc, je prends mon planning... en fait, c'est plusieurs plannings qui se superposent, il y a le familial, il y a le planning professionnel, et il y a le planning des activités de ma fille, parce que moi, je n'en fais pas, donc, je ne mets pas les miennes dessus, parce que là, pour l'instant, ce n'est pas possible pour moi d'en avoir. Et là [...], je vois comment tout peut se caler, et s'imbriquer, en fait, c'est vraiment ça. Vraiment, que les choses s'imbriquent, sinon, s'il y a un bug, ça... Par exemple, je voulais l'inscrire cette année à un cours de danse, c'était le mercredi, c'était de 15h à 16h, donc, elle a fait un cours d'essai, et puis au final, c'était pas possible que ça s'imbrique dans l'emploi du temps [...] Je ne peux pas, de 15h à 16h, quitter mon boulot, à Paris, en plus, aller la chercher, et puis le centre de loisirs, il faudrait que je la récupère maximum à 13 heures, enfin, bon, c'est un truc... c'est pas possible. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Comme au quotidien et au sein du ménage elles sont seules à gérer le travail domestique et à subvenir aux besoins financiers, elles sont les seules responsables pour gérer les contraintes de fixité et de dispersion spatio-temporelle, et pour coordonner ces deux types d'activités. Comme l'indique Simone, elles s'occupent d'une logistique à anticiper en amont. La conséquence est qu'elles se consacrent presque exclusivement au travail domestique et au travail rémunéré, et ont des rythmes de vie soutenus, « à flux tendus ». C'est ce dont témoigne Christelle lorsqu'elle se remémore un jour de semaine, lorsque ses enfants étaient plus jeunes.

Encore une autre organisation où je courais tout le temps. Donc je me levais le matin à 6h et demie, je préparais les gamins, je les amenais à l'école, je revenais, je faisais la vaisselle machin et tout ce qu'il y a à faire. Je préparais le dîner pour le soir pour l'aide à domicile qui venait chercher les enfants au centre de loisirs. Donc je préparais le dîner pour le soir, je partais au boulot. Donc je commençais à 11h30 le boulot. Je travaillais la Défense. J'allais au boulot, je rentrais le soir. Je me changeais pas pour aller plus vite. J'arrivais, j'avais même pas retiré ma tenue RATP, mes enfants étaient pile poil prêts pour aller au dodo. Puis je rentrais à 20h à peu près. La petite histoire, le petit câlin et après je me détendais. (Christelle de Paris 20^e, jumeaux de 14 ans)

b) Les loisirs et leurs déplacements délaissés ou liés aux enfants

Pour les mères solos franciliennes, le fait qu'elles se consacrent presque exclusivement au domestique et au professionnel, aussi bien pour la mobilité que pour les activités en général, suppose que les autres activités soient reléguées au second plan. C'est ce qui est indiqué dans le témoignage de Simone ci-dessus, où elle affirme qu'elle ne considère pas ses activités à elle (en dehors du travail) quand elle fait le planning des activités, parce qu'elle ne « *peut pas en avoir* ». Ce constat est fait par la majorité des mères solos rencontrées, qui n'ont pas beaucoup de marges de manœuvre pour intercaler des loisirs ou des moments personnels dans leur quotidien. Ainsi, les rares moments qu'elles peuvent se réserver à elles sont le soir, quand les enfants dorment, comme l'affirme Christelle, ou comme l'évoque Valérie, ci-dessous. Cela implique donc la quasi-absence de déplacements pour loisirs personnels. Cette contraction des temps personnels à l'espace domestique et à une frange de temps après le coucher des enfants a également été montrée par des travaux précédents, sans qu'une réflexion existe au sujet des implications sur la mobilité de loisirs (Piesen 2017 ; Charpenel *et al.* 2021)

Les moments à moi, ça m'arrive, mais c'est très rare. En général, c'est pas rien qu'à moi. Alors c'est, cette semaine, j'ai couché ma fille, je me suis fait un bon bain moussant ou je me fais un masque, ou voilà. Mais c'est pas des grands moments. Après les moments qui, pour moi, qui sont privilégiés, c'est quand je vais voir ma sœur ou quand on se fait un ciné toutes les deux sans les filles, etc. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Dans certains cas, plutôt courants, les déplacements du travail domestique peuvent même parasiter les périodes prévues initialement pour les loisirs, comme les congés. C'est le cas de Muriel qui doit fixer les rendez-vous médicaux de son fils pendant la semaine de vacances scolaires où elle ne travaille pas, et quand son fils n'est pas avec son père (parce qu'elle est secrétaire dans un établissement scolaire et son ex-conjoint s'occupe de son fils la moitié des vacances scolaires).

Donc du coup, j'essaie de caler les rendez-vous [médicaux], soit en fin de journée quand j'ai du bol, soit le mercredi après-midi. Le problème, c'est que [...] la plupart des médecins prennent leur après-midi, le mercredi après-midi, vu qu'ils ont leurs enfants, donc là, c'est compliqué. Alors j'essaie de tout caler sur les vacances scolaires. Et là, c'est chiant parce qu'on peut pas en profiter à fond, parce que tous les rendez-vous de suivi et tout ça, j'essaie de tout planifier sur la même semaine. Donc, on a la chance d'avoir toutes les vacances scolaires, mais j'en profite pas à fond, parce que sur une semaine avant qu'il parte chez son père, j'essaie de caler tous les rendez-vous importants : le dentiste, dermato, des trucs comme ça, quoi. (Muriel d'Évry, enfant de 13 ans)

Une autre des caractéristiques de la mobilité des loisirs des mères solos est liée à la présence des enfants (voir 5.3.2). Les enfants « parasitent » une bonne partie des déplacements liés aux loisirs, ce qui a deux implications : que les choix des loisirs soient principalement guidés par les intérêts des enfants et qu'ils soient présents pendant le déplacement (et l'activité). Si ce constat se vérifie pour tous les types de parents dont les mères en couple (Gilow 2019) et Chapitre 4), pour les mères solos, c'est d'autant plus le cas. Cela est mis en avant par Angèle, qui l'associe également à un changement dans ses sociabilités.

Y'a une copine voilà, qui a un jardin. Elle nous invite les week-ends, soit on l'aide à nettoyer son jardin, soit on se fait des promenades en forêt. Enfin, des choses comme ça avec les enfants. [...] Pratiquement, partout où je vais, j'amène mes mômes. Donc, du coup, y a certains amis qu'on perd un peu de vue, parce que, ben y'en a, ils ont pas forcément envie de voir les mômes. Je sais que l'été, ça dérange pas parce que, si t'as un jardin, les enfants sont dehors, donc ils embêtent personne. L'hiver, du coup, les gens qui aiment moins les mômes, ils t'invitent pas. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

Pour certaines mères solos séparées comme Muriel, les ex-conjoints gardent un droit de visite et d'hébergement (15 mères) qui peut être exercé un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires (dans la majorité des cas où cela se produit). Dans ces cas, les mères solos « mixtes » (pour reprendre la classification d'A. Piesen) ont quelques marges de manœuvre supplémentaires pour organiser les loisirs du quotidien. Ce point sera abordé dans le chapitre suivant.

5.3 Une complexité de la mobilité qui dépasse l'importance des temps de déplacement

Les résultats de l'analyse de l'EGT 2010 permettent de montrer que les mères solos franciliennes ont une mobilité quotidienne où le travail domestique prend une place centrale dans l'organisation quotidienne. Le budget-temps consacré à ces déplacements est le plus élevé de tous les groupes de parents et son poids temporel est considérable dans leurs journées, aussi bien la semaine que le week-end. De plus, leur mobilité suggère aussi une participation non négligeable aux activités professionnelles, avec un nombre de déplacements et un budget-temps de transport pour ce motif plus importants que pour les mères en couple. Les deux motifs de déplacement, professionnel et domestique, ont donc un poids (temporel) considérable dans la mobilité quotidienne des mères solos. On peut en déduire une plus grande nécessité d'articulation entre domestique et professionnel que chez les mères en couple. Cela se retrouve également dans les vécus des mères solos interrogées qui indiquent concentrer le gros de leurs déplacements autour des activités du travail domestique (notamment en lien avec les enfants) et du travail professionnel, des activités caractérisées par une fixité des horaires et des lieux qui contraignent leur quotidien. Cela n'est pas sans conséquence sur d'autres activités, comme les temps personnels ou les loisirs.

Ces éléments suggèrent une complexité du quotidien des mères solos, plus importante que pour tous les autres parents. Par exemple, le fait d'avoir de nombreuses activités, avec des horaires et des lieux fixes qu'elles sont seules à devoir mener, leur laisse moins de marges de manœuvre dans les emplois du temps, que pour les mères en couple et même les pères solos. Leur mobilité doit plus souvent se conformer aux contraintes extérieures (horaires et lieux), ce qui leur laisse moins de possibilités d'improviser ou de dégager du temps pour elles. D'autres éléments pourraient aussi contribuer à montrer que la mobilité quotidienne des mères solos révèle une complexité du quotidien (plus importante que pour les autres parents). La pratique du chaînage des déplacements (le fait d'enchaîner les déplacements sans passer par le domicile) est souvent associée, dans la littérature, à un besoin plus important de gérer la complexité de la mobilité, parce qu'elle témoigne de la nécessité de jongler avec plusieurs activités dans l'espace et peu de temps (Primerano *et al.* 2008 ; Chrétien 2017). Elle est particulièrement intense pour les femmes avec enfants (Scheiner et Holz-Rau 2017), c'est pourquoi il faudra comprendre comment ce chaînage est pratiqué par les mères solos (5.3.1.). La présence des enfants pendant les déplacements peut les rendre aussi complexes. Dans le chapitre précédent, j'ai montré comment des espaces peu adaptés pour la mobilité avec des enfants deviennent des barrières pour les déplacements des mères. Dans cette section, je cherche à comprendre si la présence des enfants est plus marquée pour les déplacements des mères solos que pour les mères en couple, et s'il y a des particularités à se déplacer avec les

enfants lorsqu'on est mère solo (5.3.2). Au-delà des indicateurs de mobilité calculables avec les résultats de l'EGT 2010, quelques éléments qui conditionnent la mobilité sont évoqués par les mères solos rencontrées (5.3.3). Ils sont liés à leur besoin de s'investir en tant que mères. Enfin, une exploration est faite par une situation d'immobilité forcée, pendant le confinement de 2020 (5.3.4). Elle se caractérise par des effets ambivalents pour la complexité des mères solos

5.3.1 Le chaînage des déplacements, une nécessité de jongler entre activités

La complexité du quotidien des mères solos, marquée par la nécessité de jongler entre des activités réparties sur différents lieux, peut être appréhendée à travers la notion de chaînage des déplacements. Pour rappel, le chaînage est souvent défini comme une pratique qui consiste à enchaîner plusieurs déplacements et activités, sans passer par le domicile. Un taux important de déplacements enchaînés, sans retour à domicile est alors interprété comme une tentative de « maximiser » son temps, donc comme une réponse à un quotidien très dense (Primerano *et al.* 2008). Ces chaînes sont considérées comme complexes car elles demandent une organisation logistique importante et dépassent le simple aller-retour domicile-travail. Les femmes, et particulièrement les mères, y recourent plus souvent (Scheiner et Holz-Rau 2017 ; Gilow et Demoli 2019).

a) *Peu de différences entre parents dans le chaînage*

Pour mesurer la complexité du chaînage, j'utilise comme indicateur le Taux de Maximisation de Chaînage (3.3.3.a) (Boulahbal 1995). Sur une échelle de 0 à 1, il calcule la part de déplacements enchaînés parmi ceux où l'enchaînement aurait été possible (une valeur de 0,5 signifie que la moitié des trajets potentiellement « enchaînables » l'ont effectivement été). Il ne s'applique qu'aux personnes qui effectuent au moins trois déplacements dans la journée, puisqu'il faut plus qu'un aller-retour pour qu'un chaînage existe.

TABLEAU 5.10 – Taux de Maximisation de Chaînage et part de personnes ayant fait plus de deux déplacements, en fonction du sexe et la situation conjugale

	Solos		En couple	
	Pères	Mères	Pères	Mères
> 2 déplacements/jour ¹³³	79.7%	75.6%	70.4%	73.1%
T. M. Chaînage	0.62	0.65	0.62	0.60

t.test = 0.91 (mères) ; *p-value* ≤ 0.1

Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

¹³³ Part des personnes qui ont effectué plus de 2 déplacements dans la journée étudiée.

Le taux de maximisation de chaînage, appliqué aux données de l'EGT 2010 pour les groupes de parents analysés, ne donne pas un résultat très concluant pour affirmer que les mères, solos ou en couple, pratiquent davantage le chaînage (TABLEAU 5.10). Certes, les mères solos sont celles avec le taux de maximisation de chaînage le plus élevé (0.65) et, avec les pères solos, ont plus de chances de chaîner des déplacements car ils réalisent plus souvent plus de deux déplacements que les parents en couple. Toutefois, la différence est assez mince avec les pères, dont le taux de maximisation de chaînage est le même (0.62), et avec les mères en couple (0.60). Ce résultat peu marqué concernant le chaînage contredit d'autres recherches, notamment celles qui affirment que l'enchaînement des activités est une pratique majoritairement féminine. Une recherche sur Rotterdam (Pays-Bas) montre, par exemple, que 70 % des mères solos enchaînent des déplacements, contre 68 % des mères en couple et 12 % des pères en couple (Rosenbloom 1985). Cependant, ce travail, daté d'il y a 40 ans, n'utilise pas la même mesure, puisqu'il analyse une donnée déclarative sur le fait d'avoir enchaîné des déplacements (oui/non). D'autres recherches s'intéressent à la complexité du chaînage, mais ne font pas la différence entre parents solos en fonction du sexe : en Norvège (Vågane 2012) et dans la métropole de Lisbonne (Pritchard *et al.* 2014), elles montrent un chaînage plus complexe pour les parents solos que pour les parents en couple (bien que le résultat de la recherche portugaise ne soit pas statistiquement significatif).

Un taux de maximisation de chaînage plus important pour les femmes aurait manifesté une complexité plus importante dans leur organisation. Le chaînage des déplacements pourrait s'avérer plus pénible lorsqu'il implique des charges physiques. Par exemple, lorsqu'une personne fait des courses et qu'ensuite elle doit récupérer quelqu'un, elle doit se déplacer avec la charge des courses. Ce type d'enchaînement avec des déplacements liés au travail domestique concerne plutôt les femmes ; M. Gilow et Y. Démoli (2019) le montrent pour la Belgique. Cependant, d'autres types de chaînage sont plus masculins, comme le fait de se déplacer pour des pauses déjeuner ou des réunions dans la journée professionnelle, ce qui peut expliquer l'absence de différences entre les sexes. C'est ce que montrent pour les États-Unis N. McGukin et Y. Nakamoto (2005), qui parlent de « Starbucks Effect » pour l'enchaînement des déplacements vers le lieu d'activité professionnelle avec des lieux d'achats de boissons ou nourriture à emporter ou à consommer sur place. Même si la maximisation du chaînage est légèrement plus élevée chez les mères solos, l'écart reste faible (0,05 sur 1). Autrement dit, la spécificité des mères solos tient moins à une intensification du chaînage qu'au fait qu'elles n'ont personne avec qui partager cette organisation.

b) Chaîner des déplacements : une pratique nécessaire dans le quotidien des mères solos

Les mères solos interrogées indiquent enchaîner une partie de leurs déplacements. Elles l'évoquent de deux manières différentes : comme le fait de « passer quelque part » au cours d'un trajet plus structurant ou plus long, notamment entre le lieu du travail professionnel et le domicile ; ou bien comme une activité qu'elles font en attendant la fin d'une autre. Pour le premier cas, elles sont nombreuses à faire l'accompagnement scolaire le matin et ensuite enchaîner leur déplacement au travail, indépendamment du mode de transport.

Donc, le matin, je l'amène à l'école. Moi, je pars directement parce que l'arrêt de bus il est juste à côté de l'école. Donc je prends mon bus direct et je pars [au travail]. (Juliette de Chevreuse, enfant de 8 ans)

Ce type d'enchaînement très quotidien est présenté comme « automatique » ou « naturel » par les mères interrogées. Il s'intègre pleinement dans leur organisation quotidienne : elles ajustent leurs horaires de travail et les temps périscolaires (accueil du matin, centre de loisirs) afin de combiner accompagnements scolaires et déplacements professionnels. Toutefois, cette pratique n'apparaît pas comme une spécificité des mères solos dans les résultats statistiques. Les recherches existantes montrent en effet que ce type de pratique concerne aussi les parents en couple (Scheiner et Holz-Rau 2017 ; Gilow et Demoli 2019). Certains travaux soulignent néanmoins que, dans les couples, ces enchaînements peuvent être partagés entre pères et mères, le matin et le soir, une possibilité dont les mères solos sont privées (Motte-Baumvol *et al.* 2011).

Les chaînes de déplacement des mères solos peuvent être davantage complexes que pour d'autres personnes, c'est-à-dire intégrer davantage de motifs. Ainsi, les mères solos peuvent aller faire des achats après le travail, avant d'aller récupérer les enfants, ce qui leur permet d'éviter de passer par le domicile et de « combler un temps vide » entre le retour du lieu de travail et la fin du temps scolaire ou périscolaire. Pour ces cas-là, les chaînages sont vécus comme des stratégies pour « gagner un peu de temps dans la journée » ; d'intercaler différentes activités du travail domestique tout en prenant le moins de temps de déplacement possible. De plus, cette pratique permet aux mères de réaliser leurs courses toutes seules, sans la présence des enfants, souvent perturbatrice et ralentissante.

Quand je rentre tôt, c'est-à-dire que j'ai une marge suffisante entre mon retour au travail et la sortie du centre de 18h30 et que je sais que les mômes... Enfin, je suis dans une journée où je sais qu'ils vont me saouler [elle rit]. Ben, dès que je rentre du travail, y'a un soir comme ça où je vais faire les courses. Comme ça, en rentrant, les courses sont faites, on range les courses tous ensemble, etc. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

En deuxième lieu, les mères solos rencontrées évoquent l'enchaînement de déplacements comme l'ajout d'une activité entre le début et la fin d'une autre. Par exemple, concrètement, il s'agit souvent de profiter du temps d'attente pendant une activité de l'enfant (extrascolaire ou médicale) pour effectuer des courses avant de revenir le chercher. La logique et le vécu des mères est le même que celui évoqué pour le chaînage à l'aller ou au retour du lieu de travail : « gagner du temps » et éviter des déplacements supplémentaires où les enfants seraient présents.

Je suis allée faire mes courses hier, absolument. Qu'est ce qu'on a fait hier ? [...] Je suis revenue pour emmener Marcel à la capoeira. Et pendant que Marcel était à la capoeira, je suis allée faire mes courses chez Monoprix. C'est exactement ça. J'ai bien organisé. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

5.3.2 La présence « constante » des enfants dans la mobilité quotidienne des mères solos

La pratique du chaînage chez les mères solos éclaire une part de la complexité de leur quotidien et de l'organisation de leur mobilité, marquée par la nécessité de jongler entre plusieurs activités. D'autres facteurs contribuent à la complexité de leur quotidien, parmi lesquels la présence quasi continue des enfants. Il s'agit d'une coprésence physique lorsque les enfants ne sont ni à l'école, ni dans d'autres structures d'accueil ou d'activités, ni avec leurs pères dans les cas où il existe un droit d'hébergement (souvent un week-end toutes les deux semaines). Les mères doivent alors composer avec cette présence constante, à la maison comme lors des activités extérieures, ce qui contraint leur organisation, et en particulier leurs déplacements. Cette présence se traduit aussi en charge mentale quand il n'y a pas coprésence : garder en permanence à l'esprit où se trouvent les enfants et où ils devront être à chaque moment.

a) Des différences légères avec les mères en couple dans les déplacements en présence d'enfants

La présence des enfants peut être effective pendant un déplacement qui les concerne eux directement (un accompagnement), mais aussi lors d'autres déplacements qui ne les concernent pas directement (des achats, l'accompagnement d'une autre personne, un rendez-vous médical, entre autres). Pour le premier cas, j'ai déjà montré que les mères solos consacrent plus de temps à se déplacer pour les accompagnements (15 minutes) que les autres parents (les mères en couple et les pères solos y consacrent 13 minutes). Dans le deuxième cas, j'é mets l'hypothèse que les mères solos se déplacent plus souvent et plus longtemps avec leurs enfants que les mères en couple, quels que soient les motifs. Elles disposent en effet de moins de marges de manœuvre pour les faire garder, notamment par l'autre parent. Avec l'EGT 2010 il est possible de savoir indirectement si un enfant est présent pendant un

déplacement, indépendamment de s'il s'agit d'un accompagnement (voir 3.3.3.b). Cependant, comme l'EGT ne recense que les déplacements de personnes de 5 ans ou plus, tous les déplacements où des enfants plus jeunes sont présents ne sont pas pris en compte, ce qui est une limite importante à garder en tête vu que les enfants en bas âge sont souvent très perturbateurs (ont des chances d'être en poussette, requièrent un siège voiture ou un rehausseur, parmi d'autres).

TABLEAU 5.11 – Part de déplacements en présence d'un enfant sur l'ensemble, budget-temps de transport moyen en présence d'un enfant, et part du budget-temps de transport en présence d'un enfant sur le total

	Solos		En couple	
	Pères	Mères	Pères	Mères
Part de déplacements avec enfant	16.6%	19.3%	10.2%	17.9%
BTT avec enfants (minutes)	11	13	6	11
Part du BTT total avec un enfant	9.2%	11.7%	5.0%	11.7%

t.test = 6.4 (mères) ; *p-valeur* ≤ 0.1

Champ : Parents solos (n= 1217) et en couple hétérosexuel (n= 8087) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

Les résultats des indicateurs de mobilité en présence des enfants (TABLEAU 5.11) permettent de confirmer partiellement l'hypothèse évoquée ci-dessus. Les mères solos passent en moyenne plus de temps (13 minutes) que les autres parents à se déplacer avec des enfants, même si la différence est essentiellement avec les pères en couple et peu avec les mères en couple et les pères solos (11 minutes). La part de l'ensemble des déplacements quotidiens avec un enfant présent est aussi plus importante chez les mères solos (19.3 %), mais, là encore, l'écart est faible avec les mères en couple (- 1.4.%). De plus, dans le temps total consacré à se déplacer, le pourcentage en présence des enfants est le même chez les mères (11.7%). Ce dernier point s'explique par le fait que le budget-temps de transport total des mères solos est plus élevé que celui des mères en couple. Ainsi, si les mères solos font plus souvent des déplacements avec les enfants, l'écart reste faible et suggère un poids de présence comparable entre mères solos et mères en couple, sans doute en lien avec les déséquilibres père-mère au sein des couples. L'hypothèse peut également être avancée que certaines mères solos laissent leurs enfants en autonomie, et ce plus souvent ou plus précocement que les mères en couple, afin de limiter les déplacements réalisés ensemble (7.3).

TABLEAU 5.12 – Résultat de la régression linéaire sur le budget-temps de transport des déplacements en présence d'un enfant (5-18 ans)

Variable	Modalités	Coefficient	Significativité
	(Constante)	9.57	***
En couple	Oui	-5.80	***
	Non	RÉF.	
Nombre enfants		3.85	***
Catégorie socioprofessionnelle	Populaire	RÉF.	
	Intermédiaire	-0.60	
	Supérieure	-0.80	
	Autres	-1.99	
Occupation principale	En activité	RÉF.	
	Au chômage	5.74	***
	en études	-1.06	
	sans activité	7.84	*
Occupation du logement	Location HLM	RÉF.	
	Location privée	-1.65	
	En propriété	1.18	
	Autres	6.52	**
Revenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	-2.35	
	De 800 à 1200€	-3.27	.
	De 1200 à 1600€	1.62	
	De 1600 à 2000€	RÉF.	
	De 2000 à 2400€	-0.94	
	De 2400 à 3000€	-0.23	
	De 3000 à 3500€	-1.22	
	De 3500 à 4500€	0.16	
	4500€ ou plus	2.17	
Disponibilité mode de transport	Aucun	RÉF.	
	Abonnement TC	5.60	***
	Voiture	10.59	***
	Voit. + TC	9.83	***
Déplacement domestique	Au moins un	RÉF.	
	Aucun	-11.8	***

Codes de significativité : *** pour $p\text{-value} \leq 0.001$; ** pour $p\text{-value} \leq 0.01$;

* pour $p\text{-value} \leq 0.05$; . pour $p\text{-value} \leq 0.1$; sinon $p\text{-value} \geq 1$

Multiple $R^2 = 0.11$; F-statistics = 23.7

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans, en Île-de-France

Référence : Mère solo, de catégorie populaire, en activité professionnelle, avec un logement en location HLM, revenu net du ménage de 1600 à 2000€, sans voiture ni abonnement aux transports en commun, et ayant réalisé au moins un déplacement pour le travail domestique.

Lecture : Pour les mères dans la situation de référence, la valeur moyenne est de 10 minutes. Les coefficients exprimés par la suite correspondent à la différence par rapport à la modalité de référence. Par exemple, pour les mères en couple, la valeur se réduit de 6 minutes par rapport aux mères de référence (solos), toutes choses égales par ailleurs.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Le calcul d'une régression linéaire sur le budget-temps de transport en présence d'un enfant (TABLEAU 5.12) montre que les différences entre mères solos et mères en couple sont statistiquement significatives, « toutes choses égales par ailleurs ». Le coefficient est négatif pour la modalité « en couple », ce qui veut dire que les mères en couple passent moins de temps à se déplacer en présence d'un enfant (de 5 ans ou plus) que les mères solos. La régression linéaire confirme le résultat des statistiques descriptives, tout en appuyant l'idée d'une différence entre mères. D'autres variables explicatives sont statistiquement significatives et avec un coefficient positif (elles font augmenter le budget-temps de transport en présence d'enfants) : le nombre d'enfants, la possibilité de conduire une voiture et/ou d'avoir un abonnement aux transports en commun (versus le fait de ne pas avoir une voiture ni un abonnement), et le fait d'être au chômage. Ces résultats peuvent être discutés avec les discours des mères solos interrogées afin de comprendre la manière dont elles décrivent et gèrent cette présence.

b) *Faire avec la présence en continu des enfants*

Lors des entretiens avec les mères, la question de la présence des enfants apparaît comme une contrainte majeure dans la gestion du quotidien, matérialisant la charge mentale de devoir anticiper l'organisation des journées, y compris lorsque les enfants ne sont pas physiquement présents. Lorsqu'Angèle évoque (ci-dessus) le fait d'enchaîner des achats au retour du travail, la raison qu'elle donne est qu'il s'agit d'une des seules manières qu'elle a pour faire ses courses toute seule, sans la présence souvent perturbatrice des enfants. Elle fait donc en sorte de minimiser, dans la mesure de ses possibilités, la présence des enfants dans certaines activités et déplacements. D'autres mères évoquent également cette pratique, ou bien les difficultés qu'elles éprouvent lorsqu'elles doivent faire des courses avec leurs enfants. C'est le cas, par exemple, de Simone.

Des fois, en plus, je suis avec ma fille qui veut en plus que j'achète ceci, donc, ça génère du stress, [...] En général, elle fait les courses avec moi, mais j'évite, le moins possible qu'elle soit avec moi quand je fais les courses, parce que j'ai vu que moi, ça me tapait sur les nerfs. Parce qu'évidemment, quand je lui donne des consignes, « tu restes à côté de maman », « tu me donnes la main », « tu ne touches pas, parce qu'avec la COVID, il ne faut pas toucher à tout », elle suit pas du tout les consignes, donc, elle touche à tout ce qu'elle peut toucher, elle me demande de lui acheter tout ce qu'elle veut, dès qu'elle voit la Reine des Neiges, machin, « maman, tu... », et moi, à un moment, j'en perds le fil de mes courses, donc, ça m'énerve, donc, on ne passe pas un bon moment, en fait. Ça me fait un peu suer d'aller faire les courses, ce n'est pas toujours un bon moment pour elle, ni pour moi. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

La contrainte liée à la présence des enfants est particulièrement tangible pendant l'action du déplacement. La présence des enfants peut ralentir les déplacements ou rajouter une

obligation de surveillance ou d'attention. Cela est vérifié aussi pour les parents vivant avec leur conjoint·e comme évoqué précédemment (4.2.3.a) ou comme le montrent d'autres recherches qui questionnent des expériences « pénibles » (Vandersmissen 2011). Pour les mères solos interrogées, cette présence lors des déplacements est souvent inévitable : elles n'ont d'autre choix que se déplacer avec les enfants car elles n'ont pas la possibilité de les laisser avec quelqu'un d'autre, même si le déplacement et l'activité ne les concernent pas directement. La présence des enfants lors d'un déplacement tend à être plus fréquente pour les mères solos, du fait de la rigidité des horaires et des contraintes supplémentaires qu'elles rencontrent dans l'articulation des temps sociaux. C'est le cas d'Hélène qui, pour assurer certains rendez-vous médicaux pour elle en fin de journée, est contrainte d'aller récupérer son fils plus tôt et l'emmener avec elle, car la fin des rendez-vous est trop tardive par rapport à l'heure de sortie d'école.

Je cours partout, voilà. Des fois, j'amène mon fils avec moi, quand je peux pas faire autrement. Si c'est un rendez-vous tardif où je sais que ça va être compliqué d'arriver à l'heure pour le récupérer, je vais le chercher un peu plus tôt à l'école, et je l'amène avec moi. [...] Quand je vois des copines et des copains, mon fils il veut venir. La vie sociale, il est avec moi, tout le temps.
(Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans)

La fin de la citation d'Hélène fait référence à la présence des enfants lors des loisirs, et des déplacements associés. Cela a été évoqué précédemment pour faire référence à la réduction des loisirs et des temps personnels en lien avec la prédominance, dans le quotidien des mères solos, des déplacements du travail domestique et professionnel. La présence en continu des enfants parasite aussi la mobilité des loisirs des mères solos franciliennes. D'autres travaux sur la mobilité des femmes, comme ceux de F. Prédali (2004) en Île-de-France, font référence au fait que les mères doivent des fois « se faire accompagner » de leurs enfants, surtout le week-end quand elles ne peuvent pas les laisser seuls. Cependant, ils ne font pas référence au niveau de contrainte introduit par cette présence physique, au quotidien, dans l'organisation.

Les difficultés peuvent être accentuées avec la présence de plusieurs enfants. Dans ces cas, la présence continue des enfants dans les déplacements ne s'étend pas seulement aux activités qui relèvent du personnel, mais également aux accompagnements de l'un des enfants. L'exemple d'Elisabetta, ci-dessous, illustre à la fois les conséquences de devoir s'occuper des besoins des enfants pendant les déplacements, mais également la contrainte de leur présence lors de déplacements qui ne concernent directement que l'un d'eux. C'est peut-être sur ce point que réside une partie des différences avec les mères en couple, car ces dernières ont la possibilité de laisser l'un des enfants avec leur conjoint pendant qu'elles accompagnent l'autre.

[La piscine] est pas loin quand t'es adulte et que tu marches, mais un enfant avec les trottinettes, [...] c'est un peu galère quand elles ont la fatigue de la journée. Et surtout ce qui est galère, c'est que je me retrouve avec la petite. C'est-à-dire pour ramener la grande à l'activité, j'ai la petite à trimballer et du coup, la petite, elle en a ras-le-bol, quoi. Elle est fatiguée, elle en peut plus, elle pleure ; elle a pas envie d'organiser sa semaine par rapport à sa grande sœur, et je la comprends. Ça aussi, c'est très compliqué pour moi. C'est-à-dire, même faire une activité avec l'une m'oblige à déplacer l'autre. Même amener chez la psy, la grande, il faut que la petite, elle aille jouer chez une copine. Tu vois, c'est tout le temps une organisation, tout le temps, tout le temps. Mon quotidien, c'est la logistique, en fonction des filles. (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans)

5.3.3 Les effets de l'intensité du rôle maternel au quotidien dans la mobilité

La présence « en continu » des enfants, dans la vie quotidienne des mères solos, ainsi que lors d'une partie des déplacements, est liée à « l'intensité du rôle maternel ». F. Deshayes (2018) propose ce terme pour souligner l'importance des charges parentales dans le quotidien des mères solos, ce qui conditionne l'ensemble de sphères de leur vie quotidienne comme l'activité professionnelle, ou les relations sociales. Ici, l'idée est de comprendre comment une intensité du rôle maternel marque davantage la mobilité quotidienne pour les mères solos. En plus de la présence des enfants, d'autres facteurs marquent la complexité de leur mobilité quotidienne : le manque de marges de manœuvre pour gérer les imprévus et le fait de devoir transporter des affaires, souvent encombrantes. Cela contribue à accentuer leur fatigue et la charge mentale importante qu'elles subissent.

a) *Des marges de manœuvre réduites pour gérer les imprévus*

Dans le chapitre précédent, j'ai établi que la présence des enfants introduit un facteur d'imprévu au quotidien, qui a des conséquences directes sur la mobilité (il faut aller chercher les enfants, réorganiser les horaires des déplacements, etc.). Pour les mères solos, le fait que leurs déplacements soient associés à de nombreuses activités dans des espaces et à des horaires rigides, et qu'elles n'aient pas de conjoint pour les relayer, réduit fortement les possibilités de repli en cas d'imprévu. Lors des entretiens avec les mères franciliennes, quand les éventuels imprévus étaient évoqués, une bonne partie d'entre elles insistaient sur le fait qu'il « ne pouvait pas y avoir d'imprévu ; c'est pas possible », comme le dit Marie. Les mères solos rencontrées ont une organisation des déplacements, associés à l'activité professionnelle et au travail domestique notamment en lien avec les enfants, qu'elles peuvent considérer comme très structurée voire « militaire » (pour reprendre l'expression d'Angèle). Pour Imane, qui travaille depuis chez elle en tant qu'assistance maternelle agréée, un problème avec l'état de santé de son fils, ou autre imprévu au cours de la journée, peut s'avérer difficile à coordonner.

En semaine, c'est très structuré. Je laisse, je laisse pas trop de place à l'imprévu. [...] J'ai pas le choix, en fait, je suis obligée d'être... Je suis obligée de... Ben, par rapport à mon travail, par rapport à mon fils. C'est des choses... Je peux pas laisser de place à l'imprévu parce que je suis toute seule. Donc, je peux pas dire, je peux pas me décharger de quelque chose à quelqu'un. Je peux pas me décharger de quelque chose et pour laisser place à l'imprévu, je peux pas. Même si j'ai ma mère à proximité, après elle a sa vie aussi. Donc, j'essaie de pas, j'essaie de pas, de pas permettre à l'imprévu de s'installer. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans)

L'imprévu qui est le plus redouté des mères solos, quel que soit le mode de transport avec lequel elles se déplacent, est le retard pour récupérer leurs enfants à l'établissement scolaire. Il peut être dû à une situation qui se complique en termes professionnels, mais les plus fréquents sont les problèmes lors du déplacement retour du lieu de travail. Pour ce dernier cas de figure, ce sont plutôt les mères qui font des trajets longs, en voiture ou en transports en commun, qui peuvent pâtir des perturbations sur les réseaux de transport. Dans ces cas, comme elles n'ont pas la possibilité de solliciter les pères des enfants¹³⁴, un sentiment de stress peut intervenir. La hantise, partagée par de nombreuses mères rencontrées, est d'avoir des problèmes avec l'école ou, pire, de retrouver son enfant au commissariat (c'est ce que le protocole indique après la fermeture de l'école).

Et c'est un truc que je ne supporte pas. J'aime pas être en retard. Tous les quasiment... ben, tous les soirs, je suis en stress. Bon, j'étais en stress parce que la garderie ferme à 19 heures et qu'il faut arriver avant 19 heures. Et le pépin qui arrive au bureau, on me demande d'appeler parce que j'ai un chauffeur qui est pas venu pour prendre la remorque, à 18 heures ! Et ça m'est arrivé de partir à 18 heures 15 du travail. Et là, vous voyez le Waze qui vous annonce que vous arrivez à 19h30 parce qu'il y a un carton sur l'autoroute. Et là, c'est la panique à bord. Et là, si je suis dans un état... je pars en vrille, dans tous les sens, en fait. Parce que je sais qu'elle va se retrouver dehors, parce que je sais que ça va embêter tout le monde. Est-ce qu'elle va se retrouver au commissariat ? Donc je préviens l'école pour dire 'voilà y'a un accident sur l'autoroute, j'arriverai qu'à cette heure-là'. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Cette crainte du retard pour aller récupérer les enfants à l'école est très intégrée par les mères solos, au point qu'elles l'anticipent, malgré le peu de ressources dont elles disposent pour faciliter l'articulation des temps sociaux. Le cas de Simone est intéressant parce que non seulement elle évoque une petite anticipation constante, en cas de problème dans les transports en commun, mais elle fait référence au choix de ses chaussures, l'équipement

¹³⁴ Parmi les mères solos rencontrées dont la monoparentalité est issue d'une séparation conjugale, même celles qui peuvent garder un certain lien cordial avec leurs ex-conjoints, indiquent ne pas compter sur les pères des enfants comme un relais possible. Des éléments plus détaillés quant à cet éventuel rôle sont évoqués dans le chapitre suivant.

premier de la mobilité quotidienne (Jarrigeon 2016). En effet, elle anticipe les éventuels imprévus au point de le prendre en compte dans sa tenue vestimentaire, notamment les chaussures. La complexité de son quotidien se manifeste jusque dans sa façon de se préparer et de s'habiller.

Ça m'est arrivé, en général, je préviens l'école, et je dis à l'école de prévenir ma fille, et... on peut chercher les enfants jusqu'à maximum 19 heures à l'école, sinon, après, ils appellent la police, parce qu'ils n'ont plus le droit d'avoir la responsabilité de l'enfant, dans l'enceinte de l'école. Et ça, ça a été une grande hantise en tant que mère monoparentale, qu'on appelle la police, parce que moi, j'ai du retard. Donc, en fait, je prends toujours un petit peu d'avance pour arriver à l'heure, et surtout pour anticiper les problèmes de transport, les grèves, les machins, sinon, j'y vais à pied... j'ai souvent des chaussures... c'est pour ça que je suis jamais en talons, en fait, parce que... parce qu'en talons, c'est pas confortable, en fait, et je me dis, au final, s'il y a un problème de transport et qu'il faut que j'y aille à pied, ben, je suis en baskets, ou je suis en chaussures plates pour pouvoir faire le trajet à pied. Donc, quand c'est arrivé, au plus tard, je vais la chercher à 18h30 à l'école, et je préviens l'école, qui prévient ma fille. Donc, en fait, je me suis organisée de manière à ne pas la chercher à la dernière minute. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

La présence des enfants se traduit par une contradiction entre un besoin de rigueur stricte dans l'organisation (afin de pouvoir gérer toutes les activités) et l'apparition d'imprévus en lien avec les enfants (4.2.2.a). Pour les mères solos, cette contradiction est plus compliquée à gérer, car elles perdent en marges de manœuvre. La gestion des imprévus de toute sorte, mais surtout ceux liés aux enfants nécessite une certaine souplesse dont les mères solos ne disposent pas. C'est ce que montre également F. Leray dans sa recherche en Bretagne (2010). Toutefois, à la différence de ce qu'il évoque pour de nombreuses communes de la région bretonne, en Île-de-France, les fins de journées scolaires se caractérisent par une certaine souplesse liée au fait que les mairies mettent en place de services périscolaires (centre de loisirs, étude ou garderie). Ces services de garde, souvent dans l'enceinte de l'école, après les cours, permettent de récupérer les enfants jusqu'à 18h, voire 19h, en fonction des écoles. Sans cette solution, mobilisée quasi-systématiquement par presque toutes les mères, l'articulation des temps sociaux serait encore plus fragilisée chez les mères solos franciliennes.

La friction entre le manque de flexibilité et la nécessaire gestion des imprévus des mères solos se cumule à une autre caractéristique de leur condition monoparentale : le fait d'être (et de se sentir) indispensables à leurs enfants. Seules responsables, les mères solos redoutent que, si un jour elles sont malades, hospitalisées ou empêchées pour quelque raison que ce soit, personne d'autre ne puisse gérer le quotidien de leurs enfants. Cette conscience constante de

leur rôle unique accentue la vigilance et l'anticipation dans toutes leurs pratiques quotidiennes. Le témoignage de Zeynep en est un exemple.

Après voyez, pendant le confinement, c'est pour ça que j'étais tétanisée, parce que je me disais : "mais si je suis malade, qu'est-ce qui va se passer ?". En fait, c'est ça quoi, de qu'est-ce qui se passe. C'est toujours ça qui me ronge. À chaque fois, je me dis "Mais si je meurs, qu'est-ce qui se passe là ? On est dans la merde". Après, c'est comme si on se disait "non, non, mais nous, on peut pas être malade". On ne peut pas, on peut pas, on est obligé de tenir parce qu'il y a que nous, quoi, donc. Mais je pense que c'est un truc qu'on a dans le cerveau aussi fait qu'on est pas malade, qu'on tient debout, qu'on avance, quoi. On a pas le choix. (Zeynep de Paris 14e, 44 ans, enfant de 5 ans, mère solo depuis 2 ans)

b) Des affaires à porter pendant les déplacements

Une autre caractéristique de la complexité de la mobilité des mères solos est en partie liée au chaînage des déplacements, et donc à l'enchaînement d'activités. En effet, cette pratique comporte très souvent la nécessité de se déplacer avec des affaires (des objets liés à l'activité professionnelle, les courses réalisées avant, les affaires pour les enfants, pour leurs activités extrascolaires...). Simone fait une description assez complète de ce que les mères solos rencontrent lorsqu'elles portent des charges lors de leurs déplacements.

Mon sac à main. Je peux porter un sac de courses. Je peux porter un sac où il y a un livre et mon casque. Ben, hier, par exemple, j'ai ramené mes dossiers, que ce soit un document général ou pas, j'ai ramené mes dossiers du bureau. Des fois, j'ai des cadeaux, parce que j'ai un anniversaire pour ma fille, elle est invitée. La dernière fois c'était pour mon neveu, j'ai trouvé un truc sympa pour lui, donc, j'ai fait un paquet-cadeau, voilà, ça peut varier, ce que j'ai dans mon sac. J'ai deux sacs, en général. Alors, soit il est plié dans mon sac à main, soit il y a des choses dedans, donc, voilà, courses alimentaires, etc. [...] En général, je suis chargée. Et le week-end, pareil, puisque le samedi, ma fille... Bon, pour le théâtre, elle a pas besoin de ses affaires, mais pour le judo, j'ai son sac à dos avec son judogi, sa ceinture, sa paire de crocs, un gel hydroalcoolique, un goûter, parce qu'elle a faim après le judo, donc, voilà. Donc, il y a pas un jour où j'ai pas un truc à porter. [...] Des fois, encombrée, oui, parce qu'en fait, quand je me charge, c'est trop gros, c'est trop lourd... c'est trop, en fait, mais je me dis que j'ai pas le choix, parce que des fois, je me dis 'je vais pas le laisser là et le récupérer le lendemain', parce que de toute façon, le lendemain, c'est pareil. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Dans le témoignage de Simone, les charges à porter pendant le déplacement ne sont pas fixes. Elles peuvent être plus ou moins lourdes et volumineuses si les mères font des courses avant, si elles prévoient de récupérer les enfants après ou bien si elles doivent faire du télétravail un jour précis dans la semaine. De plus, dans certains cas, comme pour Marie qui est infirmière à domicile, les mères doivent transporter leurs outils de travail. L'organisation

logistique pour transporter des charges lourdes n'est pas la même en fonction des modes de transport utilisés. Pour Simone, par exemple, la difficulté est de devoir utiliser plusieurs modes de transport (métro, bus et des trajets à pied) et réaliser des correspondances, où elle doit porter l'ensemble des affaires. Pour les mères solos qui utilisent la voiture pour la majorité de leurs déplacements, ce transport des affaires lourdes et encombrantes est facilité. Cela les conduit souvent à cumuler les objets liés au travail domestique (courses, des sacs, des jeux pour l'enfant, des tenues de rechange, etc.) et, des fois, avec l'activité professionnelle (un ordinateur, uniforme, tenue ou équipement pour le travail, ou bien des dossiers). Catherine, professeure de sport, parle même de sa voiture comme d'une prolongation de son domicile.

Ben, quand je viens au travail, j'ai le sac à main, j'ai l'ordinateur, les vêtements de sport. Oui, ça fait beaucoup de sacs, je trouve, tout le temps, oui... oui, ben, en fait, j'ai tendance à me déplacer... ben, vous voyez... J'ai l'impression que je me déplace toujours avec ma maison [elle rit]. Donc, heureusement, je prends pas le train. Oui, toujours. Et après, si je fais mes courses, j'ai en plus, mes courses. [...] Je suis tout le temps chargée. Des fois, je me dis qu'il faut que me déplace plus léger. Alors, j'ai acheté des petits sacs à main, mais, finalement, si j'ai un petit sac, ben, j'ai un autre sac à côté, donc, finalement, ça change rien au problème. Et des fois, je me dis 'vas-y, tu peux te passer de ça et ça', et puis c'est le jour où tu t'en passes, ben, tu en as besoin, en fait. (Catherine du Val Briard, enfant de 16 ans)

Le fait de devoir se déplacer avec des charges, notamment lié au fait de chaîner les déplacements, a déjà été montré dans la recherche sur la mobilité des femmes, particulièrement de celles qui ont des enfants (Pickup 1988 ; Bonham et Wilson 2012). Les recherches peuvent montrer que le sac à main est un équipement essentiellement féminin (Calvignac 2015), ce qui ressort des discours de la majorité de mères solos interrogées, qui évoquent le besoin de prendre un minimum d'affaires les concernant elles, et leurs enfants (une bouteille d'eau et quelque chose à grignoter). Je peux tout de même supposer que le transport d'affaires (encombrantes) est exacerbé pour les mères solos par le fait qu'elles doivent plus souvent enchaîner des activités, dans le cadre d'une articulation des temps contrainte. De plus, le fait de ne pas cohabiter avec le conjoint·e enlève des possibilités de réaliser des achats à plusieurs ou de partager le transport d'affaires lourdes et encombrantes des enfants (une poussette, par exemple). Comme l'indique Marie-Paule : « je suis habituée parce que quand on est seule avec un enfant, on est seule à tout porter ».

c) La fatigue et la charge mentale, les conséquences d'un quotidien complexe

Je crois que cette fameuse charge mentale là, dont on parle beaucoup ces derniers temps, je crois que tous les parents l'ont de toute façon. Mais quand t'es une mère célibataire c'est non-stop, non-stop. Je suis tout le temps en train de faire des listes de trucs à faire. D'ailleurs, maintenant,

j'ai une application pour noter les listes parce que sinon je m'en sors pas. J'ai des 'to-do' listes dans tous les sens. Tout le temps. [...] Sinon, j'oublie tout. J'ai tellement de trucs en tête que si je ne fais pas des listes, j'oublie tout. Je vais au supermarché, j'oublie la moitié des trucs que je devais acheter. Je pars de chez moi et j'oublie mes affaires. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

Cette citation est un bon exemple de la charge mentale, théorisée comme un vécu des femmes qui découle du cumul d'activités nombreuses en lien avec les responsabilités domestiques et professionnelles auxquelles elles font face (Haicault 1984). À partir du témoignage de Céline, l'hypothèse peut être faite que pour le cas des mères solos, cette charge est assez considérable, étant donné le nombre d'activités entre lesquelles jongler, des lieux où se déplacer et des horaires à respecter. La mobilité joue un rôle important, car souvent les mères doivent réfléchir à la manière dont elles doivent se déplacer, aux itinéraires, aux trajets alternatifs en cas d'imprévu. Cette charge mentale a aussi des conséquences sur la mise en place d'activités et sur une sensation de fatigue, comme l'affirme Martina.

Je ne peux pas faire un travail en continu, c'est-à-dire me concentrer 2-3 heures sur quelque chose. J'ai tout de suite dans ma tête : 'je dois aller faire une course plus tard parce que j'ai rien pour le dîner, je dois arriver à l'école à temps de ramener l'inscription au centre de loisirs... C'est toujours des choses comme ça, administratives, des enfants, des trucs comme ça. Des choses que j'ai oubliées. La grosse fatigue c'est la charge mentale ; je peux pas me concentrer plus de 45 minutes sur une tâche sans l'interrompre avec une pensée d'une obligation domestique. [...] Les amies que j'ai sont les mamans des enfants de l'école. Du coup, comme on est des mamans, on ne peut pas sortir en soirée parce qu'il y a les enfants ou, s'ils sont avec quelqu'un d'autre, parce qu'on est fatiguées. (Martina, enfant de 5 ans et jumeaux de 7 ans)

La charge mentale comporte une fatigue psychique qui peut s'associer aussi à un sentiment de fatigue plus physique (citation de Martina). Cette dernière est également évoquée par de nombreuses mères solos rencontrées, en raison des rythmes de vie associés au quotidien monoparental. Par exemple, Zeynep affirme que certaines journées où elle devrait travailler de chez elle, elle n'y arrive pas en raison de la fatigue des semaines chargées. L'une des causes de cette fatigue peut être la mobilité « éprouvante », pour reprendre le terme de P. Lannoy et ses collègues (2011). Cette fatigue physique peut aussi se répercuter sur la mobilité, dans les choix des distances aux lieux d'activités, comme les achats. Ainsi, Elisabetta indique qu'elle fait des courses dans un petit supermarché plus proche de chez elle, au lieu d'aller plus loin dans une surface moins chère où elle pourrait faire des économies, parce qu'elle se sent trop fatiguée.

Donc, des fois, je suis très fatiguée. Je vis dans un état de fatigue énorme. Et du coup, des fois voilà, j'ai même du mal à faire des déplacements un peu plus longs. Et du coup, ça marche, ça

marche comme ça, en fait. J'essaie de faire des courses, soit des pâtes, des trucs, des papiers toilettes, des choses de base dans les supermarchés. Et tout ce qui est frais au marché. Des fois, quand je suis très fatiguée, j'ai pas la force de faire le marché, du coup je fais tout au supermarché, mais c'est rare. J'essaie de me motiver pour le marché, quand même. (Elisabetta des Lilas, enfants de 5 et 7 ans)

Une autre mère interrogée affirme avoir limité au maximum les déplacements du samedi matin afin de réduire la fatigue, étant donné qu'il s'agit d'un des rares moments de la semaine pouvant être consacré au repos.

Donc, moi, j'ai banni les activités à 9h du matin, un samedi. Donc, je les oriente en fonction de la possible... La fatigue probable, justement, pour pas courir partout. Parce que je sais si je cale des activités des enfants le samedi matin, je vais pas pouvoir me reposer du tout. C'est comme ça que je gère mon temps et ma vie... De mon état de santé mentale aussi. (Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône, enfants de 8 et 12 ans)

Les conséquences de la fatigue physique, et plus particulièrement de l'épuisement parental chez les mères solos, sont encore peu abordées dans les analyses de la mobilité quotidienne (Deshayes 2018). La notion de « mobilité éprouvante » permet d'articuler cette dimension de fatigue (Enaux *et al.* 2011) : dans le cas des mères solos franciliennes, elle souligne que la mobilité n'est pas un simple déplacement, mais un facteur constitutif de leur épuisement et, par conséquent, une source majeure de complexité dans l'organisation de leur quotidien.

5.3.4 Une (im)mobilité à « flux tendus » pendant la pandémie de CoViD-19 ?

Quelques mois avant la conduite des entretiens, l'Île-de-France, comme d'autres régions du monde, a connu une période d'immobilité généralisée et imposée suite au début de la pandémie de CoViD-19. Il s'agit du confinement qui a limité très fortement les déplacements et a arrêté l'activité scolaire présentielle entre mars et mai 2020. Pendant ce temps, les mères solos ont vu leur activité extérieure largement réduite. À l'exception d'une mère, Valérie¹³⁵, toutes les autres sont restées confinées avec leurs enfants, ce qui a impliqué la suppression de la quasi-totalité des déplacements (en lien avec l'activité professionnelle, les accompagnements des enfants, ou le reste). Cette situation a-t-elle contribué à mitiger la complexité de leur quotidien ou bien l'a-t-elle confinée à l'espace domestique ?

¹³⁵ Valérie a décidé, suite à des discussions avec son employeur, de continuer à travailler sur site, puisqu'elle occupe un poste dans la logistique des marchandises, et donc elle pouvait avoir une dérogation de déplacement pour cette activité. Elle s'est organisée avec sa sœur pour qu'elle héberge sa fille et s'occupe d'elle pendant les jours de semaine, et pour la récupérer les week-ends.

a) Mères et maîtresses : la double charge au domicile des mères solos confinées

La suppression des accompagnements des enfants a été liée à la suppression des activités extrascolaires et à la modification des activités scolaires. Pour ce dernier cas, la majorité des établissements, notamment du primaire et du secondaire, a mis en place ce qui a été nommé « continuité pédagogique » ou « école à la maison » (Périer 2023 ; Solari Landa *et al.* 2023). Cette « continuité pédagogique » a consisté en l'envoi régulier de devoirs par les enseignant·es afin que les élèves puissent acquérir les connaissances de l'année, accompagné, dans certains cas, par des cours en visioconférence (même si ce dernier cas est très rare parmi les mères interrogées). La majorité des mères interrogées a vécu cette nouvelle charge, qui remplaçait les accompagnements scolaires, très négativement. Certaines la qualifient même « d'enfer », comme Anissa ou Elisabetta. Pour Anissa, le fait qu'un groupe de messagerie avec d'autres parents ait été créé pour partager des devoirs ou des outils d'apprentissage a été vécu comme une pression ou un « contrôle » social. Pour d'autres mères, la « continuité pédagogique » a introduit un paradoxe où elles devaient assurer le « rôle imposé d'enseignantes », alors qu'en période hors confinement elles n'effectuaient plus les accompagnements de leurs enfants adolescents au collège ou lycée.

Ça a été compliqué pour l'école, pour mon fils, parce que il est pas assez autonome ou... Comment dire? Adulte, enfin, il fallait être derrière lui pour lui dire : "Connecte-toi à tes cours ; écoute tes cours, fais tes devoirs..." Voilà, donc, je devais quand même me battre avec lui tous les jours au début, pour qu'il s'y mette. (Delphine de Colombes, enfants de 15 et 21 ans)

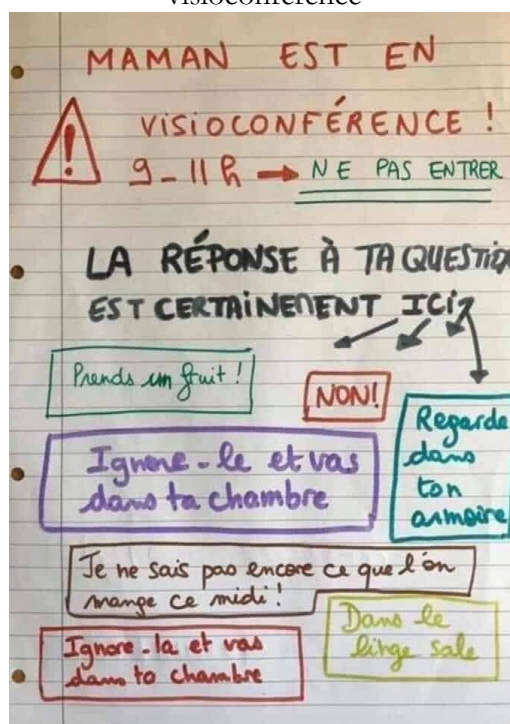
Certaines mères confient avoir donc dû « laisser tomber » ou réduire l'implication en tant que « maîtresse d'école par substitution », comme l'indique Brigitte. C'est aussi le cas d'Hélène pour qui, même si les activités n'étaient plus dispersées spatialement, l'articulation des temps sociaux est restée compliquée.

Télétravailler plus gérer un enfant, c'était juste l'enfer, quoi. On a fait comme on peut. C'était un peu du grand n'importe quoi sur les devoirs, sur les repas, sur tout, quoi, en fait. C'était de la survie. J'avais mes six heures de cours à gérer, plus, aller une heure ou deux de préparation pour mes six heures de cours, plus j'avais à faire manger mon fils, gérer les trucs basiques, il mange, il se lave. Je pouvais pas faire deux heures de devoirs en plus ; c'était juste pas possible pour ma santé mentale. C'était impossible. Donc j'ai dit à la maitresse que je lâchais. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans)

Hélène a continué son activité professionnelle en télétravail. Cela a été le cas, en tout, de 13 mères parmi les 32 interrogées. Les autres disposaient d'une autorisation spéciale pour garde d'enfants (10), mise en place par le gouvernement français comme une sorte d'arrêt de travail, ou bien avaient cessé leur activité professionnelle car leur entreprise les avait mises en

chômage partiel ou parce qu'elles étaient commerçantes ou auto-entrepreneuses (8). Pour les mères solos qui ont arrêté leur activité professionnelle pendant le confinement, la situation pouvait être compliquée en raison de la monopolisation de leur temps par les enfants et les difficultés d'avoir d'autres contacts sociaux. Cependant, pour les mères solos en télétravail, l'articulation de différentes activités était particulièrement difficile à tenir. Comme le dit Hélène dans son témoignage, de nombreuses mères organisaient difficilement leur temps pour jongler entre « école à la maison » et télétravail, plus le reste des obligations domestiques (cuisine, nettoyage ou autres). Les mères en télétravail ont dû composer avec la présence en continu des enfants, même pendant leur temps de travail, ce qui n'arrive pas en temps normal. Les mères interrogées dans cette situation témoignent d'une sollicitation constante des enfants (pour avoir leur attention, pour leur demander quoi faire ou en raison des conflits dans la fratrie, si plus d'un enfant). L'image ci-dessous a été postée sur un réseau social ouvert pendant le confinement. Elle illustre, de manière quelque peu ironique, les difficultés de ces mères à télétravailler, notamment lors de la réalisation des réunions en visio-conférence.

FIGURE 5.5 – Note utilisée par une mère solo pour éviter d'être dérangée pendant une visioconférence



Source : Utilisatrice anonyme du groupe Facebook « Entraide et discussions entre parents solos ».

De plus, dans beaucoup de cas, les espaces domestiques de taille réduite¹³⁶, qui caractérisent une bonne partie des mères solos (Bugeja-Bloch et Crepin 2020), n'étaient pas adaptés pour

¹³⁶ Pour rappel, parmi les 32 mères solos interrogées, 24 vivent dans des appartements, 4 dans des maisons de ville (mitoyennes) et 4 dans des pavillons (avec un espace extérieur). Parmi les 24 mères qui vivent en appartement, 5 n'ont pas leur propre chambre et dorment dans le salon.

accueillir cette activité de télétravail constant, avec la présence des enfants à domicile. En effet, certaines mères ont dû adapter des espaces dans leurs salons et improviser des bureaux. Par exemple, Brigitte (avec des filles de 8 et 17 ans) a dû utiliser sa télévision en tant que « double écran », ce qui a eu deux conséquences. D'une part, elle ne pouvait plus « distraire [sa] gamine » en lui permettant de regarder la télévision pour qu'elle l'interrompe le moins possible pendant son travail. De l'autre, « [son] corps a eu beaucoup de mal [...] ; le dos, tout ça ». Dans d'autres cas, les mères interrogées ont dû partager les ordinateurs avec les enfants, qui avaient des cours en ligne ou des devoirs informatisés. Cela a rendu compliquée l'articulation des temps sociaux, matérialisée dans les temps d'usages des ordinateurs.

Les familles monoparentales ont eu besoin de s'approvisionner pendant le confinement. Ainsi, les déplacements pour achats sont devenus le seul motif de déplacement du travail domestique, et donc la seule raison de quitter le domicile (en dehors du temps de sortie d'une heure dans un rayon d'un kilomètre). La difficulté en lien avec les courses qui a pu être évoquée par les mères interrogées concernait les enfants, sachant que ce qui était préconisé était qu'une seule personne par ménage aille faire les courses. Parmi les mères interrogées, 15 ont pu laisser leurs enfants seuls à domicile pendant la période des courses (car ces enfants étaient déjà assez autonomes pour rester quelques heures au domicile) ; 2 ont eu recours à des services de *drive* ou livraison des courses achetées en ligne ; 14 ont dû aller faire les courses avec leurs enfants. Une mère interrogée, Jeanne, a maintenu avec le père de ses enfants, les jours d'hébergement fixés ; elle allait donc faire les courses les jours où ses fils étaient avec leur père. Parmi les mères qui amenaient leurs enfants faire les courses, car ils étaient trop jeunes pour rester seuls, deux craintes ont été évoquées : que les enfants touchent aux différents produits potentiellement contaminés et que les autres clients les jugent de se faire accompagner de leurs enfants.

Et puis après, au niveau des courses, écoute, j'avais pas le choix. Donc je prenais mes enfants et j'allais faire mes petites courses. Je les mettais dans le caddie. Et puis voilà. Donc, je t'avoue que j'ai, j'ai été quelques fois un peu dévisagée. Les gens devaient se dire, "qu'est-ce qu'elle fout là avec ses trois gosses dans le magasin?". (Samia de Montreuil, jumeaux de 4 ans et enfant de 6 ans)

b) Sans déplacements, un période de « repos » pour le quotidien de certaines mères solos

Quelques éléments ont été vécus de manière positive pour une partie des mères solos interrogées, pendant la période de confinement pendant la crise sanitaire de 2020. En premier lieu, les sorties pour réaliser des courses ont pu être vécues comme un moment de soulagement vis-à-vis de l'isolement social. C'est le cas de Simone, qui en temps normal (hors

confinement) n'apprécie pas de faire les courses avec sa fille parce que cela la ralentit. Pendant le confinement, elle a comparé ce déplacement pour achats à un loisir.

Faire les courses c'était une activité, on va dire, de loisirs, pratiquement. C'est-à-dire, ça permettait de sortir et de voir d'autres gens, même si c'était masqué, à faire de longues files d'attente, ma fille qui s'impatientait... Mais au moins, là, je pouvais jouer. Étonnamment, je jouais plus à l'extérieur avec elle que dans l'appartement quand on était confinées. [...] C'était un moment de respiration, en fait. Enfin on sort, genre, on est autorisé à sortir, de voir d'autres personnes, faire des courses, acheter des trucs qu'on aime bien... (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Au-delà des seuls déplacements pour achats, une partie des mères solos interrogées a vécu positivement cette période où leur rythme quotidien s'est ralenti. Elles ont apprécié le fait que le nombre d'activités à l'extérieur du domicile se soit fortement réduit et que la fixité dans les horaires avait pratiquement disparu, ce qui faisait qu'elles ne devaient pas être dans une situation d'articulation des temps sociaux tendue, ni consacrer la quantité de temps qu'elles consacrent d'habitude aux déplacements. De plus, même pour les mères en télétravail, l'activité professionnelle était fortement réduite, ce qui a permis de consacrer plus de temps à leurs enfants, et à elles-mêmes. C'est le cas de Christine, en télétravail et confinée avec ses trois enfants pendant toute la période.

Je vais peut-être vous paraître folle, mais ça s'est passé super bien. Le seul truc qui a été difficile à vivre, entre guillemets, pour moi, c'était de faire l'école aux enfants. [...] Donc bon, je l'ai fait, mais en même temps, je travaillais, donc j'avais mes cheffes qui étaient sympas à l'époque. Et elles m'ont dit : "mais nous on a quand même besoin de toi, donc ça nous dérange pas, au pire que tu travailles que l'après-midi". Donc le matin, je faisais l'école aux enfants. Donc ce côté-là, ce côté, faire l'école, c'était un peu ennuyant, mais sinon, c'était génial quoi. Je cuisinais, il faisait super beau, donc les enfants derrière eux, ils pouvaient être dehors sur la terrasse derrière. Moi, j'étais là, je faisais mon sport dehors, on se faisait des barbecues. J'en ai profité pour nettoyer toute la terrasse de derrière avec les enfants, les brosses machin, on a tout nettoyé, tout. [...] Et en fait, j'avais l'impression qu'on était dans une bulle un peu tous les quatre et que... Enfin, eux ils avaient l'impression d'être en vacances. Pourtant, je les réveillais le matin et tout, hein. Mais on était un peu dans une bulle, je sais pas. Moi, j'en ai gardé un super bon souvenir, j'en parlais il y a pas longtemps. Je me disais, c'était génial, en fait, il faisait beau, on était à la maison, y'avait et pas de contrainte de d'horaires. (Christine de Choisy-le-Roi, jumeaux de 10 ans et enfant de 14 ans)

Comme Christine, d'autres mères ont bien vécu la période du confinement, en ce qui concerne les rythmes et les organisations quotidiennes. Cela contraste avec de nombreux travaux qui exposent les difficultés du confinement particulièrement pour les familles pauvres

(Périer 2023), ou pour les mères en couple hétérosexuel dont des recherches ont constaté des déséquilibres perçus avec leur conjoint dans la prise en charge des enfants et du travail domestique (Chatot *et al.* 2021). Une publication qui concerne les familles monoparentales avec jeunes enfant met en avant les effets négatifs du confinement notamment le stress vécu dans des situations socio-économiques précaires et sans soutien de l'entourage, ce qui a rendu la gestion du quotidien et la protection sanitaire particulièrement difficiles (Moscaritolo *et al.* 2021). Ces travaux ne présentent pas les éléments qui aurait pu être vécus comme positifs. Une exception est une recherche exploratoire et collective française sur les familles composées de parents en couple avec enfants, qui identifie un groupe de parents avec un « rapport heureux au confinement » (CAFC 2021 : 50). Les autrices et auteurs lient ce « rapport heureux » aux parents avec des conditions matérielles optimales (le fait de vivre dans des maisons, notamment), au fait que la famille occupe une place importante dans leurs priorités, et que les couples aient un « partage plutôt égalitaire » du travail domestique. Cela conduit à penser que les conditions matérielles, notamment de logement (Christine vit à Choisy-le-Roi et dispose d'une terrasse), jouent un rôle important dans le vécu du confinement des mères solos interrogées. Toutefois, il n'y a pas de caractéristiques urbaines, ni de logement, communes entre les mères solos qui vivent positivement le confinement : il y a à la fois Laurence qui habite une commune rurale (Chanteloup-en-Brie) et Christelle qui vit dans le 20^e arrondissement de Paris qui n'a pas sa propre chambre (dort dans le salon) mais qui expriment une expérience plutôt positive du confinement. Ainsi, pour les mères solos interrogées qui vivent généralement déjà des difficultés matérielles au quotidien, ce vécu positif du confinement est lié à une réduction des contraintes spatio-temporelles, notamment à la fixité des horaires et des lieux multiples. Pour ces mères, le confinement s'assimile au fait de pouvoir ralentir à « 0.75 » la vitesse de reproduction de la mélodie de leur quotidien qui habituellement sonne à une vitesse 1.5 fois plus par rapport à « la normale ».

* * *

L'objectif de ce chapitre était de donner une réponse à la question, centrale dans la thèse, de la complexité du quotidien des mères solos visible à travers l'analyse des pratiques de mobilité. Si dans le chapitre précédent, j'ai montré que la présence des enfants se répercute dans une mobilité davantage marquée par les contraintes de la fixité spatio-temporelle des activités, particulièrement pour les mères, ce chapitre m'a permis de comprendre ce que l'absence de conjoint au sein du ménage produit dans la mise en place du quotidien et de la mobilité.

Dans un premier temps, j'ai exploré les différences mères-pères parmi les parents solos pour tenter de comprendre si leur mobilité quotidienne était traversée par un schéma genré. La

présence des enfants marque fortement une différenciation dans les pratiques de mobilité entre pères et mères en couple. Les motifs de déplacement sont, pour les parents en couple hétérosexuel, particulièrement révélateurs des schémas de genre, avec les déplacements des mères davantage orientés par le travail domestique et les déplacements des pères davantage guidés par l'activité rémunérée (4.3). Parmi les parents solos, qui se retrouvent *a priori* dans une situation similaire entre pères et mères solos (seul·es responsables adultes au sein du ménage, du travail domestique et de l'apport de revenus), les écarts sont moins importants que parmi les parents en couple hétérosexuel. Cependant, l'effet du genre persiste, notamment en ce qui concerne les modes de déplacement et les motifs. Les pères solos utilisent plus souvent la voiture et les mères se déplacent davantage à pied et en transports en commun ; les mères solos consacrent un pourcentage plus important que les pères solos aux déplacements pour le travail domestique et elles présentent une probabilité plus élevée de se déplacer pour ce motif. La variable sexe reste significative parmi les parents solos, et le genre reste un rapport de pouvoir déterminant qui dépasse la situation intraconjugale. Autrement dit, même si elles ne sont plus en couple, la mobilité quotidienne des mères solos (comparée à la mobilité des pères solos) reste fortement marquée par le travail domestique et par les normes de genre. Ce résultat rejoint la réflexion préliminaire de S. Rosenbloom (2006) qui faisait l'hypothèse, pour le cas des États-Unis, que la prolifération de familles monoparentales (avec un parent solo à la tête) ne pourrait pas conduire à une « convergence » des pratiques des hommes et des femmes, puisque le rapport de pouvoir et les rôles sociaux qui découlent du genre ne se limitent pas à des situations de conjugalité hétérosexuelle.

La persistance des écarts entre mères et pères solos invite à explorer les processus et mécanismes qui les nourrissent. Par exemple, les recherches montrent que les pères solos sont plus aidés par leur entourage que les mères solos (Charpenel *et al.* 2021 ; Protar et Modak 2023). Par la suite, j'analyse comment l'aide des proches aux parents solos répond à une logique genrée (7.2.3.b). La séparation conjugale peut participer également à perpétuer les écarts de genre entre parents solos, comme le suggèrent les recherches autour des conditions de séparation (Lacour 2018 ; Bessière et Gollac 2020). Dans le chapitre suivant, j'analyse le rôle de la séparation conjugale et des « arrangements » entre ex-conjoint·es qui pourraient être l'une des causes du fait que la mobilité des mères solos reste plus fortement marquée par le travail domestique et parental que celle des pères solos.

Ce chapitre a également cherché à comprendre si les pratiques de mobilité révèlent une situation particulièrement complexe dans le quotidien des mères solos. J'ai ainsi pu montrer que la mobilité des mères solos est davantage marquée par une nécessité d'articuler déplacements du travail domestique et déplacements de l'activité professionnelle, que celle des autres parents y compris des mères en couple hétérosexuel. Le temps consacré à se

déplacer est sans doute la variable qui rend cette différence la plus visible, les mères solos ayant le budget-temps de transport pour le travail domestique le plus élevé de tous les parents. Autrement-dit, vis-à-vis des mères en couple, la mobilité du travail domestique prend aux mères solos plus de temps dans la journée. C'est aussi le cas pour le week-end, où la mobilité quotidienne des mères solos continue à être très conditionnée par le travail domestique alors que chez les mères en couple apparaît une forme de « rééquilibrage » avec leur conjoint.

L'analyse croisée avec les résultats de l'enquête qualitative m'a permis d'identifier une série de composantes de la complexité de la mobilité des mères solos. Elles doivent enchaîner des déplacements pour jongler entre différentes activités dans des lieux et à des horaires fixes, ce qui leur laisse peu de marges pour gérer les imprévus. La présence continue des enfants ajoute une charge mentale importante, car tout doit être organisé en fonction d'eux, et peut également rendre les déplacements plus difficiles, voire les ralentir. À cela s'ajoute la nécessité de transporter des affaires souvent lourdes et encombrantes, liées aux enfants ou au fait de devoir enchaîner les déplacements pour tenir les emplois du temps. Ces contraintes rendent leur mobilité plus compliquée et contribuent à la fatigue et à la charge mentale accrues, comme en témoignent les mères interrogées. En définitive, leur mobilité quotidienne apparaît éloignée d'un modèle d'efficacité, car elle est marquée par la lenteur et des freins (présence des enfants, transport d'affaires, manque de ressources), et à la fois elle est révélatrice de leur capacité à gérer seules l'ensemble des charges domestiques tout en maintenant une activité professionnelle indispensable à la survie du ménage. Les chapitres suivants approfondiront ces dimensions, en particulier les difficultés rencontrées et les stratégies déployées pour y faire face.

Ce chapitre a montré que la catégorie socioprofessionnelle (CSP) ne semble pas jouer un rôle déterminant dans la différenciation des pratiques de mobilité des mères solos, à l'exception de la mobilité de loisirs, alors que le budget-temps de transport tend à augmenter avec la position sociale parmi les mères en couple. Ainsi, il est difficile de mettre en évidence un effet net de la catégorie sociale sur la mobilité des mères solos, et de considérer la CSP comme un facteur de différenciation plus important que la situation conjugale. Quelques pistes restent toutefois ouvertes autour des difficultés matérielles, qui marquent le quotidien de la majorité des mères solos (1.1.1). La précarité financière pourrait expliquer partiellement la moindre possession et utilisation de la voiture chez les mères solos. Elle pourrait aussi contraindre la mobilité en termes de proximité. Ces éléments sont à explorer à partir des récits des mères solos interrogées. Dans le chapitre suivant, je m'intéresse plus directement aux conditions de la séparation conjugale, afin de mieux comprendre la manière dont la précarisation intervient et si elle a des effets sur la mobilité quotidienne.

Chapitre 6 La complexité dans la mobilité quotidienne marquée par la séparation conjugale

Le chapitre précédent a permis de montrer la spécificité de la mobilité quotidienne des mères solos, par rapport aux autres parents (mères et pères en couple hétérosexuel, et pères solos). Ainsi, à partir de l'exploitation statistique de l'EGT 2010, j'ai pu comprendre que la mobilité des mères solos révèle un quotidien traversé par le genre. Même si elles ont en commun avec les pères solos le fait de devoir s'occuper des responsabilités domestiques et familiales quasiment seules, tout en assurant une entrée d'argent suffisante pour le maintien du foyer, les mères solos ont une mobilité quotidienne plus ancrée autour du travail domestique, ce qui indique une « continuité » des inégalités homme-femme, amplifiées par la présence des enfants (dès leur arrivée), au-delà de la vie de couple. D'autres éléments caractéristiques de la mobilité quotidienne des mères solos, analysés à partir des matériaux quantitatifs et qualitatifs, ont été identifiés comme des potentiels facteurs de complexité de la mobilité des mères solos. Il s'agit du besoin de jongler entre un nombre considérable de déplacements liés au travail domestique et au travail rémunéré. Les déplacements du travail domestique représentent un poids considérable dans la vie de tous les jours des mères solos, matérialisés par un budget-temps de transport élevé. Ils se caractérisent par une fixité spatio-temporelle qui laisse peu de marge pour gérer l'imprévu. La mobilité quotidienne des mères solos est marquée par la présence importante des enfants lors des déplacements et le transport d'affaires encombrantes, ce qui contribue à une forme de complexité.

Une fois établi qu'il existe des écarts genrés qui persistent au-delà du couple et sur une mobilité qui traduit une forte complexité de la vie de tous les jours, plus importante que celle des mères en couple, plusieurs questions restent ouvertes. Pour quelles raisons la mobilité quotidienne des mères solos est-elle plus marquée par le travail domestique que pour les pères solos malgré des caractéristiques proches ? Quelle est l'influence de la précarisation matérielle des mères solos, documentée par plusieurs recherches (Abjean 2015 ; Helfter et Moeneclaeys 2018), sur les pratiques de mobilité ? Existe-t-il un processus spécifique de complexification de la mobilité des mères solos lié à la séparation conjugale ? Pour continuer à présenter des caractéristiques spécifiques de la mobilité des mères solos, et en saisir la complexité, je prends l'événement clé de la séparation comme entrée analytique. Des éléments dans la littérature suggèrent que cette entrée pourrait être pertinente pour répondre aux questions évoquées.

D'une part, la séparation conjugale est l'évènement biographique clé qui est à l'origine de la majorité des situations de monoparentalité. En France, 79 % des mères solos ont vécu une séparation conjugale (Bodier *et al.* 2015). La séparation est un évènement marquant dans l'histoire familiale et individuelle qui engendre, pour les personnes qui se séparent, des changements peu anticipables et peu réversibles dans le quotidien, qui permettent de qualifier cet évènement de « bifurcation biographique » (Bidart 2006 ; Négroni 2018)¹³⁷. Ces changements émergent du processus d'adaptation à une nouvelle situation de vie sans les conjoint·es, qui ne participent plus au travail domestique (même si la participation pouvait être très réduite dans la vie de couple), ni contribuent plus au patrimoine et finances familiales (en dehors d'une éventuelle pension alimentaire). La séparation conjugale a été qualifiée de « moment révélateur de l'inégalité de genre » (Bessière et Gollac 2020 : 43) car, financièrement, après une rupture du couple, la perte du niveau de vie des femmes (de 19 % par rapport à la situation pré-séparation) est plus importante que celle des hommes (2.5 %)¹³⁸. C'est aussi à la séparation qu'est décidé le régime de résidence des enfants, qui entérine souvent les déséquilibres dans la répartition du travail parental entre conjoint·es (Nagy 2016 ; Biland et Sayn 2023).

D'autre part, dans le champ de la mobilité quotidienne, des approches longitudinales, comme celle des biographies de mobilité, se sont intéressées aux évènements biographiques pour tenter de comprendre les évolutions des pratiques de mobilité d'une personne au cours de sa vie (Lanzendorf 2003 ; Scheiner 2007). Bien que soumises à des critiques en raison du poids accordé à une situation précise (Cacciari 2020), l'entrée analytique de la mobilité quotidienne autour de l'évènement biographique pourrait être utile dans les cas où l'évènement est clairement identifié comme une source de changements, comme « bifurcation biographique ». Pour l'arrivée des enfants, évènement perturbateur du quotidien mais qui pourrait être plus anticipé qu'une séparation, j'ai montré l'utilité de l'analyse diachronique (4.2 et 4.3.2).

Dans la littérature sur la mobilité quotidienne, notamment avec l'approche des biographies de mobilité, les recherches se sont peu intéressées à l'évènement de la séparation conjugale et ses effets possibles sur les pratiques quotidiennes (Plyushteva & Schwanen 2018). Seuls quelques travaux donnent des pistes, souvent sommaires, comme F. Leray (2010), qui indique qu'après la séparation des mères bretonnes vivent des difficultés dans leur mobilité,

¹³⁷ C. Négroni (2018 : 6) fait référence à la notion de bifurcation pour la séparation afin de la définir comme « une séquence d'action qui ouvre sur une transition entre la rupture et l'après-rupture. C'est dans cet espace de la post-rupture, où les structures de sens ne sont plus efficaces pour tenir la famille, que s'élaborent des reconfigurations familiales ».

¹³⁸ C. Bessière et S. Gollac (2020) tirent ce résultat de données longitudinales de 2008 à 2010, sur un échantillon d'hommes et femmes, avec et sans enfants, qui procèdent au divorce ou à une rupture de Pacs.

du fait de se retrouver seules dans l'organisation quotidienne. Au contraire, pour la mobilité résidentielle, les travaux sont beaucoup plus nombreux et tendent à montrer « des trajectoires descendantes » au préjudice des femmes, notamment des mères (Villaume 2016 ; Das *et al.* 2017 ; Bugeja-Bloch et Crepin 2020). En suivant ces démarches, examiner les changements et évolutions qui découlent du moment de bascule qu'est la séparation conjugale peut permettre de comprendre l'influence de l'évènement dans leurs conditions de déplacement actuelles. Ainsi, il est possible de déchiffrer les changements dans les pratiques entre avant et après la séparation. Ceci devrait permettre de comprendre si la mobilité est vécue comme plus compliquée pour une mère avant ou après sa séparation. Il serait possible dès lors d'analyser les processus à l'œuvre en lien avec la séparation qui conduiraient à une complexification du quotidien (visible dans la mobilité) et de comprendre dans quelle mesure ils sont liés au genre. Il serait également possible de les comparer avec les changements vécus à l'arrivée des enfants, et ainsi savoir si la complexité du quotidien des mères solos est surtout due à la présence des enfants (au fait d'être mères) ou à leur condition monoparentale (au fait d'être solos).

Comme lorsque j'ai évoqué l'arrivée des enfants au sein du couple hétérosexuel à partir du matériau qualitatif, je prends ici en compte les 26 mères solos interrogées qui ont vécu une séparation conjugale d'avec les pères de leurs enfants avec qui elles cohabitaient. Afin d'établir le contexte de leur situation, la première section du chapitre abordera, pour les mères solos interrogées, les changements structurants qui ont eu lieu au moment de la séparation et qui peuvent avoir des effets sur les pratiques quotidiennes (6.1). En deuxième lieu, je présente comment l'évolution des responsabilités domestiques et familiales avec la séparation comporte des effets sur la mobilité quotidienne et l'articulation des temps sociaux (6.2). La section suivante est consacrée aux évolutions sur le plan financier et professionnel au moment de la séparation, afin de comprendre les éventuels effets dans les pratiques quotidiennes de mobilité (6.3). Centrer l'analyse autour de la séparation exclue les mères solos qui n'ont pas eu leurs enfants au sein d'un cadre conjugal cohabitant (cas de 6 femmes parmi les mères interrogées). C'est pourquoi j'analyse, dans la dernière section, les évolutions que ces mères solos non-séparées évoquent au moment de l'arrivée de leurs enfants, sans des conjoints, pour les mettre en perspective avec l'expérience des mères séparées (6.4).

6.1 Des décisions inhérentes à la séparation avec des répercussions sur les pratiques quotidiennes

La séparation conjugale comporte des décisions, plus ou moins contraintes, qu'il est nécessaire de prendre en considération afin de mieux comprendre les éventuelles évolutions en termes de mobilité quotidienne. Dans quels contextes se produit cette séparation ?

Comment s'organise la garde des enfants ? Est-ce que l'un·e des deux conjoint·es conserve le logement et si oui, lequel ? La séparation conjugale est une bifurcation biographique, et donc un événement difficilement anticipé et qui implique de changements structurants qui peuvent être considérés comme peu réversibles. Avant tout, le fait même de se séparer relève d'une décision dont un retour à la situation précédente est peu envisageable, en tout cas dans les exemples des mères rencontrées. La décision de se séparer, prise par les mères dans la plupart de cas, intervient dans des contextes de déséquilibres perçus par la mère vis-à-vis des responsabilités parentales et domestiques, voire des cas de violences, qui dégradent la cohabitation conjugale (6.1.1).

Au moment de la séparation, les parents doivent décider (« à l'amiable » ou *via* des procédures légales) avec qui vont résider les enfants : la mère (mères solos), le père (pères solos) ou en alternance (co-parents). Cette décision peut s'accompagner d'un droit de visite et d'hébergement pour le parent qui n'a pas la responsabilité quotidienne des enfants (régime de résidence principale). Ces éléments pourront conditionner une série d'organisations des déplacements quotidiens (6.1.2).

L'autre décision structurante au moment de la séparation, qui peut avoir des effets sur les pratiques quotidiennes de mobilité, concerne le logement. Une mobilité résidentielle peut s'associer à la séparation en fonction de certaines conditions (6.1.3). Cette mobilité résidentielle fait partie des changements les plus irréversibles puisqu'elle implique des changements plus définitifs que les déplacements quotidiens (un type de « mobilité réversible ») (Kaufmann 2005).

6.1.1 La séparation comme soulagement d'une cohabitation conjugale dégradée

a) *Se séparer pour mettre fin aux déséquilibres dans l'organisation familiale*

Dans le Chapitre 4, j'ai montré que la présence des enfants introduit des déséquilibres entre les pères et les mères en couple hétérosexuel, en termes de mobilité, dans l'utilisation des modes de transport (avec un usage plus important de la voiture par les pères, et des déplacements à pied plus représentatifs pour les mères), mais surtout dans les motifs de déplacement. En effet, par rapport aux adultes sans enfants, j'observe une spécialisation genrée des déplacements de parents en couple hétérosexuel, avec des mères qui se déplacent davantage pour le travail domestique, et des pères qui se déplacent majoritairement pour le travail professionnel. Ces déséquilibres s'accroissent au sein du couple dès l'arrivée des enfants, comme le laissent entendre les témoignages des mères solos interrogées qui ont vécu une partie de leur vie de mères en cohabitation avec leurs conjoints. Ainsi, dans de nombreux cas, la séparation conjugale (avec une garde des enfants par la mère) entérine une situation

déjà déséquilibrée entre mères et pères, notamment en ce qui concerne le travail domestique, y compris les déplacements qui y sont liés.

Pour la grande majorité des mères, cette gestion quotidienne avant séparation était vécue comme déséquilibrée ou très déséquilibrée (22 sur 26 mères interrogées séparées) (4.3.2). Ce sentiment d'inégalité au sein du couple, notamment en ce qui concerne les accompagnements ou les activités liées aux enfants, apparaît comme une préfiguration de la vie « solo ». Pour Angèle, par exemple, la perception des déséquilibres avec son conjoint dans la gestion du travail domestique et les engagements professionnels a été vécue de manière négative pour la vie de couple pour deux raisons. D'une part, par son côté « injuste », c'est-à-dire le fait que la mère soit davantage responsable des enfants et du ménage que son conjoint. D'autre part, en raison de la réduction du temps passé ensemble avec son conjoint, qui s'explique en partie par l'organisation des accompagnements des enfants (le père, le matin, la mère le soir). Ces deux raisons sont présentes dès l'arrivée du premier enfant, mais elles sont ressenties plus fortement à l'arrivée du deuxième.

J'ai l'ex-mari, qui lui, fuyait un peu la responsabilité parentale, donc... Et puis il était en pleine évolution professionnelle, donc il est passé cadre après. Du coup, mais je me trouvais un petit peu seule à gérer les enfants pour tout. S'ils sont malades, les courses, les besoins alimentaires, les besoins vestimentaires, tout ce qui tourne autour de la famille, on se retrouve un petit peu seule à gérer. Et au niveau des horaires de travail, c'est un petit peu compliqué de tout... de tout associer sans craquer un peu. Donc, je pense que ça a fait un peu exploser le couple parce que le monsieur, il a eu l'habitude de rentrer tard du travail à cause du fait qu'il déposait les enfants soit à la nounou, soit à l'école, le matin. [...] Il allait boire un verre avec les collègues... Donc il rentrait de plus en plus tard. Et moi, j'avais pas d'aide du tout. Ça a un peu fait exploser le couple. Et en plus, il était très dépensier. Donc on se retrouvait, moi et les enfants un petit peu bloqués à la maison sans plus avoir d'argent pour sortir un peu et profiter. [...] C'était un petit peu tendu l'arrivée du deuxième enfant ; ça a pas amélioré les choses. Donc ça a changé aussi, je pense, la vie de couple et le temps de partage. Au quotidien, c'était un peu... On se voyait quand on dormait, à peu près. (Angèle de Montlhéry, enfants de 10 et 8 ans, séparée depuis 5 ans)

Comme dans le cas d'Angèle, les témoignages de nombreuses mères interrogées montrent que les défis dans l'articulation des temps sociaux (avec la présence des enfants), ainsi que la prise de conscience des déséquilibres avec les pères concernant les implications dans le travail domestique et parental, conduisent à la dégradation de la perception du couple. Cela peut être même présenté comme l'un des facteurs qui déclenchent la séparation, comme l'affirme Sabine de Savigny-le-Temple

Je lui avais déjà dit plusieurs fois que dans la mesure où il veut pas s'occuper des enfants, il avait rien à faire ici. [...] Parce que le papa, il s'occupait pas d'eux, donc... enfin, c'était très compliqué, donc, c'est pour ça aussi que ça a été... Ben, à un moment donné, ben, rupture définitive. [...] Ma conception, c'était ça, c'était soit il participe, soit, ben, dans ces cas-là, ça en reste là. Mais parce que c'était beaucoup plus difficile à gérer de savoir qu'il était sous le même toit, et moi, je... je faisais tout. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 12 et 6 ans, séparée depuis 5 ans)

Lors des entretiens avec les mères solos franciliennes, la question des raisons de la séparation conjugale n'était pas posée directement. Cependant, de nombreuses mères en ont parlé naturellement lors des échanges. Parmi les 26 mères séparées, 17 ont évoqué les déséquilibres dans le travail domestique comme l'une des causes de la séparation conjugale, voire la cause principale. Pour les 9 autres mères, les raisons de la séparation sont plus ou moins identifiables, avec seulement deux mères qui affirment que la séparation était une initiative de leur conjoint. Les mères qui se séparent en raison des déséquilibres au sein du couple voient la séparation comme une manière de sortir de cette situation perçue comme « inégalitaire ». Même si elles gardent autant, ou plus, de travail domestique et les mêmes responsabilités parentales après la séparation, elles vivent une forme de soulagement. Des recherches appuyées sur des bases de données en Suède et au Canada (des pays réputés « égalitaires » d'après ces travaux) ont montré une probabilité plus importante de se séparer pour les couples dont la femme ressent une insatisfaction vis-à-vis de la répartition du travail domestique (Ruppanner *et al.* 2018 ; Schieman *et al.* 2018).

Le cas de Zeynep est paradoxal ; elle est l'un des rares exemples dans lequel l'organisation au sein du couple était perçue comme équilibrée. Le père de sa fille assurait une bonne partie des accompagnements. Cependant, ce sont des tensions liées à cette organisation et une sorte de « rappel à l'ordre genré » qui sont présentées comme des éléments déclencheurs de la séparation.

Il a quinze ans de plus que moi, il a [eu] un enfant avant moi, donc il sait comment... Mais il savait beaucoup trop, je pense, et ça a créé des tensions. Il est intervenu beaucoup, il a été très anxieux avec sa fille. [...] Et après un moment, il m'a dit des choses très, très traditionnelles que j'ai été choquée, soi-disant, : "il faut pas avoir beaucoup de prétention puisque tu es une maman, maintenant", des choses comme ça. Parce que je pense que ça a créé une tension, le fait que je travaillais même plus [que lui], et lui, il est resté plus avec la petite et avec une nounou aussi. (Zeynep de Paris 14e, enfant de 5 ans, séparée depuis 2 ans)

Les travaux de Myriam Chatot (2016, 2020) témoignent de ces tensions, qui peuvent émerger dans les couples où le père a la possibilité d'assurer une responsabilité proportionnellement plus importante que la mère dans la gestion du travail domestique et familial. Ces tensions

proviennent notamment des pères, comme pour le cas de Zeynep, qui s'ils acceptent de s'investir davantage dans le travail domestique, vivent mal le fait que leurs conjointes progressent professionnellement.

TABLEAU 6.1 – Âges des mères solos et de leur enfant le plus jeune, au moment de la séparation, et ancienneté de la séparation (en années)

	Minimum	1 ^e Quartile	Médiane	3 ^e Quartile	Maximum
Âge de la mère	23	31	36	40	48
Âge du plus jeune enfant	0	2	3	4	14
Ancienneté de la séparation	2	3	4	6.5	14

Champ : mères solos interrogées ayant eu leurs enfants dans le cadre d'une cohabitation conjugale (n=26).

Source : enquête 2020-2021 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

Ces situations de tensions et les séparations qui s'ensuivent émergent à des moments divers dans les vies des mères solos. Le tableau ci-dessus résume les âges des mères et de leur enfant le plus jeune au moment où elle se séparent. Parmi les mères interrogées, les situations sont assez disparates en termes d'âges, surtout en ce qui concerne leur propre âge. Cependant, pour la plupart des mères interrogées, l'âge des enfants au moment de la séparation était entre 0 et 4 ans, donc des enfants en bas âge. Quel que soit l'âge des enfants, les déséquilibres perçus dans la prise en charge du travail domestique constituent un élément déclencheur des séparations, auquel il faut en rajouter une deuxième qui touche une partie des mères interrogées : les violences de genre.

b) La séparation conjugale pour mettre fin aux violences

Sept mères interrogées sur 26 ayant vécu en couple (Émilie, Najat, Elisabetta, Christine, Marlène, Christelle et Martina) décrivent l'émergence de situations de violences conjugales à différents moments entre l'arrivée des enfants et la séparation. La violence peut être symbolique et psychologique. Pour certaines mères, elle est progressivement devenue physique. Ce « continuum des violences » est présent dans le témoignage de Christelle.

Ce qui a changé, c'est surtout l'attitude de mon mari qui a changé [...]. Et en fait, il est devenu violent avec moi. Donc mais violent, pas trop physiquement, plus psychologiquement ; il me rabaisait, m'insultait, il disait que j'étais une mauvaise mère, pas que ça, mais beaucoup de choses comme ça, des trucs très blessants, en fait. En plus, j'étais un peu sous son emprise donc j'osais pas trop me rebeller. Et puis finalement, il y a une étape, donc c'est d'abord la violence psychologique, le verbal, et puis quand ça marche plus, parce qu'au bout d'un moment ça me passe au-dessus, après c'est les coups qui viennent. C'est pour ça qu'on a divorcé, d'ailleurs. C'est moi qui l'ai quitté. (Christelle de Paris 20e, jumeaux de 14 ans, séparée depuis 12 ans)

Quel que soit le type de violence exercé sur elles, les situations oppressantes vécues par ces mères les ont conduites à un « point de non-retour » dans la dégradation de la relation conjugale et *in fine* à la séparation. Le cas de Najat montre, comme celui de Christelle, le lien direct entre violences conjugales et séparation. De plus, son témoignage révèle le poids de sa position sociale (de genre et de race) dans la prise en charge, par les autorités compétentes, de cette violence, en vue de faciliter le processus de séparation avec un éventuel divorce par faute.

Mon ex-mari m'a frappée ; il m'a fait une clé. Il a voulu me coincer la gorge. Et c'était la deuxième fois qu'il me touchait. Et là, j'ai dit "Non, là, c'est bon. Je veux divorcer". Ça n'allait plus. Donc j'ai porté plainte. J'ai même pas eu un divorce pour faute puisque lui m'a frappée. Et ça a été... Ben, il y a vingt ans, c'était très difficile de parler de ça. Et même que les gens vous croient parce qu'on avait eu une confrontation chez le commissaire, et ben le commissaire, il me met devant et il met mon ex-mari derrière. Et mon ex-mari est blond aux yeux bleus, donc, il fait le parfait, on va dire Français et moi, je m'appelle Najat Cherif. [...] Qu'on soit frappée ou pas, c'est toujours de notre faute, on dirait. [...] Et là, il a plus fait attention à mon ex qu'à moi, alors que c'est moi la victime, là. Et c'est moi qu'il met devant, et le mec il était derrière. Je lui dis "non, mais mettez le devant parce qu'il peut se mettre en colère et me foutre une tape sur la tête ou il peut être violent ". Donc voilà, j'en garde un mauvais souvenir. (Najat de Paris 19e, enfant de 16 et 12 ans, séparée depuis 14 ans)

Dans les cas des mères ayant été victimes de violences conjugales, la séparation conjugale est vécue comme un acte nécessaire et un soulagement. En effet, si la violence de genre exercée au sein du couple est un motif de séparation, c'est cette séparation qui est le moyen principal pour y mettre fin. La séparation entraîne donc, pour les mères ayant été victimes de violences, un nouveau vécu et la fin d'un certain nombre de coercitions, comme le contrôle des déplacements par exemple. Ainsi, comme en témoigne Émilie, face à une situation de déséquilibre dans la gestion du quotidien et de violences, la séparation devient la solution optimale.

Au bout d'un moment, on est tellement dans l'énervement que l'autre fasse rien que, autant être... Moi, je me suis... Outre le fait qu'il y avait la violence conjugale qui était difficile à gérer, il y avait aussi ça, je me suis dite, "mais, ça va changer quoi?". Ben, je serai mieux. Et puis surtout, c'était l'âge où mes fils étaient encore petits, je voulais pas qu'ils aient une vision de l'homme comme quelqu'un de violent. Je voulais qu'ils soient préservés. [...] Parce qu'il était violent, donc du coup, ça a changé beaucoup de choses. C'était ne plus avoir la boule au ventre en rentrant. En se disant : "oui, le repas, il va pas être bon", c'était que des reproches. Tout a changé. Beaucoup plus de calme dans la maison, les enfants beaucoup moins tendus, plus zen. Tout a changé. Plus de sérénité, quoi. Même si c'est pas facile d'être tout seul, mais au moins, pas de crise d'angoisse. (Émilie de Villejuif, enfants de 17 et 14 ans, séparée depuis 9 ans)

Plusieurs travaux en sciences sociales (notamment en géographie) montrent que les violences conjugales à leur rencontre imprègnent l'expérience et le quotidien des femmes et conditionnent leurs pratiques spatiales, à l'intérieur du domicile et surtout à l'extérieur. Par exemple, elles voient leurs sphères de sociabilité contraintes et contrôlées par leurs conjoints (San Martín 2019 ; Delage *et al.* 2022 ; Tillous *et al.* 2022). Ces travaux montrent également que la séparation conjugale est la seule issue aux situations de violences conjugales, ce qui correspond aux expériences évoquées par les mères solos interrogées. C. Guilmaine (2012) et A. Piesen (2017) qualifient la séparation de « libératrice » pour les mères dont les conjoints sont « défaillants » dans leur fonction parentale (soit par leurs sous-investissement soit parce qu'ils introduisent des situations de violences) et génèrent un quotidien qui n'est plus « supportable ».

6.1.2 L'établissement du régime de résidence des enfants chez les mères, une pérennisation des déséquilibres genrés

Quelle que soit la cause de la séparation conjugale, la présence d'enfants oblige à décider comment va s'organiser leur garde. Le régime de résidence des enfants, pour reprendre l'expression juridique, détermine si un des parents va avoir la responsabilité principale de l'enfant, et va s'en occuper la majeure partie du temps (parent solo) ou bien si cette responsabilité, et le temps passé avec les enfants, seront partagés entre les deux parents (résidence alternée ou *co-parents*). L'ensemble des mères (et des pères) interrogé·es ont la résidence principale de leurs enfants, puisque c'était un prérequis pour la participation à l'enquête.

a) *Avoir la résidence principale des enfants avec un droit de visite et d'hébergement pour les pères*

Dans la majorité des cas, les mères solos interrogées ont accédé à la garde principale de leurs enfants, tout simplement parce que ce sont elles qui en ont été à l'initiative et fait la demande. C'est par exemple le cas d'Imane de Montgeron, qui dit « imposer » cette forme de garde.

J'ai imposé le fait que j'ai mon enfant. J'ai imposé le rythme d'un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires. [...] C'est moi la mère, je me suis toujours occupée de mon fils, j'ai tout sacrifié pour mon fils. Pour moi, c'était logique que c'était à moi de... Enfin, voilà, je continue. (Imane de Montgeron, 35 ans, enfant de 11 ans, solo depuis 8 ans)

Ainsi, une majorité de mères interrogées ont souhaité avoir la résidence principale des enfants (19 sur les 26 n'ont pas envisagé une résidence alternée). La motivation principale a été, comme l'indique Imane dans la citation, le fait qu'elles s'occupaient déjà principalement de leurs enfants et du travail domestique. De manière sous-entendue, elles avaient considéré le sous-investissement des pères comme un manque d'engagement vis-à-vis des enfants. Le fait que les mères rencontrées expliquent avoir obtenu la résidence principale simplement en en

faisant la demande rejoint les constats de la sociologie du droit, selon lesquels les mères obtiennent majoritairement la résidence parce qu'elles en sont le plus souvent à l'initiative (souvent de manière exclusive), tandis que les pères en font rarement la demande (Le Collectif Onze 2013 ; Cretin 2015 ; Gollac *et al.* 2023).

Le bas âge des enfants constitue également un frein à la mise en place d'un régime de résidence alternée, comme le montrent les données statistiques françaises (Algava *et al.* 2019). Il s'agit de l'argument mis en avant par Jeanne (qui se sépare, à l'initiative de son conjoint, alors même qu'elle est enceinte de son deuxième enfant) et de Céline. Pour ces mères, c'est « inconcevable » que les jeunes enfants doivent alterner les domiciles et s'absenter du domicile maternel. En cas de litige avec le père pour la résidence avec les enfants (ce qui n'est pas le cas de la majorité), les mères obtiennent gain de cause et le juge acte un « droit de visite et d'hébergement » du père. Dans la majeure partie de cas (12 mères interrogées sur les 26 s'étant séparées de leur conjoint), cela signifie que les pères hébergent leurs enfants un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires (voir FIGURE 6.1). Dans deux cas parmi toutes les mères, celui de Martina et celui de Jeanne, les pères hébergent leurs enfants plus souvent : deux jours par semaine ou trois jours toutes les deux semaines.

Dans les cas (assez minoritaires parmi les interrogées) où les mères ont envisagé la possibilité d'une garde alternée, elle n'a pas été mise en place pour deux raisons principales : la distance entre le lieu de résidence du père et de la mère (lieux qui peuvent même être instables au début de la séparation) et le fait que le père ait un rythme professionnel incompatible avec le rythme scolaire des enfants et ne souhaite pas le modifier. Ce dernier cas est évoqué par Brigitte de Colombes, qui faisait déjà l'expérience d'une garde alternée avec le père de sa première fille, mais qui ne l'a pas mise en place avec le père de sa deuxième.

Parce qu'il avait de toute façon un boulot. Ben, le fait qu'il soit toujours en déplacement faisait que de toute façon, il pouvait pas être en garde alternée comme le père de l'aînée. La question s'est absolument pas posée. Tout comme pour la première, la question ne s'est pas posée que ça pouvait être autrement. [...] Du coup, j'ai la grande là en garde alternée, avec un rythme 15 jours / 15 jours, et la petite qui est chez son père un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires. [...] Donc concrètement, pour schématiser, sur un mois complet, il y a un week-end où j'ai la petite, un week-end où j'ai la grande, un week-end où j'ai les deux et un week-end où je suis toute seule. (Brigitte de Colombes, enfants de 8 et 17 ans, solo depuis 6 ans, deux séparations)

L'autre raison évoquée comme limite au régime de résidence alternée est la distance entre les domiciles des deux parents, étant donné qu'ils doivent résider à proximité de l'établissement de scolarisation de l'enfant. Cela peut être aussi une limite pour un régime de résidence chez

la mère où le père aurait des jours d'hébergement les jours de semaine, donc d'école. C'est ce qui arrive à Céline de Saint-Ouen, dont le conjoint hébergeait son fils deux jours par semaine dans un premier temps. À la suite du déménagement du père de son fils, avec un éloignement du lieu de résidence, le fonctionnement l'hébergement passe à un format plus « classique » (un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires). Comme elle l'indique, cela a eu des effets sur son programme d'activités personnelles.

Donc, au tout début, quand, quand on s'est séparé, il a mollement évoqué la possibilité qu'on fasse une garde alternée une semaine, une semaine. À cette époque-là, mon fils était donc tout petit bébé. Il avait 4 mois et j'ai dit : "c'est hors de question, je ne me sépare pas de mon bébé. Une semaine sur deux, c'est pas possible ". Donc, les trois premières années, on avait un fonctionnement qui marchait plutôt pas trop mal et qui avait été validé, d'ailleurs, parce qu'on est passé devant le juge, on a eu un jugement pour fixer le montant de la pension et pour fixer la garde. Et le fonctionnement c'était : le petit dormait chez son père deux jours par semaine, soit le mercredi soir et le jeudi soir (semaine A), soit le week-end (semaine B), plus la moitié des vacances. [...] Sauf qu'il s'est trouvé que quelques mois avant l'entrée du petit à l'école, il a déménagé dans le centre de Paris, donc s'est considérablement éloigné de notre domicile et de l'école. [...] Et donc, on a appliqué ce qu'on avait dit devant le juge, c'est-à-dire que le petit n'allait plus chez son père qu'un week-end sur deux et la moitié des vacances. De fait, le temps passé avec son père a été divisé par deux, en tout cas sur les périodes hors temps de vacances scolaires. Et ça a été comme ça. Voilà. Alors pour moi, ça a été dur parce que je m'étais habituée à avoir deux jours de repos dans la semaine, une semaine sur deux. Et ça a été très compliqué pour moi. J'ai dû faire une croix sur un certain nombre de mes activités. Par exemple, je faisais partie d'une chorale, bon ben là, je pouvais plus aller à la chorale. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans, séparée depuis 5 ans)

Les mères interrogées n'évoquent pas la question des coûts et des revenus dans la mise en place d'une résidence alternée. Cependant, les analyses statistiques françaises montrent que les ménages des parents en résidence alternée ont un niveau de vie plus élevé que celui des familles monoparentales (Algava *et al.* 2019). Le cumul des niveaux de vie plus bas et des tensions dans le marché du logement en Île-de-France pourrait expliquer l'éloignement entre pères et mères qui complique la mise en place d'une résidence alternée¹³⁹.

b) Avoir la résidence principale des enfants et s'en occuper à 100%

La question du logement après séparation est donc un élément qui compte dans la configuration du régime de résidence des enfants. Les parents ont besoin de trouver des

¹³⁹ Les recherches montrent que la proportion d'enfants en résidence alternée en Île-de-France, et particulièrement dans le départements centraux, fait partie des moins élevées de France (Algava *et al.* 2019 ; Bloch 2021).

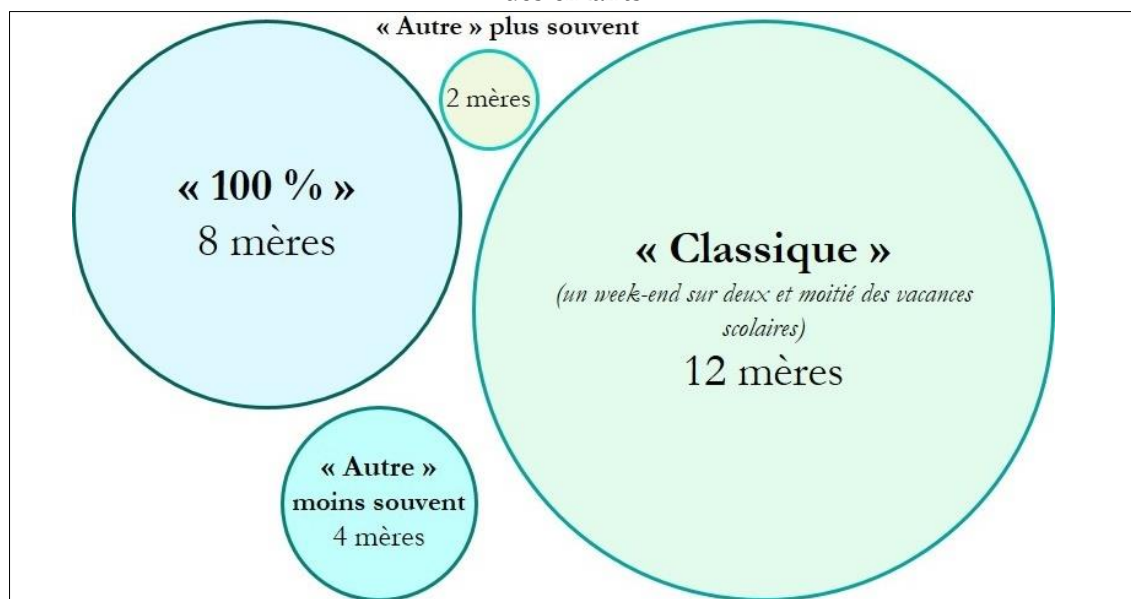
logements proches entre eux et de l'école des enfants. Cela peut être compliqué, notamment pour les personnes avec des ressources moins élevées. Le cas de Laurence est un exemple dans lequel, en raison de l'éloignement entre les domiciles des deux parents, le père s'est désengagé progressivement, jusqu'à la perte du droit d'hébergement.

Alors, en fait, au début de notre séparation, on s'était dit qu'on ferait une garde alternée. Donc une semaine chez le papa et une semaine chez moi. Finalement ça s'est pas fait parce que lui n'a pas trouvé le logement tout de suite. Il a pas vraiment cherché non plus... Il s'est fait héberger par son frère, ensuite par ses parents, donc c'était pas possible de faire une garde alternée. Il a fini par trouver un logement mais il a fini par emménager beaucoup plus loin, du côté de Coulommiers. Et la garde alternée c'est pas possible parce que mes filles sont scolarisées ici, autour de ma ville, donc c'était pas possible qu'elles aillent passer une semaine chez leur père. Et ça s'est pas très bien passé entre lui et ses filles, qu'il a vues de moins en moins et qu'il a pris quasiment plus. Donc après on a été au tribunal pour la garde, pour clarifier les choses en tout cas. Donc il devait les prendre un week-end tous les 15 jours et, en fait il s'y tenait pas, il les prenait pas non plus. Et donc on est repassés devant le juge et il a plus le droit de garde. Vu qu'il les prenait plus, il les prend plus du tout. (Laurence de Chanteloup-en-Brie, enfants de 21, 19 et 15 ans, séparée depuis 4 ans)

Laurence fait donc partie des mères qui s'occupent de leurs enfants la totalité du temps ou « mères solos strictes », pour reprendre la distinction faite par A. Piesen (2017). Parmi les mères interrogées, huit se retrouvent dans cette situation (voir FIGURE 6.1) qui est due principalement à un désinvestissement des pères vis-à-vis des enfants et des responsabilités parentales régulières (voire des problèmes dans le paiement des pensions alimentaires dans 6 de ces 8 cas, voir 6.3.2.a). Les pères n'exercent pas, ou plus, le droit d'hébergement accordé ou attribué par les juges.

C'était leur jeune âge et les circonstances aussi de la séparation, il y avait pas de sujet comme quoi, effectivement, j'allais avoir la garde, en tout cas, entre nous. Et puis après, quand ils ont je dirais, un petit peu plus grandi, au bout d'un an, le papa m'a demandé d'accéder à une garde alternée. Moi, j'étais pas d'accord, tout simplement parce que papa, ça va faire 3 ans qu'il ne voit pas ses enfants. Donc, du coup, il a demandé la garde. Il a pas eu le gain de cause auprès de la juge parce qu'il exerce pas son droit de visite et d'hébergement. Au départ, j'étais pas du tout opposée, moi, sur une garde alternée, si ce n'est que les jumeaux étaient quand même très petits. L'aînée aussi. Ils avaient quand même, eux 15 mois et leur sœur avait 3 ans, et ils avaient été aussi beaucoup avec moi... J'aurais pas été opposée à mettre en place une garde alternée progressivement si, voilà, si bien évidemment, leur père avait exercé les droits de visite et avait gardé contact avec eux. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, séparée depuis 3 ans)

FIGURE 6.1 – Distribution des mères solos interrogées en fonction du régime de résidence des enfants



Champ : mères solos interrogées ayant eu leurs enfants dans le cadre d'une cohabitation conjugale (n=26).

Note : Les régimes de résidence « autre » correspondent à des situations intermédiaires où les enfants restent moins souvent avec leur père (dans quatre cas, habituellement la moitié des vacances scolaires ou un week-end non défini en amont) ou plus souvent (dans 2 cas qui peuvent être 2-3 nuits par semaine).

Source : enquête 2020-2021 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

Ce faible investissement des pères vis-à-vis des enfants, après la séparation, peut se matérialiser par un départ dans une région éloignée, voire dans un autre pays. Dans ces cas, le droit d'hébergement toutes les deux semaines est difficile à tenir et se limite à la moitié des vacances (comme pour Émilie, Christelle ou Chaïma) ou n'est pas du tout exercé (8 mères sur 26 dont Angèle).

On va dire que depuis septembre 2018, on va dire ça. Il a commencé à prendre ses enfants un week-end sur deux, quand même. Parce que j'avait une ordonnance du juge qui disait que j'avais la garde, donc il n'était pas content. Parce qu'il s'est battu pour avoir la garde, en plus de tout ça. Alors qu'il s'en occupe pas. À partir de septembre 2018, il les prend quand même un week-end sur deux, ce qui fait que j'avais un peu... Je pouvais un peu sortir, j'avais un peu une vie perso qui pouvait reprendre, on va dire. Aller voir des amis... J'ai commencé à ressortir même si c'est que... Une à deux fois par mois, ça fait du bien. Et puis, la mauvaise nouvelle, c'est que depuis, ben, septembre de cette année, il est parti. Il a démissionné. Il est parti vivre en Tunisie. Donc je me retrouve avec mes enfants de nouveau au quotidien. Sans qu'ils puissent voir leur père. (Angèle de Montlhéry, enfants de 10 et 8 ans, séparée depuis 5 ans)

c) *Le cas des pères qui ont la résidence principale de leurs enfants*

Parmi les parents interrogés, les cinq pères solos ont obtenu la résidence principale de leurs enfants, ce qui relève d'une situation atypique puisque statistiquement, en Île-de-France, seules 17 % des familles monoparentales¹⁴⁰ ont un père à leur tête (INSEE 2020). Une étude sur les décisions de la justice familiale en 2012 montre que 7 % de ces décisions aboutissent à une résidence chez le père (75 % chez la mère, 16 % alternée et 2 % chez des tiers) (Cretin 2015). Les pères interrogés perçoivent eux-mêmes leur situation comme atypique, comme l'indique Christian : « c'est moi qui ai eu la garde, du coup, finalement ; je sais que c'est très rare, mais bon ».

Pour la plupart de ces pères solos, la logique mise en avant pour expliquer le fait d'avoir la résidence principale répond à trois facteurs. Le premier est le fait qu'ils indiquent être assez impliqués dans le travail parental, notamment dans la logique des accompagnements des enfants (4.3.2.c). Intervient, en deuxième lieu, le fait que leurs ex-conjointes aient une activité professionnelle avec des horaires décalés (par rapport aux rythmes scolaires) ou localisée plus loin du domicile qu'eux, alors que les horaires des pères « gardiens » sont soit plus adaptables soit plus compatibles avec les horaires scolaires.

Je commençais à 9h et je terminais à 17h30. Donc, il fallait que je dépose le matin au centre de loisirs avant 7h, pour pouvoir prendre le train à 8h, pour être à Paris avant 9h. Et le soir, il fallait que je sois avant 19h, pour le récupérer. Donc, ça lui faisait des longues journées au centre de loisirs. Sa mère était à La Défense, c'était encore plus loin, donc elle ne pouvait pas le récupérer. (Christian de Bussy-Saint-Georges, enfant de 15 ans, père solo depuis 10 ans)

Enfin, le fait de conserver le logement familial d'avant la séparation (proche de l'école et des activités des enfants) est aussi évoqué par les pères comme l'une des raisons d'obtention de la responsabilité principale des enfants.

Vu qu'elle, par rapport à son boulot elle avait plus de facilités [d'obtenir un logement]. Moi, j'ai fait une demande de mon côté, elle a fait une demande de son côté, puis ça été plus rapide pour elle. Donc j'ai accepté de garder l'appartement, en contrepartie, comme les filles sont scolarisées à côté, quand y'a école, elles sont avec moi. (Samir de Compans, enfants de 7 et 8 ans, père solo depuis 2 ans)

¹⁴⁰ Un flou existe dans les données du recensement de l'INSEE concernant la considération d'un ménage en tant que « famille monoparentale » dans les cas de parents d'enfants en résidence alternée. La norme tacite disait que les enfants sont comptés dans le ménage du parent où ils se trouvent au moment de la passation de l'enquête, ce qui implique que le ménage où les enfants sont recensés est considéré « famille monoparentale ».

Cette triple logique correspond aux expériences de Samir, Brice et Christian. Pour Mounir, la seule différence est qu'il n'a pas gardé pas le logement initial. À la séparation, il a déménagé chez ses parents qui vivent également à proximité de l'école et qui s'occupaient de récupérer les enfants à l'école et de les garder certains après-midis, avant la séparation conjugale (chapitre 6). Dans tous ces cas, les mères conservent le droit de visite et d'hébergement d'un week-end sur deux et de la moitié des vacances scolaires. Toutefois, leur implication quotidienne peut être plus importante, comme je le montre plus bas.

Le cas de Yassine sort de cette logique et est assez exceptionnel, par rapport aux autres pères solos interrogés. Comme il l'indique, avant la séparation conjugale, il est moins investi dans le travail domestique et parental que sa conjointe. Sa situation de père solo et « gardien principal » est due au départ inattendu de la mère de son fils.

Elle, elle est... Ben, elle est partie. Voilà. Après, l'enfant est resté avec moi. [...] En fait, elle est partie avec quelqu'un d'autre. Du coup, ça fait que je suis resté... (Yassine du Blanc-Mesnil, enfant de 4 ans, solo depuis 2 ans)

Même si ce cas est isolé parmi les pères rencontrés, il correspond à l'un des cas de figure identifiés par la recherche : celui de la « mère défaillante ou insuffisamment investie » (Le Collectif Onze 2013 ; Piesen 2017). Ces recherches montrent que le fait qu'une décision de justice acte une résidence chez le père s'accompagne souvent d'une « disqualification de la mère » qui échoue à ses fonctions.

L'établissement du régime de résidence des enfants est donc l'une des décisions clés parce qu'elle détermine qui sera le parent solo (le plus souvent la mère) ou s'il y aura une résidence alternée (co-parents), mais aussi la fréquence de l'hébergement des enfants chez le parent non-résident. Dans les cas où les mères ont les enfants la totalité du temps, l'organisation quotidienne devient complètement dépendante des emplois du temps des enfants. Pour les autres, comme nous le verrons ci-dessous, un hébergement régulier pris en charge par l'ex-conjoint s'accompagne de certains jours où les mères ne sont pas tributaires des envies et des organisations des enfants. Elles doivent toutefois composer avec des éventuels imprévus comme des retards lors des accompagnements des enfants, qui ont des effets sur leurs déplacements.

6.1.3 Changements résidentiels à la séparation : des déménagements associés aux statuts d'occupation

L'autre décision clé, déjà évoquée, concerne le logement où les mères vont résider après la séparation. Parmi les mères solos séparées interrogées (26), celles qui gardent le même domicile à la suite d'une séparation (16) sont plus nombreuses que celles qui déménagent (10).

a) Rester dans le domicile : le rôle des accords entre conjoint·es et l'importance du logement social

Pour celles qui restent dans le logement familial d'avant la séparation, trois conditions entrent en jeu : les accords (juridiques ou à l'amiable) entre parents, le fait d'avoir les ressources financières nécessaires (pour continuer à payer le loyer ou le crédit ou pour racheter éventuellement les parts au conjoint) et le statut d'occupation du logement. Concernant la première condition, une séparation « à l'amiable » est l'un des éléments qui favorise le maintien au domicile conjugal des mères qui obtiennent la résidence principale des enfants. C'est, par exemple, le cas de Delphine, qui garde l'appartement qu'elle avait acheté avec le père des enfants, sans devoir lui racheter ses parts.

Quand on s'est séparé, on s'entendait plutôt bien, mais on avait décidé que moi je restais dans la maison, je termine de payer le prêt seule alors qu'on est deux, normalement, à avoir acheté la maison. [...] On a regardé financièrement ce qui était intéressant pour moi et pour lui, parce que si on vendait à la maison, on n'aurait pas récupéré beaucoup chacun. Et puis moi, j'aurais eu du mal à me reloger toute seule avec deux enfants. Donc, on a décidé que moi, je restais dans la maison. Je payais le prêt de la maison seule. Ce qui équivalait à moins qu'un loyer, si j'avais eu la même chose. C'était pour le bien-être des enfants aussi, quoi. Ils ont chacun leur chambre là-haut. Ils ont deux chambres. C'était une façon que ce soit pas trop traumatisant pour eux.
(Delphine de Colombes, enfants de 21 et 15 ans, séparée depuis 12 ans)

Cependant, l'entente entre ex-conjoint·es n'est pas toujours la situation qui prévaut au moment de la séparation. Dans ce cas-là, si les deux parents souhaitent (car ils le peuvent financièrement) garder le logement, les juges aux affaires familiales doivent acter qui garde le logement. En fonction des phases de la séparation¹⁴¹, le logement peut être attribué dans un premier temps à l'un des parents, puis revenir à l'autre plus tard. De plus, les délais d'une décision de justice ont pour effet de forcer une cohabitation entre ex-conjoint·es durant quelques mois (comme dans le cas de Chaïma), ou bien de forcer des départs précipités et provisoires quand la cohabitation est impossible en raison des violences, en attendant les décisions de justice et notamment les ordonnances de protection. Ce deuxième cas est celui de Martina, qui s'échappe de son domicile avec ses enfants pendant les mois d'été, en attendant l'ordonnance judiciaire, pour éviter les violences (physiques et psychiques) infligées par son ex-conjoint. Elle récupérera le logement, qu'elle loue dans le secteur privé, et y restera.

¹⁴¹ Si le couple est marié, la ou le juge devra aussi acter sur le divorce, ce qui prendra plus de temps et de procédures qu'une séparation conjugale hors divorce. Dans une enquête auprès des instances de justice, C. Bessière et S. Gollac (2020) observent que plus la procédure est longue, plus il y a de chances pour que ce soit l'homme qui en tire le plus d'avantages et garde le logement (car les femmes ont moins de revenus, en moyenne). Dans le 6^e chapitre de leur ouvrage, des exemples très clairs sur cette question sont exposés.

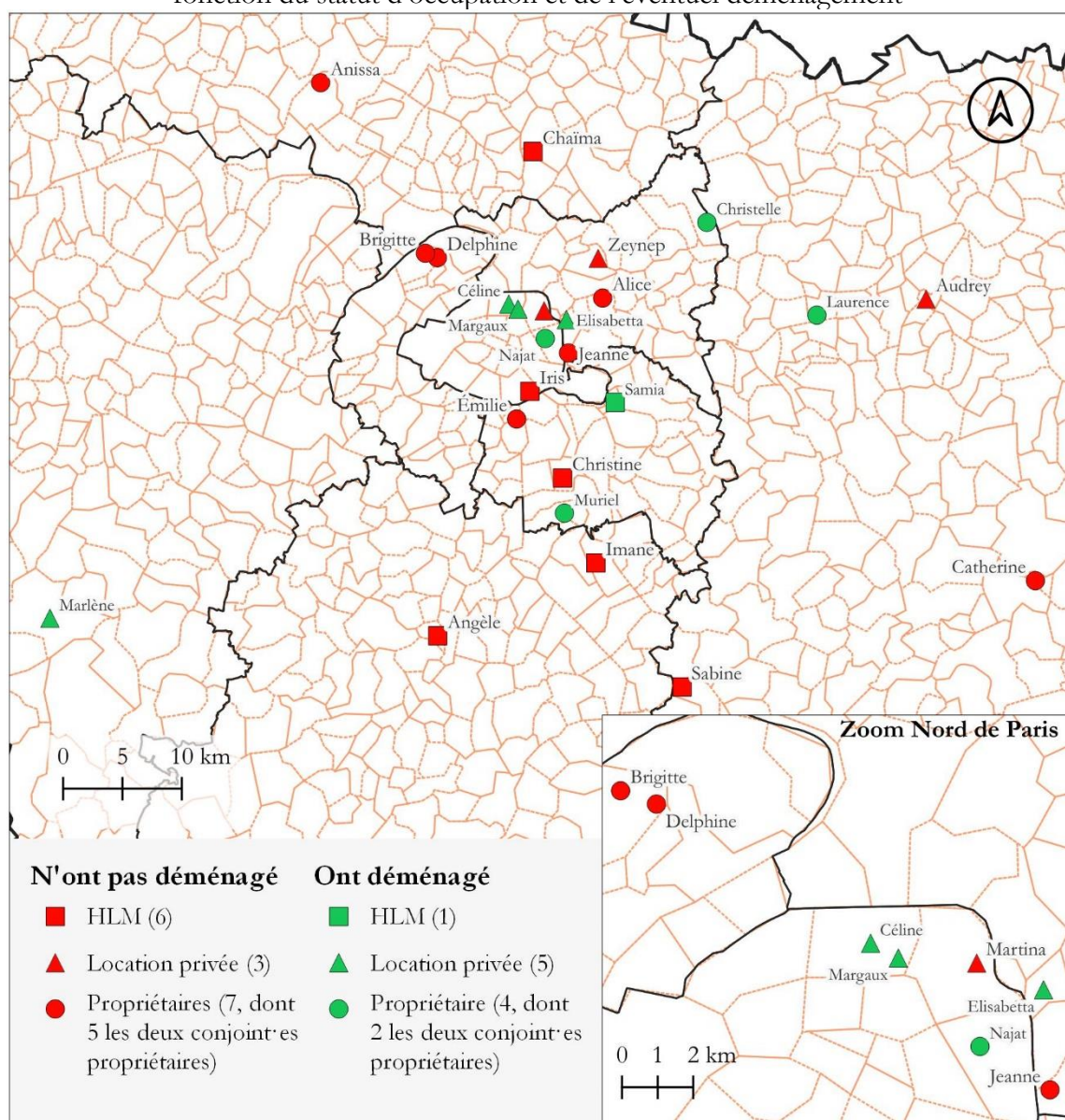
Le juge a décidé que je gardais à la maison parce que j'étais en HLM [...] le juge a décidé que la maison était pour les enfants et moi. Donc lui, il avait deux mois pour partir. (Chaïma de Sarcelles, enfants de 19 et 15 ans, séparée depuis 12 ans)

La citation de Chaïma fait référence à un autre des facteurs qui contribue à l'immobilité résidentielle (le fait de rester dans le logement) des mères solos suite à la séparation : le statut d'occupation. Comme Chaïma, la majorité des mères qui vivaient en location dans le social avant la séparation (6 sur 7) ne déménage pas après. Le fait que le logement social agisse comme « refuge » pour les mères solos, et que, à la suite d'une séparation, ce soit le statut d'occupation le plus favorable à une stabilité résidentielle des femmes, surtout chez les mères, fait consensus parmi les recherches précédentes (Leray 2010 ; Leray et Séchet 2013 ; Crepin 2022).

Un statut de propriété du logement (ou d'accession à la propriété) a des effets ambivalents quant aux possibilités de déménagement (de la mère avec les enfants, du conjoint ou de l'ensemble des occupant·es). Deux situations de propriété pré-séparation sont possibles : le cas où seulement un parent est propriétaire, et le cas où les deux le sont. Pour la première option, si les mères sont propriétaires exclusives du logement, elles le conservent et ne déménagent pas, ce qui est assez rare. Parmi les mères interrogées, il s'agit des seuls cas d'Alice et Catherine, qui avaient acheté leur appartement avant la mise en couple. Pour les mères ayant acheté avec leurs ex-conjoints, la conclusion est moins automatique. Aux décisions et mécanismes de justice, qui souvent favorisent les hommes (Le Collectif Onze 2013 ; Bessière et Gollac 2020), s'ajoutent les capacités financières et les origines sociales. Ainsi, parmi les mères solos interrogées qui rachètent les parts à leurs ex-conjoints et gardent le domicile familial, une partie sont en capacité de s'endetter à nouveau, pour prolonger le prêt (ce qui aura des conséquences sur leur niveau de vie car les mensualités sont plus importantes), ou reçoivent une aide familiale (don de leurs parents ou héritage). Par exemple, Jeanne est aidée par ses parents pour racheter les parts de son ex-conjoint et garder le domicile, ou d'Émilie ci-dessous.

Mon grand-père est mort en 2010, donc je savais que j'allais avoir un héritage puisque ma grand-mère était très vieille, et donc j'ai hérité en 2012, et j'ai racheté sa part. Mais c'est pas lui qui a décidé, c'est moi qui ai décidé. Parce que lui, il voulait vendre la maison, et moi, j'ai dit "Non". Donc je lui ai donné [racheté] sa part. (Émilie de Villejuif, enfants de 17 et 14 ans, séparée depuis 9 ans)

CARTE 6.1 – Localisation des logements d'avant séparation des mères solos interrogées, en fonction du statut d'occupation et de l'éventuel déménagement



Champ : mères solos interrogées ayant eu leurs enfants dans le cadre d'une cohabitation conjugale (n=26).

Notes : La localisation et le statu d'occupation de celles qui ont déménagé est celui d'avant la séparation. Parmi les propriétaires, le deuxième chiffre correspond aux cas où les deux conjoint·es sont propriétaires du logement avant la séparation.

Source : enquête 2020-2021 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

La carte ci-dessus, en plus de localiser les statuts résidentiels des mères solos avant la séparation, montre que les mères qui gardent le logement familial se trouvent dans plusieurs secteurs d'Île-de-France. Cependant, Paris fait exception, puisque seulement deux mères (sur 5) y restent après la séparation : Iris, dans un logement social étudiant dans le 14^e

arrondissement, au moment de la séparation, et Martina, en location privée d'un appartement au 19^e arrondissement de Paris dont elle a pu continuer à assurer le paiement du loyer.

Au-delà des conditions qui marquent la stabilité résidentielle des mères solos à la séparation, les mères interviewées évoquent également trois motivations principales pour conserver le logement : l'ancrage local, le bien-être des enfants et une crainte de « déclassement résidentiel ». L'ancrage local est évoqué notamment quand les mères vivent à proximité de leurs familles ou d'autres proches (7.2.1.a), comme l'affirme Audrey.

Finally, je suis restée. Quand j'ai vu que... Ben, la maison, elle vaut vraiment le coup. Il y a tout à côté : j'ai une école maternelle, l'école primaire, le collège et lycée accessible en bus. [...] Puis j'ai mes sœurs, ma mère qui est pas si loin que ça. Donc il y a un côté rassurant.
(Audrey du Pays de Meaux, enfants de 17, 12 et 3 ans, séparée depuis 3 ans)

Le verbatim de Delphine plus haut (page 286) montre que le bien-être des enfants est une des raisons qui motivent les mères à garder le domicile familial à la séparation. La troisième est liée à la crainte de devoir chercher un logement dans le marché tendu et onéreux de la région parisienne, ce qui risque de conduire vers une « trajectoire résidentielle descendante » (Crepin 2022). La crainte de se retrouver dans un logement plus petit, ou dans un quartier plus défavorisé ou « dégradé » est évoquée par les mères interrogées. L'idée d'éviter un déclassement résidentiel est particulièrement présente parmi les mères avec des origines plus aisées, comme Jeanne.

J'ai été reçue par des assistantes sociales, tout ça. [...] Et puis, elles me disaient : "vous vous rendez pas compte pour vous, le déclassement que c'est, quoi. C'est que vous avez toujours été". Voilà, je suis d'une famille cadre supérieur. J'ai cinq ans d'études. J'ai toujours bossé dans des grosses agences de publicité avec des salaires, ce qui me permettait de bien vivre. Donc, du coup, voilà, on me disait : "vous vous rendez pas compte ce que c'est que vivre en HLM dans une banlieue éloignée". Voilà donc. Du coup, ben mes parents ont hypothéqué leur maison pour pouvoir reprendre un emprunt, pour pouvoir m'aider à payer, à garder la maison. (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans, séparée depuis 2 ans)

b) Celles qui déménagent : contraintes dans la recherche de logement

Les trois conditions qui marquent le non-déménagement après la séparation (les accords entre parents, le fait d'avoir des ressources financières suffisantes et le statut d'occupation du logement) s'appliquent inversement pour le cas contraire (la mobilité résidentielle). La nécessité de déménager après la séparation est conditionnée par la combinaison du statut d'occupation avant la séparation conjugale, avec l'état des relations avec les ex-conjoints et les possibilités matérielles. Parmi les mères interrogées, celles qui déménagent sont, avant la

séparation, soit en locations privées soit copropriétaires avec leur conjoint, soit habitent dans un domicile qui est la propriété de leur conjoint. La seule exception est celle de Samia, qui déménage dans un autre logement social car elle a plus de facilités que son ex-conjoint pour le trouver, grâce à son employeur, ce qui lui permet d'arrêter rapidement la cohabitation post-séparation. Pour le cas d'un logement en propriété avant la séparation, la situation est différente en fonction de qui est la personne propriétaire. Si le père des enfants est propriétaire du logement, les mères solos déménagent (comme Christelle et Muriel), à la différence des cas où les mères sont propriétaires. Les mères solos copropriétaires (en accession) avec leur conjoint (Laurence et Najat) décident de vendre leur logement car elles n'ont pas les moyens de racheter les parts des conjoints, ni la possibilité de recourir à l'aide de proches, à la différence de celles qui restent.

Pour les locataires dans le privé, le déménagement est dû, d'une part, au manque de ressources pour continuer à payer toutes seules un loyer qui était avant partagé avec le conjoint. Cela explique que les mères qui vivent à Paris dans une location du secteur privé déménagent dans d'autres communes plus abordables (CARTE 6.2). Dans d'autres cas, ce sont les désaccords avec l'ex-conjoint qui conduisent au déménagement des mères. Par exemple, Margaux n'arrive pas à trouver des compromis avec le père de son fils et préfère ne pas soulever la question du logement devant les instances de justice, même si ses options sont plus compliquées que pour son ex-conjoint.

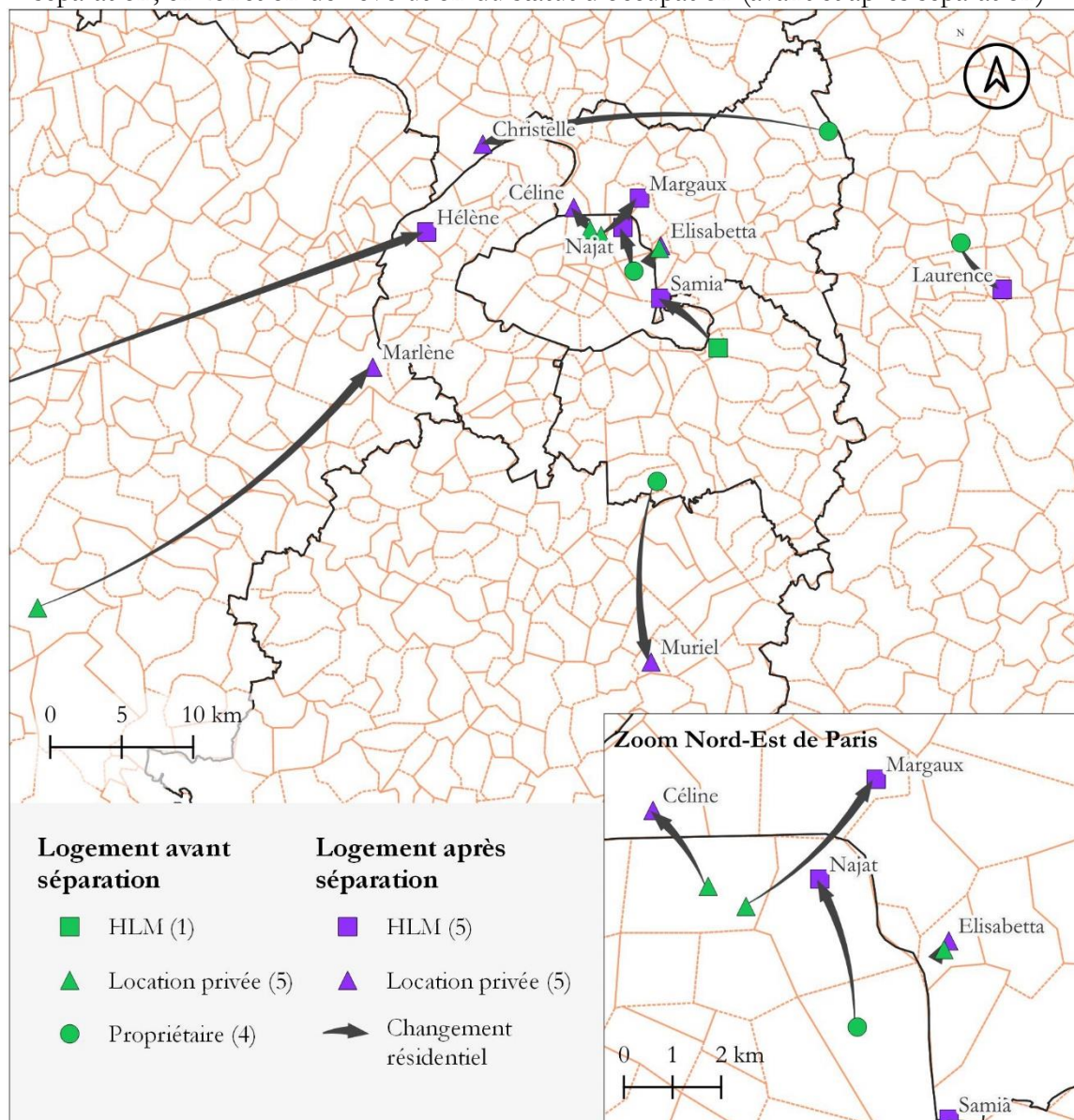
On s'est séparés avec mon ex. J'étais à cette initiative et il voulait pas, du coup, lui, partir de l'appartement alors qu'il avait un meilleur dossier que moi pour trouver autre chose. (Margaux d'Aubervilliers, enfant de 7 ans, séparée depuis 5 ans)

D'autres mères, vivant des situations violentes, sont contraintes à fuir les logements qu'elles louent avec les pères des enfants, ce qui implique la recherche d'un logement. C'est le cas de Marlène, qui, afin de limiter tout contact avec l'ex-conjoint, a cherché un nouveau logement temporaire rapidement, puis a redéménagé plus tard pour s'approcher de son lieu de travail.

Je suis partie, et il a fallu que je trouve en catimini un appartement parce que je ne voulais plus remettre le pied chez lui. [...] Quand je me suis séparée, trois jours après, j'ai... Donc, je me suis enfuie de là-bas, c'était un dimanche soir. Je me suis réfugiée chez une voisine, et de chez elle, de son ordinateur, j'ai recherché un appartement. Le mercredi, je visitais l'appartement et le jeudi, j'avais les clés. En fait, mes parents se sont portés caution et le week-end d'après, j'ai déménagé et je suis partie sans prévenir le père de mon fils. J'ai pris mon fils, j'ai pris ses affaires. [...] Et après, moi, j'ai fait un burn-out, et je ne pouvais plus physiquement faire toute la partie transport, en fait. Avec mon fils, je pouvais plus. Donc, le médecin m'a dit de

trouver une solution et la seule solution que j'ai trouvée, c'est de venir vivre à Versailles, à côté de mon travail, parce qu'il était hors de question pour moi de fermer mon entreprise. Et après le JAF a contacté le père de mon fils et lui a fait comprendre que, en gros, il allait me donner cette autorisation que le père accepte ou pas, vu l'état où j'étais, pour le bien-être de mon fils.
(Marlène de Versailles, enfant de 6 ans, séparée depuis 5 ans)

CARTE 6.2 – La trajectoire résidentielle des mères solos qui déménagent suite à la séparation, en fonction de l'évolution du statut d'occupation (avant et après séparation)



Champ : mères solos ayant déménagé suite à la séparation conjugale (n=10).

Source : enquête 2020-2021 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

Le témoignage de Céline, ci-dessous, montre la difficulté face à laquelle se sont retrouvées les mères solos à la suite d'une séparation impliquant un déménagement : la recherche du logement. La situation dans laquelle se retrouvent les mères solos interrogées (avec des

enfants donc un besoin de surface plus important qu'une personne seule, mais avec un seul salaire) devient un frein pour trouver un logement dans le marché privé de location, en Île-de-France.

Très, très, très, très compliqué. Un cauchemar. Alors, je... Alors déjà, la recherche de logement, je me suis assez vite rendu compte que tous les appartements qui étaient gérés par des agences, je pouvais pas y accéder parce que pas de CDI, mère célibataire, ça fait très peur aux agents... Des revenus qui représentent pas trois fois le montant du loyer. Enfin, donc ça a été hyper compliqué. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans, séparée depuis 5 ans)

Les situations se compliquent encore pour celles qui ont des statuts professionnels moins stables (comme Céline) et/ou qui ne sont pas d'origine française, comme l'explique Elisabetta des Lilas : « je suis intermittente, j'avais que des garants italiens¹⁴² ». Pour surmonter les difficultés à trouver un logement dans le secteur privé, les mères solos sont contraintes de falsifier ou maquiller leur dossier de location en vue de réunir les conditions requises par les agences ou les propriétaires, ou bien intégrer des tierces personnes dans la demande ; un membre de la famille qui fait la demande en leur nom ou un ami qui se fait passer pour leur conjoint.

Mais, du coup, voilà, j'ai fait des faux papiers, l'horreur ! J'ai fait des faux papiers. J'ai trouvé deux garants français, un couple de la crèche qui sont des très bons copains. [...] Donc, ils ont mis leurs deux salaires et moi, j'ai dû faire des faux papiers en disant que je gagnais 3 000 euros par mois, avec un pote qui m'a fait des faux papiers d'une agence. J'étais hyper gênée. C'était l'horreur. (Elisabetta des Lilas, 42 ans, enfants de 7 et 5 ans, séparée depuis 2 ans)

Étant donné les difficultés dans la recherche du logement privé, certaines mères se tournent vers le secteur social. Comme le montre la carte ci-dessus, la moitié de mères solos déménage dans un logement social ou HLM. Cependant, l'obtention d'un logement social n'est pas automatique et l'instruction des dossiers peut prendre des mois, particulièrement pour les mères solos, comme le montrent d'autres recherches (Navarre *et al.* 2015 ; Bourgeois 2018). Même si les mères interrogées qui accèdent au logement social l'ont obtenu par l'intermédiaire de leurs employeurs (ce qui accélère les procédures par rapport aux personnes qui font la demande avec le canal habituel) en attendant les démarches, elles ont recours à des solutions de logement temporaires, telles qu'une sous-location, mais surtout l'hébergement par une personne membre de la famille. Par exemple, Hélène s'est séparée l'été où elle comptait changer de domicile, car elle avait trouvé un emploi en région

¹⁴² En région parisienne, étant donné les tensions du marché du logement, les bailleurs exigent une caution ou garantie, même si la personne atteste de ressources pour financer le logement. Les garants étrangers ne sont pas acceptés par les agences et peuvent pénaliser la personne en recherche de logement, face aux autres personnes qui soumettent un dossier pour la même location.

parisienne. Pendant une période, elle réside chez ses parents en Bretagne et elle va travailler quelques jours par semaine en région parisienne, faisant de longs trajets.

Et du coup, moi, j'étais chez mes parents pour l'été. Et puis finalement, je suis restée quelque temps, jusqu'à ce que j'aie un logement ici. [...] En étant affiliée fonctionnaire, j'ai pu avoir ce logement. Donc j'ai précisé que j'habitais en Bretagne, que je travaillais à Nanterre, que j'étais parent isolé, que je gagnais le SMIC et du coup, je cochais toutes les cases. J'ai attendu trois mois pour avoir le logement. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans, séparée depuis 3 ans)

c) *Des déménagements qui s'accompagnent des changements de quartier*

Les déménagements par suite des séparations entraînent des conséquences sur le quotidien des mères solos. À l'exception d'Elisabetta, qui a déménagé dans le même quartier (dans la commune des Lilas), toutes les mères qui déménagent suite à la séparation changent de quartier (voir CARTE 6.2). Elisabetta avait envisagé le déménagement même avant la séparation pour s'installer dans un appartement moins cher, par le biais de connaissances. Pour les autres, le changement de quartier s'impose souvent avec un certain niveau de contrainte : elles déménagent dans des secteurs financièrement accessibles pour leurs revenus. Il s'agit donc du critère principal et commun aux mères solos : avoir un logement, avec une taille et un nombre de pièces¹⁴³ pouvant accueillir leur famille, à un prix abordable. C'est le cas notamment des mères habitant Paris, comme le montre le témoignage de Céline, qui déménage du 18^e arrondissement de Paris à Saint-Ouen afin de trouver un logement abordable qui lui permette de continuer à avoir la même nourrice pour son fils.

C'était le hasard total, c'est-à-dire que moi, je me suis retrouvée à Saint-Ouen parce que c'était pas loin de chez la nourrice, mais que c'était moins cher que le 18^e, mais je connaissais pas du tout, quoi. [...] J'ai quitté Paris parce que j'avais pas du tout les moyens d'y vivre. [...] Je voulais le laisser chez la même nourrice, donc je cherchais des appartements autour de chez la nourrice et tout était beaucoup trop petit, limite insalubre, etc., en tout cas, dans mon budget. Et c'est comme ça que j'ai atterri à Saint-Ouen. En vivant à Saint-Ouen, je pouvais continuer à emmener mon fils chez la nourrice dans le 18^e avec le bus. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans, séparée depuis 5 ans)

Comme pour Céline, les « choix » de quartier des mères solos qui déménagent après la séparation sont fortement contraints. Elles acceptent les propositions de logements sociaux ou des offres dans le secteur locatif privé principalement en raison du prix, le choix de la localisation arrivant en deuxième lieu. Toutefois, le témoignage de Céline montre que la

¹⁴³ Certaines mères avec deux enfants ou plus sont contraintes de renoncer à leur propre chambre (un espace à elles dans le domicile), afin de garder un loyer adapté, même si elles sont dans le secteur social. Il s'agit de Christelle et Laurence.

localisation du logement compte dans les choix, notamment en termes de proximité (et accessibilité) à certaines aménités précises ; la nourrice de son fils, pour le cas de Céline. Samia affirme également avoir accepté le logement social car il se situe à la fois à proximité de son travail et de la crèche de ses enfants (qu'elle avait auparavant choisie pour sa proximité avec son lieu de travail), dans un quartier du Bas Montreuil. La proximité au lieu de travail ainsi évoquée par les mères interrogées, dans une volonté de réduire la complexité dans la gestion des déplacements du quotidien. Cela est présent dans la citation de Marlène ci-dessus (pages 286-287). Cette mère déménage de Rambouillet à Versailles afin de réduire drastiquement la distance avec son lieu de travail (désormais à quelques minutes de son domicile). Les déménagements de ces mères solos qui s'accompagnent d'un raccourcissement des distances de leurs déplacements quotidiens peuvent expliquer, entre autres, les distances domicile-travail en moyenne plus courtes des mères solos que des mères en couple hétérosexuel (voir 5.1.2.a).

En plus du critère de la proximité au lieu de travail, certaines mères affirment avoir voulu vivre dans un quartier qui leur permette de garder leurs habitudes, voire un certain ancrage dans les secteurs duquel elles sont originaires. Par exemple, Laurence déménage dans une commune (Chanteloup-en-Brie) dans le même secteur de son logement précédent (Thorigny-sur-Marne), et voisine de la commune où vivent ses parents et son frère. Pour Margaux, qui quitte le 18^e arrondissement de Paris pour Aubervilliers, la présence du métro à proximité du logement sociale que l'on lui propose est présentée comme un élément de son choix, pour lui permettre de garder un certain nombre d'attaches avec la capitale, et une proximité à son lieu de travail.

J'ai choisi cet appart par rapport à sa proximité avec un métro, parce que j'ai grandi à Paris et pour moi c'est important de pouvoir me déplacer. Et aussi parce que je travaille à Aubervilliers et que je connais un peu de monde dans le secteur. (Margaux d'Aubervilliers, enfant de 7 ans, séparée depuis 5 ans)

Pour celles qui, à la différence de Laurence, ne peuvent pas déménager dans un quartier leur permettant de conserver leurs différentes attaches, le changement de quartier s'accompagne d'une nécessité de (re)construire un réseau de connaissances. Elles adaptent ainsi leurs déplacements du quotidien, comme l'indique Céline.

Je connaissais pas du tout cette ville. Et c'était assez effrayant, oui, de me déraciner de mon quartier de toujours pour venir me mettre dans un quartier que je connaissais pas ; où je connaissais personne. Il allait falloir que je me refasse. [...] Et j'ai très vite pris des habitudes dans ce quartier : le marché le dimanche matin, j'ai un cinéma au bout de la rue qui fait une grosse programmation pour les enfants le mercredi ou le week-end. Il y a souvent des films pour les petits ; donc j'ai pris l'habitude d'aller au cinéma avec mon fils super souvent. On a une

super médiathèque juste là aussi. [...] Il y a plusieurs lieux comme ça qui sont assez rapidement devenus des lieux d'ancrage pour moi quoi. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans, séparée depuis 5 ans)

En définitive, pour 10 des 26 mères solos séparées, le déménagement qui suit la rupture conjugale constitue une dimension supplémentaire d'adaptation, à la bifurcation que représente la séparation. Celles qui changent de quartier doivent non seulement composer avec les réorganisations liées à la rupture en termes d'activités quotidiennes (comme je l'explique par la suite), mais aussi intégrer une nouvelle spatialité dans leur vie post-séparation. Les ajustements nécessaires, qu'il s'agisse de nouveaux lieux ou de nouvelles habitudes, peuvent être facilités par un rapprochement du lieu de travail ou des activités des enfants, par le maintien d'une proximité avec la famille.

6.2 Une continuité dans les obligations et une intensification des contraintes visible dans la mobilité du travail domestique

Trois décisions au moment de la séparation marquent l'entrée en monoparentalité : se séparer, les modalités de garde des enfants et la conservation ou non du logement familial. Le fait même de se séparer est la décision première et elle découle, dans une majorité des cas des mères solos interrogées, d'une dégradation du vécu conjugal. Ainsi, les déséquilibres au sein du couple parental (accentués par l'arrivée des enfants), mais aussi les violences conjugales font partie des facteurs qui déclenchent une séparation. Dans la grande majorité des cas, les mères obtiennent la résidence principale des enfants, car elles en font la demande, ce qui est souvent associé à un désengagement de la part des pères. C'est cette décision au moment de la séparation qui détermine également si la mère va être solo « mixte » (l'ex-conjoint aura un droit d'hébergement) ou « stricte » (elle aura les enfants tout le temps) (Piesen 2017). Dans les deux cas, des effets sur les pratiques de déplacement, et notamment les accompagnements, apparaissent soit parce qu'elles adaptent leur organisation au fait que les pères prennent les enfants un week-end sur deux, soit parce qu'elles sont contraintes à gérer la présence constante des enfants. Enfin, le fait de ne pas conserver le logement familial apparaît comme une décision (parfois contrainte) qui peut engendrer un changement de quartier de résidence, avec des implications en termes d'adaptation des pratiques quotidiennes. C'est le statut d'occupation combiné aux arrangements avec l'ex-conjoint et aux capacités financières (ou aides de proches) qui conditionne le déménagement ou non.

Les trois décisions ont donc des effets sur la manière dont la mobilité quotidienne des mères solos évolue à la suite de la séparation conjugale, en lien avec l'éventuelle nouvelle localisation et le fait de se retrouver toute seule avec les enfants la majeure partie du temps. Du fait que

la séparation fasse suite, dans de nombreux cas, à une situation de déséquilibre au sein du couple, les mères peuvent interpréter les changements qui en découlent comme marginaux, notamment en ce qui concerne les déplacements du travail domestique (6.2.1). Cependant, avec un potentiel gardien et accompagnateur en moins au sein du ménage une adaptation doit être mise en place par les mères. Ainsi, une intensification des effets liés à l'arrivée des enfants peut être vécue par les mères et conduire à des adaptations dans l'organisation de la mobilité du travail domestique (6.2.2). Enfin, malgré le soulagement que comporte le fait de ne plus cohabiter avec un conjoint sous-investi, voire violent, les mères sont contraintes à composer avec une présence symbolique des « ex-conjoints » qui peut se lire dans la mobilité quotidienne, pour les cas où un droit de visite et d'hébergement est accordé au père ou si des litiges sont en cours (6.2.3).

6.2.1 Des apparences de continuité vis-à-vis du travail domestique

a) « *Comme je faisais tout, j'ai donc continué à tout faire* »

Dans mes déplacements, pas grand-chose [n'a changé]. Les enfants sont restés à la même école, et j'ai gardé le même appartement. Comme je faisais tout, j'ai donc continué à tout faire.

(Martina de Paris 19^e, jumeaux de 7 ans et enfant de 5 ans, séparée depuis 3 ans)

Cette citation témoigne d'un constat partagé par de nombreuses mères solos lorsque je les interroge sur les changements dans la mobilité quotidienne après la séparation. Lorsque leurs discours¹⁴⁴ portent sur le travail domestique et les responsabilités parentales et les évolutions avec la séparation, elles y trouvent peu de changements, et elles le vivent comme une continuité. Cela s'applique également pour la mobilité quotidienne, qui reste, comme elle l'était, marquée par le travail domestique. Ces constats font écho aux résultats statistiques (5.1.2). En effet, la spécialisation des déplacements des mères en couple se retrouve également parmi les mères solos.

Le cas de Brigitte est un exemple archétypal d'une organisation de la mobilité quotidienne qui s'est faite autour des enfants, en raison d'une plus grande implication professionnelle du père. Cette organisation est restée après la séparation.

Le père de ma fille cadette, il a quitté la maison, elle avait un an et demi, mais il avait un boulot qui faisait qu'il était très, très souvent en déplacement. Donc en soi, qu'on soit séparé ou pas, dans la gestion du quotidien, fallait bien la faire sans lui. Donc le fait qu'il soit parti

¹⁴⁴ Le guide d'entretien (Annexe 3) comprend un bloc de questions sur les changements après la séparation, en termes de responsabilités parentales, travail domestique et de mobilité quotidienne. Les discours des mères solos à propos des éventuels changements en termes de travail domestique, provoqués par ces questions, étaient précédés d'une discussion sur les déséquilibres dans le couple. C'est pourquoi certaines répondaient spontanément qu'elles n'avaient pas vécu des changements importants en termes de travail domestique et de mobilité. Elles pouvaient toutefois rajouter des nuances par la suite.

de l'appartement a rien changé à nos vies parce que la vie avait été organisée sans lui, de base. [...] Je gérais, qu'il soit là ou pas, c'est moi qui gérais le dépôt de l'enfant et la récupération. Parce que je pouvais pas, vis-à-vis de mon employeur, remettre toute l'organisation en place quand le papa de ma fille était là. [...] Donc du coup, il était plus là définitivement. Mais du coup, comme notre organisation était déjà faite, on a rien changé. (Brigitte de Colombes, enfants de 8 et 17 ans, solo depuis 6 ans, deux séparations)

Les mères qui partagent le même constat affirment, pour la plupart, être conscientes des déséquilibres dans la gestion du travail domestique (de mobilité) durant la vie conjugale. Cependant, pour Jeanne, la séparation¹⁴⁵ semble l'avoir éclairé sur les déséquilibres qu'elle vivait sans en être consciente.

En fait, mon compagnon à l'époque, il était anti-féministe, et anti "plaindre des femmes" et anti charge mentale. [...] Et du coup, le fait que lui ne croît pas à la charge mentale, et moi qui avais pas l'impression que ce soit une charge, finalement, il n'y avait pas de charges. Sauf que, avec maintenant, rétrospectivement, ma vie n'a pas changé en étant seule ou avec lui. C'est-à-dire que tout le ménage c'est moi qui le faisais ; toute la bouffe, c'est moi qui faisais ; toutes les courses, c'est moi qui les faisais. Donc, c'est là où j'ai ouvert les yeux sur... Bah déjà, je me suis retrouvée à ouvrir les yeux sur mon compagnon que j'idéalisais. [...] Je me rends compte à quel point, moi, je me suis fatiguée à faire tout ça et que ma vie n'a pas changé, en fait, en étant seule. Donc voilà, en fait, j'avais toute la charge mentale et c'était moi qui faisais tout. Et qu'elle existait cette charge et qu'elle existe. (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans, séparée depuis 2 ans)

Si une partie importante des mères rencontrées évoque une absence d'évolution des contraintes parentales et du travail domestique (puisqu'elles étaient déjà celles qui les géraient), elles peuvent aussi évoquer un soulagement, dû à la fin de la cohabitation avec leurs conjoints. Le plus souvent, ce soulagement en lien avec le travail domestique s'explique par le fait qu'elles soient déchargées d'un ensemble de tâches ou activités liées au conjoint.

Je gérais déjà tout, toute seule, donc. Limite, c'était encore plus pratique parce que j'avais pas à intégrer quelqu'un d'autre dans mon organisation. [...] C'est largement plus facile, finalement, d'être seule et gérer les choses seule. C'est encore mieux que de les gérer [avec] quelqu'un qui gère pas ou qui dit tout le temps : "T'aurais dû me dire". Non, j'ai pas envie de réclamer. [...] Je vais dire, à un moment je gérais un enfant et un ado. Ça va, à un moment

¹⁴⁵ Pour le cas de Jeanne, la séparation est à l'initiative du conjoint et advient de manière inattendue pour elle. L'ex-conjoint entame une relation avec une autre personne lorsqu'elle est enceinte de son deuxième enfant, ce qui bouleverse l'organisation de Jeanne, ainsi que la perception qu'elle a du père de ses enfants.

c'est bon, quoi. À la limite je préfère gérer que l'enfant ; l'ado, il fait sa vie. Moi, je pense que toutes, on a dû dire : "on galère, mais on est mieux quand même". C'est triste, quand même, qu'on en arrive là, quoi. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans, séparée depuis 3 ans)

Souvent, comme Hélène, les mères interrogées ont utilisé la métaphore de l'adolescent pour définir un conjoint passif en ce qui concerne la gestion du travail domestique et le rajout de charges en lien avec sa présence (plus de lessives ou plus de courses, comme elles disent). À ce soulagement s'ajoute la fin d'un poids de présence source de tensions, voire de violences, comme évoqué plus haut. Ainsi, en regardant l'évolution de leurs activités et déplacements au quotidien, les mères solos interrogées sont confortées dans leur choix de se séparer.

b) Un week-end sur deux « à soi » pour les mères solos « mixtes »

Les mères solos évoquent un soulagement dû à la fin de la cohabitation avec leur conjoint et père de leurs enfants. Pour certaines, ce soulagement est lié à une absence temporaire des enfants. Il s'agit des mères solos « mixtes », dont les ex-conjoints exercent les droits d'hébergement quelques jours dans le mois (14 mères régulièrement et 4 pendant des périodes de vacances, voir FIGURE 6.1). Ainsi, elles peuvent organiser un week-end sur deux et la moitié des vacances scolaires sans la contrainte des enfants.

Moi, ce qui a changé, c'est que j'avais plus de temps libre, fatalement. Parce que j'avais deux week-end par mois sans enfants. Donc ça, c'était bien. Et puis, la moitié des vacances scolaires aussi, où je pouvais faire autre chose que de gérer mes enfants. [...] Bah oui, parce que du coup, on peut plus sortir fatalement, donc, y a plus de sorties. (Delphine de Colombes, enfants de 21 et 15 ans, séparée depuis 12 ans)

Dans ces cas, les mères comme Delphine retrouvent un temps libre qu'elles n'avaient pas quand elles étaient en couple puisqu'elles s'occupaient de l'essentiel du travail domestique et parce que leurs loisirs et sorties étaient réalisés en famille. Ainsi, pendant ces quelques jours dans le mois où les enfants sont hébergés par leur père, ces mères peuvent en profiter pour réaliser leurs sorties et loisirs. Cela a des effets sur la mobilité de loisirs, qui dépend moins de la présence des enfants et des conjoints, qui limite les possibilités de destinations et contraint les horaires. Pendant ces jours sans enfants, les mères peuvent « lâcher prise » sur un certain nombre de tâches routinières du quotidien, comme la cuisine.

[Quand je sors] c'est parce qu'ils sont avec le papa. Et bon, comme il se trouve que ça arrive un week-end sur deux, je choisis toujours le week-end où ils sont pas avec moi. [...] Par exemple, quand je suis seule à la maison, je mange ce qu'il y a ; je me préoccupe pas de préparer quelque chose. Genre, jambon, fromage, du pain... Je peux manger sandwich tout la journée et ça me gêne pas. (Martina de Paris 19^e, jumeaux de 7 ans et enfant de 5 ans, séparée depuis 3 ans)

Cette observation rejoint partiellement des résultats de la thèse d'A. Piesen (2017) qui utilise l'image de la « liberté retrouvée » pour qualifier la situation des mères solos après la séparation, en ce qui concerne les choix des sorties, mais aussi dans un ensemble de décisions concernant la famille. Cette « liberté » évoquée par la sociologue, pour les mères solos « mixtes » interrogées, prend la forme d'une possibilité d'organiser leur mobilité de loisirs, plusieurs fois par mois. Les mères concernées évoquent des sorties plus fréquentes dans des restaurants ou des bars avec des amies. Elles peuvent aussi mentionner des sorties ponctuelles dans le centre de Paris, pour profiter des offres culturelles présentes.

c) *Un temps « sans enfants » qui reste majoritairement consacré au travail domestique*

Les jours où les enfants sont avec leurs pères peuvent aussi être mis à profit, par les mères solos « mixtes », pour réorganiser le planning du quotidien, accomplir des tâches lourdes comme le « gros ménage » ou des réaménagements, ou encore faire les courses, puisque la mobilité est moins entravée par la présence des enfants. C'est le cas de nombreuses mères, en particulier celles ayant de jeunes enfants, pour qui faire des achats constitue un véritable obstacle (5.3.2.b).

Ben, je prévois, par exemple, ce week-end, je dois faire du shopping cet après-midi, je vais chercher des meubles demain, et je prévois pour faire les choses en fonction de quand mes enfants sont pas là, en fait, parce que je n'ai pas... enfin, quand j'ai quelque chose à faire, j'ai pas forcément envie de les emmener. Là, je vais changer leur lit, etc., donc, je vais le faire demain, j'en profite quand ils ne sont pas là, et donc, c'est un week-end sur deux. C'est vrai que je profite du week-end où ils ne sont pas là pour faire des trucs un peu chiantes, faire les courses, acheter des meubles, etc. (Iris de Paris 18^e, enfants de 5 et 3 ans, solo depuis 3 ans)

Finalement, pendant ce temps qui pourrait être consacré aux loisirs, où les déplacements pour des sorties et visites d'amies pourraient primer, les mères solos continuent de réaliser un ensemble d'activités et déplacements en lien avec le travail domestique et qui limitent leurs temps personnels. Elles consacrent le week-end durant lesquels elles sont censées être « soulagées » par l'absence des enfants (voire d'autres jours dans des cas particuliers) à faire des courses, à réaliser des activités du travail domestique ou à avancer dans la gestion logistique des déplacements à venir.

Des fois aussi, je fais ce qui est gros ménage et grosses courses, des fois, je le fais le week-end qu'elles sont chez leur papa. [...] Donc j'essaie de caler la plupart du boulot, dans les week-ends où j'ai pas les filles. Mais du coup, je suis dans un état d'épuisement total, parce que je fais que... En fait, les week-ends où j'ai pas les filles, c'est jamais des week-ends de repos. C'est des week-ends où j'avance. Soit je fais du gros ménage, soit je fais des grosses courses, soit je

bosse comme une folle. [...] Il m'est arrivé quelquefois d'aller dîner avec des copines, d'aller boire des coups. Mais toute cette notion de plaisir, de prendre du temps pour soi et d'avoir des intérêts, depuis la séparation, ça s'est, ça s'est presque éteint, quoi. Depuis la séparation, j'ai presque plus de moments où je glande à rien foutre, quoi, à boire des coups, à rigoler... Non. Toute cette notion de plaisir, de légèreté, non. Et surtout, j'essaie de bosser quand même, parce que c'est le seul moment où je peux être en répète et dire "j'ai pas d'horaires". (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, séparée depuis 2 ans)

L'exemple d'Elisabetta illustre bien cette situation : intermittente du spectacle, elle profite des week-ends sans enfants non seulement pour accomplir des tâches domestiques, mais aussi pour augmenter son temps de travail professionnel. Ainsi, dans tous les cas, je peux conclure que pour les mères solos dont les ex-conjoints exercent le droit d'hébergement, les moments sans les enfants fonctionnent surtout comme un régulateur qui leur permet d'articuler les temps sociaux, de pouvoir répondre à toutes les obligations qu'elles assument quasiment toutes seules : gérer la totalité du travail domestique et parental et assurer des revenus suffisants pour le ménage. En effet, le temps sans enfants est surtout un temps de rattrapage et ajustement car la séparation conjugale implique, pour la majorité des mères solos rencontrées, une complexification du quotidien et une exacerbation des effets de la présence des enfants sur la mobilité quotidienne, comme je le montre par la suite.

6.2.2 Un gardien et accompagnateur en moins : reconfigurations de la mobilité davantage marquée par les besoins des enfants

a) Courir davantage : une exacerbation des effets de la présence des enfants sur la mobilité

La séparation est vécue comme un soulagement vis-à-vis des aspects négatifs de la présence au domicile du conjoint. Cependant, même si les mères solos assuraient plus d'accompagnements et d'autres déplacements liés au travail domestique que leurs conjoints lorsqu'elles vivaient en couple, après la séparation, la plupart d'elles doivent réorganiser leur emploi du temps. Dans de nombreux cas, comme celui de Margaux, le père pouvait réaliser l'un des deux accompagnements scolaires.

Avant [la séparation] son père et moi, on alternait un peu qui le dépose et qui le cherche, en fonction de voilà. Et le fait d'être seule et que le quotidien de mon fils soit ici, euh... C'est moi qui vais assumer aussi bien la crèche que, maintenant l'école. Tu sais, je le dépose le matin, je sais pas... C'est moi qui l'amène toujours chez le médecin. (Margaux d'Aubervilliers, enfant de 7 ans, séparée depuis 5 ans)

La séparation conjugale implique que l'emploi du temps des enfants devient encore plus central ou structurant. Elles sont désormais responsables de tous les déplacements du travail domestique, avec leur fixité spatio-temporelle (4.2.2 et 5.2.3), qu'elles sont contraintes d'articuler avec les autres déplacements et notamment celui du travail. C'est pourquoi elles peuvent réaliser des adaptations de leurs rythmes de travail rémunéré (6.3.1) ou bien elles augmentent le temps où elles laissent les enfants dans les services d'accueil périscolaires, comme suggère la comparaison statistique, entre mères solos et mères en couple, des horaires des déplacements du travail domestique (5.2.1). C'est ce qu'affirme Anissa qui, au moment de la séparation, se déplace quotidiennement à Paris pour son activité professionnelle. Son organisation, avec une journée de travail qui commençait très tôt pour pouvoir récupérer et ses enfants et s'en occuper, est remise en question à la rupture conjugale.

C'était compliqué quand il est parti et on s'est séparé. Parce que du coup, je pouvais plus partir à 5h du mat. Donc j'ai vécu deux ans complètement difficiles. Du coup, je les déposais les deux à 7h30 au centre de loisirs et je les récupérais à 18h30, voire à 19h, ça dépendait du trafic. [...] Et puis je courais tout le temps, parce qu'après, ben il faut enchaîner. (Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône, enfants de 8 et 12 ans, séparée depuis 5 ans)

Dans son témoignage, Anissa évoque également le sentiment de course qu'expérimentent les mères dès l'arrivée de leurs enfants. La séparation conjugale implique, pour les mères solos interrogées, que ce sentiment de course s'amplifie et devient plus prégnant pendant les journées. Les mères solos assurent un rythme plus soutenu afin de pouvoir composer avec la fixité spatio-temporelle des activités (Schwanen *et al.* 2008). Ce changement après la séparation peut expliquer en partie le temps élevé consacré à la mobilité du travail domestique observé dans l'analyse statistique du chapitre précédent.

L'âge des enfants au moment de la séparation compte dans les éventuelles difficultés des mères pour s'adapter à la nouvelle organisation quotidienne. Elisabetta, qui exprime le besoin d'utiliser le week-end où ses filles sont avec leur père pour son activité professionnelle et avancer dans le travail domestique, se sépare lorsque ses filles ont 3 et 5 ans. Margaux se sépare aux 2 ans de son fils, et Anissa aux 7 ans de son fils et aux 3 ans de sa fille. Ces exemples où l'adaptation à la vie solo est compliquée concernent donc des séparations avec des enfants en bas âge et donc considérés comme très peu autonomes pour se déplacer et rester seuls au domicile. Parmi les mères solos séparées interrogées, celles qui arrêtent la vie de couple avec de jeunes enfants sont majoritaires, l'âge médian de l'enfant le plus jeune à la séparation étant de 3 ans (voir TABLEAU 6.1). C'est pour cette raison que les récits sur les difficultés au moment de la séparation présentent une complexification des pratiques quotidiennes. Pour les cas des mères qui se séparent avec des adolescent·es, les changements post-séparation conjugale sont moins importants puisque les enfants étaient déjà assez

autonomes dans leurs déplacements. C'est le cas de Catherine, qui se sépare aux 14 ans de sa fille.

Dans mes déplacements, non, ça amène pas de changements, finalement, puisque... on va dire que j'ai... pour moi, tout est pareil. [...] Je travaille jusqu'au soir, après, vers 20 heures, et donc, ça, c'est un petit peu compliqué pour ma fille puisqu'effectivement, elle, elle est en cours à 8h30 et elle finit vers 18 heures, donc, il y a un laps de temps où elle est seule [à la maison], et c'est là où effectivement, quand on était en couple avec son père, ça se ressentait pas, il y avait pas de ressenti de solitude puisqu'on avait nos emplois du temps, et un moment où il y avait toujours plus ou moins quelqu'un avec elle. Donc, là, c'est un petit peu difficile pour elle.
(Catherine du Val Briard, 50 ans, enfant de 16 ans, séparée depuis 2 ans)

b) *L'émergence des facteurs de complexité de la mobilité quotidienne des mères solos*

L'exacerbation des effets de la présence des enfants sur la mobilité quotidienne, après la séparation conjugale, renvoie à une complexification de la mobilité. Dans le chapitre précédent, j'ai présenté trois facteurs de complexité de la mobilité des mères solos à partir de l'analyse des récits que font les mères solos de leur quotidien, au moment où je les rencontre (5.3) : une présence contraignante des enfants surtout dans les déplacements, un manque de marges de manœuvre pour gérer des imprévus, et le besoin de transporter des affaires encombrantes et lourdes. Une analyse plus diachronique permet de comprendre que ces facteurs, liés à l'intensité du rôle maternel, émergent suite à la séparation conjugale. Les mères interrogées affirment que sans le père au sein du ménage, elles sont contraintes à se déplacer plus souvent avec leurs enfants, elles ont moins de marges de manœuvre et enchaînent plus souvent des déplacements, ce qui les rend plus susceptibles de cumuler des affaires à transporter lorsqu'elles se déplacent (par exemple, si elles font une boucle entre lieu de travail, achats et la récupération des enfants et domicile).

Lorsqu'elles évoquent les difficultés dans la mobilité après la séparation, l'un des éléments qui reviennent le plus souvent dans les discours des mères est la présence continue des enfants. Avant la séparation, même si elles assuraient une majorité des déplacements du travail domestique (comme les courses ou l'accompagnement d'un des enfants, si elles en ont plusieurs), elles pouvaient compter sur un relais au sein du ménage qui pouvait s'occuper des enfants ou les surveiller, même à minima. Cette possibilité disparaît après la séparation, comme l'explique Elisabetta, qui fait plus souvent les courses avec ses filles, ce qui rend les déplacements et le moment de l'achat plus compliqués, parce que personne ne peut les prendre en charge.

Comme les filles sont vraiment en bas âge, même aller acheter une baguette, c'est compliqué. C'est-à-dire que c'est toute ma mobilité qui a changé, toute ma liberté qui a changé. C'est-à-

dire que moi, avant, des fois, je pouvais lui imposer, je pars à 7h30 du matin ou je rentre à 18h. Ça voulait dire pouvoir aller faire des courses jusqu'à 18h. (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, séparée depuis 2 ans)

En plus de se déplacer avec leurs enfants plus souvent, la séparation entraîne une perte de marges de manœuvre pour les mères. Même si la prise en charge de la mobilité du travail domestique était déséquilibrée entre les conjoint·es, les possibilités de repli sur quelqu'un au sein du ménage existaient. Avec la séparation, elles disparaissent. Par exemple, en cas d'imprévu avec les enfants, les mères n'ont plus la possibilité de s'organiser avec les pères. Elles n'ont plus ce *joker* en cas de difficulté sur leur trajet de retour (problème de transports en commun ou embouteillage sur la route par exemple). Après la séparation, les mères perdent aussi la souplesse et la capacité d'improvisation qu'elles pouvaient avoir dans l'organisation de leurs sorties personnelles, lorsqu'elles pouvaient compter sur leurs conjoints. C'est ce qu'exprime par exemple Margaux :

C'est vrai qu'en me séparant, je peux pas me dire dans la semaine "aujourd'hui je vais pas aller chercher le petit, je vais sortir boire un verre avec mes potes", comme mon ex peut se dire dans son... [...] C'était plus simple pour moi aussi de sortir le soir ou ce genre de choses, en semaine, par exemple. Voilà, que maintenant ça me demande plus d'organisation et je fais moins. Si c'était quand même plus léger en termes de responsabilités. (Margaux d'Aubervilliers, enfant de 7 ans, séparée depuis 5 ans)

La séparation implique que les mères concentrent davantage leurs emplois du temps autour des enfants et du domestique, et ont un besoin accru d'articuler les responsabilités parentales, qui auparavant pouvaient être gérées par les pères, avec les déplacements en lien avec l'activité professionnelle. Cela contraint l'articulation des temps sociaux, ce qui implique une limitation des loisirs, comme expliqué dans le chapitre précédent (5.2.3.b). Ainsi, après la séparation, les mères arrêtent ou réduisent fortement les sorties de loisirs sans enfants et sacrifient certaines activités sportives ou culturelles qu'elles pratiquaient régulièrement car elles ne peuvent plus s'organiser avec les pères des enfants comme elles le faisaient, ce qu'explique Jeanne.

Je faisais beaucoup de boxe française et donc, du coup, mon club de boxe, il est à 500 mètres. Donc, mes entraînements étaient à 8h30. Donc, j'étais avec mon fils, jusqu'à ce qu'il soit couché, et puis, moi, après j'allais à l'entraînement. Et c'est vrai que j'ai fait de la boxe à haut niveau, donc je faisais trois ou quatre entraînements par semaine. [...] Et par contre, [après la séparation], je peux plus du tout en faire. [...] Le sacrifice c'est que pour moi, je ne peux plus faire de sport, parce que, du coup, je ne peux pas laisser les enfants et aller m'entraîner; les laisser tous seuls, ils sont trop petits. (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans, séparée depuis 2 ans)

La séparation conjugale est donc un évènement qui déstabilise l'organisation quotidienne des mères et qui fait émerger les facteurs de complexité de la mobilité quotidienne. Ces observations rejoignent les résultats de F. Leray (2010 : 277) sur les mères solos bretonnes. Il montre que les trajets des mères « se sont complexifiés » après la séparation en raison de la nécessité d'assumer seules l'ensemble des déplacements, d'emmener les enfants à chaque déplacement. Dans les cas des mères solos franciliennes interrogées, la complexification de leur quotidien (et leur mobilité) a pour conséquence une tentative de simplification qui passe par le renoncement à certains déplacements, surtout ceux concernant les activités personnelles et les loisirs. La séparation conjugale entraîne une potentielle complexification de la mobilité quotidienne des mères solos qu'elles doivent mitiger avec une simplification des déplacements où elles ont le plus de marges de manœuvre : les loisirs. Cette observation autour de la mobilité rejoint les constats des analyses en sociologie de l'articulation des temps sociaux (Bakker et Karsten 2013 ; Charpenel *et al.* 2021).

c) Une adaptation à la marge des modes de transport

Les évolutions en termes de mobilité quotidienne que vivent les mères solos, après la séparation, pourraient s'accompagner d'un changement des pratiques modales en lien avec cet évènement. Pour s'adapter à des rythmes soutenus, les mères pourraient adopter des modes plus rapides ou plus flexibles à partir de la séparation. Cependant, les résultats de l'EGT 2010 sur l'utilisation des modes de transport montrent des écarts très réduits entre mères solos et mères en couple. Pour rappel, la part de déplacements des mères solos en transports en commun est plus importante que pour les mères en couple (22.3 % contre 15.2 %), alors que les part des déplacements en voiture en tant que passagère (2.3 % contre 6.5 %) et conductrice (33.3 % contre 35.3 %) sont proportionnellement plus élevées pour les mères en couple. Ainsi, les chiffres franciliens suggèrent une possibilité de changement modal à la marge, après la séparation, et plutôt en faveur de modes moins flexibles (les transports en commun, avec des tracés et des horaires fixes).

Pour les mères solos interrogées, la séparation conjugale ne s'accompagne pas d'une réflexion systématique sur l'usage des modes de transport. Elle est caractérisée majoritairement par une continuité dans la pratique modale : les mères qui accompagnaient leurs enfants, faisaient leurs achats et allaient au travail¹⁴⁶ en voiture ont continué à le faire. Il en a été de même pour celles qui combinaient la marche et les transports en commun pour ces déplacements. Sur les 26 mères séparées, seules six font référence à un changement dans l'usage des modes de transport à la séparation, plus ou moins immédiatement, en lien avec l'évolution des besoins.

¹⁴⁶ Pour le travail, les éventuels changements seront plutôt liés aux quelques évolutions de l'activité professionnelle en termes de localisation (6.3.1).

Les changements évoqués par ces mères correspondent soit à une logique d'adaptation par le recours aux modes individuels, lié à une situation particulière, soit à une logique d'intensification de l'usage de la voiture privée.

En ce qui concerne la logique d'adaptation, je peux citer le cas de Chaïma, qui réside dans une banlieue pavillonnaire mal desservie par les transports en commun au moment de la séparation et qui conserve le logement. Elle fait partie des rares mères à ne pas avoir le permis de conduire, même si elle réside dans un quartier où il est compliqué de se déplacer sans voiture. Lorsqu'elle était en couple, elle était au foyer et se faisait accompagner par son mari pour réaliser les activités du travail domestique (achats et accompagnements), qu'elle assumait majoritairement. Elle prenait aussi des transports en commun, malgré une fréquence de passage peu importante des lignes de bus. Afin de pouvoir continuer à assurer les déplacements du travail domestique seule et commencer une activité professionnelle pour apporter des ressources au foyer, Chaïma est obligée d'obtenir le permis de conduire et d'acquérir une voiture.

[Avant la séparation,] *je me déplaçais en bus. Toujours en bus et en RER, parce que j'avais pas de permis. Toutes les activités avec les enfants, c'était bus ou RER. [...] À l'école, je les déposais à pied parce que l'école, elle était en face de la maison, donc c'était pas compliqué. [...] Ah ben, [mon mari] faisait rien, à part nous amener faire les courses. Hababa. Mais c'est vrai. Donc, il m'amenait en voiture et je faisais les courses. Voilà, c'était un chauffeur, on va dire. [...]*

J'avais divorcé et c'est très compliqué avec des enfants pour les courses, pour se déplacer sans voiture donc j'ai passé le permis à ce moment-là. C'était compliqué : déposer les enfants à l'école, aller faire les courses, c'était compliqué, donc j'ai passé mon permis. [...] J'ai acheté la voiture tout de suite après. [...] Dès que j'ai eu mon permis, j'ai commencé à travailler pour Paris-Habitat, en tant que gardienne un peu partout. (Chaïma de Sarcelles, enfants de 19 et 15 ans, séparée depuis 12 ans)

La deuxième logique consiste, pour des mères qui possédaient déjà une voiture et l'utilisaient pour certains de leurs déplacements, à l'utiliser davantage. L'objectif de cet usage plus intensif de la voiture est de jongler plus facilement entre des activités qui se multiplient après la séparation et contourner les imprévus. La question des imprévus est ce qui motive Angèle, qui veut éviter les perturbations dans les transports en commun, qu'elle a déjà pu expérimenter.

Et maintenant, j'ai arrêté [les transports en commun] depuis, ben, que je suis divorcée. Parce que du coup, les transports étant pas fiables, le soir ça m'est déjà arrivé d'être bloquée à Paris et à pas pouvoir rentrer. Il est déjà 20 heures. L'école des enfants ferme à 18h30. On retrouve ses enfants au commissariat si on a personne pour aller les chercher. C'est un petit peu moyen.

Depuis ma séparation, on va dire maintenant, que je vais au travail et que je rentre en voiture. Tous les jours. Pour être sûre de pouvoir rentrer. Même si je suis en retard, au moins je rentre. [...] J'ai aucun gain de temps à prendre la voiture. Mais du coup, c'est plus une sécurité pour être sûre d'être là en rentrant le soir pour mes enfants. (Angèle de Montlhéry, enfants de 10 et 8 ans, séparée depuis 5 ans)

Ces observations semblent contredire les résultats des rares travaux qui ont cherché à comprendre les liens entre séparation et utilisation de la voiture, comme une recherche néerlandaise qui affirme que « le divorce augmente la probabilité de se débarrasser d'une voiture »¹⁴⁷ (Oakil *et al.* 2014 : 898). Cependant, cette étude se limite à expliquer qu'en moyenne, une séparation implique une réduction dans le nombre de voitures parce que, logiquement, un adulte du ménage partira avec la voiture sans plus approfondir l'analyse.

Parmi les mères interrogées, celles qui évoquent un changement d'utilisation du mode de transport, après la séparation conjugale, résident dans un quartier peu dense, à dominante périurbaine, et mal par un réseau de transports maillé et régulier. Cela indique des différences entre les marges de manœuvre des mères solos, en fonction des caractéristiques des lieux où elles vivent, approfondies dans le Chapitre 8.

6.2.3 Le présence symbolique des « ex » qui conditionne la mobilité quotidienne

a) *Droit de visite et d'hébergement : une nouvelle source d'imprévu dans la mobilité*

Les mères solos évoquent un soulagement avec la fin de la cohabitation avec leurs conjoints, car elle met fin à un quotidien caractérisé par de déséquilibres, voire de violences. Toutefois, pour les mères solos séparées, la fin de la cohabitation n'implique pas une rupture complète des liens et des rapports de co-dépendance avec ceux qui sont devenus leurs « ex ». Des liens perdurent en ce qui concerne les enfants du couple, particulièrement lorsqu'un droit de visite et d'hébergement est accordé au père. Cette organisation avec un hébergement de la part des pères peut devenir une nouvelle source d'imprévu. Ces imprévus sont pratiquement tous liés au non-respect du droit d'hébergement ou à des problèmes dans l'exercice de ce droit. Autrement dit, les « ex » peuvent faire « faux bond » et ne pas se présenter à l'école pour récupérer les enfants un vendredi après-midi avant de commencer leur week-end d'hébergement. C'est le cas pour Iris, dont l'ex-conjoint a eu un problème dans les transports publics au moment d'aller récupérer les enfants pour son week-end, ce qui implique qu'elle

¹⁴⁷ Trad. de l'anglais : « whereas cohabitation positively influences acquisition of an extra car, divorce increases the probability of disposal of car ».

annule une sortie et aille récupérer les enfants. Elle m'indique que c'est quelque chose de récurrent.

Elle : *Il m'a dit que le RER E, parce qu'il habite à Rosny-sous-Bois, il m'a dit que le RER était retardé jusqu'à 20 heures, donc, il a pris un taxi, et... mais il allait arriver trop tard pour récupérer les enfants, donc, et du coup, ben, moi, c'est vrai que j'avais prévu de sortir, mais bon, après la formation, j'étais épuisée, donc, je ne suis pas sortie, et heureusement, du coup, j'ai pu aller les chercher.*

Moi : *Donc, il les récupère le vendredi soir, il les dépose le lundi matin.*

Elle : *Oui, mais enfin, ça, c'est la théorie [elle rit]. En pratique, c'est moi qui y vais le vendredi soir, parce qu'il a toujours un truc. Il y a toujours un truc, donc, en pratique, c'est moi qui y vais [elle rit]. (Iris de Paris 18e, enfants de 5 et 3 ans, solo depuis 3 ans)*

Après la séparation, les ex-conjoints deviennent des générateurs d'imprévus qui se répercutent sur la mobilité des mères. Cela oblige ces dernières à rester dans un état de vigilance et à contraindre leurs déplacements, comme le montre l'exemple d'Iris. Elisabetta évoque également le fait qu'elle est obligée d'anticiper les retards ou les absences du père de ses filles lorsqu'il est en retard, voire absent, pour les récupérer.

Le papa aussi, il m'a fait pas mal de faux plans. Et du coup, dans les périodes de gros boulot ou de projets très importants pour moi, il fallait que moi, je prévois toujours un plan B, pour tout dire. C'est à dire pour me dire : "ce jour-là, je ne peux pas m'absenter quoi qu'il arrive". [...] Du coup, des fois quand elles sont chez leur père, il faut que je me prévois un plan B. Parce que je sais qu'il est pas fiable, qu'il pourrait me lâcher et que, du coup, j'aurai quelqu'un d'autre au cas où les filles, elles ont besoin d'être récupérées. (Elisabetta des Lilas, enfants de 7 et 5 ans, séparée depuis 2 ans)

Cette situation est souvent évoquée par les mères rencontrées. Les dysfonctionnements des pères dans l'exercice du droit d'hébergement se répercute aussi sur les déplacements des enfants et sur l'organisation mise en place par les mères concernant les activités extrascolaires. Ainsi, de nombreuses mères ne peuvent pas inscrire leurs enfants à des activités les week-ends puisqu'elles ne sont pas certaines que les pères les assurent.

Alors souvent, mon fils quand il faisait le handball à fond il y a deux ans, il avait les matchs le week-end. Et j'ai dû expliquer à l'entraîneur que c'était compliqué parce que papa ne voulait pas l'emmener à ses matchs. (Muriel d'Évry, enfant de 13 ans, séparée depuis 10 ans)

En contrepartie, l'on pourrait s'attendre à ce que les « ex » se rendent également disponibles pour aller récupérer les enfants en cas de besoin ou d'imprévu de la part des mères. Pourtant, presque toutes les mères solos rencontrées affirment qu'elles n'ont jamais recours aux pères des enfants, en cas d'imprévu, voire qu'elles ne l'envisagent pas. Cela est dû au fait qu'elles

considèrent leurs ex-conjoints comme étant peu fiables ou qu'elles ne souhaitent pas leur être redevables.

b) Les conflits post-séparation comme sources de déplacement

Au-delà des imprévus en lien avec le droit d'hébergement, qui peuvent arriver aux mères solos indépendamment des liens qu'elles ont gardés avec les pères, les conflits post-séparation entre ex-conjoint·es se rendent visibles dans la mobilité des mères solos. La moitié des mères interrogées qui se séparent de leurs conjoints affirment avoir une relation conflictuelle (ou difficile) après la séparation. Les conflits contribuent à générer de nouveaux motifs de déplacement. Un conflit que les mères citent découle du droit d'hébergement, dans le prolongement des éventuels imprévus cités ci-dessus. En effet, les conditions de mise en place de « l'échange des enfants¹⁴⁸ » pour que l'autre parent s'en occupe, peut générer un déplacement supplémentaire des mères. Par exemple, Najat, dont l'ex-conjoint a déménagé en Lorraine à la séparation, doit aller récupérer sa fille à la gare de l'Est parce que c'est ce qui a été fixé par les juges, ce qui lui rajoute un déplacement. Christine, de son côté, a eu des difficultés constantes pour que son « ex » respecte le droit de visite. C'est pourquoi, elle décide d'accompagner et récupérer les enfants chez leur père, afin qu'il respecte le droit de visite.

Il y a deux ans, il devait les prendre le 3 août, ; j'ai jamais plus une nouvelle. Il a arrêté de payer la pension. [...] J'ai eu plus de son, plus image entre août et février, donc février 2020 pour le coup. [...] Du coup, après le confinement, depuis mai 2020, c'est ça, il les prend quand même un week-end sur deux et la moitié des vacances, sauf l'été. Parce qu'il dit que c'est trop, c'est trop long l'été. [...] Mais à condition que je les emmène et je les ramène, enfin que je revienne les chercher. Donc, c'est à dire qu'un week-end sur deux, je fais 140 kilomètres parce qu'il habite à Ozoir-la-Ferrière et qu'il a pas de voiture. Et que moi avec CoViD et puis la fatigue, etc. Enfin, j'ai pas trop envie que les enfants fassent le trajet en transports en commun, parce que pour aller à Ozoir de Choisy, c'est vraiment pas hyper pratique. Du coup je les emmène à 35 kilomètres, je reviens. Donc j'arrive là le vendredi soir, il est presque 20h, parce que le temps de, en plus avec les bouchons et tout, c'est l'enfer. Et puis je vais les rechercher le dimanche. Ben pareil, je vais chercher pour 18h, on vient là, il est 19h, et j'ai fait 70 kilomètres. (Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans, séparée depuis 4 ans)

La séparation conjugale peut aussi déclencher des litiges entre les ex-conjoint·es sur la résidence principale des enfants, des biens achetés en commun ou des impayés. Si ces litiges

¹⁴⁸ En règle générale et pour une partie des mères interrogées, comme l'exemple d'Iris ci-dessus, le père récupère l'enfant le vendredi après-midi à l'école et l'y dépose le lundi matin, ce qui évite aux mères (ou aux pères) de réaliser des déplacements supplémentaires.

mènent à des procédures judiciaires, les effets sur la mobilité du travail domestique se transcrivent par une augmentation des déplacements administratifs vers des cabinets d'avocats ou autres personnes interlocutrices. C'est ce qu'explique Sabine, en litige depuis sa séparation (5 ans au moment de l'entretien) avec son ex-conjoint concernant un bien acheté ensemble mais dont il a arrêté de payer le crédit. Jeanne explique également que la procédure juridique que son ex-conjoint a ouverte autour de la garde des enfants lui prend du temps et l'oblige à se déplacer.

En fait, le papa a posé une requête auprès du juge des affaires familiales pour avoir la garde des enfants en alterné. Mais en fait, les enfants, ils sont trop petits et c'est pas, quoi... C'est pas du tout recommandé par les, par les pédo-psy. Du coup, il a fallu que je me trouve un avocat. Il a fallu que je fasse plein d'entretiens, que j'aille souvent chez l'avocat... (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans, séparée depuis 2 ans)

c) Des ex-conjointes plus présentes dans les cas des pères solos

Pour le cas des pères solos interrogés, indépendamment des conditions de la séparation (conflictuelle ou « à l'amiable »), les rapports qui s'en suivent avec leurs ex-conjointes sont plus pacifiés (ou inexistants) que ce que les mères solos interrogées ont pu décrire. Ainsi, aucun de ces cinq pères qui ont obtenu la résidence principale des enfants n'évoque un conflit majeur et persistant concernant les conditions de la séparation. Pour la majorité des pères (tous sauf Yassine), le fait que l'entente reste cordiale ainsi que la proximité des lieux de résidence des parents permettent que le droit d'hébergement soit correctement respecté par leurs ex-conjointes. Les pères indiquent pouvoir même avoir recours à leurs « ex » en cas de besoin ponctuel. Par exemple, Christian affirme que, même si c'est arrivé rarement, il a pu confier son fils à son ex-conjointe lorsqu'il a eu des formations professionnelles qui ont impliqué un déplacement.

Pour deux cas (Brice et Samir), malgré le régime de résidence au père, avec un hébergement par la mère un week-end sur deux et la moitié des vacances, les arrangements informels font que les mères participent activement à la vie des enfants et assurent des accompagnements (et des moments de garde) presque quotidiens. Le cas paradigmatique est celui de Samir.

Moi Donc, c'est comme ça que vous vous êtes arrangées. Celui qui garde l'appart, garde les filles la semaine ?

Lui Oui et non. Parce que, moi, de toute façon, quoi qu'il arrive, vu que je finis assez tard, je dois passer les récupérer chez leur mère pour les ramener ici. Pour ensuite le déposer à l'école le matin. Elle les récupère. On tourne un petit peu, comme on avait toujours fait. Et puis non, ça va, ça roule. [...] Et elles peuvent rester avec moi le week-end aussi, c'est possible. Après, ça va dépendre de son travail à elle, ça va dépendre de... Par exemple, mercredi, je travaille pas, y'a pas d'école, je m'en occupe toute la journée. Mais il se peut aussi que dans la semaine, elles

restent chez elle aussi. Ça va dépendre. Comme je le dis, franchement, on a rien mis sur papier, mais ça va. [...] On s'est mis un planning sur le portable, dès qu'on a quelque chose à faire des deux côtés, on le met. Donc on a le planning de tous les deux : les horaires de danse... C'est elle qui l'a téléchargé, je sais plus c'est quelle application. Et on l'alimente un petit peu... Mais après, comme on sait, à peu près ce qu'elles ont à faire, ça va plus être "vu que tu travailles, je vais gérer". (Samir de Compans, enfants de 7 et 8 ans, père solo depuis 2 ans)

La situation de Samir est plus proche d'une co-parentalité (comme lors des résidences alternées) que d'une parentalité solo « mixte ». La mère de ses deux filles assure une partie importante des accompagnements : la récupération à l'école et les activités extrascolaires. Les travaux français en sociologie de la famille ne font pas référence à cet éventuel engagement important au quotidien des ex-conjointes lors d'une résidence des enfants chez les pères (Martial 2016 ; Piesen 2016). Il faut prendre donc cette observation avec précaution, étant donné le faible nombre de pères interrogés et ce manque de référence dans d'autres travaux, et ce même dans d'autres pays que la France (Stewart 1999).

6.3 Une dégradation des conditions financières à la séparation : des difficultés au quotidien mais peu d'effets sur la mobilité

La séparation conjugale est un événement qui précipite des changements dans le quotidien qui se répercutent dans les pratiques de mobilité. Concernant la mobilité du travail domestique, les mères solos peuvent faire part d'une sorte de continuité, étant donné que pour beaucoup d'entre elles, la vie en couple était caractérisée par un déséquilibre genré dans la prise en charge du travail domestique. Cependant, la séparation conduit à une exacerbation de effets de la présence des enfants sur la mobilité quotidienne (intensification de la course, difficultés pour articuler les temps) et à une complexification des déplacements avec une présence plus importante des enfants ou une perte de marges de manœuvre pour gérer des imprévus. De plus, de nouveaux imprévus apparaissent dans l'organisation avec les « ex » et de nouveaux déplacements peuvent venir se rajouter aux journées chargées des mères solos, en raison des conflits post-séparation.

L'un des changements suite à une séparation conjugale qui implique un préjudice majoritairement pour les femmes (plus important que pour les hommes) est une dégradation de la situation financière ou une précarisation (Bonnet *et al.* 2015 ; Lacour 2018 ; Abbas et Garbinti 2019). En effet, après la séparation, le niveau de vie des mères solos tend à diminuer (1.1.2.d), ce qui est le cas de l'ensemble de mères interrogées. Cette précarisation contribue-t-elle à modifier la mobilité quotidienne ? Pour une part des mères interrogées, la baisse du niveau de vie est la conséquence d'une évolution des conditions de l'activité professionnelle, suite à la séparation, afin de garantir l'articulation des temps sociaux (6.3.1). Par ailleurs, la

gestion du quotidien avec un salaire en moins engendre une difficulté tangible, malgré le dispositif des pensions alimentaires censé compenser l'absence du conjoint dans la participation au budget familial (6.3.2). Cette précarisation des mères solos après la séparation pourrait avoir des effets sur la mobilité quotidienne et le budget monétaire¹⁴⁹ consacré aux déplacements (6.3.3).

6.3.1 Des changements professionnels pour mieux articuler les temps, qui se répercutent sur le budget monétaire

L'emploi du temps des mères solos se remplit et complexifie après la séparation. Elles assurent les déplacements du travail domestique (achats, accompagnements des enfants ou autres affaires administratives) sans une possibilité de repli au sein du ménage. Cela peut produire des incompatibilités horaires qui mettent en danger l'articulation des temps sociaux. Ces incompatibilités concernent principalement les activités caractérisées par une fixité spatio-temporelle, à savoir les accompagnements des enfants et les déplacements quotidiens en lien avec le travail rémunéré. Une partie importante des mères solos interrogées, notamment celles qui s'étaient organisées avec leurs conjoints pour assurer une partie des accompagnements des enfants ou des temps de garde, l'évoquent. Cette incompatibilité spatio-temporelle peut amener les mères solos séparées à une réflexion sur l'organisation du travail rémunéré, afin de trouver des adaptations possibles des horaires ou des lieux d'activité. Elle peut aussi entraîner la mise en place de stratégies, comme la délégation des déplacements à des personnes de l'entourage (7.2). Parmi les 26 mères solos séparées interrogées, 16 évoquent un changement autour du travail rémunéré ou de leur situation professionnelle suite à la séparation, plus ou moins immédiatement. Deux types de changement sont évoqués par les mères solos : soit une adaptation de leur activité tout en restant dans le même métier et/ou la même structure, soit un changement de lieu de travail liée à une reconversion.

En ce qui concerne le changement à emploi inchangé, la solution que trouvent les mères pour sortir de l'impasse de la discordance des temps sociaux est d'adapter leurs horaires de travail (et donc de déplacements) pour les faire coïncider avec les horaires scolaires ou périscolaires. Dans certains cas, cette réduction et adaptation du temps de travail passe formellement par un changement de poste ou de fonctions en interne, dans la structure où elles travaillent. C'est le cas de Christine, dont le témoignage est présenté plus bas (page 314). D'autres adaptations, plus informelles, sont le fruit de négociations, comme l'explique Angèle, qui travaille comme secrétaire administrative dans une agence ministérielle.

¹⁴⁹ L'expression « budget monétaire » fait référence au budget du foyer des mères interrogées. J'utilise volontairement cette expression pour marquer la différence avec le budget-temps de transport.

J'ai eu la chance d'avoir mon directeur qui était plutôt cool et qui a compris et qui me disait rien, quand je faisais pas mes 7h42, il m'a dit : "au pire à la fin de l'année ils te prendront...". Enfin, à la fin du mois, quand j'avais trop d'heures négatives sur le compteur de badgeage, ils m'enlevaient les congés. Donc j'ai passé deux années où je n'avais plus beaucoup de congés, j'avais pas eu plus que les cinq semaines de vacances normales. Malgré qu'on puisse en avoir jusqu'à 7 ou 8, je crois, si on cumule bien les congés. On va dire, j'ai dû avoir 3, réellement 3 semaines de vacances dans l'année. Et le reste, c'était soit des gardes d'enfants malades, soit des jours offerts pour combler mes heures que j'avais pas faites ; au lieu de faire 7h42, j'arrivais à faire 7h, 7h20 par jour. (Angèle de Montlhéry, enfants de 10 et 8 ans, séparée depuis 5 ans)

Pour les mères auto-entrepreneuses ou intermittentes du spectacle, la solution passe par le renoncement à des projets, afin de réduire la charge de travail et l'incompatibilité horaire avec le temps accru de présence des enfants. Pour beaucoup de ces mères, la réflexion consiste à arbitrer entre les pertes financières dues à une réduction d'activité et le coût de l'externalisation de la garde et des accompagnements des enfants, comme le présente Céline.

Je me suis rendu compte que si je voulais payer une nourrice ou une baby-sitter pour aller le chercher à la sortie de l'école et garder à la maison le temps que je rentre du boulot, ça allait me coûter tellement cher, que c'était plus intéressant pour moi. Et d'un point de vue financier et évidemment, d'un point de vue éducatif, de travailler moins, pour pouvoir aller moi-même chercher mon fils. Donc, fatalement, gagner moins, mais faire l'économie d'une baby-sitter, en fait. Et ça, ça a été mon calcul. Et donc j'ai quand même assez considérablement réduit mon temps de travail. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans, séparée depuis 5 ans)

Dans certains cas, une adaptation ou une réduction des horaires ne suffit pas, et certaines mères envisagent alors de changer de travail *via* ce qui pourrait être qualifié de reconversion professionnelle. L'objectif de ce changement est de réduire les temps de déplacement entre le domicile et les lieux de travail et d'avoir des horaires professionnels compatibles avec les accompagnements des enfants. Par exemple, dans cette logique, il y a le cas d'Anissa qui décide d'abandonner le secteur des télécommunications pour devenir agente immobilière indépendante. Cela fait qu'elle arrête de se déplacer au centre de Paris (avec un trajet aller d'entre 50 et 75 minutes) et qu'elle travaille dans les communes autour de chez elle (avec des trajets variables allant de 10 à 25 minutes). Dans sa nouvelle activité, Anissa a également des horaires flexibles, ce qui lui permet de coordonner les différentes activités. D'autres mères décident de se reconvertir dans un métier qui leur permet de réduire drastiquement les déplacements liés à l'activité professionnelle. C'est le cas d'Imane qui devient assistante maternelle agréée afin que son domicile devienne son lieu de travail, ce qui lui donne une

importante souplesse dans la gestion du travail domestique et parental, et de la mobilité qui en découle.

En 2015, j'ai passé la formation pour devenir assistante maternelle. Parce que du coup, ça me permettait d'être à la maison un peu disponible pour mon fils, parce que c'est quand même prenant de s'occuper d'un enfant en bas âge. J'étais pas à 100 % avec mon fils quand j'étais en temps partiel. C'est-à-dire que j'avais mon travail, et quand je rentrais, j'étais à 100 % pour mon fils. Avec le travail d'assistante maternelle, c'est un peu différent. Mais à côté de ça, je reste quand même à la maison. Mon fils peut rentrer manger le midi à la maison et c'est toujours le cas, d'ailleurs. Il y a des avantages par rapport à ça. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans, solo depuis 8 ans)

Ces évolutions professionnelles suite à une séparation des mères solos franciliennes pour s'adapter aux nouveaux rythmes correspondent à ce que d'autres recherches en France ont montré (Leray 2010 ; Piesen 2017). Par exemple, F. Leray (2010 : 281) indique qu'un cinquième des mères bretonnes de son échantillon « optent pour un emploi situé à proximité de leur lieu de résidence au détriment de l'intérêt ou des possibilités d'épanouissement ou de promotion ».

Une troisième possibilité en termes d'activité professionnelle à laquelle les mères solos peuvent avoir recours est d'arrêter l'activité professionnelle et de subsister avec les indemnités de chômage, si elles y ont droit, ou avec les minimas sociaux. C'est ce que certaines mères font à l'arrivée des enfants, mais avec la séparation, un problème financier se pose car elles deviennent presque les seules pourvoyeuses de revenus. En effet, les mères ne peuvent pas se permettre de réduire fortement l'entrée d'argent. Ainsi, cette mesure est souvent temporaire, comme pour Imane ou Anissa qui connaissent des périodes de chômage, le temps d'une reconversion professionnelle. Cette mise au chômage temporaire, le temps de stabiliser la situation et trouver un emploi qui permette l'articulation des temps sociaux, est également évoqué par A. Piesen (2017). Il faut toutefois insister sur l'aspect temporaire de cette solution qui entre en contradiction avec ce qu'évoquent certaines recherches quantitatives (Bonnet *et al.* 2010) qui révèlent plutôt que la séparation met fin à une période d'inactivité. Par exemple, Chaïma, dont j'ai expliqué plus haut qu'elle a obtenu le permis de conduire et acheté une voiture après la séparation, l'a fait afin de pouvoir reprendre un travail rémunéré.

L'ensemble de ces arbitrages sur le plan professionnel, contraints par la charge parentale accrue à la séparation se répercutent sur le budget monétaire du foyer. En effet, le fait de réduire les heures de travail ou de se réorienter vers un poste plus proche du domicile conduit à une perte de salaire qui peut être considérable. Cela est le cas de Christine qui, pour

s'adapter à la situation post-séparation change de poste en interne (dans son entreprise), renonçant à une promotion, ce qui constitue une perte financière non négligeable.

J'ai changé de boulot tout de suite. J'ai dit à ma cheffe : "Je suis désolée, mais là je me sépare". Donc les premiers mois, j'ai pris une nounou pour aller chercher les enfants à l'école, pour emmener les enfants à l'école etc. Mais bon, c'est pareil, fallait la payer, financièrement, moi je pouvais pas suivre. Je me suis dite : "mes enfants, les pauvres, ils ont déjà leur papa qui vient de partir ; si en plus leur maman est jamais là, quel équilibre vont avoir ?". Donc j'ai changé de poste, ce qui m'a fait perdre quand même 500 € nets, par mois. (Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans, séparée depuis 4 ans)

6.3.2 Des difficultés financières au quotidien avec un salaire un moins dans le ménage

Les évolutions liées à la situation professionnelle impliquent une perte de revenus pour les mères solos qui réalisent des changements. Cependant, il ne s'agit pas du seul changement lié à la séparation qui conduit à une précarisation financière des mères solos. La réduction des revenus du ménage la plus considérable est associée à la perte d'un salaire qui contribuait à l'ensemble des dépenses du ménage, et qui est difficilement remplaçable par l'éventuelle pension alimentaire versée par les ex-conjoints.

a) Une précarisation financière liée à la décohabitation conjugale

Toutes les mères évoquent la séparation comme un évènement qui les a considérablement précarisées. Les dépenses par rapport aux enfants et au ménage (loyer et autres frais fixes) devaient continuer à être faites, sans le salaire du conjoint. Par exemple, parmi les mères interrogées, Audrey évoque des difficultés financières suite à la séparation conjugale qui ont fait qu'elle a dû dépendre de ses économies pour finir les mois.

La séparation, c'est financièrement, ça paraît con, mais c'est vrai. C'est l'aspect financier puisque même si t'as des aides de la CAF, elles pourront jamais combler une personne qui vit avec toi qui a un salaire et qui est forcément une perte de... Financièrement, je me suis retrouvée beaucoup plus en situation de précarité qu'avant puisque j'avais qu'un seul salaire moyen, mais un loyer complet et des charges à payer seule. [...] Mais après, j'ai eu de la chance que j'avais mis de côté. Et oui, tous les mois, je crois qu'on vivait à une période, c'était pas possible, c'était mathématique : je payais tout, il me restait 300 € pour manger, essence et voilà. C'était pas possible. [...] Après, il y a eu des moments tous les mois, je me faisais des virements de 500 € ou 600 € à chaque début de mois de mon épargne. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 3, 12 et 17 ans, séparée depuis 2 ans)

La recherche est assez unanime sur ce point qu'évoquent les mères solos interrogées : la séparation génère une baisse du niveau de vie pour les femmes, surtout si elles sont des mères

(Bonnet *et al.* 2015 ; Bessière et Gollac 2020). Cela a des conséquences sur plusieurs aspects de la vie quotidienne, notamment dans la réduction de certaines dépenses (surtout celles liées à elles-mêmes : produits de « beauté », habits ou autre). Indirectement, cela a des effets sur le logement : les mères qui ne peuvent payer le loyer ou le crédit (ou racheter les parts de l'ex-conjoint) déménagent dans un logement moins cher ce qui peut impliquer un changement de quartier (6.1.3.c). Les mères solos rencontrées affirment également avoir réduit les dépenses après la séparation sur les activités et soins personnels, ce qui peut avoir des effets sur certains déplacements, comme je le montre en suite.

b) *La pension alimentaire : un complément financier peu fiable*

En plus de leur salaire, voire des aides sociales dont elles font la demande, les mères solos interrogées peuvent bénéficier d'un apport d'argent supplémentaire sous la forme de pension alimentaire versée en théorie par le père des enfants (comme présenté pour les mères solos en France dans la section 1.1.2.d). Cette pension est fixée habituellement dans un cadre juridique pour compenser le coût exclusivement monétaire de l'entretien de l'enfant (Biland et Sayn 2023). Ainsi, en principe, à la séparation, la perte de revenus du ménage de la mère solo devrait être compensée par la contribution monétaire des pères des enfants. Cependant, les mères solos interviewées sont nombreuses à témoigner d'irrégularités dans le versement des pensions. C'est le cas de Christine, évoqué brièvement précédemment, dont l'ex-conjoint a arrêté de verser la pension au bout de quelques années.

Il la paye plus depuis. En fait, il l'a payé en mars, avril, mai, juin 2019, et juillet pardon, et arrivé en août, il a arrêté de payer. Ni plus de son, ni plus d'image. [...] Ben, moi, j'ai fait des démarches auprès de la CAF pour pouvoir avoir un complément, quoi. Et du coup la CAF me verse depuis, ils ont mis un an quand même à instruire mon dossier, mais depuis juillet 2020, du coup, ils me versent une allocation, comment ils appellent ça ? Soutien familial. [...] Alors, lui, normalement il devait me verser 450 € de pension dans la mesure où, comme il les prenait pas du tout... Moi, c'est à dire que la deuxième semaine, parce que j'ai des vacances, j'ai plus que cinq semaines de vacances, mais j'ai pas non plus toutes les vacances scolaires, donc la moitié des vacances scolaires j'étais obligée de payer soit la colonie, soit le centre de loisirs. Ça reste un sacré budget quoi. Donc, dans la mesure où il participait à rien et les prenait pas du tout, j'en avais la garde tout le temps, l'avocat avait dit qu'il paie 450 € de pension. À l'époque, en plus, il payait pas de... Il était hébergé par sa maman, donc il y avait pas de frais autres. Et, bon la CAF là me verse 360 €, c'est pas exactement la même somme, mais bon. C'est plus sûr. (Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans, séparée depuis 4 ans)

Comme Christine, d'autres mères expliquent que les pères arrêtent de payer la pension ou bien décident unilatéralement de verser moins d'argent. Cela rejoint ce qui est connu par la

recherche française sur les pensions alimentaires qui suivent une séparation des parents. Ces recherches montrent que les paramètres de fixation d'une pension bénéficient toujours aux pères n'ayant pas la résidence principale des enfants, car les juges priorisent le fait que le père puisse garder un patrimoine suffisant (Bessière et Gollac 2020). De plus, les pères non-résidents peuvent se déclarer non solvables, ce qui arrive souvent parmi les classes populaire (Biland et Sayn 2023). Ce dernier point est évoqué par les mères interrogées aussi lorsque les pères et ex-conjoints quittent le territoire français pour s'installer dans des pays tiers et arrêtent de payer la pension alimentaire, ce qui est le cas d'Émilie, Angèle, Hélène et Zeynep. Même parmi les pères solvables, les recherches montrent que 26 % ne versent pas la pension alimentaire un an après la séparation (Lardeux 2021). Dans ces cas où les pères ne versent pas la pension, les mères peuvent faire appel à la CAF pour qu'elle verse une compensation, mais elles doivent d'abord envoyer une mise en demeure et entamer une procédure de recouvrement (Biland et Sayn 2023). C'est ce que certaines mères ont dû faire afin d'obtenir cette compensation, comme l'indique Christine. Ces démarches administratives conduisent à des déplacements qui rejoignent ceux liés aux conflits, évoqués plus haut.

6.3.3 Des effets ambivalents sur la mobilité quotidienne

a) *Peu d'effets directs sur un budget monétaire de déplacements incompressible*

Que ce soit en raison d'un changement professionnel et/ou de l'absence du salaire des ex-conjoints, les mères solos connaissent une perte de revenus et une forme de précarisation. Cela se répercute sur leur mode de vie à divers niveaux et peut conduire, par exemple, à un déménagement. Face à une série de coûts fixes (logement, alimentation, besoins des enfants), les mères solos sont contraintes à faire des arbitrages. J'aurais pu faire l'hypothèse que la précarisation des mères après la séparation aurait entraîné une contraction du budget monétaire du foyer consacré à la mobilité quotidienne. Cependant, les témoignages des mères solos ne vont pas en ce sens, comme l'indique Audrey.

Même séparée, j'étais obligée de me déplacer pour aller au travail, pour accompagner les enfants, pour faire les courses... Pour tout ça, faut que je bouge, pas le choix. Donc même si j'ai moins d'argent depuis que j'ai quitté mon ex, il y a des dépenses qui bougent pas comme l'essence ou tous des trucs de transport. Pour les vacances, je peux faire des économies, mais tout ce qui est quotidien, je vois pas comment faire, en fait. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 17, 12 et 3 ans, séparée depuis 3 ans)

On déduit donc de ce témoignage que l'appauvrissement financier post-séparation n'a pas de répercussions automatiques sur le budget monétaire consacré à se déplacer au quotidien. Pour ces mères solos avec des rythmes de vie très complexes et intenses, une part importante

de la mobilité quotidienne est incompressible et ce indépendamment des modes de transport utilisés (c'est ce dont témoigne Aurey). Seule Najat fait exception en vendant sa voiture après la séparation. Toutefois, elle vit dans 19^e arrondissement de Paris et ne se servait pas de l'automobile au quotidien lorsqu'elle était en couple, seulement pour partir en vacances ou effectuer certains achats ponctuels. Les mères qui vivent dans les zones peu denses et mal desservies par les transports en commun, ne peuvent pas se passer de la voiture dans la gestion de la complexité des déplacements de leur quotidien (8.2.3). Au contraire, le cas de Chaïma (de Sarcelles) évoqué plus haut (page 304) montre le contraire ; elle s'achète une voiture après la séparation, afin de pouvoir accéder à une activité professionnelle rémunérée.

L'absence de changement des modes de transport afin de réduire les dépenses, notamment une moindre utilisation de la voiture, contraste partiellement avec ce qui est observé par F. Leray (2010) pour les mères bretonnes, pour qui la dégradation des ressources financières contraint l'accès à la voiture, ce qui dans les contextes qu'il étudie, conduit à un isolement physique et social. Cependant, dans un autre passage, le géographe évoque le fait que ses enquêtées n'ont pas « d'autre choix que de se soumettre aux dépenses supplémentaires » de l'achat et l'utilisation d'une voiture.

b) *Peu de marges de manœuvre dans la réduction des déplacements*

Bien que pour les mères solos séparées interrogées le budget monétaire consacré aux déplacements soit incompressible, notamment en termes de modes de transport utilisés, elles peuvent mettre en place une rationalisation des trajets afin d'en réduire les coûts. Cette rationalisation concerne exclusivement les mères qui se déplacent en voiture et passe par le regroupement des activités dans un même itinéraire, afin d'éviter de réaliser des kilomètres supplémentaires. C'est ce qu'explique Catherine (témoignage ci-dessous), qui essaye de réaliser ses achats dans le trajet vers ou depuis une autre activité. Cette rationalisation avec des motivations financières (pour faire des économies) est à mettre également en lien avec la pratique du chaînage des déplacements, analysée dans le chapitre précédent (5.3.1), dont l'objectif est surtout une rationalisation en termes de temps. Ainsi, il est possible d'économiser à la fois de l'essence et du temps.

J'ai pas trop d'enseigne ciblée, enfin, je regarde par rapport aux prix, et sinon, c'est... donc, au niveau géographique, que ce soit toujours... il faut pas que ce soit un déplacement particulier, en fait. Bon, avant, j'avais tendance à prendre facilement la voiture pour rien, mais maintenant, je fais vraiment très, très attention aux déplacements au niveau du coût financier, donc, c'est soit retour du boulot, ou en partant au boulot, ou s'il y a un rendez-vous médical. Il faut que ça soit un trajet utile, j'évite de faire un trajet spécialement pour les courses. [...] Quand ma fille faisait de la danse, les courses étaient faites le samedi, du coup, à Lidl Coulommiers ou

E. Leclerc Coulommiers. *Toujours une boucle utile*. (Catherine du Val Briard, fille de 16 ans, séparée depuis 2 ans)

Qu'elles se déplacent en voiture au quotidien ou avec d'autres modes, les mères solos connaissent une réduction d'une catégorie de déplacements en raison de la précarisation. Il s'agit des déplacements vers des activités payantes qui impliquent leurs propres loisirs, leur esthétique ou leur bien-être. Par exemple, Christine dit avoir arrêté « le coiffeur, l'esthéticienne et le shopping » pour elle après la séparation. Elles le présentent comme des sacrifices qu'elles doivent afin de limiter les dépenses. Toutes ces activités impliquant des déplacements, c'est aussi la mobilité des loisirs qui est réduite en raison de l'appauvrissement post-séparation.

Donc les deux premières années, j'ai fait beaucoup de sacrifices sur les sorties personnelles. Juste des petites sorties pour aller au resto ou voir un, je sais pas, voir un spectacle. Sur aller faire du shopping de vêtements, également. Je suis très vêtements et là, vraiment, j'ai dû faire des concessions. Après, au niveau des sorties, en fait, j'ai préféré me restreindre, moi, pour que, compte tenu déjà des circonstances, je puisse continuer en tout cas à faire profiter mes enfants. Par contre, j'ai pas, j'ai continué à voyager avec eux, à passer des vacances, à les ramener le week-end, à faire des sorties. J'ai pas, j'ai pas restreint ce niveau-là. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, séparée depuis 3 ans)

Comme l'indique Samia à la fin de la citation, la majorité de mères solos interrogées font en sorte de préserver au maximum les enfants de la précarisation financière qui suit la séparation conjugale. Elles culpabilisent vis-à-vis des enfants de ne pas pouvoir leur offrir le même quotidien qu'avant la séparation. Cela les amène à une auto-exigence, qui limite les possibilités de réduction des dépenses, et qui peut être liée à l'injonction sociale à la bonne maternité (Ennis 2014). Cela a également des effets sur l'autonomisation des enfants (7.3).

c) Une rationalisation des dépenses d'achats avec des effets contre-intuitifs sur la mobilité

Pour faire des économies d'argent, afin de faire face à la précarisation financière, les mères solos peuvent aussi faire des ajustements dans leurs pratiques d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne les courses alimentaires. Par exemple, elles peuvent faire en sorte de trouver les « bon plans » en essayant de multiplier les options, comme l'indique Brigitte, qui combine ses courses dans des hypermarchés avec l'achat de paniers à prix réduits des applications anti-gaspillage alimentaire.

J'essaye de faire les courses, pas forcément dans du hard discount, plus au Carrefour ou au Géant, plutôt qu'au Monoprix où c'est trois fois plus cher ou au Franprix. J'utilise l'application, enfin, j'utilise plein de trucs qui font que je peux faire des, des bonnes affaires.

[...] *Voilà, des bons plans à la fois alimentaires parlant, j'utilise l'application 2good2go, j'ai récupéré un panier avant-hier, donc résultat pour 4 €, j'ai à manger pour trois jours, donc c'est toujours ça de pris.* (Brigitte de Colombes, enfants de 8 et 17 ans, séparée depuis 6 ans, deux séparations)

Sur la mobilité pour achats, les effets de la réduction du niveau de vie peuvent sembler contre-intuitifs par rapport à la rationalisation des déplacements. Ainsi, pour faire des économies sur le prix de ses courses, Brigitte va multiplier ses déplacements pour achats avec l'objectif de trouver des réductions ou des prix intéressants. Cette recherche de réduction du coût des courses, mise en place par une partie des mères interrogées, peut aussi entraîner une répercussion sur la distance du déplacement ; les mères privilégient des enseignes moins chères mais plus éloignées, comme l'explique Samia.

Mais en fait, le Carrefour était très cher et je m'en suis rendu compte en allant faire mes courses autre part ; à E. Leclerc, par exemple. Donc, ça me fait aller un petit peu plus loin. (Samia de Montreuil, enfant de 6 ans et jumeaux de 4 ans, séparée depuis 3 ans)

Cette pratique qui vise à rationaliser le coût des achats peut ainsi entrer en contradiction avec la tentative de réduire les distances et les temps de déplacement, pour réduire les coûts d'essence (cas de Christine ci-dessus), mais surtout pour réussir l'articulation des temps sociaux, dans un programme d'activités dense. Cette contradiction dans les arbitrages en termes de coûts des courses et de minimisation des temps de déplacements témoigne de la complexité à laquelle font face les mères solos dans leur mobilité quotidienne.

La séparation conjugale est un évènement déstabilisant du point de vue des finances familiales. Les mères solos franciliennes peuvent connaître une précarisation notamment liée au fait de devoir composer avec un salaire en moins, généralement le plus élevé des deux parents. La pension alimentaire, source de revenus instable, ne peut pas compenser ces pertes. De plus, une partie significative des mères solos adaptent leur activité professionnelle, ce qui leur permet de supprimer les incompatibilités avec les obligations parentales et domestiques, mais qui conduit à une baisse de leurs salaires. Ces changements sont à associer aux autres évolutions qui conduisent à complexifier le quotidien, ce qui est visible dans la mobilité. La séparation conjugale n'est pas le seul moyen d'accéder à la monoparentalité, ce que j'analyse dans la section suivante.

6.4 Lorsque enfants et monoparentalité arrivent en même temps : la double déstabilisation du quotidien

La séparation conjugale est un passage clé pour comprendre le quotidien des mères solos mais elle n'est pas la seule origine possible de la monoparentalité, bien que majoritaire. Pour

rappel, en France, 79 % des mères solos le deviennent suite à une séparation (Bodier *et al.* 2015). Les exemples des mères solos interrogées montrent que le schéma analytique biographique en deux événements (arrivée des enfants et séparation conjugale) est utile pour comprendre les évolutions du quotidien et des pratiques de mobilité, mais peut être simplificateur de la diversité des familles. Ainsi, parmi les mères interrogées, il y a des profils qui s'écartent légèrement du schéma « vie de couple, arrivée des enfants, vie de famille biparentale, séparation ». Deux femmes enquêtées l'illustrent : Céline, dont le conjoint l'a quittée quelques mois seulement après l'accouchement, et Jeanne, dont le conjoint l'a quittée quand elle était encore enceinte de leur deuxième enfant. Trois autres mères ont été en couple cohabitant et eu des enfants avec deux hommes différents : Brigitte, Alice et Christelle¹⁵⁰. Najat quant à elle a sa première fille avec son conjoint, puis se sépare, et ensuite a sa deuxième fille sans entamer une relation stable cohabitante.

J'ai interrogé 6 mères dont les témoignages n'ont pas été évoqués dans les trois premières sections de ce chapitre ni dans les Chapitre 4. Il s'agit de mères solos qui ont leur enfant en dehors d'une relation de couple cohabitant et qui représentent 15 % des mères solos françaises (Bodier *et al.* 2015). Pour ces mères, l'origine de la monoparentalité est différente et elles cumulent arrivée des enfants et début de « parentalité solo » lors d'un même événement, comme je le décris dans un premier temps (6.4.1). Dans quelle mesure cette origine différente de la monoparentalité a des conséquences dans les contraintes qui caractérisent leur quotidien et qui peuvent se refléter dans la mobilité quotidienne ? Je tente de répondre à cette question dans la deuxième partie de la section (6.4.2).

6.4.1 Avoir des enfants en dehors du cadre conjugal cohabitant

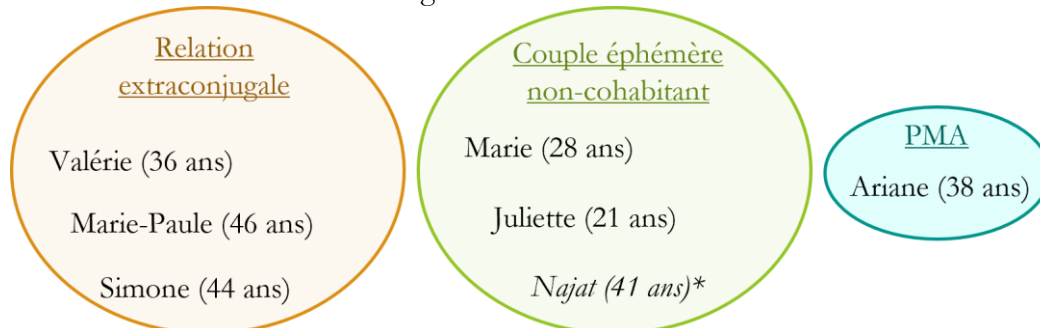
Six mères solos le sont devenues après l'arrivée de leur enfant en dehors d'une vie de couple cohabitante. Najat a eu aussi une deuxième fille en dehors du cadre conjugal, après une première séparation. Chacun de leurs parcours est différent, ainsi que l'âge auquel elles ont leur enfant (elles en ont un seul). La FIGURE 6.2 classe les origines précises de leur maternité. Celles qui deviennent mères le plus jeunes, Marie et Juliette, ont eu leur enfant dans le cadre d'une relation de couple brève, avec des hommes avec qui elles n'ont jamais cohabité. Comme l'affirme Juliette, une rupture d'un couple non-cohabitant peut intervenir avant même la fin de la grossesse.

On s'est rencontré en vacances, je suis tombée enceinte très vite, on a été en couple un peu, mais je l'ai quitté avant la naissance de ma fille. Parce que, parce que je préférerais être une maman

¹⁵⁰ Les deux premières (Brigitte et Alice) ont mis en place un régime de résidence alternée d'un de leurs enfants. La fille aînée de Christelle ne vit plus au domicile parental.

toute seule que... [...] On n'a jamais vécu ensemble, du tout. Donc j'ai toujours été seule, entre guillemets, avec ma fille. (Juliette de Chevreuse, enfant de 8 ans)

FIGURE 6.2 – Les mères solos non-séparées en fonction de l'origine de leur maternité et leur âge à l'arrivée de l'enfant



Champ : Mères solos ayant eu un enfant en dehors d'une relation conjugale cohabitante (n=7). *Najat était déjà mère solo

Source : enquête 2020-2021 ; réalisation G. Cerdà Beneito.

Un autre groupe de mères (Valérie, Marie-Paule et Simone) ont, quant à elles, eu leur enfant en dehors d'une relation conjugale constituée. Elles sont tombées enceintes à la suite de relations souvent sporadiques, avec des hommes déjà engagés dans une union plus stable ou formalisée par ailleurs. Le cas de Simone peut servir comme exemple.

Non, on n'était plus en couple. Lui, il était déjà en couple avec quelqu'un d'autre, moi, je le savais [...] et puis un jour, on s'est revus, et puis c'est comme ça que ça s'est fait, mais... et puis maintenant, il est marié, il a 2 autres enfants, voilà. Et Coralie a revu son père il y a très peu de temps, elle l'a revu il y a 3 semaines. Parce qu'entretemps, entre le moment où elle est née, il l'a vue deux fois, et jusque-là, il y a 2 semaines, il l'avait pas vue, en fait. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Pour ces mères, la grossesse n'était pas souhaitée. Elles n'avaient pas envisagé cette éventualité. La naissance de leur enfant est un bouleversement auquel elles ne s'étaient pas préparées, et qui change fortement les paramètres du quotidien. A cet égard, Ariane est un cas assez exceptionnel. Après une période de réflexion, elle entame une procédure de « procréation médicalement assistée » (PMA) pour femme seule en Belgique¹⁵¹. Le cas d'Ariane correspond à une maternité réfléchie en amont et pour laquelle elle a dû dépenser environ 2 000 €. Même si elle rentre dans les critères de l'enquête, le cas d'Ariane correspond à un profil très précis et exceptionnel : elle a pu prévoir l'arrivée de son fils avec une importante anticipation. C'est pourquoi je ne ferai pas beaucoup référence à son cas.

¹⁵¹ Les PMA pour de femmes seules ne sont légales en France que depuis la loi n° 2021-1017 du 2 août 2021 relative à la bioéthique, elle est donc passée après le travail de terrain de la thèse.

6.4.2 Une déstabilisation pour le quotidien des nouvelles mères solos

a) *Des bouleversements dans la vie quotidienne*

Pour les mères solos ayant eu leur enfant en dehors d'un couple cohabitant, je peux déduire que l'effet déstabilisateur sur le quotidien est double, avec le cumul des effets de l'arrivée des enfants décrits dans le Chapitre 4 et ceux de la monoparentalité, à mettre en regard notamment avec le cas des mères qui se séparent avec des enfants en bas âge. L'arrivée des enfants pour ces mères entraîne donc une altération des rythmes et des espaces fréquentés qui arrive brutalement dès la naissance (avec des difficultés dans l'articulation des temps sociaux). Ces mères solos sont face à la présence continue des enfants dès leur arrivée. Cela contraint même de petits déplacements, comme l'explique Valérie, lorsqu'elle évoque les changements dans ses déplacements pour les achats.

Donc, la poussette vous sert de caddie pour arriver à remonter les courses. Vous pouvez pas dire je monte la petite à la maison, je redescends à la voiture pour aller chercher les sacs de courses. C'est pas possible. C'est toute une réorganisation qu'il faut trouver pour arriver à faire ce qu'on a à faire dans la journée, ce qui est très compliqué. Je faisais mes courses pour deux jours et non pas pour une semaine, comme j'avais l'habitude de faire. Vous changez vraiment complètement votre méthode de vie. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Pour ces mères, les difficultés dans l'articulation des temps sociaux imposent des sacrifices dans leur vie personnelle et leurs loisirs, qui se font de manière moins progressive que pour les mères qui ont des enfants au sein d'un couple et qui se séparent ensuite. Par exemple, Marie-Paule était très investie politiquement et elle s'imaginait même pouvoir augmenter ses engagements, ce qui s'est arrêté avec l'arrivée sa fille. Pour Juliette, la grossesse et l'arrivée de sa fille ont complètement changé son organisation personnelle et sa vie sociale, et donc les déplacements quotidiens, ce qui rejoint les résultats, quantitatifs et qualitatifs, pour les mères solos en général.

Mais je faisais pas mal de musique à l'époque. J'avais des copains avec qui on avait un petit groupe, donc j'allais j'y allais toutes les semaines, on avait notre petite répète rituelle. Ça, ça a disparu du jour au lendemain. Là pour le coup, c'est même pas du financier. Mais c'est plus du temps, du temps que je n'ai plus, tout simplement. C'était surtout, c'est surtout la musique, la musique et le billard. On avait un billard à côté de là où j'habitais. Ça, on y allait au moins deux ou trois fois par semaine. (Juliette de Chevreuse, enfant de 8 ans)

Même si les changements au quotidien sont assez brutaux, les mères solos non-séparées ne déménagent pas à la suite de l'arrivée de leur enfant, et elles restent dans les mêmes logements, même au moment de l'enquête. Le logement dont elles sont propriétaires ou locataires, à l'arrivée de leurs enfants, est suffisamment spacieux pour la nouvelle situation

parentale. Cela fait que ces mères peuvent conserver leurs habitudes et leurs réseaux de proximité, et éviter des changements supplémentaires. Une mère solo fait exception parmi celle interviewées, il s'agit de Juliette, qui a eu sa fille à 21 ans. Elle déménage alors de Chaville (une commune avec des quartiers denses entre Paris et Versailles) à Chevreuse (une commune plutôt rurale), pour avoir une surface et un loyer accessible, qu'elle partage avec sa mère avec qui elle s'installe.

b) *Un chamboulement des situations professionnelles et financières*

L'arrivée des enfants en solo est un chamboulement également des rythmes et des organisations de l'activité professionnelle. Pour certaines mères, comme pour Valérie, le travail rémunéré était presque au centre de leur quotidien. Dès la naissance des enfants, ces mères revoient leurs priorités afin de pouvoir assurer l'ensemble des activités du travail domestique, mais aussi pour continuer à être une source de revenus. C'est ce qu'explique Valérie, qui utilise la métaphore du double métier, pour qualifier sa situation, après son entrée en monoparentalité.

Je travaillais beaucoup, beaucoup. Avant, je passais mes journées au bureau voire mes nuits. Du jour au lendemain, ben, faut arrêter. Il faut se garder des horaires un peu plus cohérents parce qu'il y a un petit bouchon qui dépend de vous derrière. Donc, j'ai commencé à rentrer à des heures normales, dites normales. À savoir 18 heures, et quitter mon travail à 18 heures, rentrer à la maison, récupérer la petite chez la nourrice, rentrer à la maison ou faire... Faire des courses. Après, c'est la course, après. C'est un deuxième boulot ; un deuxième métier. On abandonne le premier et on entame le deuxième avec ma fille. Ça a été un vrai branle-bas. Pour moi, ça a été un vrai branle-bas de combat. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Comme pour les mères qui se séparent, le fait de travailler moins d'heures et de restreindre le travail rémunéré à des horaires compatibles avec les activités des enfants, limite également les possibilités d'évolution de carrière. Cela contraint également les évolutions salariales à un moment où de nouvelles dépenses s'ajoutent. Toutes les mères solos non-séparées évoquent une adaptation de la journée professionnelle (adaptation ou réduction d'horaires, réduction des missions, changement de poste en interne), mais elles conservent majoritairement leur métier et leur employeur. Comme elles conservent presque toutes le logement d'avant l'arrivée de l'enfant, elles ne voient pas cette charge financière augmenter, dans le budget monétaire par rapport à leur situation précédente, à la différence des mères solos séparées. Ainsi, la principale dépense qui s'ajoute à leur budget monétaire concerne l'enfant. Les dépenses en lien avec la présence des enfants sont considérables pour ces mères solos, pendant les premières années avant l'entrée en maternelle, si elles n'arrivent pas à trouver une crèche publique. Cela les amène à faire des sacrifices en termes d'activités et soins

personnels, afin de diminuer les dépenses et de s'adapter au budget du foyer, au moins pendant les premières années.

Ben, c'était moi, le premier sacrifice... quand je vous dis « c'était moi », c'était mon bien-être, c'était m'habiller, enfin... je me suis oubliée pendant ce temps-là, vraiment, et... la mise en beauté, enfin, tout ce qui... alors, que je ne faisais pas beaucoup avant, mais que de temps en temps, je pouvais m'offrir, et qui me faisait du bien quand j'en avais besoin. Et là, c'était totalement oublié. Me ré-habiller parce que j'avais pris du poids, en plus, que je n'ai pas perdu après l'accouchement, donc, c'était de me ré-habiller en taille supérieure, ben, non, enfin, je mettais ce que j'avais, mais c'était un peu... Donc, j'étais... on va dire, pendant 3 ans, j'étais un chiffon. Au niveau de la coiffure, au niveau des vêtements, au niveau de... j'étais un chiffon, vraiment. C'était ma fille d'abord, et son bien-être, et qu'elle ait à manger, et qu'elle ait des couches, du lait, et qu'elle ait ce qu'il faut, que je puisse aussi payer la crèche. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Simone indique aussi dans son témoignage, la priorisation de sa fille, ce qui est courant parmi les mères interrogées dans sa situation, mais aussi partagé par les mères solos qui se séparent.

c) Une absence de conflits avec les « géniteurs »

Sans doute, la principale différence entre les mères solos séparées et celles qui ont leur enfant en dehors du couple cohabitant (qui deviennent solos dès l'arrivée de l'enfant) est la relation avec les pères des enfants. Bien que la majorité de ces mères connaissent les pères biologiques de leur enfant (sauf Ariane), le type de contact qui est gardé est variable mais jamais aussi proche que pour certaines des mères séparées. Ainsi, pour ces mères, il n'est pas envisagé d'établir un système de droit d'hébergement. Une partie d'entre elles utilisent pendant l'entretien volontairement le terme de « géniteur » lorsque l'on discute du père de leur enfant. Simone a pu tenir au courant le « géniteur » de sa fille, mais ce dernier n'a pas entretenu de lien affectif avec leur fille (il avait une femme et des enfants).

C'est un homme... dans la mesure où il m'a dit que c'était pas un projet, cet enfant, c'était pas un projet commun, voilà, ça voulait dire... Et puis moi, dès le départ, pour me rassurer, en fait, je lui ai dit « mais non, mais je te demande rien, en fait je veux juste créer un lien avec ton enfant », et puis il a pris ça pour argent comptant, c'est le cas de le dire. Et donc, il n'a... jamais un cadeau, jamais rien pour elle. Rien, rien, rien. [...] C'est un peu dur ce que je vais dire. C'est presque un don de sperme, on va dire [elle rit]. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Comme Simone, les autres mères n'entretiennent que peu de liens avec les pères de leur enfant et n'ont pas cherché à obtenir une pension alimentaire ou d'autres droits. Les cas vont d'une absence complète de contact, à quelques appels sporadiques ou des visites ponctuelles, deux ou trois fois par an (pour le cas de Juliette). D'une part, cela implique que ces mères

solos ne peuvent pas compter ni sur un week-end sur deux ni sur la moitié des vacances scolaires, pour que les pères s'occupent de leur enfant. Cela limite les possibilités de temps à soi. Cependant et d'autre part, ce groupe de mères solos ne connaît pas les éventuels conflits et litiges juridiques que peuvent rencontrer les mères séparées et qui peuvent se traduire par de nouveaux déplacements ou des possibles imprévus. Cela est mis en avant par Marie qui, même si elle affirme que sa situation est compliquée notamment en raison de la présence continue de sa fille, est consciente qu'elle peut éviter des situations de conflit qui pourraient représenter une charge mentale, mais aussi des contraintes au quotidien.

Ne serait-ce que si ma fille avait son papa, les choses seraient complètement différentes, en fait. Ne serait-ce que même un week-end sur deux ! Mais pour moi, ce serait... mais ce serait énorme. Avoir deux week-ends par mois, pour moi, mais... Mais ça changerait énormément de choses, en fait. Les parents qui disent : "oui, je n'ai que deux week-ends par mois", je leur dis : "mais vous savez même pas la chance que vous avez en fait". Moi, c'est du 365 jours sur 365. Sauf quand elle part en colonie [...] Ah mais moi, vu tout ce que j'entends autour de moi, c'est souvent que je dis... Mais, mais en fait, par moments, je suis très contente qu'il n'y ait pas de papa, en fait [elle rit]. Parce que j'ai toutes les histoires que j'entends. Moi, moi, moi, sincèrement, c'est juste vraiment le côté financier où peut-être que le papa, ça aurait pu m'aider un petit peu. Et pour moi, pour pouvoir avoir ma vie sociale et avoir des moments pour moi et également avec mes obligations de travail. Si le papa était là, le nombre de fois, je me suis retrouvée en galère sur les jours fériés et les week-ends, avec le travail. Mais vu le nombre de familles conflictuelles et les histoires que j'ai entendues, ben franchement, je suis tranquille, en fait. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

Les mères solos qui ne se séparent pas ont donc un parcours qui fait que la monoparentalité arrive au moment de la naissance de l'enfant. Elles connaissent un changement plus brutal que les mères qui se séparent pour qui l'arrivée des enfants au sein du couple fait office d'une première étape de complexification avant la séparation et donc le début de la monoparentalité. Toutefois, au quotidien, les différences ne sont pas très importantes entre mères solos non-séparées et mères solos séparées, notamment avec celles des mères solos « strictes » qui n'ont plus de contact (conflictuel ou non) avec leur ex-conjoint. Présenter les cas de mères solos non-séparées a permis de comprendre la diversité de parcours qui mènent à une situation monoparentale. Leur quotidien est également caractérisé par des difficultés à articuler les temps sociaux, ce qui se répercute sur leur mobilité quotidienne. Même si la prolongation des déséquilibres au sein du couple dans les liens avec les « ex » n'est pas possible pour ces mères, leur situation est aussi marquée par le genre. En effet, elles sont toutes des femmes avec des ressources limitées, qui doivent composer avec les normes de la « maternité intensive » (Ennis 2014).

* * *

La séparation conjugale est un évènement clé qui définit l'entrée en monoparentalité pour la majorité des mères solos. L'analyse de cet évènement, et des changements qu'il déclenche, permet de comprendre le processus par lequel la mobilité des mères solos devient un reflet de la complexité de leur quotidien. La séparation conjugale entraîne des changements dans l'articulation des temps sociaux et dans les budgets monétaires des mères. Ces deux éléments (l'introduction de difficultés dans l'articulation des temps sociaux et la précarisation financière) contribuent à une complexification spatio-temporelle du quotidien des mères solos, qui sont contraintes d'adapter leurs emplois du temps à une situation où les horaires et les lieux d'activités des enfants vont devenir prépondérants. Malgré une certaine apparence de continuité, notamment pour les mères dont l'organisation avec le conjoint était déjà déséquilibrée, la séparation s'accompagne d'une intensification des effets observés à l'arrivée des enfants (sentiment de course, présence d'imprévus, fixité spatio-temporelle des activités), ainsi que de l'émergence de nouveaux facteurs de complexité (comme la gestion d'une présence continue des enfants). De plus, la séparation conjugale implique une précarisation financière des mères solos, car elles perdent l'essentiel des apports du père de leurs enfants, et elles peuvent voir leurs salaires se réduire en raison d'une adaptation des temps de travail aux contraintes horaires des enfants. Pour les mères franciliennes, la précarisation modifie peu les modes de transport ou les budgets monétaires qui leur sont consacrés, mais elle affecte d'autres dimensions de la vie quotidienne, comme les courses alimentaires ou les loisirs personnels.

Ces changements, dans l'articulation des temps et dans les revenus, jouent un rôle crucial dans la complexité du quotidien des mères solos, et les différentes difficultés auxquelles elles font face et qui interagissent avec la mobilité. Ce chapitre permet donc d'apporter des éléments complémentaires et rejoint les observations générales de F. Leray (2010 : 272), pour les mères bretonnes, qui affirme qu'à la séparation, les trajets des mères sont complexifiés.

S'intéresser à la séparation conjugale permet d'apporter des éléments qui montrent que le quotidien des mères solos est traversé par le rapport de pouvoir qu'est le genre. De la même manière que l'arrivée des enfants implique une accentuation des écarts entre femmes et hommes dans le travail domestique et la mobilité associée, la séparation conjugale s'accompagne de mécanismes qui renforcent le poids du genre. Le premier est celui de la fixation de la résidence des enfants, très majoritairement aux mères (parce qu'elles le demandent) qui entérine la répartition déséquilibrée du travail domestique. La précarisation des mères à la séparation est aussi genrée, puisque les pères dans la même situation ne perdent pas autant de revenus (Lacour 2018). Les mères se retrouvent donc majoritairement dans des

conditions moins favorables que les pères, après la séparation. De plus, au quotidien, les « ex » deviennent aussi bien une nouvelle source d'imprévus qui se répercute sur la mobilité des mères qu'une source de conflits générateurs de déplacements, ce qui traduit une persistance des rapports de pouvoir genrés liés au couple et à la parentalité, au-delà de la rupture du couple. Cela semblerait être moins le cas pour les pères solos qui ont la résidence principale des enfants, comme le montrent les entretiens avec les pères.

La séparation met fin à des situations de cohabitation difficiles caractérisées par des déséquilibres, voire des violences genrées. Toutefois, après cet événement, les rapports entre ex-conjoint·es continuent d'être marqués par le poids du genre. Avec les témoignages des mères interrogées, peu d'éléments sur la continuité des violences après la séparation ont été obtenus. La séparation conjugale est l'issue aux situations de violences conjugales, mais elles peuvent persister sur d'autres formes après la séparation (San Martin 2019). Il faudrait approfondir cette dimension dans des futures analyses sur le quotidien des mères solos pour comprendre comment le continuum des violences de genre dépasse le cadre du couple et se déplace de l'espaces domestiques aux espaces publics. Au-delà du couple séparé, les résultats suggèrent que pères et mères solos (dans la même situation donc) n'ont pas les mêmes possibilités au quotidien, ce qui est lié au fait que le processus de séparation tende à favoriser plutôt les hommes. Cela rejoint les travaux en sociologie de la justice, qui montrent que les processus judiciaires liés à un divorce ou une séparation conjugale sont fortement marqués par les disparités de genre (Le Collectif Onze 2013 ; Bessière et Gollac 2020).

Les éléments développés dans ce chapitre suggèrent également des apports pour la littérature qui cherche à intégrer la dimension biographique dans les études sur la mobilité quotidienne, lesquelles se sont très peu intéressées à la séparation conjugale. La séparation est un événement clé qui permet d'analyser la mobilité quotidienne des mères solos d'une manière complète. Cependant, la séparation ne pourrait pas se comprendre indépendamment de l'arrivée des enfants. C'est pourquoi, pour le cas de la mobilité des mères solos, il est plus pertinent de s'intéresser à l'« enchaînement d'événements » biographiques, en suivant la proposition de J. Cacciari (2020). De même que l'arrivée des enfants, la séparation n'est pas nécessairement, ni uniquement, un événement qui transforme du jour au lendemain les pratiques quotidiennes de mobilité. Elle peut correspondre à une période prolongée, s'étendant sur plusieurs mois, voire au-delà d'une année. Cette temporalité est marquée par des phases de transition, telles que des réajustements professionnels progressifs ou une succession de déménagements. Ainsi, l'analyse de la séparation invite à nuancer l'idée d'un événement ponctuel, figé à un moment T, telle qu'il est formulé dans certaines recherches (Oakil *et al.* 2014 ; Schoenduwe *et al.* 2015). Elle doit plutôt être envisagée comme un

déclencheur de transformations et d'évolutions progressives, qui ne s'avèrent pas toujours durables en matière de mobilité quotidienne.

Chapitre 7 Stratégies dans la mobilité quotidienne pour gérer la complexité

Dans les chapitres précédents, j'ai montré que les mères solos franciliennes vivent un quotidien caractérisé par une articulation complexe des temps et une dispersion spatiale des activités sur de nombreux lieux. Leur condition de responsables principales des enfants se traduit par un budget-temps consacré aux déplacements du travail domestique parmi les plus élevés, en comparaison avec les parents en couple et les pères solos. Ces déplacements sont souvent marqués par des horaires rigides, la présence constante des enfants et d'autres charges domestiques, et s'insèrent dans des emplois du temps chargés avec des ressources financières limitées ou instables, sans possibilité de repli au sein du ménage. La mobilité quotidienne des mères solos reflète ainsi la complexité de leur vie : il s'agit d'articuler les activités domestiques et celles liées à la subsistance financière, parfois superposées dans le temps, tout en ménageant des temps personnels et des loisirs, qui restent très contraints. Si l'arrivée des enfants induit déjà des changements dans l'organisation quotidienne et la mobilité, la séparation conjugale accentue ces difficultés, générant une organisation « à flux tendus » qui limite encore les marges de manœuvre des mères solos.

Bien que les résultats des chapitres précédents montrent une complexité spatio-temporelle considérable, ils laissent également entrevoir que les mères solos parviennent à gérer les activités et les déplacements du quotidien. Les résultats, notamment ceux issus de l'enquête par entretiens, présentent une situation certes difficile mais avec laquelle les mères solos interrogées arrivent à composer. Quel est alors le rôle de la mobilité quotidienne dans cette « réussite » ? J'ai déjà pu montrer que la mobilité quotidienne est un analyseur de la complexité du quotidien des mères solos. La mobilité fait également partie de la complexité du quotidien ; des perturbations lors d'un déplacement peuvent, par exemple, rendre plus compliquée une journée. J'ai également proposé, dans le deuxième axe de questionnement de la thèse (Q2), d'essayer de comprendre si la mobilité quotidienne constitue un outil de gestion de la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos. L'objectif de ce chapitre est d'apporter des éléments de réponse à cet axe de questionnement afin de comprendre si des arrangements et des stratégies liées à la mobilité permettraient de surmonter les difficultés.

Afin de comprendre si la mobilité est un outil de gestion de la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos, je propose une entrée analytique par les stratégies. Le concept de stratégie, originaire du jargon militaire (de Certeau 1990), est souvent utilisé en sciences

sociales pour caractériser des actions ou des pratiques dans un champ spécifique (stratégies conjugales, stratégies professionnelles ou stratégies résidentielles, par exemple). J. Fagnani (1990 : 5) en propose une définition large mais qui permet d'en délimiter quelques caractéristiques : « un ensemble d'actions coordonnées ou de conduites articulées entre elles en fonction d'un but ou pour arriver à un résultat précis ». Les prérequis pour parler de stratégies seraient donc la coordination entre actions et la nécessité d'avoir une fin ou un objectif précis. M. de Certeau (1990) est souvent cité dans les recherches mobilisant ce concept, en raison de la distinction qu'il fait entre stratégies et tactiques. Les stratégies seraient des actions réfléchies et planifiées, structurées depuis une position de pouvoir ou de contrôle ; les tactiques s'appuient plutôt « sur une habile *utilisation du temps*, des occasions qu'il présente et aussi des jeux qu'il introduit dans la fondation d'un pouvoir » (de Certeau 1990 : 63). L'une des dimensions¹⁵² de la distinction entre stratégies et tactiques faite par M. de Certeau concerne le niveau de réflexion et de planification des actions : les stratégies seraient plutôt planifiées ou réfléchies et les tactiques relèveraient d'une certaine adaptation à la marge, voire d'improvisation. D'autres auteurs mettent en avant la dimension temporelle des stratégies pour les différencier des tactiques. Ainsi, les premières impliquent « la référence à un horizon temporel » de longue durée, et une intégration aux habitudes du quotidien, alors que les tactiques relèveraient d'actions liées à une situation précise de horizon temporel proche (De Coninck et Godard 1991). Cela m'amène à définir les stratégies comme des actions, ou des ensembles d'actions, coordonnées et réfléchies dans un but précis, et faisant partie des pratiques quotidiennes.

Dans ce chapitre, je propose de me concentrer sur des stratégies en lien avec la mobilité quotidienne. De précédents travaux se sont intéressés aux stratégies dans la mobilité quotidienne. G. Drevon (2016 : 292) montre que les travailleurs et travailleuses frontalières élaborent des stratégies (adaptation des horaires, contournement des zones de congestion automobile, entre autres) afin de « faciliter la conduite de la vie quotidienne et [de] dégager du temps pour le réinvestir dans d'autres activités ». Y. Jouffe (2014) s'intéresse aux stratégies mises en place par les ménages pauvres telles que le regroupement de déplacements, la recherche des carburants les moins chers, ou encore l'utilisation de l'autopartage. Malgré des situations difficiles, ces stratégies permettent aux personnes pauvres de maîtriser leur quotidien et de garantir un accès aux ressources.

¹⁵² Cependant, la dimension différenciatrice davantage mise en avant par M. de Certeau concerne la position dans une hiérarchie de pouvoir. D'une part, les stratégies seraient mobilisées depuis une position de pouvoir, dans l'espace que les personnes en position de pouvoir contrôlent. D'autre part, les tactiques seraient l'apanage des personnes dominées, qui « détournent les règles » dans un espace qu'elles ne contrôlent pas. Je ne prends pas en considération ici cette dimension de la conceptualisation des stratégies proposée par M. de Certeau. Je parlerai néanmoins de stratégies, même si les actions que je vais analyser ici sont mises en place comme une adaptation à des contraintes dont les mères solos n'ont pas directement la maîtrise (comme la fixité spatio-temporelle des activités).

Pour le cas des mères solos franciliennes, deux objectifs sont identifiés pour expliquer la mise en place de stratégies en lien avec la mobilité. D'une part, avant tout, il s'agit de parvenir à gérer la complexité (articuler les temps sociaux malgré la dispersion spatiale des activités et leur fixité spatio-temporelle). D'autre part, il s'agit de dégager un temps personnel, de détente ou de loisirs, souvent sacrifié ou limité au soir après le coucher des enfants ou, pour les mères solos « mixtes », aux jours où les enfants sont avec leur père. Pour comprendre le détail de la mise en place des stratégies de mobilité par les mères solos, le chapitre est articulé en trois sections. Chaque section s'intéresse à une catégorie de stratégies en particulier. Ces différentes catégories de stratégies, classés en fonction du type d'action mise en place, sont tirés de l'analyse des entretiens semi-directifs. Les premières actions abordées concernent une optimisation des temps et des espaces de mobilité quotidienne (7.1). Il s'agit d'un ensemble d'actions mises en place pour éviter des déplacements, mais surtout pour tirer un meilleur parti des moments de déplacement avec, par exemple, une superposition d'activités ou *multitasking* (Singleton 2018). Les solutions numériques sont souvent des outils au centre de ces stratégies. La deuxième stratégie est la mobilisation de l'entourage (surtout local) pour déléguer un ensemble des déplacements (7.2). Enfin, les mères solos mettent en place des actions pour accompagner l'autonomisation de la mobilité de leurs enfants (7.3).

7.1 Optimiser les temps et les espaces de mobilité

Le terme « optimisation » est présent dans le champ des transports et de la mobilité, surtout en économie des transports, pour faire référence à l'optimisation des réseaux (p. ex. (Noriega et Florian 2003). Il y a aussi des travaux qui évoquent une optimisation des temps ou des déplacements qui passe par une réduction des temps d'attente et des trajets jugés secondaires, le choix des meilleurs itinéraires et modes, et l'utilisation du temps de déplacement pour réaliser des activités (Flamm 2005 ; Aguilera et Rallet 2016). Les mères solos peuvent mettre en place un ensemble de stratégies dans le registre de l'optimisation, c'est-à-dire, des actions qui ont pour but de rendre plus utiles les temps du déplacement ou de limiter le besoin de se déplacer. Elles se caractérisent par l'utilisation d'outils et solutions numériques variées, au lieu d'impliquer d'autres personnes, comme les proches ou les enfants. Je présente en premier le remplacement des déplacements (pour le travail domestique ou pour l'activité professionnelle) par une démarche « dématérialisée » réalisée à domicile (7.1.1). Ensuite, sont abordées les activités des mères solos réalisées pendant les déplacements qui constituent une forme d'appropriation particulière des temps et des espaces de mobilité (7.1.2). Les mères solos optimisent aussi le temps entre deux déplacements rapprochés, comme l'intervalle entre le début et la fin d'une activité extrascolaire (7.1.3).

7.1.1 Éviter des déplacements grâce à l'usage de solutions numériques : une option limitée

a) *Remplacer des déplacements du travail domestique par des démarches en ligne*

Je fais tout par dématérialisation. Je suis la reine des sites Internet. C'est un gain de temps, un gain de plein de choses. Tout ce que je peux faire en dématérialisé, je le fais en dématérialisé. [...] Voilà, en trois clics sur Internet, c'est fait ; ça, c'est vraiment très appréciable. Et tout ce qui est formulaire administratif, hormis si je ne peux pas faire autrement que de me déplacer, comme... Avant, la mairie, il fallait passer pour l'inscrire au centre aéré, pour l'inscrire à la cantine, pour tout faire. Là, maintenant, on peut tout faire en ligne et c'est beaucoup plus appréciable, parce que je passais tous les samedis matins à la mairie. Pas très pratique. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Cette citation de Valérie est représentative des réponses que les mères solos ont données à la question sur les déplacements liés à diverses démarches administratives. Elles sont très majoritaires à indiquer qu'elles réalisent en ligne, sur leur ordinateur ou leur smartphone, un ensemble de démarches administratives qui autrement auraient impliqué un déplacement. Le nombre de démarches administratives qu'une majorité de ces mères peut être amenée à faire est important : paiement des frais de cantine et du périscolaire (mairies), gestion bancaire, gestion des aides sociales et familiales (avec la CAF), voire demandes de logement ou gestion de dossiers et remboursements médicaux (assurance maladie et mutuelles). Cela est également montré par d'autres recherches, en France (Le Pape et Helfter 2023). La réalisation de ces démarches administratives sans nécessité de se déplacer est présentée comme une simplification de la mobilité quotidienne. Comme l'affirme Angèle (Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans) : « Bon, je suis pas une pro des choses informatiques, ni trop adepte, mais du coup, là, c'est assez simple et pratique donc je fais tout en ligne ».

Les courses sont l'autre composante du travail domestique qui peut être simplifiée en termes de mobilité quotidienne des mères en ayant recours à des outils numériques. Ainsi, de nombreuses surfaces de distribution alimentaire proposent, après une commande en ligne, des services de livraison (qui évitent le déplacement au commerce) ou de retrait en *drive* (qui réduit le temps passé au commerce (Pernot 2021)). Ces solutions pourraient être privilégiées par les mères solos afin d'éviter des déplacements assez récurrents ou de faciliter le temps des achats, notamment lorsque les enfants sont présents. Cependant, parmi les mères solos interrogées, le recours à ces solutions est rare. L'une des trois seules mères qui a recours aux services de *drive* ou livraison pour faire ses courses met en avant l'avantage du temps :

Mais les plus grosses courses, c'est Auchan Drive, je prépare mon caddie dans la semaine, je vais le chercher dès que... soit le mercredi ou... le jeudi ou le vendredi pour gagner du temps pour qu'on ait un maximum de temps pour le week-end. [...] Pour moi, pour le côté pratique,

j'ai pas envie d'aller passer du temps en magasin. Je préfère passer du temps avec mes enfants que de courir dans le magasin avec la cobue. [...] En fait, dès que je vois qu'il manque quelque chose, je commence à remplir mon caddie pour pas oublier. C'est un peu comme une liste de courses. [...] J'y trouve mon compte. Après, c'est peut-être pas forcément le meilleur pour faire des économies, mais en termes de timing, moi, je gagne en temps. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 12 et 16 ans)

Cette mère affirme préférer dépenser plus d'argent dans ses courses pour y consacrer moins de temps. Le coût est toutefois le facteur principal évoqué par la majorité des mères interrogées pour ne pas utiliser des solutions de courses à distance avec livraison ou retrait. Par exemple, une mère de Montreuil ayant testé les livraisons des courses alimentaires inclut le coût parmi trois limites qu'elle identifie.

Au départ, parce qu'il n'y avait pas digicode à l'immeuble, j'étais obligée d'aller chercher les livraisons. Et quand les enfants étaient trop petits, j'ai un aîné qui est très, très jaloux de son petit frère et qui attend qu'une chose, c'est que j'aie le dos tourné pour le martyriser [rit]. Donc, du coup, je ne pouvais pas m'absenter de la maison, ne serait-ce que pour aller ouvrir la porte de l'immeuble. Maintenant qu'il y a un digicode, je me suis rendue compte... C'est que c'est... Ben déjà, c'est 10 euros à chaque livraison et finalement, ça fait 40 à 50 euros par mois que je n'ai pas forcément. Si c'est... Un petit calcul, mais c'est vrai que voilà. Et qu'en plus, à chaque fois, ils font pas trop attention aux dates, et je me suis retrouvée avec plein de produits qui étaient périmés quasi le jour même. (Jeanne de Montreuil, enfants de 1 et 3 ans)

Le fait de ne pas pouvoir choisir les produits en fonction des dates de péremption est une limite également évoquée par d'autres mères qui indiquent préférer se rendre dans les commerces pour choisir les produits qu'elles souhaitent, notamment les produits frais. C'est une limite souvent évoquée par les personnes réticentes à l'usage des services *drive* (Pernot 2021). De plus, les mères solos indiquent que, notamment pour l'alimentaire, elles ne peuvent pas se limiter aux « grosses courses » hebdomadaires et doivent réaliser d'autres achats d'appoint, ne serait-ce que pour avoir des produits frais ou pour s'adapter aux envies des enfants. Ainsi, même les mères qui ont recours aux services de livraison ou *drive* continuent à se déplacer pour d'autres achats.

Après, y'a des petites choses comme ... des petites choses par exemple, les légumes et tout ça, je peux aller à Grand Frais, je peux aller au magasin à côté. [...] Oui, ça m'arrive, c'est très fréquent. [...] Là, ça sera plus le week-end, mais ça sera des passages brefs, quoi. Ça s'improvise un petit peu en fonction des besoins. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 12 et 16 ans)

Le fait de réaliser les démarches administratives en ligne n'est pas toujours possible pour les mères solos. D'une part, toutes les démarches administratives ne peuvent pas être réalisées

en ligne. D'autre part, malgré la mise en place d'une dématérialisation des procédures, les mères solos sont contraintes de se rendre sur les lieux ponctuellement en cas de souci ou en raison d'une exception à la procédure.

Tout ce qui est factures, périscolaire et centre de loisirs, on peut les payer soit par carte bleue sur internet, soit par chèque sur place, soit en espèces sur place, soit par chèque CESU¹⁵³ sur place. Moi, par exemple, j'ai des chèques CESU, donc, pour aller payer, je suis obligée de me déplacer. [...] Et donc, c'est chiant, parce que moi, j'aimerais bien mettre ça dans une enveloppe, mettre un timbre et envoyer ça à la mairie. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Ainsi, pour bénéficier d'un avantage financier pour ces services, Simone doit impérativement se rendre régulièrement à la mairie pour une démarche administrative concernant sa fille, qu'il serait pourtant possible de réaliser en ligne.

Une recherche sur la dématérialisation des démarches administratives met en avant le fait que cette solution facilite la réduction de déplacements physiques (Borelle *et al.* 2022). Cette recherche montre néanmoins qu'une conséquence de la dématérialisation des démarches administratives est la fragmentation de ce travail domestique en micro-tâches entremêlées avec d'autres tâches du quotidien d'ordre domestique ou professionnel, ce qui peut multiplier la charge mentale. Quant aux mères solos interrogées, elles sont nombreuses à gérer des dossiers administratifs sur leur lieu de travail, lors des pauses, ce qui est toutefois vécu comme un intérêt, comme une manière de ne pas multiplier les tâches à réaliser en présence des enfants.

b) Le rôle du travail depuis le domicile pour faciliter la conduite du quotidien

Les déplacements pour se rendre au travail rémunéré sont, en moyenne, les plus longs en temps et en distance, pour les mères solos et en général. Ces déplacements se caractérisent par un besoin de respecter des horaires précis et rigides, qui risquent d'être incompatibles avec ceux des enfants. Une stratégie pour alléger la complexité dans la mobilité pourrait passer par la suppression partielle ou totale de ces déplacements. Même si le travail en continu depuis le domicile n'est mis en place que par une minorité des mères interrogées, elles mettent en avant l'intérêt de ne pas se déplacer au travail dans le cadre de leur situation monoparentale. Dans ces cas, la mobilité avec les enfants (notamment en bas âge) représente le gros de leurs déplacements. Par exemple, Imane (Montgeron, enfant de 11 ans) s'est reconvertie en assistante maternelle agréée (reçoit les enfants chez elle) deux ans après la séparation parce que « *ça me permettait d'être à la maison un peu disponible pour mon fils* » (qui avait 5 ans à ce moment-là) et parce que « *j'ai pas de temps de trajet, je dépends pas de transports en*

¹⁵³ Le CESU préfinancé est un titre de paiement comportant un montant défini qui se présente sous la forme d'un carnet de chèques. Il est accordé par des employeurs ou par le Comité Social et Économique de l'entreprise, qui peuvent financer une partie de son coût, comme c'est le cas pour la mère solo interrogée.

commun ». Ces éléments sont aussi mis en avant par Alice qui est graphiste freelance et a commencé à travailler chez elle avant l'arrivée de son enfant. Elle met en avant les avantages que ce statut lui a apportés en termes de souplesse à partir du moment où elle s'est retrouvée seule avec son fils.

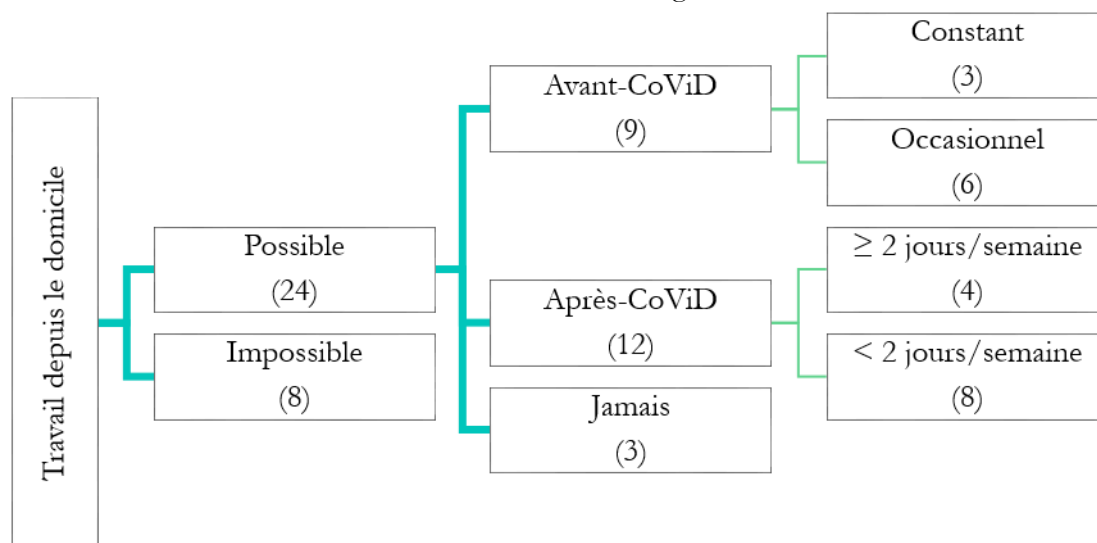
En fait, c'est la souplesse que j'ai, grâce à mon statut de freelance, qui m'a permis de ne pas subir ça. [...] Justement moi j'étais pas en train de courir pour aller le chercher à la crèche. Donc voilà, si j'avais été dans un salariat et en ayant des déplacements sur Paris quotidiens pour aller à mon agence ou des choses comme ça, finalement, ma vie aurait été beaucoup plus compliquée en termes d'organisation. Ça faisait trois ans que j'étais en freelance quand je me suis retrouvée seule avec mon fils, mais je me suis dit : "au contraire, c'est une chance". C'est une chance de pouvoir organiser les choses comme je veux et de pas subir les transports en commun en heure de pointe. (Alice de Noisy-le-Sec, enfants de 3 et 15 ans)

D'autres mères solos pratiquent le télétravail d'une manière plus occasionnelle, quelques jours par semaine, depuis plusieurs années, en raison de leur métier, par exemple les journalistes pigistes. C'est une mère exerçant la profession de journaliste pigiste qui présente la limite principale du télétravail : le brouillage considérable des limites entre espace-temps personnels/domestiques et professionnels.

Moi, je mélange mon temps personnel et mon temps professionnel. Dans une seule journée, je vais bosser une heure sur un truc, puis aller lancer ma lessive, puis revenir bosser, puis aller boire un café au bout de la rue avec une copine, puis revenir et repartir pour un rendez-vous, etc. Pour moi, le temps professionnel et le temps personnel sont complètement poreux. Et j'ai pas une journée où je ne fais que travailler, sauf si j'ai une très grosse journée à la fac où j'ai plein d'heures de cours à la suite. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

Ce point rejoint les résultats des recherches précédentes sur le télétravail et les risques importants d'envahissement de la vie privée par le professionnel (Tremblay *et al.* 2006 ; Aguilera *et al.* 2016). Pour le cas précis des mères solos, ce possible envahissement peut s'associer à des conditions de logement dégradées (logements petits, voire absence d'une chambre personnelle) qui rendent le télétravail difficile à mettre en place, notamment en continu. Un risque d'isolement social ou repli sur la sphère domestique est également identifié par d'autres recherches (Spain 1998 ; Leray 2017), bien que les mères solos interrogées qui travaillent depuis le domicile n'en fassent pas référence.

FIGURE 7.1 – Possibilités ou pratiques du télétravail ou du travail depuis le domicile pour les mères solos interrogées



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Tous les métiers ne se prêtent pas au télétravail (ou au travail depuis le domicile). Comme le montre la FIGURE 7.1, huit des mères solos ont des métiers avec une impossibilité de télétravail (infirmière ou enseignante de sports, par exemple). Dans ces cas, une reconversion professionnelle, comme pour Imane (ci-dessus), n'est pas toujours envisageable, surtout lorsqu'elles ont réalisé de longues études ou ont une expérience avancée. D'autres fois, même si le métier s'y prête (beaucoup de mères interrogées exercent un travail « de bureau », voir 3.2.3.b), ce sont souvent les structures d'emploi qui ont posé des limites à cette mise en place du télétravail. Cependant, la crise sanitaire liée à la CoViD-19 a amené un changement important pour la majorité des mères solos pour qui le télétravail était techniquement possible, mais non appliqué. Même si en période de confinement la mise en place « forcée » du télétravail a pu être mal vécue par une partie d'entre elles (5.3.4), la mise en place de journées de télétravail dans la semaine (le plus souvent 1 ou 2 jours par semaine) est vécue comme une facilité dans la gestion du quotidien.

Le télétravail que là, mon employeur a mis en place, c'est très bien, parce que moi, 2 jours par semaine, je fais pas ces trajets, et le matin et le soir, je le fais que 3 jours par semaine. [...] Quand je fais une pause télétravail, je plie mon linge, comme j'ai fait tout à l'heure, hop, et je mets dans le tiroir comme ça, vite fait. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Comme cette mère, d'autres évoquent le fait que la mise en place du télétravail quelques jours par semaine, à la suite de la crise sanitaire, leur permet de réduire le nombre de déplacements jusqu'au lieu de travail, et donc la fatigue associée. De plus, elles peuvent intercaler du travail domestique (nettoyage, linge ou cuisine) au cours des journées afin de « se libérer » de ces

activités durant les moments où les enfants seront présents. Toutefois, l'intérêt le plus significatif du télétravail pour ces mères est lié à la facilité d'agencer les accompagnements des enfants. C'est d'autant plus vrai pour le mercredi où, souvent, s'intercalent des activités extrascolaires, comme l'explique Christine.

Cette année je m'étais dit : "oub là, mais le petit !" Le mercredi après-midi, moi je travaille normalement, donc je m'étais dit : "comment je vais faire ?" Puisque si j'avais dû travailler les mercredis, ils seraient tous allés au centre de loisirs donc il aurait pas pu aller à l'entraînement en plein mercredi après-midi, et ma fille pareil. Mais comme déjà au début de l'année on parlait de télétravail, je m'étais dit : "au pire je me mets en télétravail les mercredis et je peux m'absenter une demi-heure, le temps de faire l'aller-retour pour les deux." Je pense que, maintenant, il y aura toujours forcément au minimum un jour de télétravail. J'aurai plus le souci, quoi.
(Christine de Choisy-le-Roi, enfant de 14 ans et jumeaux de 10 ans)

La forme de télétravail d'un ou deux jours par semaine, qui prédomine parmi les mères interviewées, donne une certaine souplesse au quotidien complexe des mères solos. Dans sa recherche sur les mères bruxelloises, M. Gilow (2019) parle d'un assouplissement de la « fixité » du lieu et des horaires de travail avec le télétravail. Dans le cas des mères solos, cet assouplissement permet de contourner des difficultés au moment d'aller récupérer les enfants, comme le fait de « devoir courir » si la journée de travail se finit tard (et qu'elles ne peuvent pas déléguer à d'autres personnes les accompagnements) ou bien pour éviter les retards dus aux problèmes dans les transports en commun ou aux bouchons. Cela est mis en avant même par les mères les plus réfractaires.

Je n'aime pas du tout le télétravail. De toute façon, moi, j'ai besoin de faire la séparation entre mon boulot et... [...] Le seul point positif que je trouve au télétravail, c'est que je n'ai pas cette pression permanente d'être éventuellement en retard pour aller chercher ma fille à l'école. C'est le seul point positif que je trouve au télétravail parce que je peux le dire à ma fille : "aujourd'hui tu veux que je vienne te chercher à 4h30 à la sortie de l'école, à 17h30 après l'étude ou à 18h30 après les ateliers du soir ? ; c'est ton choix ma fille, tu as le choix." Parce que je peux m'absenter en télétravail cinq minutes pour aller la chercher à l'école. (Brigitte de Colombes, enfants de 8 et 17 ans)

7.1.2 Optimiser le temps pendant les déplacements : une superposition d'activités

L'optimisation par l'évitement des déplacements, professionnels ou domestiques, présente des avantages pour composer avec la complexité. Cependant, des limites multiples font que ce type de stratégie n'est mobilisé que pour la réalisation d'une partie des démarches et, lorsque cela est possible, par une ou deux journées de télétravail dans la semaine. Toutefois, une autre forme d'optimisation est largement intégrée dans le quotidien des mères solos : la

superposition d'activités pendant le déplacement. Le but est double : faire au mieux pour gérer la complexité du quotidien et dégager un temps personnel.

a) *Superposer des activités du travail (domestique) au déplacement*

Dans le transport, je fais tout ce qui est mail perso que j'ai pas eu le temps de faire. Tout ce qui est, voilà. Au travail je bosse, justement, j'essaye d'être concentrée sur tout ce qui est professionnel. Mais, du coup, forcément, ben, la vie des enfants autour... J'essaye, voilà, d'organiser. Ça va être aussi peut-être aussi un peu des courses, des courses que je vais faire pour les enfants. Acheter une paire de chaussures, acheter des trucs. Ou, je manque d'un truc, je vais l'acheter sur des sites marchands, et je vais faire ça sur mes temps de transport. [Q : Et c'est systématique que vous répondiez à ces mails perso et tout ça, tous les matins ?] Je pense que oui, tous les matins avec donc, mon ex-conjoint. [...] Ce qui se passe c'est qu'avec le papa des garçons, forcément, ça se passe pas bien. Tous nos échanges se font par mail, par écrit. Du coup, ça me prend énormément de temps aussi. Et donc je fais ça le matin, un peu à tête reposée aussi. [...] [Au retour du travail], je finis quand même des fois le boulot. C'est à dire qu'il y a des mails que j'ai écrit à des clients, j'ai pas eu le temps de les envoyer ou de les corriger donc je les envoie. En fait, je finis quand même un peu ma journée de travail, souvent. Parce que quand je dois partir, c'est jamais pile poil au bon moment quoi, j'ai toujours un truc pas tout à fait fini. Donc, je le fais. C'est vrai que je suis vachement sur mon smartphone. Je check mon planning du lendemain. Et puis, j'ai un métier qui me demande beaucoup, beaucoup de piger aussi tout ce que font les photographes, ce que font les réalisateurs. Donc, je vais, je vais être vachement sur Instagram et je regarde toutes les nouveautés des gens avec qui je suis susceptible de travailler. Ce que font les marques avec qui je vais bosser, pour pouvoir voir. (Jeanne de Montreuil, enfants de 3 et 1 ans)

Le témoignage de Jeanne est un exemple révélateur de la stratégie d'optimisation mise en place par les mères pendant qu'elles se déplacent. Il s'agit de superposer des activités aux temps de mobilité, ce que d'autres recherches sur le temps du déplacement nomment *multitasking* (Keseru et Macharis 2018). Ces activités réalisées pendant le déplacement sont liées au travail domestique (gérer les conflits avec un ex-conjoint conflictuel, prendre des rendez-vous, contacter une assurance, faire des virements ou compléter des dossiers) ou bien au travail rémunéré (écrire et lire des mails, regarder le planning ou réviser une intervention). Cette stratégie de *multitasking* concerne majoritairement les déplacements quotidiens les plus longs et durant lesquels les enfants sont absents, à savoir ceux qui ont pour destination et origine le lieu de travail.

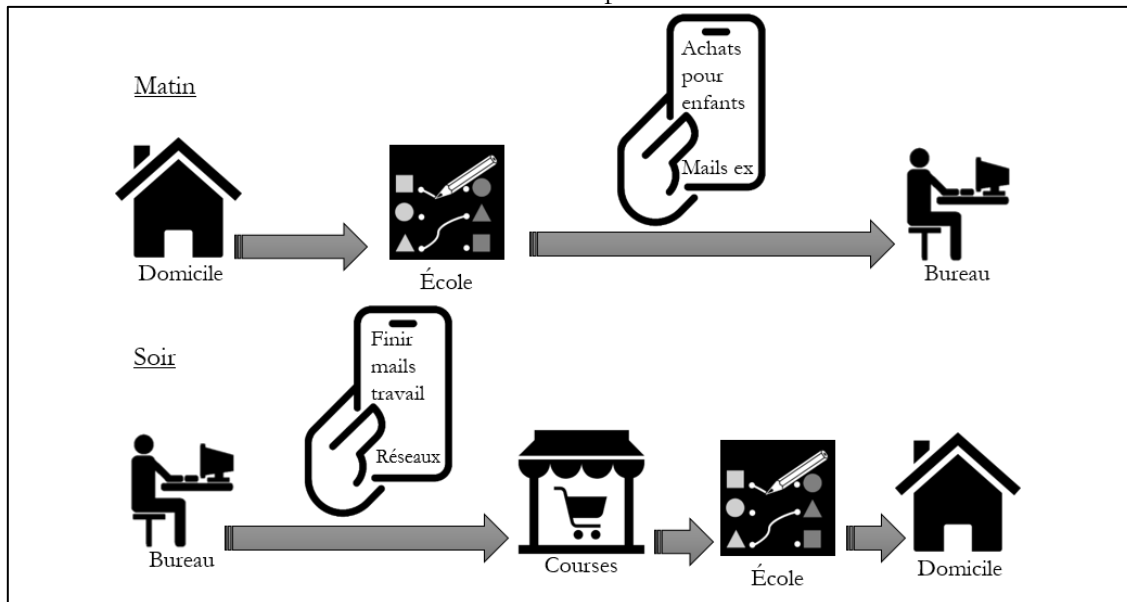
Les transports en commun sont le mode de transport privilégié pour superposer des activités du travail rémunéré et du travail domestique. Toutefois, dans la voiture, il y a un ensemble

d'activités qui peuvent être faites, notamment liées aux appels téléphoniques. L'exemple de deux mères interrogées montre comment des activités du travail rémunéré ou du travail domestique peuvent se superposer à la conduite automobile.

Souvent, ce que je fais, c'est que je répète mes textes de théâtre, parce que mon travail, c'est souvent un apprentissage par cœur de mon texte. Et donc, surtout quand je suis en voiture, c'est répéter le texte du moment que je dois apprendre. Mais c'est pas une activité de loisir, c'est plus du boulot, c'est pour rentabiliser. (Elisabetta des Lilas, enfants de 5 et 7 ans)

Ça m'arrive de gérer mes rendez-vous par téléphone. Là, en ce moment, j'ai une fuite d'eau chez moi, ça m'est déjà arrivé de devoir prendre au moins 20 minutes avec mon assureur. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

FIGURE 7.2 – Les chaînes de déplacement de Jeanne de Montreuil lors d'une journée de semaine où elle se déplace au bureau



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Le schéma ci-dessus synthétise l'exemple d'optimisation des temps de mobilité réalisée par Jeanne. Cet exemple permet de mettre en avant deux éléments : l'importance de l'usage des smartphones et la continuité des activités pendant les déplacements. Les outils numériques sont au centre des stratégies d'optimisation des mères solos. Dans le cas de la superposition d'activités pendant le déplacement, les téléphones portables, que ce soit pour de simples appels, pour naviguer ou écrire des mails, sont l'outil nécessaire à la réalisation de ces activités. Cela rejoint les résultats d'un ensemble de travaux portant sur la population en général, autour du *Travel Time Use*, traduit en français par « Usages du Temps de Déplacement » (González 2022). En effet, depuis les années 2000, des recherches ont montré comment les outils de téléphonie et numériques ont encouragé la réalisation de diverses activités pendant les déplacements, notamment en transports en commun (Berry et Hamilton 2010 ;

Adoue 2016). Une recherche au Royaume-Uni a montré que, entre 2004 et 2010, la généralisation des smartphones a contribué à la réalisation d'activités pendant les déplacements en train (Lyons *et al.* 2013). Une autre recherche sur des trajets en bus urbain à Vancouver conclut que les « dispositifs intelligents encouragent le *multitasking* » (Guo *et al.* 2015). Bien que ces recherches montrent clairement l'existence de la superposition d'activités de loisirs (notamment l'écoute de musique) aux déplacements, elles sont moins souvent précises sur l'intérêt des dispositifs dans la réalisation des tâches du travail rémunéré ou domestique. L'analyse du quotidien des mères solos permet donc de mettre en avant que les temps de déplacement sont aussi l'occasion de superposer des activités du travail domestique, pour des personnes avec des emplois du temps chargés et contraints, comme ceux des mères solos.

L'exemple de Jeanne souligne également un effet de continuité qui se crée, pendant le déplacement, avec l'activité prédominante dans le lieu de départ. Ainsi, dans son trajet du matin, ce sont les activités du travail domestique qui sont réalisées et dans celui du soir, après la sortie du bureau, celles en lien avec son activité professionnelle. Cela rejoint d'autres résultats de recherches sur les « usages des temps de déplacement » qui montrent que les temps de déplacement vers et depuis le travail sont vécus, par un groupe de personnes qui se déplacent, comme des temps de transition durant lesquels il est possible de réaliser des activités secondaires (Jain et Lyons 2008). Ces recherches montrent que cette superposition d'activités du travail (domestique ou rémunéré) concerne d'autres groupes de population. M. Flamm (2005) définit trois logiques qui guident la réalisation d'activités pendant les temps de déplacement : de productivité, de relâchement et de sociabilité. La première logique correspond à ce qui est décrit ici par les mères solos : utiliser le temps du déplacement pour « une activité pour laquelle [les personnes] auraient dû réserver un moment dans leur emploi du temps » (Flamm 2005 : 192). Pour les mères solos, cette stratégie peut s'avérer nécessaire dans la mesure où leurs emplois du temps sont souvent contraints, notamment pour les moments où elles sont seules. Les travaux cités évoquent le plus souvent des activités du travail rémunéré dans le *multitasking*, le travail domestique étant rarement évoqué. L'optimisation des temps de déplacement avec la superposition d'activités du travail domestique apparaît comme presque nécessaire pour les mères solos. L'exemple de Jeanne montre que la nature des activités superposées est révélatrice des situations de monoparentalité (une activité concerne des achats en lien avec les enfants et l'autre des échanges avec l'ex-conjoint).

b) *Se réappropriar la mobilité pour trouver un temps à soi*

Au-delà de la superposition des activités du travail (domestique) aux déplacements, il est aussi très courant que les mères solos interrogées fassent référence à des activités plutôt ludiques, de l'ordre du personnel ou de la sociabilité. Lors des déplacements où les enfants ne sont pas avec elles, elles écoutent régulièrement de la musique, la radio ou des podcasts ; elles peuvent lire des livres ou naviguer sur les réseaux sociaux avec leur smartphone ; elles échangent, par message ou *via* des appels, avec leurs proches. Par exemple, Samia a souvent le matin « *deux ou trois copines au téléphone* » pendant qu'elle se déplace en voiture. Le type d'activité dépend d'un facteur précis : le mode de transport utilisé. Ainsi, les appels téléphoniques vont concerner surtout les déplacements des mères en voiture ou quelques déplacements à pied (par exemple Christine appelle ses parents souvent le matin dans le tronçon à pied entre chez elle et la gare du RER qu'elle prend pour se rendre à Paris). La lecture ou l'utilisation des smartphones se fait majoritairement dans les transports en commun, lorsqu'il est possible de focaliser son regard ailleurs que sur la conduite ou la trajectoire de marche. Il y a des exceptions, comme pour Anissa qui lit dans sa voiture lors des moments d'embouteillage.

Je lis. C'est pas bien, mais bon, c'est un des seuls moments où je peux. Je lis dans les bouchons. [...] J'ai l'œil gauche sur le pare-brise et l'œil droit sur le bouquin. Non, mais vous voyez, en fait, quand ça ralentit. Non, mais c'est pour ça que je vous ai dit, c'est dans les bouchons. Sinon, je... C'est difficile de conduire. Mais il y a plein de bouchons, donc... Sinon, je fais de l'audio-livre... (Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône, enfants de 8 et 12 ans)

L'écoute de musique ou d'autres contenus sonores se fait pendant les déplacements en voiture (avec l'équipement de la voiture) ou lors des déplacements à pied ou en transports en commun, voire à vélo (avec des écouteurs).

J'aime bien ce moment, justement. Dans le bus le matin, la musique dans les oreilles ça me réveille. Je prends le temps de... de remettre ma tête en place, ce qui est un peu dur avec moi le matin. (Juliette de Chevreuse, enfant de 8 ans)

Cette écoute pendant les déplacements est vécue comme un moment de déconnexion dans la journée. De plus, elle est particulièrement adaptée lorsque les trajets ne sont pas suffisamment longs pour faire d'autres activités, comme celui qui consiste à aller récupérer les enfants à l'école. Cette importance de l'écoute sonore lors des déplacements a été étudiée, pour la population générale, comme une pratique grandissante (Darlington 2013). Les travaux ont montré que l'utilisation des dispositifs sonores pendant les déplacements donne un certain pouvoir de contrôle de l'expérience spatio-temporelle, permettant de réguler, moduler ou gérer leur état émotionnel (Bull 2005).

Ces pratiques des mères solos pendant la mobilité, associées aux interactions sociales ou aux loisirs, rejoignent les résultats des recherches sur les « usages des temps de déplacement ».

Par exemple, elles correspondraient aux logiques de sociabilité (à distance) et surtout aux logiques de relâchement évoquées par M. Flamm (2005 : 192). D'après J. Jain et G. Lyons (2008 : 85), ces pratiques rentreraient dans la catégorie *Time out* : celles qui permettent « d'échapper aux contraintes créées par la coprésence ou l'espace fixe, qui permettent de disposer de temps pour être soi-même ou pour le consacrer à une activité de détente¹⁵⁴ ». Pour les mères solos interviewées, le fait de réaliser ce type d'activité est vécu comme un temps (et un espace) qu'elles s'accordent à elles-mêmes, comme en témoigne l'exemple d'Angèle, qui se déplace au travail en voiture.

Je pars le matin avec mon petit café dans la voiture, je mets la musique, et soit je chante, soit je bois mon café dès que la voiture s'arrête. Je bois mon café, en plus j'ai la vaporette. C'est une catastrophe ! Je ne suis pas un bon exemple. J'écoute de la musique, je chante. Des fois, dans les bouchons, y'a des gens qui me regardent, qui rigolent. Mais bon, ça fait passer le temps ; ça met de bonne humeur. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

De ce fait, le temps des trajets sans les enfants est donc souvent plutôt apprécié, alors qu'il pourrait être considéré comme pénible par d'autres personnes qui ont plus de marges de manœuvre dans les moments de loisirs et détente. Ce point coïncide également avec les grands résultats des recherches sur les « usages des temps de déplacement », qui remettent en question le fait que les déplacements soient vécus comme des « temps morts ». Les personnes qui se déplacent peuvent attribuer au temps de déplacement une « coloration affective » (Flamm 2005), voire les considérer comme un cadeau (Jain et Lyons 2008). Étant donné les nombreuses activités qu'elles ont à réaliser et à organiser, les mères solos n'ont que peu de temps pour elles, surtout en dehors du week-end. Même si les conclusions de ces recherches concernent l'ensemble de personnes qui se déplacent, la pratique de s'accorder un temps « à soi » pendant les déplacements devient une stratégie pour les mères solos. En effet, dans leurs discours, elles mettent en avant le fait que les temps de déplacement font partie des rares occasions, et des quelques espaces, où elles ressentent qu'elles peuvent réaliser des activités personnelles. Cela s'applique davantage pour les mères solos « strictes », comme le montre le témoignage de Simone qui, en plus de sa fille, vit avec sa mère dépendante (en fauteuil roulant).

Alors, quand je marche, j'écoute de la musique, quand je prends le métro, j'écoute de la musique, ou... et/ou je lis des livres de fiction. [...] Oui, des romans, ou des fois, je rêve, mais je suis plutôt en activité auditive ou visuelle, donc, lire des romans, ou regarder mon portable, ou scroller, répondre à des mails, organiser la semaine, donc, en fait, je fais tout ce que je n'ai pas le temps trop de faire le soir, en semaine, et le week-end. Parce qu'en fait, c'est des moments pour moi, donc, c'est des moments très égoïstes. Alors, je gère aussi mon quotidien, mais c'est

¹⁵⁴ Trad. de l'anglais : « escape from the obligations created through co-presence or fixed space that enable time for a 'backstage' time to be oneself or a specific activity » (Jain et Lyons 2008 : 85).

le moment où je peux écouter la musique que je veux sans que ma fille me dérange, “maman, mets telle chanson”, ou ma mère me dit “mets-moi une chanson de mon époque”, et là, je dis “mais non, je veux juste écouter de la musique pour moi”. Mais donc, le métro, ou le moment de marche, c'est un moment où je peux être seule... presque avec moi-même, toute seule, sans avoir à partager cet espace et ce moment d'écoute ou de lecture. Parce que sinon, le soir, je fais de la lecture à ma fille, ou je lis les bandes infos, pour les infos, pour ma mère, parce qu'elle ne peut pas... Donc, en fait, je suis toujours là pour les autres, donc, là, c'est des moments pour moi. [...]

Des moments réguliers, soit avec des copines ou autre, des moments rien qu'à moi seule, déjà, chez moi, ce n'est pas possible, l'espace n'est pas adapté à ça, les personnes que j'ai autour de moi, un enfant en bas âge, si je puis dire, et ma mère qui est âgée, sollicitent, ont besoin, et demandent beaucoup d'attention. Ma fille, je peux vous dire, même quand je suis dans les toilettes, elle vient me parler [rit]. Donc, j'ai pas un moment où je peux être seule avec moi-même, vraiment. Donc, ça se passe à l'extérieur du travail et à l'extérieur de mon domicile, en fait, donc, c'est des moments où... tout à l'heure, je vais vous quitter, où je vais aller marcher parce que j'ai une course à faire, et c'est un moment, voilà, où je peux faire redescendre la pression, où je peux commencer à rêvasser, devant les magasins... voilà, parce qu'après, je sais que je vais chercher ma fille, donc, je vais être encore dans un autre mode. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

L'exemple d'Angèle, cité dans la page précédente, montre qu'il ne s'agit pas seulement du temps de déplacement qui est réapproprié ; les mères solos franciliennes se créent aussi des espaces de détente, des « sas de décompression », dans les lieux de mobilité. Dans le cas d'Angèle, il s'agit de sa voiture qui, en tant que lieu à part entière, individuel, non partagé, offre plus d'intimité aux mères solos pour mettre en place ces moments détente ou « déconnexion ». Toutefois, le caractère individuel de l'automobile n'est pas un prérequis pour se créer un espace à soi. Les mères solos qui se déplacent en transports en commun peuvent également recréer des espaces de « cocooning » ou de répit, notamment par le moyen des écouteurs, qui matérialisent une forme de barrière avec les autres voyageurs et voyageuses, permettant l'isolement et minimisant les chances d'interactions non souhaitées. Le cas d'Iris en est un exemple.

Après, j'ai pas un trajet très long, donc, en général, j'écoute plutôt de la musique, parce que si je commence un épisode d'une série, je peux pas le finir. [...] Dans le métro, en général, j'ai toujours mes écouteurs parce que j'ai pas envie qu'on me parle, donc... Des fois, il y a des gens... donc, non. Donc, en général, même si ça m'intéresse pas, je mets très bas, mais j'ai toujours mes écouteurs, en fait. (Iris de Paris 18^e, enfants de 3 et 5 ans)

Ce point rejoint les résultats d'une des rares recherches sur la mobilité des mères solos et leur espace-temps de déplacement, à San Francisco (McQuoid et Dijst 2012). Ce travail montre

que les mères solos avec peu de ressources s'organisent des moments et des espaces de « cocooning » dans les transports en commun pour échapper momentanément aux charges du quotidien, qui les accaparent la plupart du temps. Les mères de cette étude utilisent également les écouteurs pour s'isoler et créer des formes de « désengagement corporel » afin d'éviter les contacts non souhaités, désagréables voire offensants, avec l'environnement.

Les temps et les espaces de mobilité sont donc investis par les mères solos afin d'avoir quelques moments personnels, à elles. Cet investissement des espace-temps de mobilité quotidienne représente une forme de développer les capacités d'agir des mères solos dans leur quotidien complexe. En effet, il s'agit d'une marge de manœuvre liée à la mobilité quotidienne qui leur permet de garder une espace-temps à elles. Toutefois, cette stratégie d'optimisation est aussi révélatrice de la (moindre) qualité en général des temps personnels et de loisirs des mères solos.

7.1.3 Optimiser les temps entre les déplacements

Les stratégies d'optimisation de la mobilité mises en place par les mères solos ne concernent pas seulement la réalisation d'activités pendant le déplacement. Elles peuvent aussi consister à optimiser les temps entre les déplacements. J'ai déjà montré que les mères solos évoquent le chaînage des déplacements, ce qui est à la fois interprétable comme une forme de complexité de la mobilité et comme une manière de composer avec cette complexité (5.3.1). Au-delà du chaînage, les mères solos interviewées mettent en place des stratégies qui consistent à « rajouter du contenu » à des moments de la chaîne des déplacements où elles n'auraient pas assez de temps pour retourner au domicile. La rigidité des horaires fait que, dans leur quotidien, des mères solos peuvent se retrouver dans des temps d'attente par exemple, entre le début et la fin d'une activité des enfants. Elles profitent de ces moments pour avancer des activités du travail domestique, notamment celles liées aux enfants, ou pour s'accorder des temps personnels ou de sociabilité, si les enfants ne sont pas présents.

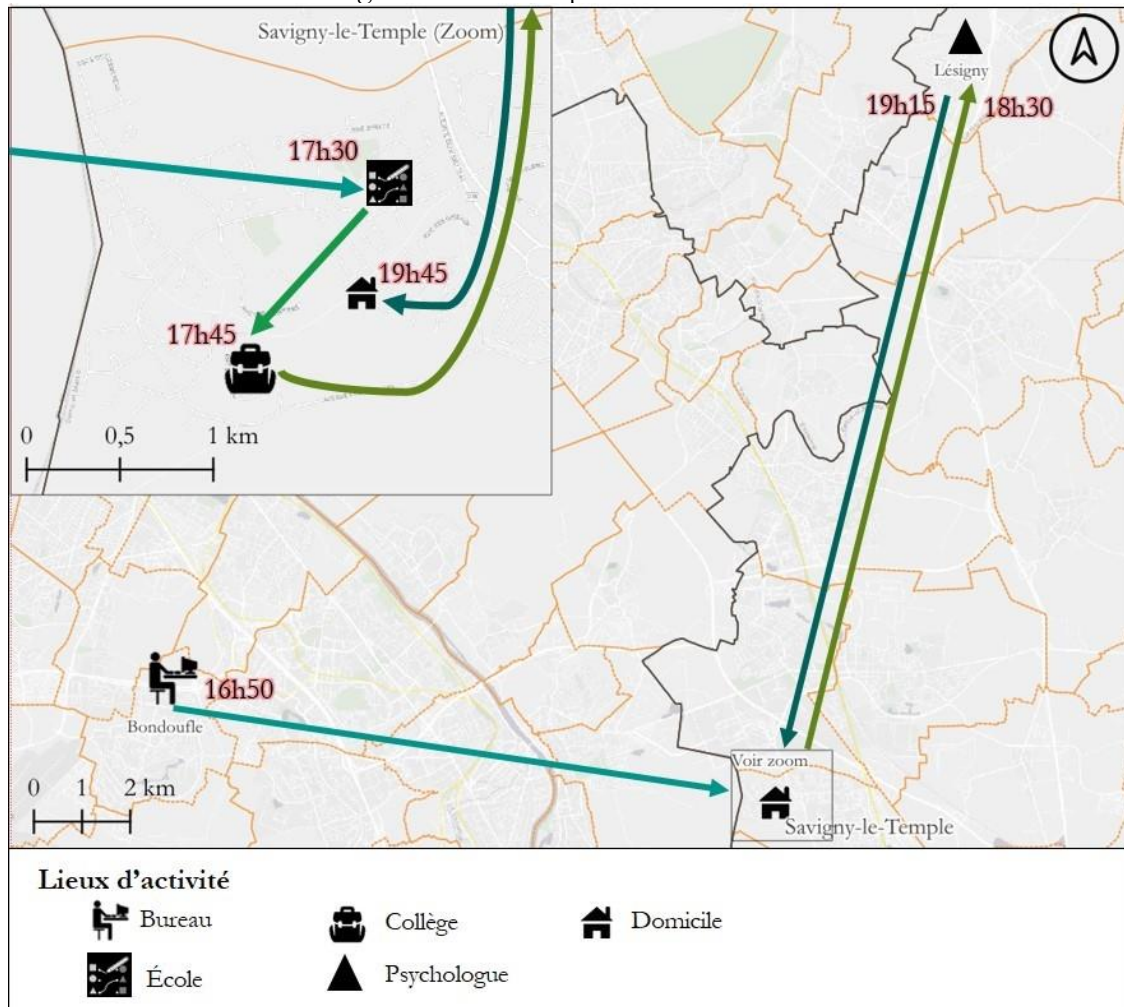
a) *Une valorisation des « temps morts » entre déplacements*

Et ben, c'était au conservatoire, en fait, c'était directement la salle de danse les vendredis soirs. Donc en fait, moi je la récupérais, on restait dans la voiture un petit peu, le temps de prendre le goûter, de regarder ses devoirs. Et puis elle faisait son cours de danse. Et après, [pendant le cours de danse] soit j'en profitais pour aller faire une course, soit je rentrais à la maison et je ressortais. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

Cet exemple montre comment, au cours d'une journée, la fixité des horaires de l'école et de l'activité extrascolaire (la danse) laisse un intervalle de temps « vide » entre le trajet école-conservatoire et le début du cours de danse. Marie en profite pour donner le goûter à sa fille

et vérifier ses devoirs. Dans ce cas, il est possible de parler d'un enchaînement d'activités différentes sans déplacement, mais dans un lieu de mobilité. Ensuite, c'est pendant que sa fille est au cours de danse que Marie réalise un chaînage de déplacements (avec des courses) ou rentre au domicile.

CARTE 7.1 – L'organisation des déplacements du lundi soir de Sabine



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Cette pratique est adoptée notamment par les mères lorsque la distance avec le domicile rend l'aller-retour difficilement envisageable. Les contraintes associées peuvent relever d'une perte de temps jugée superflue, d'un coût monétaire supplémentaire (comme celui du carburant) ou d'un laps de temps insuffisant pour effectuer le trajet. Sabine est une autre mère qui profite du temps d'attente pendant l'activité d'un de ses enfants (un rendez-vous médical de son fils aîné) pour superviser les devoirs de son autre enfant.

Lundi, on a rendez-vous chez la psychologue, à 18h30 à Lésigny. Je vais sortir sa sœur, il va être 17h30, maximum, je vais le chercher [mon fils aîné]. Il faut que je sorte sa sœur maximum à 17h30 de l'école, que je récupère son frère, et après, que je parte à Lésigny, pour être à l'heure.

Pendant la séance, ben, nous, on en profite, on fait les devoirs dans la voiture. [...] Enfin, j'essaye de trouver toujours dans le but d'avancer, pour gagner du temps sur le planning de la semaine. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 6 et 12 ans)

Ce témoignage met en avant également le fait qu'une fois que la voiture est arrêtée, l'éventail d'activités qui peuvent y être réalisées est relativement étendu. Parmi les mères solos interrogées, ce sont celles qui se déplacent en voiture qui évoquent majoritairement ce type de stratégies. Cela rejoint partiellement une partie des recherches qui évoquent le concept d'« habiter » l'espace de la voiture (un espace *a priori* non conçu pour être habitable) lors des déplacements des enfants avec les parents (Laurier *et al.* 2008). Ces travaux se centrent principalement sur les interactions et disputes pendant les déplacements en voiture. Toutefois, une recherche de C. Cycil et ses collègues au Royaume-Uni (Cycil *et al.* 2014 : 51) montre, parmi les résultats sur des familles avec des profils variés, le cas d'une mère solo qui fait faire les devoirs aux enfants pendant les déplacements en voiture (les *reading assignments*) ou intercale des activités dans la voiture avec l'un de ses enfants pendant que l'autre est aux activités extrascolaires. Le fait que ce résultat précis, qui rejoint les témoignages des mères solos interrogées, concerne une mère solo, pourrait m'amener à poser l'hypothèse que la mise en place de cette stratégie est symptomatique du quotidien complexe des mères solos, en termes d'articulation des temps et de pression temporelle.

b) *La sociabilité associée aux accompagnements des enfants*

Si les mères sont seules pendant ces temps entre le début et la fin d'une activité, parce qu'elles ont juste un enfant ou bien parce que l'ensemble des enfants réalise l'activité, elles peuvent mettre en place des activités personnelles, comme lorsqu'elles se déplacent. Cela leur confère, dans leur voiture ou dans un espace public (salles d'attente des gymnases, des conservatoires ou des piscines), la jouissance d'un temps personnel où elles peuvent temporairement s'évader de la routine du quotidien.

Le grand, il fait du Parkour. [...] Parfois je l'emmène. C'est à Choisy, donc on y va en voiture ou alors il y va en bus, ça dépend. [...] Je reste généralement parce que ça dure une heure et si je reviens, ça veut dire que je repars, donc je prends un bouquin ou je regarde des animé sur mon téléphone en attendant, voilà. (Émilie de Villejuif, deux enfants de 14 et 17 ans)

D'autres fois, les mères profitent des temps entre les accompagnements des enfants pour s'accorder des moments de sociabilité, majoritairement avec d'autres parents. Par exemple, Simone l'a évoqué lorsque nous discutons de ses temps de sociabilité sans sa fille. Ainsi, le samedi après-midi, après avoir accompagné sa fille à une activité extrascolaire dans une autre commune, elle peut rester et échanger avec les autres parents.

Avant, on pouvait assister au cours de judo, maintenant, on ne peut plus, donc, on va faire un tour aussi, tous les parents, pendant 1 heure. [...] Moi, en général... soit je discute avec les parents, de toute façon, j'ai toujours un échange avec un ou plusieurs parents, la dernière fois, j'ai été boire un café, parce que j'étais invitée chez un des parents, sinon, je fais un tour toute seule, ou je regarde mon portable, ou j'écoute de la musique, ou je prends un bouquin. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Ainsi, même si ces moments de vie sociale n'ont pas lieu pendant un déplacement, ils sont fortement associés à des déplacements. Il serait possible de parler d'une forme de sociabilité dérivée de la mobilité quotidienne (Pradel *et al.* 2014), ce qui peut être un autre des moments clés pour les temps personnels ou de loisirs dans le quotidien des mères solos. En effet, ces moments de sociabilité avec d'autres adultes font partie des rares moments de loisirs et de sociabilité sans la présence des enfants, notamment pour les mères solos « strictes », comme Simone.

7.2 Déléguer des déplacements aux personnes de l'entourage

Les stratégies liées à l'optimisation des espace-temps de la mobilité quotidienne sont diverses mais se caractérisent par le fait qu'elles concernent des déplacements qui sont de leur ressort. Elles s'appuient majoritairement sur des outils et solutions numériques afin de pouvoir gérer la complexité du quotidien et de s'accorder un temps personnel, crucial lors des temps de déplacement particulièrement. La stratégie présentée par la suite a les mêmes objectifs, notamment celui de réussir à gérer l'ensemble des activités du quotidien. Cela se fait en essayant de supprimer une partie des déplacements que les mères solos devraient réaliser, notamment ceux du travail domestique, par le biais de la délégation à d'autres personnes. Le terme « mère solo », comme défini par A. Piesen (2019), est lié à la métaphore du soliste dans un orchestre. Si avec l'optimisation j'ai centré l'attention sur des solistes, ici je me centrerai sur les musiciens et musiciennes qui accompagnent la soliste en arrière-fond : l'entourage. Même si les mères solos essaient d'optimiser les temps de mobilité au quotidien pour effectuer l'ensemble des tâches et trouver des moments/espaces pour elles, parfois elles ne sont pas en mesure d'accomplir toutes les activités qui s'imbriquent en termes de temporalités. Dans ces cas-là, elles n'ont d'autre choix que de déléguer certaines des activités à réaliser. Dans la plupart des cas, les mères solos ont besoin de faire appel aux solidarités interpersonnelles, que ce soit dans le cadre de la famille ou au-delà. L'importance des réseaux de solidarité qui se forment autour des mères solos est plutôt bien documentée (1.1.4), mais les travaux concernent moins souvent la délégation de déplacements (Gilow 2019).

Dans le contexte francilien, les relations et les liens familiaux/affectifs avec les personnes auxquelles les mères solos peuvent déléguer des déplacements se différencient en fonction

de si les mères solos résident ou non à proximité de leur famille élargie (7.2.1). Bien que la présence d'un entourage soit presque unanimement évoquée, la manière dont les solidarités s'organisent, et le niveau et la fréquence de l'aide sollicitée par les mères dans le cadre de la mobilité (du travail domestique) peuvent varier entre les personnes (7.2.2). Ces différences (liées aux statuts des personnes aidantes, mais également au type de soutien établi) entre mères, mais aussi les divergences avec les pères solos interrogés, se traduisent par des inégalités entre parents en fonction de l'aide reçue (7.2.3).

7.2.1 Les actrices et acteurs de l'aide et l'entraide dans un contexte métropolitain

Dans le cadre des solidarités interpersonnelles, la proximité (à la fois spatiale et relationnelle) est un paramètre clef pour définir les personnes qui vont procurer l'aide aux mères solos. Ces dernières peuvent déléguer des déplacements à plusieurs types d'acteurs ou actrices pour faciliter la gestion de leur quotidien. Il peut s'agir des membres de leur famille, le plus souvent leurs propres parents, ou bien d'autres personnes.

Les mères solos franciliennes peuvent également déléguer une partie des déplacements à des professionnel·les de la garde des enfants, comme le font d'autres parents, comme ceux en couple où les deux conjoints ont une activité professionnelle (Gilow 2019). C'est le cas des mères solos qui n'ont pas eu de place en crèche et qui trouvent des alternatives pour faire garder des enfants en bas âge. Cela a été le cas de Valérie, lorsque sa fille n'était pas scolarisée, et également de Jeanne¹⁵⁵ pour qui les horaires de la crèche municipale ne correspondent pas à son rythme professionnel. En dehors de ces cas, le recours à des aides rémunérées est très rare. Les mères solos rencontrées ont difficilement les moyens de financer ces aides professionnelles.

À son entrée à l'école, je me suis rendu compte que si je voulais payer une nourrice ou une baby-sitter pour aller le chercher à la sortie de l'école et garder à la maison le temps que je rentre du boulot, ça allait me coûter tellement cher que c'était pas intéressant pour moi. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

Cette situation est représentative des mères de famille monoparentale en France, dont les revenus ne permettent pas d'accéder aux ressources payantes (Algava *et al.* 2005). Les mères solos rencontrées profitent toutefois des services périscolaires proposés par les mairies (centre de loisirs, étude, accueil du matin, entre autres), dont les prix sont souvent ajustés en fonction du niveau de revenus. Cependant, parfois, les horaires de ces services ne s'articulent

¹⁵⁵ Cette mère indique cofinancer ce mode de garde rémunéré avec le père des enfants, ainsi que d'avoir droit au « complément de libre choix du mode de garde », une aide de la CAF dans la prise en charge partielle des frais d'une assistante maternelle agréée. Des informations complémentaires sont disponibles dans le site : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F345> [consulté le 11/04/2025].

pas complètement avec d'autres emplois du temps, notamment le professionnel. Ainsi, il est nécessaire d'avoir recours à des proches, des personnes de l'entourage.

a) La famille-entourage locale

Son dernier rendez-vous médical [du fils] parce qu'il avait souffert d'allergies avec le fait qu'il y avait tous les pollens. Voilà, c'est ma mère qui l'avait accompagné parce que je travaillais et que le seul créneau que j'ai trouvé disponible, c'était, c'était ça, qu'il avait besoin, qu'il souffrait trop des allergies pour que je le laisse encore attendre. Donc, du coup, j'ai chargé ma mère d'y aller. Et puis, ma mère, elle suit, elle... c'est comme si elle vivait avec nous, donc elle connaît parfaitement son parcours de santé. Enfin, quand je dis elle vit avec nous, la proximité fait que c'est comme si elle vivait avec nous, même si on est dans des appartements différents. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans)

La citation d'Imane sert de présentation au premier groupe de personnes à qui les mères délèguent une partie des déplacements : les membres de la famille, souvent leur propre mère. Laurence a, quant à elle, recours à son père lorsque sa fille cadette a un rendez-vous chez l'orthodontiste, pour qu'il l'y conduise. Les horaires de travail de cette mère ne sont pas compatibles avec les disponibilités de l'orthodontiste et ses parents habitent à 5 minutes en voiture de chez elle, ce qui lui a permis de mettre en place cette organisation.

Pour ces deux mères solos, la proximité physique avec des membres de leur famille constitue une ressource majeure car elle permet la mise en place de l'aide pour les accompagnements des enfants, mais elle peut également s'associer à une aide pour des achats, ou simplement un soutien émotionnel. Cette importance de la proximité à la famille évoquée par les mères solos fait écho à la notion de « famille-entourage locale », développée par C. Bonvalet (2003). L'autrice définit cette notion, à partir de résultats empiriques en France, pour signifier un type de fonctionnement familial quotidien « marqué par la proximité spatiale et subjective » qui perdure malgré la montée de l'individualisme. Pour le cas des mères solos, la présence d'une famille-entourage locale permet de mettre en place un fonctionnement avec un délégué d'accompagnement des enfants, afin de faciliter leur articulation des temps sociaux. Le fait que la famille à proximité soit une ressource rejoint des résultats d'autres recherches pouvant concerner les mères solos, dans des contextes différents, comme à Bruxelles (Gilow 2019), en Bretagne (Leray 2010) ou en Espagne (Almeda Samaranch *et al.* 2016). Dans ce dernier cas, 68 % des mères solos habitent dans le même quartier qu'un membre de leur famille. Même si les chiffres sur cette question ne sont pas disponibles en Île-de-France (ni d'autres exemples français), dans le cas des mères interrogées, la proportion est moins importante (voir FIGURE 7.3).

Cependant, dans un certain nombre de cas, même si la famille-entourage ne réside pas à proximité immédiate, ce qui rend plus simple l'aide notamment vis-à-vis des imprévus, des membres de la famille vivent en Île-de-France et peuvent être un soutien dans la gestion de la mobilité quotidienne. C'est le cas de Valérie, dont la sœur vit à moins de 30 minutes de voiture et est la personne-clé dans l'organisation du soutien aux accompagnements de sa fille.

Avec ma sœur, on est très, très, très proches. Donc, si elle a besoin pour une raison Y, je réponds toujours 'présent' et vice versa. Mais ça peut être, ça peut être plus juste garder les filles, histoire qu'elle passe une soirée avec son homme. [...] Ça peut vraiment passer par tout et rien. Donc c'est régulièrement et ça va dans les deux sens. [...] Quand les rendez-vous de ma fille, c'est... En fait, je les prends le mercredi après-midi parce que c'est plus simple pour eux. Et puis, c'est plus simple à priori pour tout le monde. Et en fait, je pose ma fille chez ma sœur et en fait, c'est ma sœur qui l'amène. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Parmi les mères interrogées qui ont recours à des membres de leur famille-entourage pour déléguer des déplacements (15), plus de la moitié résident dans des quartiers peu denses de périphéries. Il s'agit de la totalité des mères dont la famille réside dans l'immédiate proximité spatiale (à moins de 10 minutes en voiture ou à pied). Cela ouvre des questions sur le lien entre ces deux facteurs (aide de la famille et densité urbaine) que je peux rattacher aux travaux sur les solidarités dans la mobilité et l'ancrage dans le périurbain (Pradel *et al.* 2014), comme je le développe dans le chapitre suivant (8.2.3.d).

Le recours à des personnes de la famille qui vivent à proximité (locale ou dans la région) ne concerne qu'une petite moitié des mères solos rencontrées. Cela peut être lié au fait que l'Île-de-France, en tant que grande région métropolitaine et bassin d'emploi, concentre quelques personnes avec des liens familiaux ancrés, mais surtout des personnes qui n'ont pas ou plus de famille localement (Imbert 2004). Ainsi, d'une part, la région parisienne accueille des personnes originaires d'autres régions ou pays qui s'y sont établies pour des raisons professionnelles, mais dont la famille est majoritairement restée sur les lieux d'origine. D'autre part, les membres de la famille peuvent être partis de la région parisienne pour s'installer ailleurs, par exemple après leur retraite, ce qui est le cas de Christine et de Christelle, et qui rejoint d'autres recherches (Bayardin *et al.* 2021).

b) Les réseaux autour de l'école et du voisinage

Dans les cas où la famille n'habite pas à proximité, d'autres proches (physiquement et symboliquement) peuvent prendre le relais¹⁵⁶. Pour ces mères solos, il faudrait étendre la notion de « famille-entourage locale » de C. Bonvalet (2003) au-delà des liens familiaux, étant

¹⁵⁶ La FIGURE 7.3 montre que les mères solos peuvent aussi cumuler l'aide de membres de la famille à l'aide d'autres proches, ami·es ou parents de l'école des enfants.

donné que l'idée de proximité spatiale reste. Ces proches sont liés à plusieurs contextes : l'école des enfants, le voisinage et, plus rarement, les amitiés de longue date ou des collègues. Le premier contexte est le plus souvent mentionné par les mères interrogées, comme le montre le témoignage de Céline qui évoque le fait que la présence des parents d'enfants de l'école lui permet d'effectuer des sorties sans son fils.

Et si je sors, j'ai un réseau d'amis, en fait, maintenant très développé à Saint-Ouen, grâce à l'école en fait. Mon fils s'est fait des copains en rentrant à l'école. Les parents de ses copains sont devenus mes copains aussi et on a un groupe d'amis assez soudés et assez proches. On vit tous dans le quartier et très souvent, si j'ai envie de sortir, d'aller voir un spectacle ou d'aller dîner au restaurant plutôt que de faire appel à un baby-sitter, je demande à mes amis si mon fils peut dormir chez eux. Ça, ça arrive extrêmement fréquemment. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

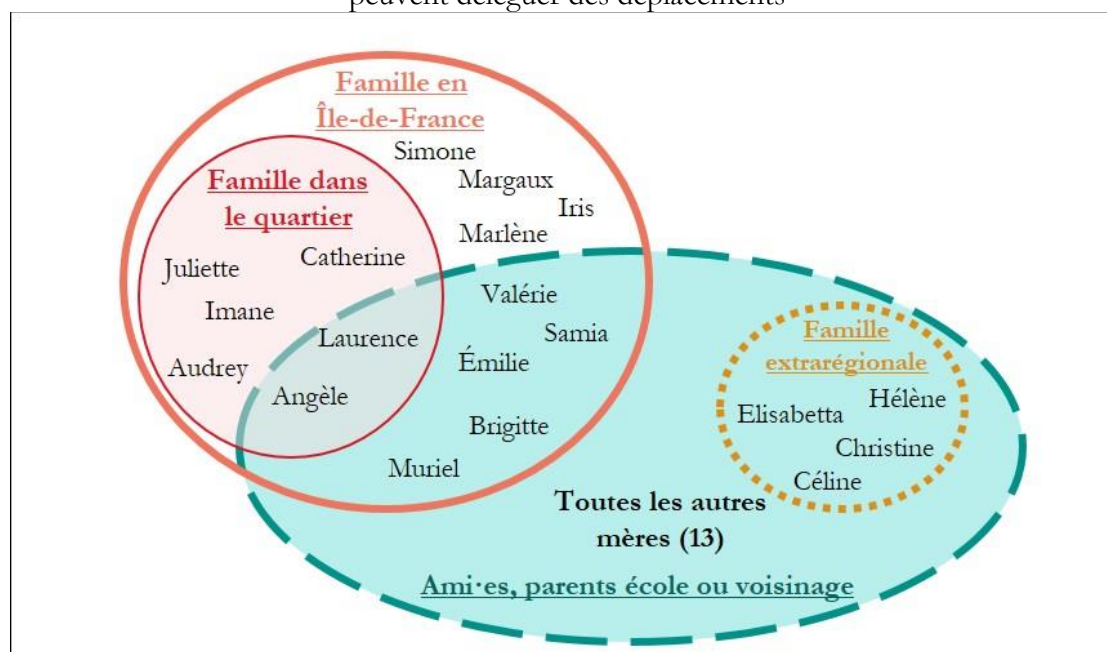
Comme le montre également en partie la citation de Céline, la proximité spatiale mais aussi la coprésence à des moments-clés tels que les entrées et sorties d'école permettent de créer des liens de solidarité. C'est donc au gré des rencontres que ces réseaux entre parents (surtout entre mères) se constituent progressivement. Cela peut avoir lieu lors de rencontres répétées lors d'accompagnements, comme c'est le cas d'Anissa qui dit avoir rencontré la « copine » avec qui elle s'organise pour accompagner leurs filles à la gym, à force de la croiser aux sorties d'école et à l'activité extrascolaire. Les rencontres se font la majorité du temps par le biais des enfants. Comme l'indique Martina « *le lien est d'abord l'amitié des enfants ; un enfant est ami de mon fils et ensuite je deviens amie de la maman. [...] Si un jour je peux pas aller le récupérer, elle le récupère* ». Pour ces cas de solidarité auprès de personnes rencontrées par le biais de l'école, les mères utilisent souvent le terme « réseau » pour signifier le fait qu'elles se retrouvent entre pairs (entre mères), bien que des situations d'entraide ne soient pas toujours mises en place. L'importance des réseaux liés à l'école des enfants pour le quotidien des mères solos est plutôt bien documentée par les recherches sur la monoparentalité, en France ou dans d'autres pays (Piesen 2017 ; Protar et Modak 2023). Ces recherches montrent que les mères solos s'appuient souvent sur d'autres parents de l'école (souvent des mères) au point que cela devient presque indispensable à leur quotidien. Mes observations sur les mères solos franciliennes permettent de montrer que cette entraide entre parents s'articule autour des accompagnements des enfants à l'école ou aux activités extrascolaires.

L'autre contexte dans lequel les mères solos franciliennes trouvent des personnes à qui elles peuvent déléguer des tâches concernant leurs enfants est celui du voisinage. Dans ce cas, ce ne sont pas les rencontres répétitives lors des accompagnements scolaires ou les amitiés des enfants qui contribuent à former les réseaux, mais plutôt la proximité directe, dans le voisinage, surtout des immeubles. Cela concerne plusieurs mères comme Samia, qui s'est

rapprochée d'une voisine pouvant garder et récupérer ses enfants dans l'après-midi à la suite du confinement de 2020, pendant la crise sanitaire. C'est le cas aussi de Muriel, dont le déménagement consécutif à l'obtention d'un logement social a allongé les distances au travail.

Quand j'ai emménagé, ça a été très compliqué parce que comme j'allais jusqu'à Aubervilliers, il fallait que je parte à 7 heures, le matin. Et donc du coup, comme je partais à 7 heures le matin, il fallait que je trouve une nounou qui puisse s'occuper de mon fils le matin et pour l'emmener à l'école. Et en fait, quelques jours après mon emménagement, en allant frapper chez les voisins pour savoir s'ils connaissaient une nounou, j'ai une voisine qui me dit : "écoutez, si vous n'avez personne, je peux, je peux vous aider, j'emmène mon enfant moi-même à l'école". Donc c'est ma voisine du dessous qui le dépo.... Je déposais mon fils chez elle le matin et elle l'emménait à la garderie le matin. Et puis, elle le récupérait le soir, et moi, quand je rentrais, je le récupérais le soir chez elle. J'ai réussi, mais ça a été vraiment un coup de bol, parce que c'était à une semaine de la rentrée de l'école ; je ne savais pas comment j'allais faire. Et après, une fois que j'étais à Évry [pour le travail], ben, tout s'est arrangé, en quelque sorte. (Muriel d'Évry, enfant de 13 ans)

FIGURE 7.3 – Classification des mères en fonction du groupe de personnes à qui elles peuvent déléguer des déplacements



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Lecture : Chacun des cercles représente le type d'acteur ou actrice auquel une mère solo peut déléguer des déplacements. Si une mère est dans deux cercles, elle peut avoir recours à plusieurs types d'acteur ou actrice.

Concernant la constitution de réseaux de soutien en dehors de la famille, la constitution du réseau se met en place, des fois de façon non stratégique, par la force de co-présence répétée. L'activation stratégique du réseau n'est pas systématique et prend des formes différentes

(7.2.2). Elle peut être à sens unique et mise en place dans l'urgence (cas de Muriel ci-dessus). Elle peut être aussi systématique, négociée et symétrique, comme pour les mères solos s'organisent avec d'autres parents (du voisinage ou de l'école) pour principalement se répartir les accompagnements et des moments de garde associés.

En fait, j'ai une voisine qui est maman, qui est maman solo avec son petit garçon. [...] Et du coup, c'est un petit garçon qui a 5 ans et qui s'entend très, très bien avec mon aîné ; ils sont toujours ensemble. Souvent, on essaie quand... Voilà, quand pour aller au parc, c'est souvent, soit je prends son fils avec nous, soit elle prend le grand avec elle. Comme ça, on arrive à se garder mutuellement nos enfants. Pour tout ce qui a été grève, quand il y avait des grèves de cantine ; une fois sur deux, c'est moi qui allais récupérer les trois enfants. L'autre fois, c'était elle. On s'arrange comme ça. (Jeanne de Montreuil, enfants de 1 et 3 ans)

La citation de Jeanne montre comment cette organisation peut se mettre en place, en fonction des besoins plus ou moins réguliers. De plus, elle indique qu'il s'agit d'une autre mère solo avec qui elle s'entraide. Ce type de solidarité est fréquent parmi les enquêtées, qui mobilisent des réseaux d'entraide entre pairs partageant des situations similaires. Cette observation rejoint d'autres travaux sur la question de l'entraide dans le cadre de la monoparentalité, ainsi que dans la sociabilité suite aux séparations conjugales, qui montrent que les mères solos tendent à créer des liens entre elles, au quotidien (Leray 2010) et dans le cadre d'organisations associatives (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006). Ces recherches mettent en avant que, dans l'entraide entre mères solos, la « sollicitation [est] plus aisée et mieux comprise de part et d'autre » (Charpenel *et al.* 2021 : 18).

Comme dans l'exemple de Samia, évoqué plus haut, plusieurs mères solos ont affirmé s'être rapprochées des voisins et voisines, ou des mères d'autres enfants, lors de la période de confinement de 2020, liée à la crise sanitaire de la CoViD-19. Par exemple, Marie, a pu se rapprocher de la mère d'une des amies de l'école de sa fille au moment du confinement, alors qu'avant elle ne comptait pas sur elle pour déléguer des déplacements ou des temps de garde.

Et y'avait une de ses copines à elle qui n'habite pas très loin de chez moi, à cinq minutes de la maison, je m'entends bien avec sa maman. Et du coup, on avait instauré, même pendant le confinement, soit c'était ma fille qui allait chez elle ou soit c'était sa fille à elle qui venait à la maison, donc on faisait pas ça tous les jours, mais on essayait pratiquement un jour sur deux. Donc moi, ce qui me permettait, je faisais rien d'extraordinaire, j'en profitais soit pour me reposer, soit pour regarder les séries sur Netflix ou des choses comme ça, mais juste le fait d'être seule à la maison. Ça, me permettait moi de souffler, en fait, d'avoir une rupture avec ma fille et j'en avais besoin. [...] Là, cette maman-là, pour l'instant, ça fonctionne comme ça et fort heureusement pour moi, parce que est ce que j'en ai besoin, je vais pas dire le contraire. Là, j'ai travaillé le week-end dernier, heureusement qu'elle était là pour me garder ma fille. (Marie du Bourget, fille de 8 ans)

La mise en place de ce système d'entraide lui a permis de prendre du temps pour elle, pendant une période d'immobilité « à flux tendus » (5.3.4). De plus, cela lui ouvre des potentialités d'entraide après la crise sanitaire, qui peuvent se pérenniser, comme pour Samia ou d'autres mères interrogées.

c) Un soutien familial qui dépasse les limites de l'Île-de-France

La FIGURE 7.3 schématise l'ensemble des réseaux auprès desquels les mères solos peuvent mettre en place une stratégie de délégation des déplacements, notamment ceux en lien avec les enfants. Si ces réseaux sont tous liés à une certaine forme de proximité physique avec les personnes sollicitées, il y a un type de soutien qui déroge à la norme de la proximité. Il s'agit des mères qui restent symboliquement proches de leurs familles malgré l'éloignement spatial. C'est le cas des mères dans le cercle orange, en pointillé, qui combinent l'aide des réseaux de proximité (école ou voisinage) avec des soutiens de membres de leurs familles n'habitant pas (ou plus) l'Île-de-France.

Mes parents ont quitté Paris tous les deux, au moment de la retraite. Ils se sont séparés, il y a dix ans, et ils ont pris leur retraite, y'a à peu près cinq ans. Et mon père est retourné vivre à Rouen et ma mère est partie vivre à Marseille. Donc mes deux parents sont partis de Paris et donc le mercredi, où il arrive de temps en temps que j'ai pas réussi à faire autrement et que je sois obligée de me caler des rendez-vous, des heures de cours à la fac ou quoi le mercredi, je demande à mon père de prendre le train (c'est une heure et demie pour venir de Rouen) et de venir s'occuper de son petit-fils. [...] Ma mère vient de temps en temps aussi. Quand elle vient, elle vient plutôt 4-5 jours, tous les 4-6 mois. Ou j'envoie mon fils à Marseille, chez ma mère. Aussi ça peut arriver, pendant les vacances, par exemple, si je travaille, que je l'envoie passer quelques jours à Marseille chez ma mère. (Céline de Saint-Ouen, un enfant de 6 ans)

Ainsi, des mères solos peuvent avoir ce recours, plus ou moins régulier : confier les enfants pendant les vacances scolaires (surtout lorsque l'ex-conjoint ne les prend pas pendant la moitié), ou bien plus ponctuellement en cas de besoin précis (car période d'importante activité professionnelle ou autre). Le cas d'Elisabetta (ci-dessous) est assez éclairant dans la mesure où sa famille peut venir depuis l'Italie pour l'aider avec ses filles. Le cadre du soutien dépasse non seulement le cadre régional ou métropolitain, mais aussi le cadre national. De plus, dans le cas d'Elisabetta, ce mode de soutien s'était mis en place dès l'arrivée de ses enfants, avant la séparation, mais il est devenu davantage nécessaire, par la suite.

J'avais pas de famille ici, donc au début, mon papa et ma sœur et mon frère, ils sont venus pour les deux naissances et ils sont restés un mois ici. Ils ont loué un appart, et m'ont aidé le premier mois. C'était du bonheur aussi. Mais voilà, ce n'était pas la réalité, c'était pas le quotidien. Donc après, ils sont repartis. [...] Après, j'ai eu la chance, c'est que j'étais prise pour un tournage où j'ai fait énormément d'heures et c'était le moment où j'ai déménagé ici [suite à la

séparation]. *J'ai travaillé 4 mois dans un tournage, donc il y a eu les mois où ma famille m'a aidée. Les pauvres, ils se sont tués. En fait, ils venaient deux semaines... De deux semaines en deux semaines, ma sœur, mon père, mon frère, pour garder les filles et les amener à l'école et tous leurs trucs, et pour que je puisse travailler. [...] Oui, donc, là, l'idéal, c'est que quelqu'un de ma famille puisse venir. Tu vois, souvent, il y a, s'il y a par exemple mon papa ou mon frère qui viennent, moi, je rentre tard le soir, mais je prépare le repas pour le lendemain, j'avance les habits pour les filles, mais eux, ils font la sortie de l'école, leur donnent à manger, ils les couchent. Mais là, depuis le coronavirus, c'est très compliqué parce qu'ils peuvent plus bouger. Donc moi ça m'a cassée.* (Elisabetta des Lilas, enfants de 5 et 7 ans)

Cet exemple montre que la constitution du réseau est un processus long qui a des racines « héritées » dans la proximité (à un moment où elle a été près spatialement de sa famille) et dans le temps. Le recours à l'aide de la famille s'institue ici avant le statut de mère solo, ce qui lui permet de faire venir des personnes de la famille (le père, la sœur et le frère) de loin lorsqu'elle est dans l'impasse et l'urgence, puisqu'elle en a eu le loisir de les faire venir précédemment dans des circonstances peut-être moins contraintes, plus négociables.

L'exemple de ce soutien familial « international » met en évidence le caractère indispensable de la délégation des accompagnements ou de la garde des enfants dans l'organisation des mères solos franciliennes. Ce point rejoint aussi les cas d'autres mères avec des situations difficiles et un certain manque de ressources, comme les femmes « Roms » étudiées par E. Peltier (2023). Dans sa thèse, elle montre comment ces mères ont recours à leur famille en Roumanie (normalement les grand-mères) pour s'occuper de leurs enfants, dans une sorte de réseau de soutien transnational. Ce résultat permet également d'appuyer l'idée que l'éloignement géographique n'implique pas nécessairement la rupture des liens familiaux, les familles pouvant garder des relations étroites malgré les distances (Imbert *et al.* 2018). Cependant, deux limites sont liées à ce type d'aide extrarégionale. La première le fait que l'aide se limite à des moments de besoin ponctuels et ne puisse pas techniquement être mise en place régulièrement (des accompagnements hebdomadaires à une activité extrascolaire, par exemple). La deuxième est une plus grande vulnérabilité aux aléas liées à la distance (notamment pour les personnes d'origine étrangère), comme le présente Elisabetta, quand elle évoque l'impossibilité de se faire aider par sa famille en raison des restrictions aux voyages internationaux pendant la crise sanitaire.

7.2.2 Les différents types de solidarités : une aide récurrente ou un soutien ponctuel

a) *Un soutien-clé à l'entrée en monoparentalité*

Si les actrices et acteurs auxquels les mères solos peuvent faire appel pour déléguer des déplacements sont divers, il y a aussi des différences entre les types de solidarités en fonction

des moments où elles se mettent en place, mais surtout de leur fréquence, comme j'ai suggéré plus haut. Un moment où l'aide des proches peut être mobilisée est l'entrée en monoparentalité. La séparation conjugale est un événement qui modifie durablement l'organisation quotidienne des mères solos, comme présenté dans le chapitre précédent. Au moment de la séparation, les mères solos sollicitent l'entourage à proximité pour un soutien ponctuel, qui habituellement se prolonge dans le temps. Par exemple, Laurence a été hébergée temporairement, avec ses trois filles, par ses parents, juste après la séparation. Même si les parents pouvaient déjà assurer des accompagnements des filles de Laurence avant la séparation, cet hébergement a été déclencheur d'un soutien plus constant. C'est le cas également de Martina, qui s'est séparée de son conjoint après avoir vécu des violences conjugales et qui a commencé à développer un réseau d'entraide avec les mères de l'école de ses enfants, à ce moment-là.

Avec les soucis que j'ai eus avec mon ex-mari, ce réseau de filles, jeunes mères, m'ont sauvé la vie. Impressionnant, sérieusement ; elles étaient comme une armée de fourmis qui m'aidaient avec les enfants. Je les ai rencontrées parce qu'on était toutes dans la même crèche, à la même rue, et on est toutes passées à la même maternelle. [...] L'aide a surtout commencé lorsque j'ai décidé de parler de la violence et je me suis rapprochée d'autres personnes pour voir comment je pouvais sortir de ce cercle violent. Toutes les filles ont été super sympas. Elles m'ont invitée à prendre café pour ne pas me retrouver en tête à tête avec mon mari [...] Ou une m'a aidée à m'échapper de l'appart avant que l'ordre du juge tombe, elle m'a préparé les valises et m'a commandé un Uber. [...] Maintenant on a un bon réseau d'entraide. (Martina de Paris 19^e, enfant de 5 ans et jumeaux de 7 ans)

D'autres travaux présentent des résultats qui évoquent l'importance des solidarités interpersonnelles au moment de la séparation (Deshayes 2018). L. Crepin (2021) présente une situation plus délicate lorsque la séparation conjugale implique un déménagement. Dans ces cas, la moitié des personnes arrive à retisser des relations de voisinage intenses (avec les nouvelles voisines et voisins) et l'autre moitié vit des situations d'isolement. D'autres travaux remarquent l'importance de l'hébergement temporaire par des membres de la famille, au moment de la séparation, afin de contribuer à une stabilisation (Villaume 2016), (6.1.3.b). Même si elle n'est pas concernée par une séparation conjugale (elle n'a jamais cohabité avec le père de sa fille), le cas de Juliette illustre bien l'importance de l'aide des membres de la famille au moment de l'entrée en monoparentalité. Lors de sa grossesse, elle s'est organisée avec sa propre mère pour cohabiter avec elle, mais, particularité de ce cas, cette solution a d'emblée été conçue comme durable.

Je me suis installée avec ma mère parce que toute seule, déjà, au niveau finances, j'aurais vraiment beaucoup de mal à gérer, à avoir un appartement, plus l'école, la nourrice parce qu'il faudrait la garder le soir, etc. Parce que le soir, comme je rentre tard du travail, c'est ma mère

qui la récupère tous les soirs à l'école. [...] Voilà pour le côté financier, pour le côté pratique aussi parce que je savais que ça allait demander, qu'elle allait demander beaucoup de soins à la naissance du fait d'être préma, donc... Puis je me sentais pas capable de gérer toute seule aussi. On en a parlé et puis... Ça s'est fait assez naturellement. On est très proches toutes les deux. On est, on est plus ici en colocation qu'autre chose. (Juliette de Chevreuse, fille de 8 ans)

b) Une aide constante au quotidien

Depuis la séparation et la soustraction d'un adulte au sein du ménage (ou l'arrivée de l'enfant en dehors d'une cohabitation conjugale), les mères solos rencontrées ont plutôt augmenté le recours aux proches pour pouvoir gérer le quotidien et la mobilité complexe. Cependant, ces mères ne mettent pas en place cette stratégie avec la même fréquence ni constance. La délégation des déplacements liés au travail domestique peut être habituelle et constante, et/ou (le plus souvent) une possibilité à mobiliser en cas de besoin. Dans le premier cas, de nombreuses mères évoquent une organisation hebdomadaire qui nécessite de déléguer une partie des accompagnements des enfants afin de pouvoir articuler les temps sociaux et composer avec la dispersion des activités. Par exemple, Margaux (vit à Aubervilliers) explique que sa mère, qui vit dans le 11^e arrondissement de Paris, a l'habitude de prendre son fils le mercredi entre 10h et 17h pour qu'elle puisse travailler et préparer un concours pour devenir fonctionnaire titulaire. C'est le cas également d'Elisabetta, qui s'organise avec une autre mère pour pouvoir assurer les accompagnements aux activités extrascolaires de ses deux filles.

Les jeudis, c'est la course parce qu'elles ont cours en même temps les deux, et du coup, heureusement, il y a une autre maman qui est copine, qui a les deux enfants pareil, qui ont les mêmes âges et qui font les mêmes activités. Donc là, on avait mis en place... Il y en avait une qui allait chercher les grands, l'autre les petits, et on se retrouvait au conservatoire pour répartir les enfants et on changeait. (Elisabetta des Lilas, enfants de 5 et 7 ans)

Un cas très similaire est celui de Christine qui, sans l'aide d'une mère voisine, aurait dû sacrifier soit l'activité extrascolaire de sa fille, soit un rendez-vous médical avec ses fils. En échange, elle fait l'accompagnement à l'activité extrascolaire le samedi. De plus, elle explique que cette organisation dans les accompagnements est complétée par un temps de garde de l'enfant. Cela est très habituel parmi les mères solos et cela leur permet d'avoir des marges de manœuvre nécessaires pour articuler les activités.

Ma fille fait de l'athlétisme [...] le mercredi après-midi et le samedi matin, et, en fait, elle a une petite copine qui, dans l'immeuble, est au même club. Donc le mercredi, c'est la maman qui les emmène et le samedi c'est moi. [...] Mercredi je dois ramener les garçons à l'orthodontiste et ma fille sera à l'athlétisme. Du coup, elle sera avec sa copine, et j'ai demandé à la maman

[...] *si elle pouvait la garder le temps que je rentre. Elle habite vraiment dans l'immeuble, au rez-de-chaussée, donc, quand moi je rentre, je la récupère.* (Christine de Choisy-le-Roi, jumeaux de 10 ans et enfant de 14)

L'aide régulière des proches concerne majoritairement l'accompagnement des enfants. Cependant, d'autres types d'aide permettent de réduire les déplacements du travail domestique pour faciliter la gestion de la complexité quotidienne. C'est le cas de Muriel dont la mère ramène quasiment toutes les semaines des produits de son potager. C'est aussi le cas d'Émilie qui se fait livrer de la viande par une proche, ce qui lui permet d'éviter des déplacements pour achats, et qui, de plus, lui fait faire des économies.

Et puis, autrement, je... tout ce qui est viande, j'ai une copine qui est sur le marché et qui me livre, en fait, de la viande qu'elle a pas vendue et qu'elle a congelée. [...] Elle sait que je suis seule avec les enfants, que c'est de la viande qu'elle a pas vendue sur le marché et qu'elle congèle, donc elle la vend moins cher. C'est pas une amie très proche, mais une copine que j'ai rencontrée avec l'école de mon petit ; un lien un peu moins fort. (Émilie de Villejuif, enfants de 14 et 17 ans)

Ce recours habituel aux personnes de l'entourage, issues de la famille élargie ou d'autres contextes, est aussi mis en évidence par d'autres recherches, concernant la mobilité (Leray 2010) ou plus généralement l'articulation des temps sociaux des mères solos (Piesen 2017). Bien que cela ne soit pas évoqué par les autres recherches, pour le cas des mères solos franciliennes, il faut signaler que malgré le recours à des solidarités familiales, les mères gardent en général le rôle d'organisatrices des accompagnements ou de la mobilité. Les personnes qui peuvent être un soutien quotidien sont surtout des exécutantes des déplacements. Cela peut s'assimiler au schéma « gestionnaire-aidant » développé par M. Gilow (2019) dans les couples parentaux hétérosexuels où, bien que les pères puissent réaliser des déplacements pour accompagner les enfants ou faire des courses, les femmes sont « derrière les manettes », et conservent le travail logistique. C'est donc aussi le cas des mères solos qui délèguent des déplacements à l'entourage, par nécessité plutôt que par choix, ce qui n'épargne pas un type de fatigue mentale liée au fait de constamment réfléchir aux stratégies de délégation (Protar et Modak 2023).

c) Un « joker » à mobiliser dans des situations particulières

La stratégie de délégation des déplacements à l'entourage peut être, dans certains cas, mobilisée de manière plus discontinue, dans des situations particulières comme des rendez-vous médicaux, des déplacements professionnels ou bien des imprévus. Par exemple, c'est le cas vu plus haut d'Elisabetta, qui fait venir sa famille d'Italie de manière ponctuelle, pour

l'aider avec les accompagnements de ses filles, lors de périodes de travail intenses. Un autre exemple de ce type d'aide moins régulière est celui de Sabine.

J'ai ma meilleure amie qui habite aussi à Savigny, dans un autre quartier, pas trop loin [...] C'est mes yeux quand je ne suis pas là, donc, j'ai vraiment confiance en elle. En parlant des yeux, j'ai été opérée au mois de janvier, des yeux, et ben, en fait, c'est très stressant en tant que parent... enfin, parent solo, quand... on se dit 'ben, voilà, on doit passer sur la table d'opération, et qu'est-ce que les enfants doivent faire pendant ce temps ?', et ben, en fait, j'avoue que savoir qu'elle, elle peut les gérer, j'ai confiance en elle, ben, c'était vraiment... vraiment le plus-plus. (Sabine de Savigny-le-Temple, enfants de 6 et 12 ans)

G. Drevon (2016), dans sa recherche sur la mobilité et le quotidien des couples de travailleuses et travailleurs frontaliers (France-Luxembourg), évoque la distinction entre « solidarités régulières » et « solidarités occasionnelles ». Les parents frontaliers peuvent avoir recours à cette deuxième catégorie pour faire face à la gestion des aléas, dans le cas où le deuxième membre du couple est indisponible. Pour le cas des mères solos, il n'y a pas d'autre membre du couple à qui demander de l'aide ; les situations où les interrogées évoquent les ex-conjoints parmi les personnes auxquelles elles peuvent avoir recours en cas de besoin en lien avec les enfants sont extrêmement rares. Comme le dit Iris, « le père, c'est pas du tout fiable ; je préfère pas compter sur lui ».

La complexité du quotidien des mères solos est faite aussi d'imprévus, la plupart liés aux enfants (5.3.3.a). Pour faire face à ces imprévus, la stratégie de délégation des accompagnements (et de la garde) des enfants est la plus adaptée. Ainsi, toutes les mères interrogées évoquent avoir en tête une ou plusieurs personnes à proximité qui deviennent des « jokers », en cas d'imprévu. Cette stratégie est mise en place aussi bien par des mères qui ne délèguent pas des déplacements de façon régulière (comme Simone), que par celles dont la personne avec qui elles peuvent s'entraider ne vit pas à proximité (Valérie qui s'entraide avec sa sœur qui vit à 20 km de chez-elle). Dans ces cas, l'organisation s'apparente plutôt à l'image de la « roue de secours », qui est là au cas où, mais qui n'est pas censée être utilisée.

De toute façon, j'ai quand même, on va dire, un filet de sécurité, plus ou moins. C'est-à-dire que j'ai mis, sur la fiche des personnes qui peuvent la chercher, ma sœur qui habite à Saint-Maur, mon autre sœur qui habite à Paris. Donc, si vraiment, vraiment, moi, je peux vraiment pas y aller et qu'il y a une urgence, même s'il y a pas d'urgence, je sais qu'à une des deux, je peux leur demander, et elles pourront toujours s'arranger pour venir chercher ma fille. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

J'avais mes voisins de palier, leur fils était dans la classe de ma fille. Donc je leur avais dit... On s'était dit d'ailleurs, à ce moment-là, que si l'un et l'autre, on avait un retard parce qu'on pouvait pas les récupérer ou quoi que ce soit, il ne fallait pas hésiter ; on avait nos numéros de

téléphone, on s'appelait. Donc, j'avais ce petit tampon qui me permettait de me dire que le jour où vraiment j'étais en retard, je pouvais les appeler eux directement pour leur demander, justement d'aller me chercher ma fille à l'école, la récupérer en même temps que leur fils. (Valérie de Villeparisis, un enfant de 7 ans)

d) Un refus d'être aidée lié aux injonctions à être une bonne mère

Lors de la discussion sur l'aide habituelle, une bonne partie des mères solos ont eu tendance à affirmer « *je demande pas trop d'aide* », « *j'ai pris l'habitude de tout gérer* » ou bien « *j'ai appris à me débrouiller* ». Bien qu'elles aient en tête une solution type « roue de secours », une partie de ces mères affirment dans leur discours vouloir rester indépendantes au quotidien, notamment en ce qui concerne les enfants. Muriel en est un exemple.

Alors, je suis quelqu'un qui est très indépendante et qui essaie toujours de se débrouiller toute seule avant de demander un service à quelqu'un. Donc, quand je fais appel à ma mère, c'est vraiment parce que j'ai pas de solution de... J'ai pas du tout de solution. Ma mère a pas énormément gardé mon fils depuis petit, parce que je me suis toujours organisée pour pouvoir gérer moi. La dernière fois qu'elle l'a gardé, c'était quand ? Ah oui, il y a 15 jours, parce que j'avais une sortie. J'avais un rancard et du coup, il fallait bien que je trouve une solution. Alors, j'ai demandé à ma mère de le garder une soirée. Mais sinon, c'est serein. [...] [Ma meilleure amie, qui habite pas loin d'ici], je lui demande jamais rien non plus. C'est déjà arrivé qu'elle le garde une fois de temps en temps. Mais, vraiment, c'est très rare. [...] Mais je sais que je peux compter sur elles si j'ai besoin. Là-dessus, y'a pas de souci. C'est juste moi qui ne veux pas embêter les autres. (Muriel d'Évry, enfant de 11 ans)

Ces affirmations de volonté d'indépendance vis-à-vis des personnes de l'entourage à qui elles pourraient déléguer des déplacements sont sans doute liées à l'une des caractéristiques symboliques qui traverse les mères solos : l'injonction sociale à être de « bonnes mères ». Des chercheuses ayant travaillé sur l'idée de la « bonne parentalité » montrent que les parents en couple peuvent déléguer une partie des tâches « ordinaires » tout en gardant l'image de la « bonne famille » (Bachmann *et al.* 2016). Cette observation semble toutefois à l'opposé de ce qui est constaté pour les mères solos franciliennes. Ces dernières s'évertuent au contraire à correspondre à l'image de la « bonne mère » telle qu'elle a été appréhendée par S. Hays (1996) et C. Helfter et M.-C. Le Pape (2024), c'est-à-dire devant être capable de mener à bien toutes les activités parentales de manière autonome et ne jamais être défaillante. Cela provoque, pour beaucoup des mères interrogées, le sentiment d'être cent pour cent responsables de leurs enfants (et donc indispensables), bien qu'elles n'aient pas les mêmes possibilités d'organisation que les couples parentaux.

On a appris à être autonomes, vraiment. Après, c'est toujours ça qui me ronge. À chaque fois, je me dis "mais si je meurs, qu'est-ce qui se passe là ? On est dans la merde". Après, c'est comme si on se disait "non, non, mais nous, on peut pas être malade". On ne peut pas, on peut pas, on est obligées de tenir parce qu'il y a que nous, quoi. (Émilie de Villejuif, enfants de 14 et 17 ans)

Lorsque les mères n'ont pas d'autre choix que de déléguer des déplacements à d'autres personnes, elles peuvent exprimer une sorte de frustration et/ou bien de culpabilité vis-à-vis des personnes sollicitées. Pour la culpabilité, cela peut se traduire par ce que dit Muriel : « *je veux pas embêter des autres* », qui serait une manière également d'éviter le fait de « se sentir redevable », comme l'affirment d'autres recherches sur la délégation du travail domestique par les mères solos (Protar et Modak 2023). L'exemple d'Elisabetta est caractéristique de situations où elle est contrainte de demander un soutien extérieur bien qu'elle ne soit pas à l'aise comme elle peut l'être avec sa famille d'Italie.

Ou sinon, là j'ai négocié aussi avec la prof de violon, que comme j'habite juste en face [du conservatoire], c'est elle qui me la ramène à 18h30. Mais ça aussi, ça m'a gênée, hein. Tu te retrouves dans une situation quand t'es seule avec des enfants, de toujours demander, et c'est pas cool, quoi, mais bon. (Elisabetta des Lilas, filles de 5 et 7 ans)

Ce point rejoint les résultats d'une recherche aux Pays-Bas qui montre que les mères solos non seulement se sentent coupables de la fréquence à laquelle elles demandent de l'aide à l'entourage, mais aussi de le faire pour avoir du temps à elles, pour les loisirs (Bakker et Karsten 2013). Dans le même sens, une étude qualitative française portant sur la question de la garde des jeunes enfants par des tierces personnes montre que, pour les mères solos, faire garder leurs enfants par la famille, les voisines et voisins ou les ami·es, constitue un « système D » (Abjean 2015). Pour l'autrice, ce choix par défaut est plutôt lié au manque de ressources financières, la crèche étant le système de garde préféré des mères de famille monoparentale pour les jeunes enfants.

7.2.3 Des différences entre parents dans la délégation des déplacements à des proches

a) *Un déséquilibre entre mères lié à la présence des proches*

Les différents types de recours à la stratégie de délégation des déplacements à des personnes de l'entourage pourraient s'apparenter à des situations de déséquilibre entre mères solos, voire à des inégalités, en fonction des possibilités qu'elles ont et du type d'aide qu'elles reçoivent au quotidien. D'une part, il y a la possibilité de compter sur des proches dans l'entourage. La proximité spatiale et la proximité affective sont cumulatives et non

nécessairement susceptibles d'être remplacées l'une par l'autre. Ainsi, même si certaines mères interrogées peuvent occasionnellement compter avec l'aide de personnes proches affectivement (de la famille), comme Elisabetta, les personnes qui sont proches spatialement et sur lesquelles elles peuvent compter au quotidien ne le sont pas affectivement. La proximité affective est l'un des points-clés pour que les mères solos soient moins gênées pour demander de l'aide, le cas d'Elisabetta étant à nouveau un bon exemple. Cette importance de la proximité spatiale de « l'entourage proche » est aussi mise en avant par F. Leray dans sa thèse sur les mères solos bretonnes (2010).

Ainsi, les mères solos qui auraient le plus de possibilités d'avoir un recours aisé (sans culpabilité ou gêne) à la délégation des déplacements seraient celles qui sont les plus proches affectivement et spatialement de personnes qui les aident. Dans les cas contraires, les mères qui sont distantes affectivement ont un recours beaucoup moins aisé à cette stratégie. Marie, par exemple, était aidée par sa mère lorsque sa fille était petite. Cependant, suite à des disputes et au déménagement de sa mère, Marie a vu fortement réduites ses possibilités d'avoir recours à des proches.

J'ai un contexte familial qui est très, très compliqué. Donc, moi, je parle plus à ma maman, là, ça va faire bientôt deux ans. Du coup, ma grand-mère, j'ai plus de nouvelles non plus. Il me reste une tante avec qui je suis assez proche, mais elle habite aussi en province. [...] Et voilà, c'est très compliqué. Parce que vous pouvez avoir beaucoup de parents solos, comme on dit, mais il y a quand même de la famille ou des amis, en fait. Moi, je suis vraiment très isolée. C'est, c'est comme ça. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

D'autre part, l'origine sociale des mères solos interrogées¹⁵⁷ peut également expliquer certaines différences entre elles, en termes d'aide des proches. Pour rappel, si leurs conditions de vie actuelles apparaissent relativement similaires, leurs origines familiales sont contrastées. Ainsi, au moment de la séparation, les mères issues de milieux plus privilégiés peuvent bénéficier d'un soutien financier parental, par exemple pour l'achat de parts de logement (6.1.3.b). Au quotidien, sur la délégation des déplacements, cela a peu d'incidence ; le niveau du soutien dans les accompagnements aux enfants dépendra de la proximité spatiale et affective. La seule différence observée relève plutôt d'une éventuelle aide financière qui a moins d'influence directe sur la mobilité. Ainsi, les mères avec des origines sociales plus aisées peuvent bénéficier d'aides financières ponctuelles, pour des besoins du quotidien. Cependant, aucune des mères concernées ne précise que cela soit décisif du point de vue de la mobilité quotidienne.

¹⁵⁷ J'ai défini l'origine sociale sur la base des informations concernant la catégorie socioprofessionnelle des parents déclarée par les mères lors des entretiens.

En période CoViD comme j'avais pas de revenus ou du moins on ne savait pas trop comment on allait réussir à se payer, c'est vrai que eux [ses parents], ils m'ont fait des virements. Voilà. Ouais, je sais que si j'ai une machine à... Ma machine à laver qui tombe en panne, des trucs comme ça, mes parents m'aident financièrement. (Jeanne de Montreuil, enfants de 1 et 3 ans)

Une recherche espagnole conclut que les mères solos avec les revenus les moins élevés reçoivent plus d'aides financières que celles avec des revenus moyens ou élevés, mais qu'elles sont moins aidées dans le travail domestique et parental du quotidien (Almeda Samaranch *et al.* 2016 : 70). Ce résultat ne semble pas converger avec les observations menées auprès des mères solos franciliennes, dans la mesure où les dimensions prises en compte diffèrent ; j'évoque les origines sociales, alors que la recherche espagnole parle des revenus des femmes. Dans le cas francilien, les mères solos interrogées les plus aidées financièrement¹⁵⁸ sont celles qui ont des origines sociales aisées. De la même manière, celles qui peuvent déléguer des déplacements à des proches le plus aisément sont celles qui sont les plus proches physiquement des personnes avec qui elles sont proches affectivement.

b) Le rôle du genre dans le soutien aux parents solos : des pères plus aidés ?

S'intéresser à la stratégie de délégation de certains déplacements à des proches permet également la comparaison entre mères et pères solos. Parmi les cinq pères solos interrogés, trois ont recours à des personnes de leur entourage au quotidien, régulièrement : Samir, Yassine et Mounir. Les deux autres (Brice et Christian) disent pouvoir compter sur des personnes « joker » en cas de besoin, mais évitent d'y avoir recours, car il s'agit de personnes qui ne sont pas nécessairement proches affectivement. Pour les pères qui délèguent des déplacements à des proches, il s'agit de membres de leur famille, souvent les parents ou des sœurs. Pour le cas de Samir, il compte avec le soutien de son ex-conjointe pratiquement tous les jours puisque c'est elle qui s'occupe de récupérer les filles à l'école (6.2.3.c).

L'exemple de Yassine, le père solo avec l'enfant le plus jeune parmi les interviewés, est particulièrement révélateur, sachant que son ex-conjointe héberge son fils très irrégulièrement.

Ben, elle est partie. Voilà. Après, l'enfant est resté avec moi. Du coup, j'avais ma mère pour m'aider, ma sœur aussi, mes tantes. Enfin, j'ai beaucoup de famille, en fait, qui m'aide. Du coup, ça fait que je suis jamais seul et... Et puis voilà. [...] Donc elle est partie et c'est pour ça que j'ai gardé le logement, l'enfant, sans prévenir, sans pas trop d'arrangement possible. C'était dur, hein. Heureusement qu'il y avait ma famille derrière. Du coup, pour m'occuper de l'enfant,

¹⁵⁸ Pour autant, les mères solos interrogées qui se font aider financièrement par leur parent (par exemple Martina ou Jeanne) n'affirment pas utiliser cet argent pour financer une aide payante (baby-sitter ou autre).

même si je m'en occupais en soi, il y avait des choses que je faisais pas avant, comme par exemple le changer. Là, il fallait préparer, il fallait lui faire le bain, lui faire la douche, le préparer, l'habiller. Ouais c'était dur. [...] Après, j'ai ma sœur qui est venue m'aider à la maison. [...] [Actuellement], j'essaye de pas le mettre à la garderie du matin parce que moi aussi je commence à 8h30. Du coup, c'est soit ma sœur soit ma mère qui l'emmène à l'école. [...] Je fais tout, tout seul. Après, s'il y a le grand ménage, il y a ma sœur qui va venir m'aider. J'entends par grand ménage : poussière, les vitres, tout ça. Mais sinon, non, je fais tout seul. [...] En général je lui laisse les clés, et puis elle fait comme elle peut quoi, vu que je suis au travail. (Yassine du Blanc-Mesnil, enfant de 4 ans)

Avant la séparation, le jeune couple parental était déjà aidé par leurs familles respectives. C'est toutefois à la séparation que la famille-entourage local de Yassine, qui vit dans la même commune que lui, s'est fortement investie dans son soutien, étant donné qu'avant la séparation c'était la mère qui assumait la majeure partie du travail parental. Son témoignage permet de mettre en avant deux éléments très notables. Premièrement, il faut noter le fait que ce sont les femmes de son entourage (mère, sœur et tante) qui assurent cette solidarité. Cela montre une attribution genrée du travail domestique qui persiste pour les pères solos, par le biais de l'entourage. Deuxièmement, la citation témoigne d'une aide assez intensive et qui dépasse le cadre de la délégation des déplacements. Yassine délègue la garde de l'enfant et l'accompagnement scolaire quotidien, ainsi qu'une partie du nettoyage de l'appartement. Aucune mère solo rencontrée n'avait un soutien quotidien aussi intensif.

Cette forte intensité de l'aide des proches se retrouve dans le cas de Mounir. Ses parents étaient déjà un soutien dans la garde des enfants avant la séparation. Après, Mounir a été accueilli définitivement chez ses parents (comme Juliette), ce qui lui a permis de garder son métier de veilleur de nuit (puisque les grands-parents sont à la maison la nuit, lorsqu'il travaille) et lui garantit également un soutien quotidien. De plus, il délègue certains déplacements à d'autres membres de sa famille-entourage.

C'est quand même un côté pratique pour moi parce que comme je suis veilleur de nuit, quand j'ai les enfants, il y a toujours quelqu'un à la maison. [...] Mais c'est plutôt pour les garder, pas pour emmener mes enfants quelque part ; pas pour emmener mes enfants aux activités. [...] Il y a mon beau-frère qui accompagne le deuxième au collège, parce qu'il accompagne aussi son fils. Comme je vous ai dit, le plus petit, c'est à côté. Il va à l'école et il revient de l'école seul. Le midi, c'est pareil. Et pour le plus grand, il est grand, donc il se débrouille. (Mounir d'Orly, enfants de 9, 11 et 15 ans)

Ces observations sur un petit nombre de pères solos franciliens viennent confirmer ce qui a déjà été montré par d'autres recherches : le genre joue un rôle sur la mise en place du soutien de l'entourage, ainsi que sur le type de soutien. Ainsi, des recherches en France montrent que

lorsque les pères obtiennent la résidence principale des enfants, la situation au quotidien est marquée par une importante aide de la famille à proximité (souvent les « femmes de la parenté ») (Martial 2016 ; Piesen 2016). Les pères solos sont plus souvent aidés que les mères dans la même situation (Martial 2009 ; Nagy 2016). À la différence des mères solos souvent stigmatisées, « le lien paternel prend ainsi place dans une configuration plus vaste, qui valorise la place et le rôle du père » (Martial 2016 : 89). Une étude états-unienne montre que l'entourage familial s'investit davantage dans l'aide apportée aux pères solos (*custodial fathers*) qu'avec les mères solos (*custodial mothers*), notamment en termes de soutien dans les activités liées au travail domestique (Hilton et Koperafrye 2007).

7.3 Accompagner la nécessaire autonomisation des enfants dans leur mobilité

Déléguer des déplacements aux personnes de l'entourage est une stratégie qui permet aux mères solos de gérer la complexité du quotidien, du point de vue des activités fixes mais difficiles à articuler, et notamment pour faire face aux imprévus. Cette stratégie permet également, bien que plus rarement, de dégager du temps de loisirs. Elle présente des limites : pour un déploiement optimal au quotidien, il est plus avantageux de combiner une proximité spatiale et une proximité affective avec l'entourage. Dans les cas où ces conditions ne sont pas complètement réunies, et en raison de l'injonction intégrée à être une « bonne mère », les mères solos essaient de limiter le recours à cette stratégie autant que possible ou expriment une certaine gêne. Une troisième stratégie mobilisée par les mères solos peut pallier ces limites. À la différence de l'optimisation, mais comme le recours à l'entourage, elle concerne d'autres personnes que les mères elles-mêmes : leurs enfants. En effet, autonomiser les enfants dans leur mobilité peut être un objectif stratégique de long terme qui permet aux mères de mieux gérer la complexité du quotidien, notamment en ce qui concerne les accompagnements scolaires des enfants.

L'autonomisation de la mobilité des enfants nécessite deux prérequis indispensables : l'âge des enfants et la nécessité que le déplacement soit réalisable à pied ou en transport en commun. Pour comprendre le déploiement de cette stratégie, je présente d'abord comment le besoin s'exprime et se prépare à l'intérieur du domicile, dès le jeune âge (7.3.1). Ensuite sont détaillées les modalités d'accompagnement de l'autonomisation (7.3.2), pour finir avec une potentielle limite associée à la stigmatisation des mères solos (7.3.3).

7.3.1 L'expression d'un souhait d'autonomisation qui commence au domicile

a) *Un souhait d'autonomisation des enfants exprimé par les mères solos malgré l'âge*

Non, mais c'est vrai qu'être seule avec des enfants, c'est pas toujours simple. Mais ça devient plus simple quand ils grandissent, quand même. C'est, déjà ils sont autonomes, en théorie. Mais quand ils sont petits, on est vraiment le point d'ancrage. Et c'est plus fatigant, je pense.
(Émilie de Villejuif, enfants de 14 et 17 ans)

Cette citation d'Émilie permet d'introduire l'idée de l'autonomie des enfants et le fait qu'elle dépende de l'âge. Cette mère, séparée alors que son plus jeune enfant avait 6 ans, a expérimenté l'évolution dans les responsabilités parentales et les accompagnements en fonction de l'âge. Au-delà de l'intérêt de l'autonomisation dans l'allègement des charges, il est important de garder en tête que l'autonomisation des enfants est directement liée à leur âge (un prérequis). Le tableau ci-dessous récapitule l'âge des enfants des mères solos interrogées au moment de l'enquête et au moment de leur entrée en monoparentalité. Pour cette deuxième variable, l'âge des enfants des mères rencontrées lors de l'entrée en monoparentalité est assez bas : d'une part, il y a celles qui ont eu leur enfant en dehors d'une cohabitation conjugale, et de l'autre, celles, majoritaires, qui se sont séparées lorsque leurs enfants n'étaient pas encore à l'école primaire. Beaucoup de mères ont été limitées dans la mise en place de cette stratégie pendant plusieurs années, sachant que les recherches montrent qu'en Île-de-France, l'âge auquel les enfants commencent à acquérir une plus grande autonomie correspond majoritairement au changement d'étape scolaire, entre primaire et collège, donc autour de 10 ans (Massot et Zaffran 2007).

TABLE 7.1 – Âges des enfants des mères interrogées et degrés d'autonomisation dans la mobilité

<u>Âge enfants</u>	<u>Minimum</u>	<u>1^e Quartile</u>	<u>Médiane</u>	<u>3^e Quartile</u>	<u>Maximum</u>
En début de monoparentalité	0	1	2	3	14
Au moment de l'entretien	1	6	9	13.5	21
Tranches d'âge (nombre)	<u>1 - 6 ans</u> 15	<u>7 - 9 ans</u> 11		<u>10 - 12 ans</u> 10	<u>13 ans ou plus</u> 17
Degré d'autonomisation	<u>Dépendance</u> 20	<u>Partielle T. Scolaires</u> 7		<u>Totale T. scolaires</u> 11	<u>Complète</u> 15

Champ : Enfants des mères solos résidant au domicile (n= 53).

Note : Les degrés d'autonomisation sont définis par rapport aux discours des mères. L'autonomisation partielle fait référence à une partie des trajets scolaires (par exemple le retour le soir), l'autonomisation totale concerne seulement les trajets scolaires, alors celle « complète » fait référence à l'ensemble de déplacements.

Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Une partie non négligeable des enfants des mères solos interrogées sont complètement dépendants dans leur mobilité au moment de l'enquête, car trop jeunes. Cependant, les mères solos concernées évoquent un souhait d'autonomisation des enfants afin de pouvoir réduire les difficultés dans l'articulation du quotidien et d'avoir davantage de temps personnel, comme l'indique Jeanne, dont les enfants ont 1 et 3 ans : « *j'ai plus le temps pour moi, mais ça va revenir ; faut que les enfants grandissent.* ». Les mères solos rencontrées espèrent que l'autonomisation de leurs enfants sera un moyen de réduire leurs charges et contraintes. Martina en est un exemple clair.

Il s'agit d'une rue piétonne, d'une allée comme on dit, où il n'y a pas de voitures. Je crois qu'ils pourraient aller à pied, mais le petit est encore en maternelle, je dois donc y aller avec eux. Mais c'est mon rêve, qu'ils fassent des choses comme ça, tous seuls ; qu'ils puissent aller faire une petite course. Ça pourrait déjà m'enlever un peu tout ça. (Martina de Paris 19^e, enfant de 5 ans et jumeaux de 7 ans)

Ce souhait d'autonomisation peut s'accompagner d'une préparation aux déplacements, qui pourrait passer par une « socialisation » à certains modes de transport (Fyhri *et al.* 2011). C'est ce qu'indique Juliette qui, souvent, cherche à se déplacer en transports en commun avec sa fille.

Ma fille, la balade en transports, elle adore ça, d'ailleurs, elle, le bus, le train, est hyper rodée. Elle sait très bien, elle sait très bien faire et sait très bien comment se comporter dans le métro, les trucs comme ça : qu'il faut rester près de moi, pas à faire, pas trop se disperser. (Juliette de Chevreuse, enfant de 8 ans)

Cette préparation peut passer aussi par une éducation aux règles de sécurité à garder en tête lors des déplacements dans les espaces publics. C'est ce que montre C. Rivière (2017), pour les parents en général, dans sa recherche sur l'encadrement des pratiques urbaines à Paris et à Milan.

b) Des initiatives qui commencent à l'intérieur du domicile

Certaines mères solos, comme Juliette, expriment une préparation à l'autonomisation de leurs enfants qui passe par une sorte de « socialisation ». Cependant, dans leur discours, il apparaît que l'autonomisation se prépare surtout à l'intérieur du domicile. Ainsi, au moment de l'entretien portant sur l'organisation du travail domestique qui a lieu dans le logement, les mères solos parlent de faire participer leurs enfants, même dès leur jeune âge.

Donc, en général, le dimanche, soit je fais [le ménage] quand j'ai pas les enfants. Quand ils sont là, ils participent, ils font avec moi, donc, ils font les cookies, ils ont fait des yaourts, on fait du pain. (Iris de Paris 18^e, enfants de 3 et 5 ans)

L'implication des enfants dans les tâches domestiques débute surtout dès les premières années d'école primaire, par l'assignation de tâches précises, comme le rangement de leur chambre. C'est ce qu'Angèle présente par rapport à ses enfants.

Ils m'aident souvent soit à mettre la table, soit à débarrasser. Le seul rôle que je leur ai donné pour l'instant, c'est quand le lave-vaisselle est plein, et que je le fais tourner, ben leur rôle, c'est de le vider. Donc, le soir, en rentrant de l'école, le week-end, quand ils veulent, entre guillemets, quand il est propre, quand la vaisselle est à vider, je leur dis : "les gars, y'a votre boulot à faire". Et puis, ben, ils vont vider le lave-vaisselle tous les deux. C'est leur tâche et, après, il y a aussi le rangement de leur chambre, bien sûr. (Angèle de Monthéry, enfants de 8 et 10 ans)

Cela est présenté par les mères interrogées comme un soulagement nécessaire d'une partie des activités quotidiennes du travail domestique. Si cela se fait avec l'âge, l'exemple de Laurence, qui s'est séparée quand sa troisième fille rentrait au collège, montre que la séparation conjugale est également un déclencheur d'une délégation partielle du travail domestique dans le logement à ses filles.

[Après la séparation], il a fallu un petit temps d'adaptation pour instaurer des règles. Et chacune... Je leur ai dit : "mais moi, je peux pas tout faire, parce que je travaille aussi". Donc il a fallu quelques mois pour qu'on trouve comment nous organiser. [...] Ma petite, c'est elle qui est la plus à la maison finalement, parce que c'est elle qui rentre le plus tôt, et c'est elle qui est là les mercredis. Donc maintenant, tous les jours, c'est elle qui doit mettre une machine en route et l'éteindre. Donc c'est sa corvée. Et on a un planning vaisselle aussi pour pas que ça soit toujours moi. (Laurence de Chanteloup-en-Brie, enfants de 15, 19 et 21 ans, séparée depuis 4 ans)

La citation de Laurence révèle aussi que sa fille cadette, déjà adolescente, reste seule au domicile. Les mères solos interrogées considèrent que laisser leurs enfants seuls au domicile, le temps de sorties de courte durée comme des courses ou autres démarches, constitue le premier acte de leur autonomisation. C'est ce qu'évoque Martina, pour faire des courses ou accompagner une partie de ses enfants.

Bon, c'est vrai que, si d'un coup... Par exemple, 'Il me manque du Ketchup'. Je vais au supermarché et je les laisse tous seuls. Mais le supermarché est en face. C'est ma fille qui veut aussi rester toute seule à l'appart, elle veut jamais venir. Je laisse donc les trois, mais pas plus qu'une course rapide. La dernière fois, j'ai laissé ma fille quand je suis allée chercher les autres. La semaine dernière il y a eu une grève le jeudi, mais seulement la maîtresse de ma fille a fait grève. Je l'ai donc laissée dormir, et j'ai amené les deux garçons. (Martina de Paris 19^e, enfant de 5 ans et jumeaux de 7 ans)

Ainsi, les mères solos interrogées ont tendance à commencer à laisser leurs enfants seuls, au domicile, pendant de courts laps de temps, à partir des 7-8 ans. Progressivement, ces courtes périodes de temps sporadiques peuvent devenir plus régulières, comme le montre le témoignage de Marie-Paule, qui laisse sa fille seule à l'appartement en rentrant de l'école, afin de participer à des réunions dans son quartier.

Et il y a certaines réunions qui se font le soir après l'école. Donc je vais la chercher, je la ramène et puis je m'en vais. Et avant, c'était quelqu'un qui allait la chercher pour moi, et après la réunion, j'allais chercher ma fille chez l'amie qui me la prenait à l'école. Parce que oui, il y a des réunions qui sont aussi après l'école, quoi. Ma fille, elle a maintenant l'habitude d'être toute seule. Donc forcément, ça se passe. Je dis pas qu'elle est contente, mais ça va, quoi. Je sais que l'appartement est sécurisé, elle a l'habitude. Je prépare tout. Je prépare à manger pour elle.
(Marie-Paule de Paris 15^e, fille de 9 ans)

Une recherche espagnole sur le quotidien des mères solos montre qu'elles commencent à laisser leurs enfants seuls à domicile plus tôt que les parents en couple, faute de pouvoir compter sur un·e conjoint·e (Vicente Torrado et Royo Prieto 2006). Les témoignages des mères solos franciliennes interrogées confirment partiellement cette tendance.

7.3.2 L'autonomisation de la mobilité des enfants : un processus accompagné

a) *Une autonomisation progressive dans les trajets scolaires*

Et le grand et le petit ont musique le mercredi après-midi où ils sont en mode autonomie, depuis l'année dernière. [...] Le mercredi, du coup, ils vont... Je les dépose le matin à 7h30, comme d'habitude. Moi, je pars au travail. [...] Ils restent au centre de loisirs jusqu'à 13h30, c'est à dire après le repas, où là, le centre les laisse sortir avec mon autorisation. Du coup, ils vont tous seuls, de l'école jusqu'au conservatoire, où ils ont une heure de cours de musique. Alors, c'est quoi ? C'est le solfège. Après, ils rentrent tous les deux ensemble à la maison. Ils passent une heure tous les deux, faut qu'ils m'appellent en arrivant et qu'ils m'appellent en repartant pour que je sois sûre que tout va bien, parce que je suis une maman un peu flippée. [...] Et du coup, après, ils retournent à la musique vers 16 heures, où ils ont une demi-heure de piano chacun. Je crois que c'est de 16h30 à 17h30 et... Du coup, ils restent ensemble. Comme ça le grand, il y va à la musique, le petit attend. Et quand le petit va la musique, le grand attend et, ils rentrent tous les deux. [...] Donc après, ils rentrent et de 17h30 à... J'essaie de rentrer plus tôt le mercredi pour pouvoir, qu'ils restent pas trop longtemps à la maison. Et du coup, après on rentre et on fait la journée normale. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

Cette citation d'Angèle montre un exemple typique d'autonomisation d'enfants, dans certains déplacements, par les mères solos. Les mères interrogées, en particulier celles ayant amorcé

ce processus peu avant l'enquête, décrivent l'autonomisation comme une démarche progressive qui commence avec quelques déplacements quotidiens clé. Il s'agit de déplacements en lien avec la sphère scolaire, dont elles savent que l'enfant maîtrise bien le trajet, et dont la gestion est la plus compliquée en termes d'articulation des temps. Pour Angèle, par exemple, il s'agit d'une boucle de déplacements du mercredi qui l'obligeait à rentrer plus tôt du travail. Pour d'autres mères, comme Hélène, l'autonomisation commence avec le déplacement scolaire du matin, permettant de mieux s'organiser pour le travail. Alors que pour Brigitte, c'est plutôt le déplacement du soir qui est d'abord rendu autonome.

Le repère scolaire est important en termes de lieux et d'âges des enfants. Ainsi, les mères solos estiment que les enfants connaissent bien les trajets entre le domicile et l'école, pour les avoir pratiqués accompagnés, à plusieurs reprises. L'intérêt de débiter cette autonomisation à l'école est que la distance avec le domicile est généralement courte, ce qui permet aux enfants de s'y rendre à pied. Ce dernier point constitue un socle commun à toute l'Île-de-France dont le réseau scolaire public est bien maillé. Les dernières années du primaire correspondent également aux âges où l'autonomisation de la mobilité commence, entre 8 et 10 ans. L'importance de l'école dans le développement de la mobilité autonome des enfants est aussi mise en avant par l'enquête récente du projet *MobiKids* à Rennes (Depeau *et al.* 2023). Cependant, l'âge de l'autonomisation évoqué par d'autres travaux sur les parents en couple est plus tardif et coïncide souvent avec l'entrée au collège (Massot et Zaffran 2007). Les mères solos rendent-elles plus autonomes les enfants dans leur mobilité ? Les mères interrogées pensent que souvent c'est le cas, par nécessité, comme l'explique Hélène.

Après, je pense que les enfants de parents solos sont autonomes vachement plus vite, parce qu'on n'a pas le choix, en fait. Mais moi, j'ai pas le choix. Il faut que mon fils sache se garder. Le vendredi matin, je commençais à 8h 30 à Cergy, l'école ouvrait à 8h35 et ben pas le choix. Ça me gonflait de prendre une nounou parce que c'était limite. J'en ai parlé à mon fils, je lui ai dit : 'Est-ce que tu te sens de te garder tout seul ?'. Donc, il se réveillait en même temps que moi, il prenait son petit déj' pendant que moi, je me préparais. Je partais, il finissait son petit déj'. Il a WhatsApp sur sa tablette, donc je l'appelais quand j'arrivais au RER pour lui dire : 'Vas-y, tu finis ton petit déj.' Je l'appelais, quand je sortais du RER pour lui dire : 'tu commences à t'habiller'. Je l'appelais quand j'arrivais au travail pour lui dire : 'ben là, tu te laves les dents, tu mets ton manteau et tes chaussures'. Et il m'appelait quand il partait à l'école. C'est super carré, je pense. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans)

Bien que ce témoignage ne permette pas d'aller plus loin que la simple hypothèse, il est possible d'envisager qu'en raison de la complexité de leur quotidien, les mères solos se retrouvent dans la nécessité de débiter l'autonomisation des enfants le plus rapidement possible. C'est la conclusion d'une recherche étasunienne basée sur une exploitation

quantitative multivariée, qui montre qu'un enfant d'une famille monoparentale a plus de probabilités de se déplacer seul à l'école qu'un enfant qui vit avec deux parents (Masoumi *et al.* 2020).

La stratégie d'autonomisation est donc présentée comme une nécessité par les mères solos, dans le cadre de leur gestion de la complexité quotidienne. L'un des déplacements que les mères peuvent rendre autonome est celui du retour au domicile, après la journée de cours et le temps du périscolaire. L'autonomisation de ce déplacement est mise en avant par des mères rencontrées puisqu'il s'agit de l'accompagnement qui peut être la plus grande source d'angoisse. Comme il s'agit du retour du lieu de travail (souvent plus éloigné du domicile que les autres activités), ce déplacement est plus sensible aux aléas, comme les perturbations dans les transports en commun ou les embouteillages. Cette autonomisation permet donc d'éviter le pire imprévu des mères solos (d'après leur discours) : le retard pour aller récupérer les enfants. Elle autorise également une certaine flexibilité dans la fin des journées.

Depuis qu'elle rentre seule à la maison, ça va beaucoup mieux. Je me dis : 'même si j'arrive en retard, c'est pas grave ; elle est sortie, elle est à la maison'. Y'a personne qui attend après moi. Ça fait du stress en moins. [...] Ah ben ça, ça, y'a rien de pire, quoi. De savoir qu'on a un horaire butoir et puis de voir le compteur tourner. Le Waze¹⁵⁹, qui rajoute 5 minutes par 5 minutes, par 5 minutes, c'est assez... Y'a rien de pire, je crois. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Même moi, j'ai l'esprit plus serein en partant du travail, dans le sens où, si à 18h20 je suis pas arrivée pour venir les chercher, ils ont l'autorisation de rentrer tous seuls à la maison. [...] Moi, ça me permet de, des fois ben, si j'ai vraiment un truc à faire, ou si je suis arrivée vraiment, comme je vous dis, des fois, tard le matin parce que y'a eu des bouchons... Au lieu de partir à 16h40 et puis perdre une heure de travail, ben je reste jusqu'à 17 heures, 17h10, le maximum possible. Après, je pars, et même si j'arrive à 18 heures 30 ou 40, je me fais pas gronder par le centre de loisirs, j'ai pas un surplus financier à payer pour mon retard, et tout ça. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

C'est hyper important, mais c'est pas toujours simple de prendre du temps pour soi et pendant plusieurs années, j'y arrivais pas du tout parce que quand elle était toute petite, j'arrivais pas. Et maintenant, c'est un peu plus facile parce qu'elle est plus grande. Donc, elle peut s'organiser un peu toute seule. (Marie-Paule de Paris 15^e, fille de 9 ans)

Cette citation de Marie-Paule présente les effets de l'autonomisation des enfants, et donc l'un des objectifs de ces stratégies : réussir à trouver un temps « à soi ». Sa fille se rendant seule à l'école le matin, cette mère peut s'accorder un peu plus de temps personnel si ses réunions

¹⁵⁹ Application d'itinéraires en voiture qui prend en compte les embouteillages et les problèmes dans les trajets.

professionnelles sont prévues plus tard. Lorsque l'autonomisation est plus avancée avec les enfants adolescents, elle autorise l'augmentation de la vie sociale et des loisirs sans les enfants.

Alors, la petite était déjà plus jeune et je me refusais à la laisser seule à la maison. Depuis que je suis séparée, en tout cas, je voulais pas trop qu'elle reste toute seule. Maintenant, elle a quinze ans et je me suis dit... Les grandes, la semaine, quand elles travaillent, sont là le soir. Donc si moi je suis invitée, j'y vais et elles savent se faire à manger selon ce qu'il faut. Et j'ai moins de scrupules à me dire : "non, faut que je leur fasse à manger..." Donc maintenant, non. Je bouge plus qu'avant et je me prends plus du temps pour moi. (Laurence de Chanteloup-en-Brie, enfants de 15, 19 et 21 ans, séparée depuis 4 ans)

Cette autonomisation plus aboutie des enfants aura *in fine* des effets sur la mobilité des loisirs des mères solos (particulièrement pour les mères solos « strictes ») en augmentant le nombre de déplacements pour des sorties, puisque les enfants pourront rester seuls. Cette observation rejoint les résultats du travail de F. Leray (2010 : 264) sur la mobilité des mères solos bretonnes, qui établit que « plus les enfants grandissent, plus les mères bénéficient de temps qu'elles peuvent consacrer à leurs ami·es ou à des activités de loisirs ».

b) *Le rôle du téléphone dans l'autonomisation des enfants : des stratégies d'appel courantes*

Dans le témoignage d'Hélène cité plus haut, on identifie un élément souvent évoqué par les mères solos dans le cadre de l'autonomisation des enfants : les appels téléphoniques. En effet, elle indique que dans le processus d'autonomisation de son fils, elle assure une supervision et un accompagnement par le moyen d'appels téléphoniques qu'elle fait à une tablette connectée. Cette pratique de pilotage de l'autonomisation par des appels téléphoniques est très largement évoquée par les mères qui mettent en place l'autonomisation. C'est le cas, entre autres, de Christine, qui indique à ses enfants jumeaux de 10 ans : « *par contre, vous m'appellez, vous prenez le téléphone à la maison ; dès que vous êtes rentré·es, vous m'appellez à 16h30 : 'oui, maman on est bien rentrés'* ». Dans la majorité des cas, les enfants ne sont pas encore dotés d'un téléphone portable et utilisent le téléphone fixe ou d'autres dispositifs présents au domicile. Cela permet également aux mères de s'assurer de la localisation de leurs enfants au moment où ils rentrent, ou avant de quitter le domicile. Cela est mis en place, par exemple, par Angèle, lors de la journée du mercredi où ses enfants rentrent de l'école puis ressortent pour aller au conservatoire de musique. Elle considère la possibilité de pouvoir communiquer avec ses enfants par téléphone comme un prérequis indispensable à leur autonomisation.

Il fallait qu'ils m'appellent en arrivant et qu'ils m'appellent en repartant pour que je sois sûre que tout aille bien, parce que je suis une maman un peu flippée. Merci les portables. À l'époque, je sais pas comment faisaient nos parents, mais moi, je les aurais jamais laissés sortir. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

La majorité des mères préfèrent utiliser des outils présents au domicile, comme un téléphone fixe, afin d'éviter de donner aux enfants un téléphone portable. Cependant, l'une des mères qui a débuté l'autonomisation de sa fille tôt (à 7 ans, soit le plus jeune âge parmi les interrogées) l'a équipée d'un dispositif spécial qui lui permet de l'appeler même quand elle n'est pas au domicile.

[Ma fille] est capable d'aller à l'école toute seule et de rentrer à la maison toute seule. [...] Elle a les clés, bien sûr. Elle a les clés et elle a... J'ai mis en place ça va faire 2 ans, là. Ah, non, 1 an. Depuis un an, j'ai mis en place une montre qui fait téléphone. C'est les montres spéciales pour les enfants, donc, voilà. Le soir, quand elle quitte l'école, elle m'appelle et me demande, soit je suis là et je l'attends, ou soit, comme ce soir, c'était complètement bouché, je lui ai dit : "tu rentres tout de suite", enfin, "tu rentres directement à la maison". Parce que je pouvais pas du tout être à l'heure à cause des bouchons. Donc voilà, on a un système où elle m'appelle quand elle sort, et quand elle arrive, si elle doit attendre. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

L'utilisation de solutions téléphoniques fait donc partie de la supervision de l'autonomisation progressive des enfants. Les mères solos ont comme un besoin du « don d'ubiquité »¹⁶⁰, c'est-à-dire, de devoir être dans plusieurs endroits en même temps afin de gérer l'ensemble d'activités de leur quotidien (arriver au travail à l'heure et accompagner l'autonomisation des enfants, dans ce cas). Les outils téléphoniques permettent une forme d'ubiquité aux mères solos par la distance, pour superviser l'autonomisation des enfants. D'autres formes de supervision dans l'autonomisation des enfants impliquent de tierces personnes.

c) *La participation de tierces personnes dans l'autonomisation*

Y'a un matin où je travaillais pas ce jour-là, j'avais un rendez-vous médical à 8h30. Ma diététicienne à Dugny, donc je pouvais pas, je pouvais pas la déposer à 9 heures le matin. Donc j'ai dit à ma fille, donc je l'ai préparée, tout était prêt. Mais du coup, elle devait partir, au moins 20 minutes, voire 30 minutes après moi. Ben, qu'est ce qui s'est passé ? Il s'est passé que ma fille, elle arrivait pas à fermer la porte de l'appartement. Et moi, j'étais à ma consultation, en fait. Je lui ai dit : "Écoute, tu vas sonner chez la voisine, la voisine elle doit y être à cette heure-ci, donc elle va t'aider". C'est ce qu'elle a fait. Elle s'est débrouillée, en fait. La voisine l'a aidée à fermer l'appartement, après elle est partie à l'école, comme d'habitude, et voilà. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

¹⁶⁰ Cette expression est empruntée à B. Lahire (Lahire 2001 : 151) qui affirme que « n'ayant pas le don d'ubiquité, l'individu peut souffrir de la multiplicité des investissements sociaux qui se présentent à lui et qui peuvent finir par entrer en concurrence, voire en contradiction. » C'est le cas des mères solos, avec la différence que « les investissements sociaux » relèvent souvent de l'ordre de la contrainte.

L'exemple de Marie permet aussi de montrer que le processus d'autonomisation des enfants est une stratégie qui comporte des aléas liés à l'apprentissage par les enfants de différentes tâches, comme fermer la porte. Dans ce cas, une combinaison avec le recours à des tierces personnes dans l'entourage, comme la voisine de palier, permet de résoudre ces problèmes ponctuels liés à l'autonomisation.

Le recours à d'autres personnes dans le cadre de la mise en place de l'autonomisation peut être fait dans un cadre plus régulier. Ainsi, c'est le recours à une stratégie de délégation à l'entourage local qui permet de piloter la stratégie d'autonomisation de la mobilité enfantine. Cet accompagnement de l'autonomisation « externalisé » à des proches peut ainsi compléter l'utilisation d'outils téléphoniques. Hélène l'a mis en place avec son voisin de palier retraité qui est son principal appui dans l'entourage local. Ainsi, ce voisin peut contrôler que les départs et les retours au domicile sont effectués, voire suivre une partie du trajet.

Et puis, mon fils il part seul à l'école, mais bon, je l'ai quand même surveillé plein de fois, j'étais cachée derrière un arbre à voir s'il était sérieux, s'il traversait bien, si... Mon voisin est allé aussi et il l'a un peu pris en filature pour vérifier. [...] Si un soir, je sens que c'est la galère, je lui envoie un message et je lui dis : 'Bon, ben, je vais être en retard, est-ce que tu peux vérifier s'il est là, bien rentré ?'. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans)

Le constat que le processus d'autonomisation de la mobilité des enfants par les mères solos implique des tierces personnes rejoint les observations de C. Rivière (2014). Dans sa thèse sur les parents parisiens et milanais, il montre que la mobilité autonome des enfants n'est pas binaire (ils sont accompagnés ou ils sont autonomes). Il s'agit d'un processus progressif favorisé par des « ressources de l'encadrement local », dont une supervision externe d'autres adultes, ou le partage des trajets « à plusieurs ». Dans le cas des mères interrogées, ce partage des trajets peut se faire avec d'autres enfants de l'école (surtout pour le trajet retour, pour les enfants des mères interrogées) ou bien au sein des fratries (comme dans le cas des enfants d'Angèle ou de Christine).

Les outils téléphoniques et le contrôle de tierces personnes facilitent le pilotage de l'autonomisation des enfants dans leur mobilité quotidienne. Cependant, il faut rappeler que cette autonomisation requiert un certain âge des enfants, ainsi qu'une proximité aux lieux où les enfants se déplacent, soit à pied, soit en transports en commun (s'ils sont un peu plus âgés). Si pour l'accès à l'établissement scolaire, la distance ne pose pas nécessairement

problème¹⁶¹, pour d'autres activités elle contraint l'autonomisation. Cela concerne davantage certains lieux d'activités extrascolaires, voire périscolaires.

Elle rentre pas par contre, la danse, elle est pas autonome du tout, parce que, par contre, la danse, elle est sur une autre partie du Bourget. Donc elle ne peut pas y aller toute seule et elle ne peut pas rentrer toute seule. Ça, c'est impossible. La danse, elle dépend de moi. Si je suis pas là, elle peut pas y aller. (Marie du Bourget, enfant de 8 ans)

7.3.3 Une crainte du jugement avec l'autonomisation des enfants

L'âge des enfants et la proximité au lieu du déplacement sont des prérequis pour l'autonomisation des enfants. Ils interviennent comme des facteurs qui limitent la mise en place de cette stratégie. Dans les échanges avec les mères solos, une autre limite plutôt symbolique peut être évoquée. Elle est liée au jugement que les autres peuvent porter sur les mères solos, sachant qu'elles font partie d'une catégorie encore stigmatisée (Helfter et Le Pape 2024). Ainsi, les mères se limiteraient dans l'autonomisation des enfants pour éviter d'être associées à l'image d'une « mauvaise mère » qui ne s'en occupe pas bien. L'idée amenée à l'extrême peut s'assimiler à une crainte de la « police des parents » matérialisée par les services sociaux. Ainsi, plusieurs mères évoquent l'ASE¹⁶² lorsque nous discutons de l'autonomie des enfants ou de l'éventualité d'un retard pour récupérer les enfants.

Toute seule, toute seule ? Non, jamais. Jamais. Non, mais même, elle a 6 ans et demi, donc, je peux pas. Non, non. [...] Parce que là... là, je pense que j'aurai l'ASE sur le dos, et compagnie. En plus, je suis mère célibataire, donc, je fais quand même très attention. Je suis mère célibataire, même si, à notre époque, c'est plus toléré, on comprend mieux, on a moins de jugements, il y a moins d'accidents, corporels ou autres, ou si je laisse seule mon enfant... voilà, j'ai pas envie qu'on me retire mon enfant. Je vais loin, mais je n'ai pas envie qu'on me retire mon enfant, donc, je suis très vigilante par rapport à ça... peut-être un peu trop, mais... voilà. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Comme pour déléguer des déplacements, l'injonction sociale à être une « bonne mère » intervient pour l'autonomisation des enfants. Pour cette deuxième stratégie, l'injonction à la bonne maternité s'exprime vis-à-vis des regards extérieurs au ménage, ainsi que par rapport au bien-être supposé des enfants, et à la culpabilité de les laisser tous seuls. Cela se traduit,

¹⁶¹ La distribution des établissements scolaires en Île-de-France permet une certaine proximité avec les domiciles. Les mères interrogées ont scolarisé, dans tous les cas, leurs enfants dans les écoles maternelles et primaires les plus proches du domicile. Ainsi, il n'y a pas de cas d'enfant dans le primaire qui serait scolarisé dans une école « mieux cotée » mais plus éloignée, ou dans le privé. Cela n'est pas le cas pour le secondaire ; certains enfants (de Christine ou d'Émilie, par exemple) vont dans des collèges ou lycées plus éloignés, mais font les trajets en transports en commun.

¹⁶² L'Aide sociale à l'enfance (ASE) est un service départemental chargé de la protection des mineurs en danger. Son action oscille entre soutien aux familles et contrôle, pouvant aller jusqu'au placement de l'enfant, ce qui alimente parfois une perception de surveillance plutôt que de protection.

chez certaines mères solos, par une auto-exigence forte par rapport à leur investissement en tant que mères. C'est le cas par exemple de Christine, qui essaie de préserver ses enfants des conséquences négatives de la séparation conjugale, au prix de son propre épuisement.

J'ai mis un point d'honneur à ce qu'ils continuent à avoir la même vie qu'avant, c'est à dire partir en vacances, être habillé·es, quand ils avaient un besoin ou envie d'une paire de chaussures... Avant, on leur achetait des Nike, ben j'ai continué à leur acheter des Nike, même si c'était plus compliqué pour moi. Je continuais à les emmener, ils ont continué à faire du sport. C'est des petits détails bêtes, mais j'ai pas voulu qu'ils se sentent, qu'ils se sentent... "Ah, ben maman toute seule, la pauvre, elle galère. On a plus à manger comme on veut". [...] Son collège, il n'est pas celui qui est au bout de la rue parce qu'il fait un collège section basket. Donc du coup, il doit aller à Alfortville qui est pas beaucoup plus loin, mais il doit y aller en bus. Au début, je m'étais dit : "Ah, mais il est tout petit". Il avait onze ans, quand même. Donc je lui ai acheté un téléphone pour qu'il puisse m'envoyer un message le matin pour me dire : "je suis bien arrivé" pour me dire le soir que : "je suis bien rentré". Parce que jusqu'au CM2, je l'accompagnais à l'école, j'allais le rechercher, il rentrait pas tout seul. Alors que c'est pas loin et il y a plein d'enfants qui le font, mais je l'ai jamais laissé aller rentrer tout seul de l'école. Donc du coup, par la force des choses, il fait ses dix minutes, dix minutes, un quart d'heure de bus tout seul, tous les jours. Bon, maintenant il a 14 ans, ça va mieux. Mais est-ce que je leur laissais plus d'autonomie de par la séparation ? Non, je pense que non. Je me suis plus épuisée vraiment en voulant que rien ne change pour eux. Maintenant, je suis plus... Je donne plus d'autonomie aux jumeaux que le grand n'en avait au même âge. (Christine de Choisy-le-Roi, jumeaux de 10 ans et enfant de 14)

Ce point rejoint les observations de la recherche sur les pratiques spatiales des mères solos bretonnes (Leray 2010). L'auteur parle d'un sentiment de culpabilité ressenti par les mères vis-à-vis des enfants en raison de la dissolution du couple parental. Ce sentiment de culpabilité se prolonge à chacune des actions que les mères jugent être « des effets pervers d'une situation monoparentale », comme le serait l'autonomisation de la mobilité des enfants (Leray 2010 : 186). Les observations sur l'importante implication auprès des enfants des mères solos rejoint également les conclusions des recherches sur la « bonne maternité » (l'image d'une mère disponible, dévouée, protectrice et sans faille) ou la « maternité intensive » (Hays 1996 ; Le Pape et Helfter 2024b). Une recherche anglaise montre que, afin de contrer le stigmate qui pèse sur les mères solos d'être des « mauvaises mères », négligentes ou irresponsables, elles intensifient leur investissement émotionnel, matériel et temporel envers l'enfant (Carroll et Yeadon-Lee 2022). Or, cela se fait souvent au détriment de leur santé et bien-être, comme suggéré dans les témoignages des mères solos interrogées.

* * *

Dans ce chapitre, j'ai analysé trois grandes stratégies mises en œuvre par les mères solos pour organiser leur mobilité quotidienne : l'optimisation des déplacements, la délégation de certains trajets à leur entourage, et l'autonomisation des déplacements des enfants. L'optimisation vise à gérer au mieux les espace-temps de mobilité, par des solutions numériques (téléphone, télétravail) ou organisationnelles (intercaler des activités pendant ou entre les déplacements), permettant d'éviter certains trajets ou de combiner plusieurs activités. Les mères solos font en sorte de déléguer des déplacements à différentes personnes de leur entourage, principalement local ; ou du moins elles ont un système de « roue de secours » pour les aider en cas de besoin. Enfin, elles souhaitent souvent mettre en place une autonomisation des déplacements des enfants, qu'elles pilotent dès les dernières années de l'école primaire. Le but principal derrière la mise en place de ces stratégies est la réussite dans la gestion de la complexité du quotidien, dont la mobilité est une composante. Un objectif secondaire, mais tout aussi important pour l'équilibre des mères solos, est de parvenir à dégager plus de temps personnel et de loisirs, très contraints par le quotidien monoparental.

Ces stratégies sont complémentaires et se combinent de manière optimale, même si certaines peuvent se substituer à d'autres pour en surmonter les limites. Par exemple, l'autonomisation d'un déplacement d'enfant peut remplacer l'aide auparavant assurée par une personne de l'entourage local. Directement liées aux déplacements quotidiens, ces stratégies permettent aux mères solos de moduler leur mobilité pour en faire un outil de gestion de la complexité spatio-temporelle de leur vie quotidienne. D'une part, les stratégies (surtout celles d'optimisation) rappellent que le déplacement n'est pas une rupture entre deux activités indépendantes, ni un « temps mort » ; il s'agit d'une continuité avec du contenu à part entière qui peut lui donner une valeur symbolique positive (Jain et Lyons 2008). D'autre part, la mise en place des stratégies de mobilité où d'autres personnes sont concernées (délégation ou autonomisation) met en avant le caractère relationnel et indépendant de la mobilité quotidienne, notamment de la mobilité du travail domestique (Gilow 2019). Les mères solos dépendent d'autres personnes (l'entourage) pour mettre en place des stratégies qui concernent souvent les déplacements des enfants. Les stratégies de mobilité mises en place par les mères solos jouent également un rôle essentiel dans leur capacité d'agir ; elles l'augmentent. Ainsi, les mères solos ont des instruments (les stratégies) qui leur permettent non seulement de composer avec les charges du quotidien, mais aussi de subvertir une partie des effets négatifs de leur condition monoparentale et féminine malgré les injonctions sociales.

S'intéresser aux stratégies a permis de répondre principalement au deuxième axe de questionnement de la thèse (Q2) sur la mobilité comme outil de gestion. Il permet également de donner des éléments supplémentaires de réponse à d'autres questionnements qui guident cette recherche. En premier lieu, la nature des stratégies et leurs objectifs soulignent à quel point la mobilité quotidienne des mères solos est spécifiquement compliquée. Par exemple, le fait que les temps de déplacement soient appréciés car ils font partie des rares temps pour soi en dit long sur la difficulté à créer des espaces temps personnels et le fait qu'ils s'éloignent d'un schéma idéal. Deuxièmement, la focale sur les stratégies, notamment sur la délégation à l'entourage, rappelle que la monoparentalité est traversée par le genre. Les pères solos sont plus facilement aidés que les mères, sans remise en question de leur image de « bonne parentalité », par des réseaux composés majoritairement de femmes. Enfin, le recours aux stratégies et les possibilités que les mères ont à le faire mettent en avant des différences entre elles. Elles ont toutes en commun de mobiliser plus ou moins intensément les trois types de stratégies. Cependant, bien que leurs différentes origines sociales jouent quasi-exclusivement sur le soutien financier, d'autres caractéristiques ont un effet différenciateur. Il s'agit de la combinaison de proximité spatiale et affective aux personnes de l'entourage, ou des facilités d'accès (et l'éloignement) aux lieux d'activité des enfants, dans le cadre de leur autonomisation. Ces caractéristiques de proximité peuvent être associées à des espaces en particulier, des zones urbaines denses et centrales, ou des quartiers périurbains. Les éléments qui véhiculent cette éventuelle différenciation sont évoqués dans le chapitre suivant.

Chapitre 8 Faire avec l'espace : influences des lieux de résidence sur les pratiques de mobilité

Le chapitre précédent a permis d'approfondir l'analyse de la mobilité des mères solos, avec une discussion sur des stratégies de mobilité quotidienne mises en place pour gérer la complexité de leur quotidien, permettant aussi de dégager un temps de répit. Il s'agit d'une optimisation des temps et des espaces de mobilité, de la délégation de déplacements à l'entourage et de l'autonomisation des enfants. Ces stratégies, et globalement les pratiques de mobilité des mères solos franciliennes, changent-elles en fonction des caractéristiques urbaines de leur quartier de résidence ? Les marges de manœuvre en lien avec l'organisation et la pratique de mobilité, sont-elles plus importantes pour les mères habitant les zones denses et avec des services de proximité, ou pour celles habitant les secteurs périurbains ?

Une riche tradition de travaux sur la mobilité quotidienne met en évidence les liens étroits entre caractéristiques des lieux de résidence et pratiques de déplacement des personnes (1.2.1.b). Les dimensions le plus souvent étudiées concernent la densité urbaine, entendue comme mesure de concentration (population, logements, aménités et services), la distance au centre, la taille de la ville, ou encore des caractéristiques qualitatives telles que la desserte en transports en commun, la marchabilité de l'espace public ou la configuration de l'environnement bâti (Cervero et Kockelman 1997 ; Orfeuil 2000 ; Raux *et al.* 2021 ; Monnet 2023). Les différences de pratiques de mobilité analysées portent principalement sur les modes de transport (possession et usages effectifs), avec une focalisation particulière sur le rôle de la voiture dans le périurbain et la question de la « dépendance automobile » (Newman et Kenworthy 1991 ; Dupuy 1999 ; Motte-Baumvol 2007)

Comme vu précédemment, l'Île-de-France se caractérise par l'opposition entre une pratique majoritaire de la marche et des transports publics dans les zones denses et centrales, et une utilisation importante de la voiture dans les franges périurbaines éloignées (qui est progressive en fonction de la densité) (Fagnani et Brun 1991 ; Proulhac 2019). Le réseau de transports en commun lourd, bien que couvrant une bonne partie de la région, est aussi bien plus maillé à Paris et en proche couronne que dans le reste de la région, notamment dans les zones périurbaines et rurales, à l'image de la concentration des aménités et commerces (Delage 2012 ; Chrétien 2019). Dans ce contexte, la question suivante se pose : comment la mobilité des mères solos est-elle marquée par les caractéristiques urbaines de leur quartier de résidence ? Quelles sont les différences entre mères solos franciliennes selon où elles vivent, en termes de lieux fréquentés, modes de transport ou temps de mobilité ?

Ce chapitre a comme objectif d'apporter des éléments pour répondre notamment au troisième axe de questionnement de la thèse (Q3) sur les effets de différenciation des pratiques des mères solos entre elles, notamment en termes de complexité. D'une part, je cherche à comprendre si les pratiques de mobilité des mères solos se ressemblent, indépendamment des caractéristiques des lieux de résidence, ou si l'espace a pour effet de les rapprocher des mères en couple du même type d'espace de résidence, ce qui m'amènerait à relativiser le résultat d'une mobilité spécifique. D'autre part, je cherche à comprendre si les différences de mobilité quotidienne entre les mères solos en fonction des lieux où elles résident traduisent des formes de complexité plus importantes pour celles des zones peu denses et moins bien dotées en aménités. Par exemple, la mobilité quotidienne d'une mère solo parisienne est-elle moins complexe que celle d'une mère habitant le Pays de Meaux ?

Dans ce chapitre, je m'intéresse aux pratiques des mères solos, que je mets en perspective avec celles des mères en couple, *via* l'analyse statistique. La dimension genrée est mise de côté car l'échantillon très réduit des pères solos dans l'EGT 2010 ne permet pas d'analyse représentative si on distingue cette sous-population par types d'espace de résidence. La première section du chapitre présente les résultats de l'analyse statistique de l'influence de la densité des espaces de résidence sur les modes de transport utilisés, ainsi que sur les distances et les temps de déplacement. Elle analyse les écarts entre mères en couple et mères solos, en fonction de la densité de leur lieu de résidence, et cherche à comprendre si dans un milieu peu dense, la mobilité est plus complexe (8.1). Les analyses s'appuient sur deux variables : l'une est une discrétisation des zones de l'EGT 2010 en trois secteurs de densité, afin de faciliter la lecture des tableaux et graphiques, et l'autre, quantitative continue, est la densité résidentielle (3.3.3.b). Ensuite, l'analyse des entretiens semi-directifs revient sur les implications des caractéristiques du quartier de résidence sur l'organisation de la mobilité quotidienne. En opposant des espaces résidentiels denses et bien dotés en aménités à des zones périurbaines, l'analyse met en lumière les limites et opportunités de chaque type d'espace dans la gestion du quotidien des mères solos (8.2). Enfin, j'élargis l'analyse au-delà de l'opposition urbain/périurbain en examinant le cas des mères solos des quartiers populaires, qui éclaire la manière dont elles cherchent à dépasser une double stigmatisation : celle de la monoparentalité et celle de la vie « en cité » (8.3).

8.1 La spécificité des mères solos persiste indépendamment de la densité

Comment les caractéristiques du lieu de résidence influencent-elles la mobilité ? Qu'est-ce qui change pour les mères solos dans l'accès aux modes de transport ou dans les déplacements dans une zone dense et centrale ou non ? Les effets de la densité sur les

pratiques de mobilité peuvent être mesurés par des indicateurs statistiques (Ewing et Cervero 2010 ; Raux *et al.* 2021). Pour comprendre quantitativement les effets des caractéristiques des lieux de résidence dans la mobilité quotidienne des mères solos, dans cette section, je fais le choix d'analyser différentes caractéristiques (accès aux modes de déplacement, budgets-temps de transport et autres) au regard de la densité. La densité est mesurée sur la base d'une division de l'Île-de-France en trois secteurs de densité (dense ou « 1 », intermédiaire ou « 2 » et peu dense ou « 3 »)¹⁶³. Je m'appuie ici sur l'échantillon de l'EGT 2010 avec toutes les mères solos et les mères en couple hétérosexuel.

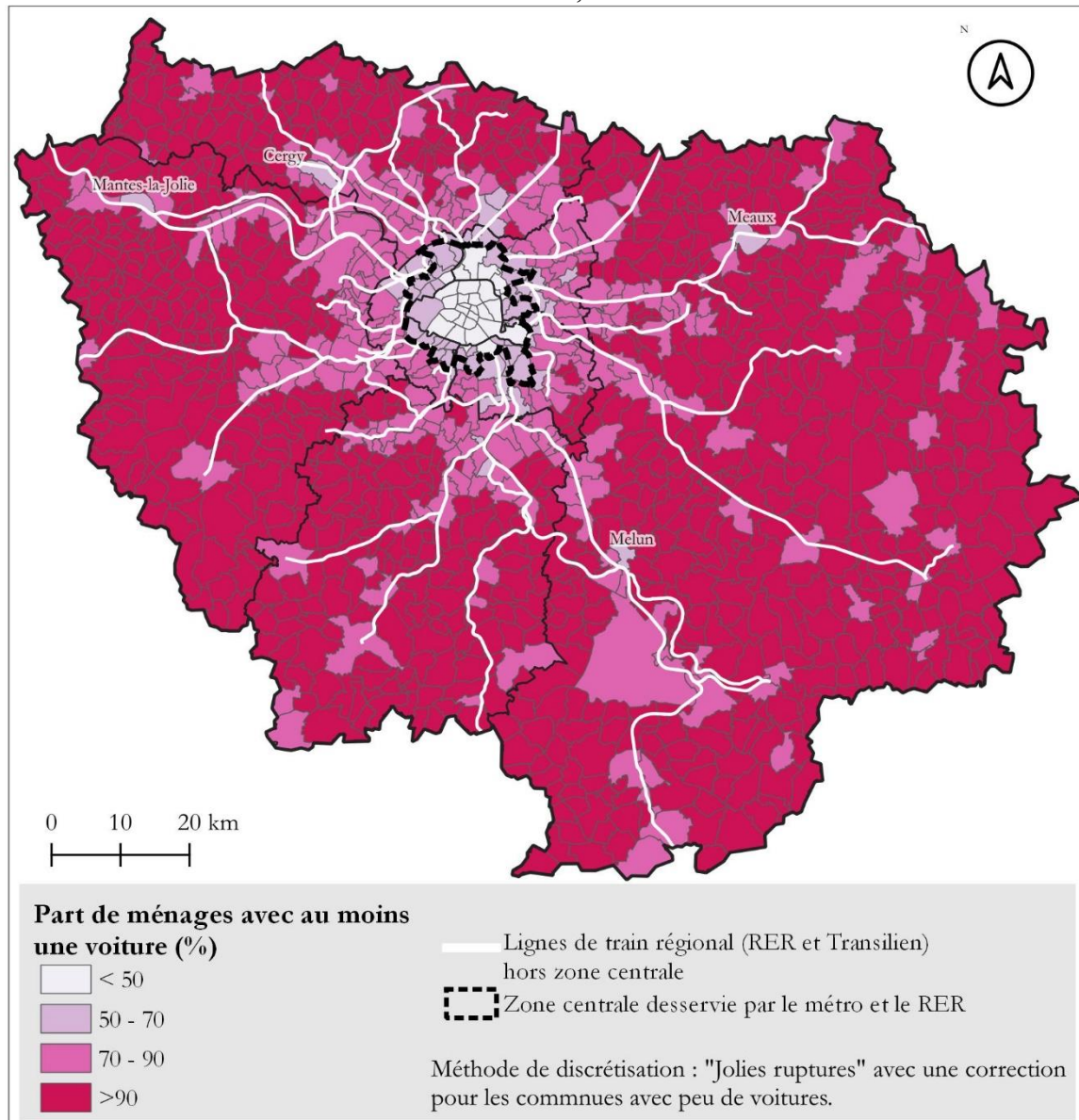
D'une part, mon objectif est de vérifier, à partir des connaissances établies sur la population en général, l'existence de liens entre densité et modes de transport (8.1.1), ainsi qu'entre distances et budget-temps de transport (8.1.2). J'examine également si, pour les mères solos, ces effets présentent des spécificités. Pour comprendre cette éventuelle spécificité, les analyses statistiques comparent les mères solos avec les mères en couple, dans les mêmes espaces. Cela permet d'apporter également des éléments de réponse pour comprendre si c'est la monoparentalité qui marque les écarts ou si les différences au sein du groupe des mères solos, en fonction de leur densité, sont plus importantes qu'avec les mères en couple. D'autre part, l'objectif est de tester l'hypothèse d'une plus grande complexité de la mobilité des mères solos résidant dans des zones peu denses (8.1.3).

¹⁶³ La division est basée sur les secteurs de tirage de l'EGT 2010, des secteurs de représentativité minimale des pondérations de l'enquête. Les données démographiques communales de l'INSEE ont été agrégées par les secteurs de tirage, avant leur classement en trois groupes (3.3.3.b et Annexe 13). Dans les modèles de régression, la variable utilisée est la densité résidentielle (nombre de résidences principales par km² artificialisé). Ces variables sont limitées, étant donné le nombre de facteurs liés à la forme urbaine (comme la distance à Paris ou à une gare) qui agissent sur les pratiques de mobilité. Cependant, pour simplifier les analyses, je préfère me centrer sur une seule variable, dont les recherches ont montré les capacités synthétiques des effets sur la mobilité (Ewing et Cervero 2010).

8.1.1 Une motorisation moins importante partout pour les mères solos, mais des pratiques modales qui dépendent des espaces

a) *La possibilité d'utiliser l'automobile liée à la basse densité...*

CARTE 8.1 – Proportion des ménages avec au moins une voiture dans les communes d'Île-de-France, en 2020



Champ : Ménages d'Île-de-France (n= 5 292 660).

Source : INSEE, Recensement de la population 2020 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

L'une des premières caractéristiques de mobilité liée à la densité urbaine que la littérature a étudiée concerne les modes de transport. Par exemple, les travaux de M. Wiel (2010) montrent à quel point l'étalement urbain s'est accompagné d'une généralisation de la voiture, particulièrement dans les zones moins denses et éloignées des centralités. Ainsi, périurbain

et automobile privée sont devenus inséparables (Motte-Baumvol 2007). L'Île-de-France n'est pas une exception, comme le montre la carte ci-dessus qui reprend des données récentes du recensement sur la dotation des ménages en voitures. La grande majorité des ménages des communes de la grande couronne francilienne possède au moins une voiture. Ce taux de possession est moins important dans des communes desservies par les lignes de train régional (RER ou Transilien), et particulièrement celles qui possèdent un centre-ville dense et développé et constituent une centralité (par exemple, Melun au sud-est ou Cergy au nord-ouest). Le taux de possession d'automobiles est plus bas dans les communes et arrondissements du centre, particulièrement à Paris et les communes de la banlieue nord (plus pauvres). Dans ce secteur, le réseau de transports en commun est plus densément maillé, notamment avec les lignes de métro (dont le périmètre de desserte est montré dans la carte en pointillé), et le bâti est également plus dense.

Dans ce contexte général, la situation des mères solos franciliennes qui, en moyenne, possèdent moins souvent une voiture que les autres parents¹⁶⁴, mais plus souvent un abonnement de transports en commun, pourrait présenter des spécificités. La carte communale du pourcentage de ménages monoparentaux de mères solos motorisés (

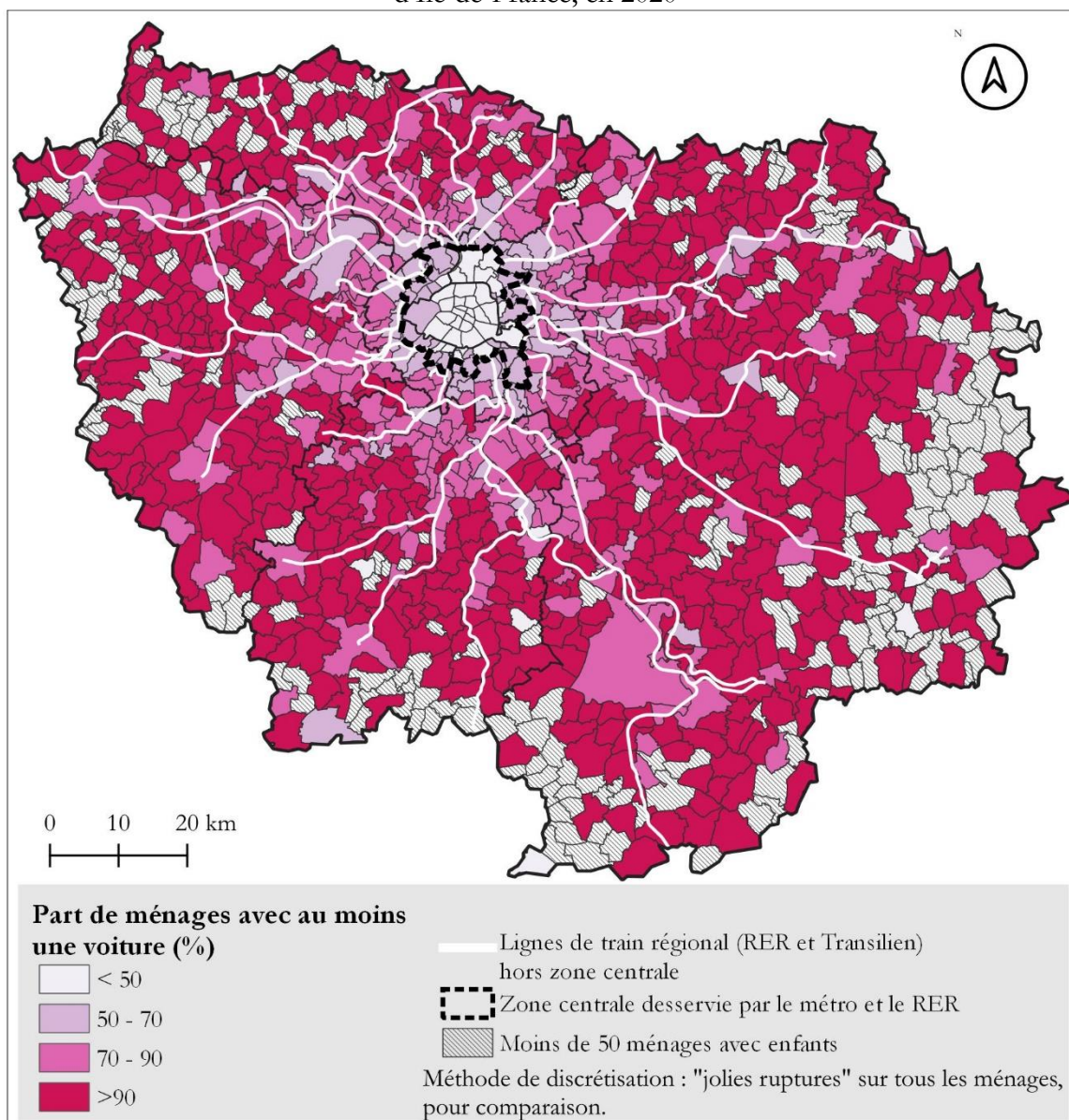
CARTE 8.2), sur la même base de données que la précédente, montre une tendance à la fois similaire (une motorisation plus importante dans les communes éloignées de la centralité parisienne et des axes desservis par les lignes de train) et une divergence. Les communes où le taux de motorisation des mères solos est de 50-70 % ou de 70-90 % sont plus nombreuses que pour l'ensemble de ménages, et donc l'aire qu'elles dessinent est plus étendue. Cela se fait au détriment des communes avec 90-100 % des ménages avec automobile, comme un effet de « tache d'huile moins motorisée » qui s'étend plus loin que pour la moyenne des ménages. La carte ci-dessous permet d'apporter des éléments supplémentaires pour confirmer que la motorisation des mères solos est moins élevée que celle de la moyenne des ménages, et donne des informations sur la localisation des mères solos qui possèdent (au moins) une voiture : dans les zones les moins denses, moins bien fournies en services de proximité et moins bien desservies par les transports en commun.

Le classement par secteur de densité des données de l'EGT 2010 sur la possibilité d'utiliser une voiture (TABLEAU 8.1) convergent avec les informations de la carte communale ; les mères solos du secteur peu dense (3) sont les plus motorisées. Leur pourcentage de motorisation est le double de celui des mères du secteur dense et central (1) et dépasse de presque 20 points celui des mères du secteur intermédiaire (2). À l'inverse, les mères solos

¹⁶⁴ Pour rappel, 56.6% des mères solos ont la possibilité de conduire une voiture (car permis et possession de la voiture dans le ménage) contre 64.3% des mères en couple et 71% de la moyenne de l'ensemble de parents (5.1.2).

du secteur 1 (dense et central) sont majoritairement abonnées aux transports en commun contre un peu plus de la moitié des mères du secteur 2 et environ un tiers de celles du secteur 3 (peu dense). Cette différence dans l'équipement automobile en fonction de la localisation résidentielle rejoint les résultats de F. Leray (2010) sur les mères solos de Bretagne. Il montre tout de même un taux de motorisation très élevé (95 %) parmi les mères résidant en zone rurale ou périurbaine.

CARTE 8.2 – Proportion des mères solos avec au moins une voiture dans les communes d'Île-de-France, en 2020



Champ : Ménages de mères solos d'Île-de-France (n= 122 417).

Source : INSEE, Recensement de la population 2020 ; calculs et réalisation de G. Cerdà Beneito.

b) ... mais qui les différencie des mères en couple

Les résultats sur les différences de motorisation en fonction des secteurs de densité posent la question suivante : les mères solos suivent-elles une tendance générale et conforme à la population générale, ou à cette tendance s'ajoute une autre réalité ? La comparaison avec les résultats des mères en couple, dont la situation est la plus proche en termes de prise en charge de la mobilité du travail domestique, permet de savoir si les résultats convergent entre les deux types de mères, une fois la variable « densité » prise en compte. La différenciation concernant l'accès aux modes de transport dépend-elle de la situation monoparentale ou de la densité de l'espace de résidence ?

TABLEAU 8.1 – Proportion des mères, solos ou en couple, ayant un permis de conduire, un abonnement de transports collectifs et la possibilité d'utiliser une voiture

Secteur de Densité		1	2	3
Permis de conduire	Mères solos	60.3%	60.6%	75.9%
	Mères en couple	67.8%	67.7%	83.0%
Possibilité d'utiliser une voiture	Mères solos	32.2%	52.5%	72.3%
	Mères en couple	47.2%	61.0%	83.5%
Abonnement Transports C.	Mères solos	57.2%	50.9%	34.9%
	Mères en couple	48.0%	34.3%	21.0%

$\chi^2 = 32.6$ (permis), 94.6 (voiture) et 50.2 (abonnement TC) ; $p\text{-value} < 0.001$

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans résidant en Île-de-France.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

À première vue, on pourrait pencher pour la deuxième option car aussi bien pour la voiture privée que pour l'abonnement aux transports en commun, la tendance est la même : une moindre densité s'accompagne d'une possibilité d'utiliser la voiture plus importante. Cependant, dans le détail de chacun des secteurs de densité, le pourcentage de mères en couple motorisées reste systématiquement plus élevé que celui des mères solos (TABLEAU 8.1). À l'inverse, concernant l'abonnement aux transports en commun, les mères solos sont proportionnellement plus nombreuses à en avoir un dans tous les secteurs. Par ailleurs, l'écart entre le pourcentage de motorisation des mères solos des secteurs 1 et 3 (40 points) est plus important que pour les mères en couple (36 points). Cela montre que la densité influence davantage la possession d'une voiture pour les mères solos que pour les mères en couple.

TABLEAU 8.2 – Résultat de la régression du modèle *Logit* sur la probabilité pour une mère d’avoir accès à la conduite d’une voiture privée (même si non utilisée)

Variable	Modalités	Coefficient	Écart/RÉF (%)	Significativité
(Constante)		6.55		***
En couple	Oui	0.43	20.1	***
	Non	RÉF.		
Densité résidentielle (log)		-0.67	-66.0	***
Abonnement T. Collectifs	Oui	-1.42	-80.5	***
	Non	RÉF.		
Âge enfant (plus jeune)	< 4 ans	-0.15	-53.8	.
	4 - 10 ans	RÉF.		
	11 - 18 ans	-0.05	-51.1	
Nombre enfants		-0.05	-51.1	
Occupation principale	En activité	RÉF.		
	Au chômage	-0.91	-71.3	***
	en études	-0.38	-59.4	
	sans activité	-1.20	-76.8	***
Révenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	-0.23	-55.7	
	De 800 à 1200€	-1.16	-76.1	***
	De 1200 à 1600€	-0.74	-67.7	***
	De 1600 à 2000€	RÉF.		
	De 2000 à 2400€	0.32	-41.9	*
	De 2400 à 3000€	0.64	-34.4	***
	De 3000 à 3500€	1.16	-23.7	***
	De 3500 à 4500€	1.63	-16.2	***
	4500 € et plus	2.71	-6.1	***

Codes de significativité : *** pour $p\text{-value} \leq 0.001$; ** pour $p\text{-value} \leq 0.01$;

* pour $p\text{-value} \leq 0.05$; . pour $p\text{-value} \leq 0.1$; sinon $p\text{-value} \geq 1$

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d’au moins un enfant de moins de 18 ans, en Île-de-France.

Référence : Mère solo, sans abonnement aux transports en commun, enfant le plus jeune entre 4 et 10 ans, de catégorie populaire, revenu net du ménage de 1600 à 2000€.

Lecture : Pour les mères dans la situation de référence, la probabilité d’avoir une voiture est de 67%. Les valeurs exprimées dans la colonne « écart/réf. » correspondent aux écarts par rapport à la modalité de référence. Ainsi, pour les mères avec un abonnement de transports collectifs l’écart par rapport aux personnes qui n’ont pas d’abonnement, toutes choses égales par ailleurs, est de 20%. Pour la densité résidentielle (variable quantitative), le changement du coefficient par rapport à la constante se fait par unité ; à chaque résidence principale/surface artificialisée en km² la probabilité d’avoir une voiture se réduit légèrement.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

L’analyse des résultats d’un modèle de régression logistique sur la probabilité pour les mères de disposer d’une voiture privée avec la variable numérique « densité résidentielle de la commune de résidence » permet de confirmer ces résultats (TABLEAU 8.2). La possibilité d’utiliser une voiture qu’ont les mères solos est à la fois déterminé par leur situation

monoparentale, et par la densité résidentielle de la commune où elles habitent. Ainsi, à densité résidentielle égale, la probabilité qu'une mère francilienne soit motorisée est plus importante si elle est en couple que si elle est solo, ce qui est statistiquement significatif « toutes choses égales par ailleurs ». L'influence de la densité résidentielle sur la possibilité d'utiliser une voiture au quotidien est aussi statistiquement significative. Cela implique que, pour les mères solos, une augmentation de la densité résidentielle s'accompagne d'une réduction de la probabilité d'avoir une voiture. Parmi les autres variables explicatives rajoutées au modèle, le fait d'avoir un abonnement aux transports collectifs, le fait de n'être pas en activité professionnelle et une bonne partie des classes de revenus présentent des résultats statistiquement significatifs qui rejoignent d'autres recherches sur la possession de la voiture en fonction de l'activité professionnelle et du niveau de revenus (Coulangeon et Petev 2012 ; Demoli et Lannoy 2019). Toutefois, le nombre et l'âge des enfants n'ont pas d'effets significatifs.

c) *Une utilisation des modes de transport différente entre secteurs mais similaire entre mères solos et en couple*

La basse densité correspond donc à une motorisation plus importante des mères solos, même si, à densité égale, le fait qu'il n'y ait pas de conjoint dans leur ménage détermine une moindre motorisation. Toutefois, la possession d'une voiture (ou d'être abonnée aux transports en commun) n'implique pas nécessairement de faire un usage effectif des modes de transport. En effet, des personnes peuvent posséder une voiture et ne pas s'en servir pour les déplacements du quotidien, ou seulement s'en servir pour une partie d'entre eux (par exemple, seulement pour les courses). La part de déplacements réalisée avec chacun des modes (FIGURE 8.1) et le nombre moyen de déplacements réalisés avec un mode précis permettent d'éclairer ce point (TABLEAU 8.3). Une première lecture du tableau permet de signaler que l'usage effectif de la voiture est plus important dans les secteurs peu denses, et que la marche et les transports en commun (mais aussi le vélo, bien que minoritaire) sont davantage pratiqués dans le secteur dense, aussi bien par les mères solos que par les mères en couple. Les mères du secteur dense réalisent plus de déplacements à pied, suivis par les déplacements en transports en commun. Celles du secteur intermédiaire font de même à la différence que le deuxième mode le plus utilisé est la voiture. Au contraire, pour les mères du secteur peu dense le mode le plus utilisé est, de loin, la voiture. Le constat des différences d'usages des modes en fonction des lieux de résidence concorde avec le travail de M. Maciejewska et ses collègues (2019) dans la ville de New York, bien que leurs résultats concernent seulement les déplacements domicile-travail et montrent un usage plus important de la voiture (de 81 % pour les mères solos des zones périphériques et peu denses).

TABLEAU 8.3 – Nombre moyen de déplacement des mères par mode de transport, en fonction du secteur de densité

Mode	Secteur de Densité	1	2	3
Voiture conductrices	Mères solos	0.56	1.45	2.91
	Mères en couple	0.54	1.61	2.75
Transports en commun	Mères solos	1.42	1.05	0.66
	Mères en couple	1.11	0.69	0.41
Pédestre	Mères solos	2.61	1.87	1.16
	Mères en couple	2.66	1.94	1.29

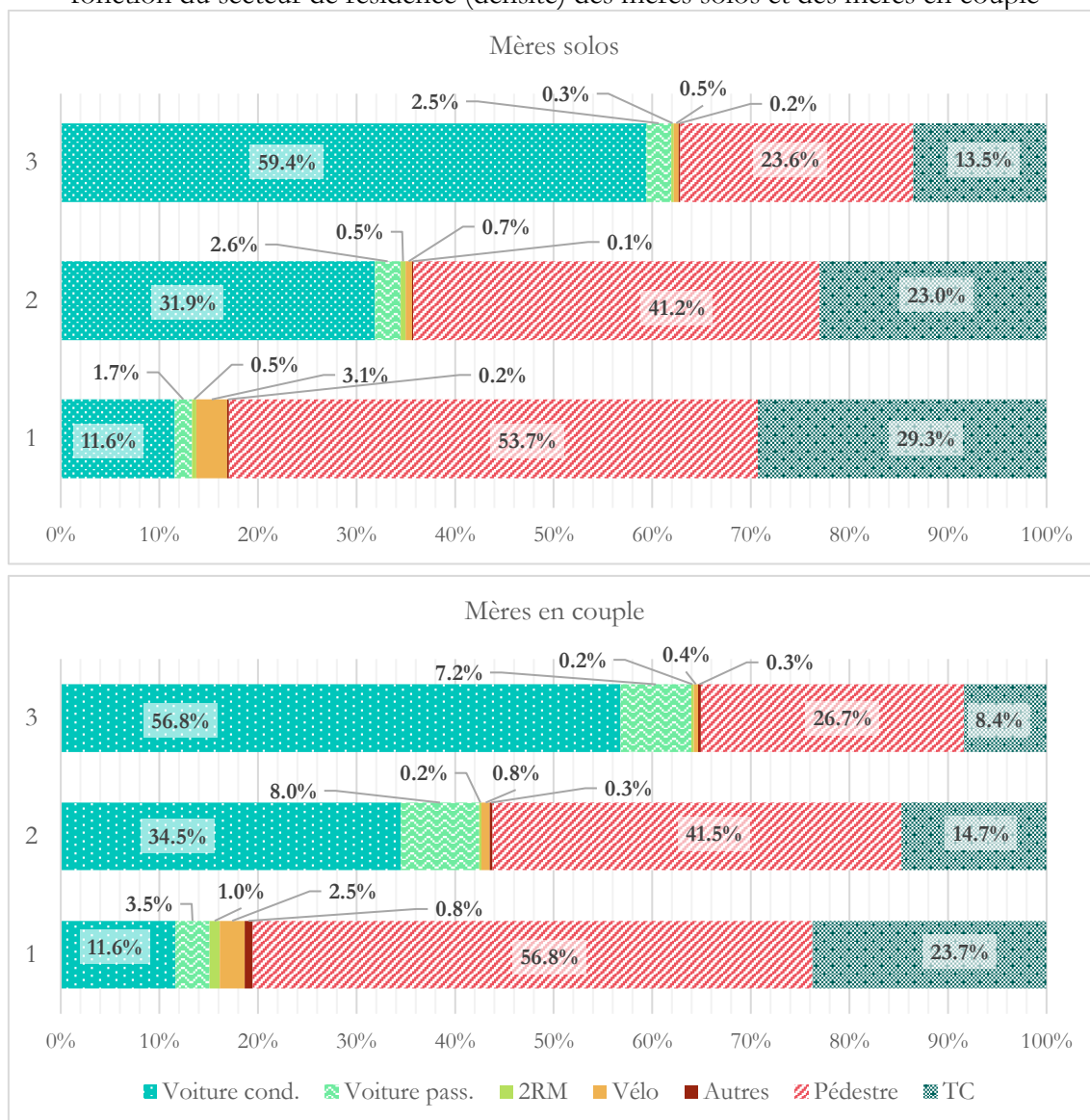
t.test = 1.2, *p-value* <0.2 (voiture 3) ; *t.test* = 5.6, *p-value* <0.001 (TC 2) ; *t.test* = -0.8, *p-value* <0.2 (pédestre 1)

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Ce résultat pourrait amener à conclure que, en termes de modes de transport, les pratiques des mères solos sont similaires aux pratiques des mères en couple, et que c'est la densité de l'espace de résidence qui détermine un changement. Toutefois, il est important de s'attarder sur quelques caractéristiques précises des pratiques des mères solos qui marquent une nuance. En premier lieu, on peut remarquer une pratique considérablement plus importante des transports en commun pour les mères solos que pour les autres, dans tous les secteurs de densité. Cela rejoint les résultats d'une recherche avec des données de l'agglomération de Baltimore (États-Unis) qui montre que les mères solos utilisent plus souvent ces transports que les mères en couple, à densité du secteur égale (Wang et Xu 2020). Cet usage plus important par les mères solos des transports en commun dans tous les secteurs de densité est lié à leur moindre motorisation, compte tenu de leurs plus faibles revenus en moyenne et pourrait l'être aussi à une nécessité d'atteindre des lieux d'activité plus variés, au cours de la journée, en raison des activités à assurer seules en l'absence d'un conjoint.

FIGURE 8.1 – Comparaison de la part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction du secteur de résidence (densité) des mères solos et des mères en couple



$$\chi^2 = 776.1 \text{ (mères solos), } 3131.3 \text{ (mères en couple) ; } p\text{-value} < 0.001$$

Champ : Déplacements des mères solos (n= 5029) et déplacements des mères en couple hétérosexuel (n=19125) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

En deuxième lieu, même si, dans les secteurs 1 et 2, l'usage d'une voiture est moins fréquent chez les mères solos que chez les mères en couple, le secteur 3 fait exception. Dans ce secteur peu dense, les mères solos conduisent légèrement plus, en moyenne, ce qui pourrait sembler paradoxal avec leur moindre motorisation. Ce résultat va à l'encontre des conclusions de la recherche newyorkaise qui indique un usage plus important de la voiture par les mères en couple, dans tous les secteurs de la région urbaine (Maciejewska *et al.* 2019). Pour le cas francilien, une explication se trouve dans le fait que même si les mères en couple des zones

peu denses possèdent le permis et disposent d'une voiture (ou plus) dans le ménage, elles peuvent être conduites par le conjoint lors des « trajets en famille », ce qui explique le pourcentage plus élevé des déplacements de ces mères en tant que passagères d'une voiture. Je peux faire l'hypothèse que ce résultat serait un signe d'une importante dépendance à la voiture pour les mères solos des zones peu denses (périurbain et rural), afin de réaliser l'ensemble des activités de leur quotidien. Sur ce point, l'analyse des entretiens apporte des éléments complémentaires de compréhension.

8.1.2 Les effets marginaux de la densité sur les budgets-temps de transport et les motifs de déplacement

a) *Des budgets-temps de transport légèrement plus élevés dans les espaces peu denses*

Pour comprendre comment la densité de l'espace influence la mobilité des mères solos et les différences avec les mères en couple, au-delà des modes de transport, il est possible d'analyser les indicateurs quantifiant le nombre de déplacements ou le budget-temps de transport quotidiens moyens, comme fait dans d'autres travaux (Raux *et al.* 2021). Les nombres moyens de déplacements quotidiens ne montrent pas de tendance claire en fonction des secteurs de densité, pour les mères franciliennes (TABLEAU 8.4). Les seuls points à souligner sont que les mères vivant dans le secteur peu dense font légèrement plus de déplacements, en moyenne, notamment les mères solos. Cette faible différence diverge des résultats d'une recherche canadienne qui montre que le nombre moyen de déplacements se réduit pour les parents solos qui résident dans les zones périurbaines (Roorda *et al.* 2010).

TABLEAU 8.4 – Budget-temps de transport moyen journalier (en minutes) et nombre moyen journalier de déplacements (*italique*), en fonction du secteur de résidence

Secteur de Densité	Mères solos		Mères en couple	
1 (Dense)	111	<i>4.86</i>	93	<i>4.68</i>
2 (Intermédiaire)	113	<i>4.55</i>	93	<i>4.68</i>
3 (Peu dense)	118	<i>4.90</i>	97	<i>4.84</i>

t.test = 4.4, *p-value* < 0.001 (1) ; *t.test* = 5.2, *p-value* < 0.001 (2) ; *t.test* = 2.5, *p-value* < 0.01 (3)

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

En ce qui concerne les temps moyens journaliers consacrés aux déplacements, le lien avec la densité du secteur de résidence des mères semble légèrement plus marqué : les mères des zones peu denses passent plus de temps à se déplacer que celles des zones intermédiaires qui, elles, y consacrent plus de temps que les mères des zones denses. Cependant, les différences restent très faibles, et ce particulièrement pour les mères en couple, pour qui il n'y a pas de

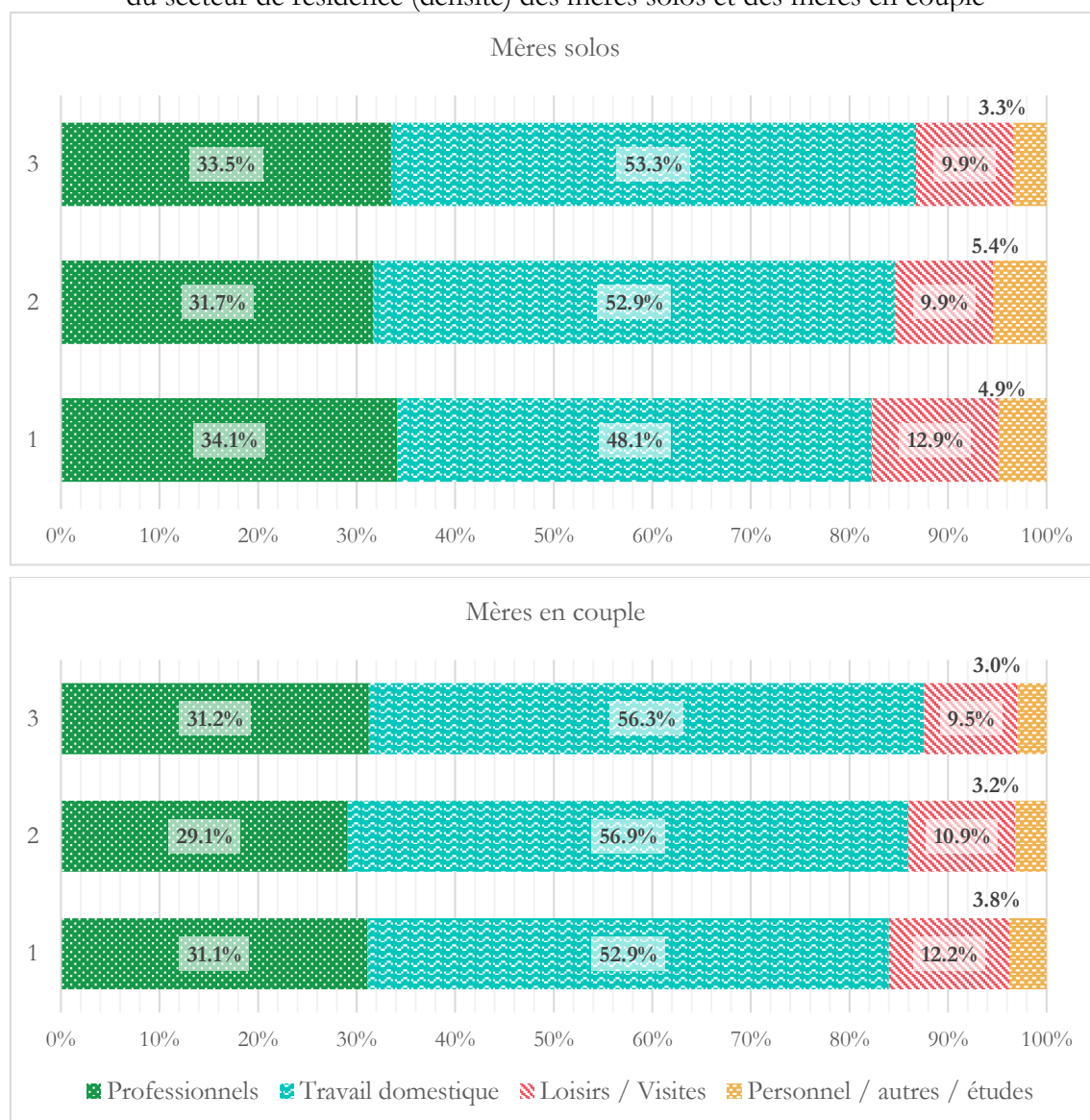
différences entre les secteurs 1 et 2, et le budget-temps quotidien moyen augmente seulement de 4 minutes (de 4.3 %) dans le secteur 3. Pour les mères solos, la différence est un peu plus marquée que pour les mères en couple entre le secteur dense et le secteur peu dense, avec une augmentation de 7 minutes du budget-temps de transport (de 6.3 %). Même si l'effet de la densité sur les temps journaliers moyens de déplacement est plus marqué pour les mères solos, la différence reste très faible.

Dans le Chapitre 5, j'ai montré qu'un des indicateurs qui différencient, en moyenne, le plus les mères solos des mères en couple est le budget-temps de transport quotidien. La désagrégation des données en trois secteurs de résidence selon la densité n'altère pas ce résultat : les mères solos consacrent plus de temps à se déplacer que les mères en couple dans chacun des secteurs (autour de 20 minutes). Ainsi, même les mères en couple du secteur peu dense ont un budget-temps de transport inférieur de presque 15 minutes (et 12.6 %) à celui des mères solos du secteur dense. Cela questionne sur comment se comporte le budget-temps des déplacements du travail domestique puisqu'en moyenne les mères solos sont celles qui se déplacent le plus pour ce motif, parmi l'ensemble de parents.

b) *Des différences entre espaces peu marquées dans les motifs de déplacement*

Le classement des déplacements en fonction de leur motif est l'un des indicateurs qui a été utilisé pour montrer la plus grande implication des femmes, qu'elles soient mères en couple ou solos, dans la mobilité du travail domestique. Cette même distribution en prenant en compte la variable spatiale (FIGURE 8.2) ne présente pas de contraste majeur entre les mères habitant un espace de faible ou de forte densité. Les différences entre mères solos et mères en couple, avec quelques variations mineures, correspondent au résultat : un peu moins de déplacements du travail domestique pour les mères solos et un peu plus de déplacements du travail rémunéré (5.1.1.b). Parmi les mères solos, les différences entre secteurs de densité sont faibles. Il a toutefois été observé que la part des déplacements liés au travail domestique est plus basse pour celles du secteur dense que pour celles des zones peu denses ou intermédiaires. À l'inverse, les déplacements de loisirs y sont légèrement plus fréquents. Cela pourrait laisser penser que les mères du secteur dense ont un quotidien un peu moins contraint (car plus de déplacements pour loisirs), mais l'écart reste trop faible pour en tirer des conclusions solides.

FIGURE 8.2 – Comparaison de la part de déplacements journaliers par motif, en fonction du secteur de résidence (densité) des mères solos et des mères en couple



$\chi^2 = 776.13$, $p\text{-value} = 0.008$ (mères solos) ; $\chi^2 = 3131.3$, $p\text{-value} = 0.003$ (mères en couple)

Champ : Déplacements des mères solos (n= 5029) et déplacements des mères en couple hétérosexuel (n=19125) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Pour les budgets-temps de transport par motif (domestique, professionnel et loisirs) le premier constat est similaire : peu de différences entre types de mère et espaces et pas de tendance évidente (TABLEAU 8.5). Cependant, il faut souligner que le temps que les mères solos passent à se déplacer pour le travail domestique et pour le travail rémunéré est toujours plus important que pour les mères en couple. Ainsi, les différences qu'il peut y avoir entre mères solos de chaque secteur de résidence sont moins importantes que les écarts avec les mères en couple. Parmi les mères solos, on observe également que le temps de déplacement

pour les loisirs dans le secteur dense est plus important, de 3 minutes (et 23 %), que celui des mères du secteur peu dense, et inversement pour le temps consacré à se déplacer pour le travail domestique (de 9.7 %). Cela implique que les mères solos de la zone peu dense ont le budget-temps de déplacements du travail domestique le plus élevé parmi les parents franciliens.

TABLEAU 8.5 – Budgets-temps de transport des mères par motif de déplacement en fonction du secteur de résidence (en minutes)

Motif	Secteur de Densité	1	2	3
Domestique	Mères solos	28	27	31
	Mères en couple	24	24	24
Professionnel	Mères solos	28	30	27
	Mères en couple	24	23	27
Loisirs	Mères solos	16	14	13
	Mères en couple	18	16	17

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

c) Une proximité aux lieux de travail rémunéré caractéristique de la densité et de la monoparentalité

L'une des différences possibles entre mères, en fonction de l'espace où elles vivent, pourrait être le type de lieux fréquentés et leur localisation. Par exemple, dans les secteurs denses, les mères peuvent réaliser une bonne partie de leurs activités à proximité de chez elles en raison d'une mixité fonctionnelle et d'une concentration plus importante de services de proximité. À partir des données de l'EGT 2010, j'analyse les distances à deux catégories de lieux fréquentés (le lieu principal de travail et ceux associés au travail domestique), afin de comprendre l'étendue spatiale de leurs activités, en fonction d'où elles vivent. Les portées des déplacements considérés (domicile-travail et moyenne des déplacements du travail domestique) sont plus importantes dans le secteur de résidence peu dense que dans le secteur intermédiaire et puis que dans le secteur dense, aussi bien pour les mères solos que pour les mères en couple. Ce résultat est conforme à ce qu'on observe pour la population en général (Aguiléra et Proulhac 2006) : dans les espaces peu denses les aménités sont moins concentrées et il faut donc se déplacer plus loin pour accéder à une activité en particulier. Ce résultat rejoint aussi les observations faites précédemment sur les navettes des femmes franciliennes (Prédali 2004 ; Cattani 2007). Pour les mères solos (ainsi que pour celles en couple), la densité du lieu où elles vivent s'articule donc avec une variation de la proximité physique. Ainsi, on pourrait faire l'hypothèse que les mères solos des zones denses, en raison des effets de la densité dans la proximité aux aménités, ont plus de facilité pour articuler les temps sociaux et faire avec la dispersion spatiale des activités, même si finalement les

différences en termes budgets-temps de transports sont très faibles. Des recherches précédentes mettent en évidence des conditions plus favorables pour les parents dans les zones denses d'Île-de-France (Chrétien 2017), tandis que des difficultés plus importantes sont observées pour l'accompagnement des enfants dans le périurbain à Québec (Bachiri et Després 2008).

TABLEAU 8.6 – Comparaison des distances moyennes entre le domicile et le travail rémunéré et portées moyennes¹⁶⁵ des déplacements du travail domestique (en Km.)

	Secteur de Densité	1	2	3
Distance domicile-travail	Mères solos	5.3	7.9	12.5
	Mères en couple	5.6	8.8	14.7
Portée dép. travail domestique	Mères solos	0.6	0.8	1.5
	Mères en couple	0.5	0.7	1.3

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Au contraire des budgets-temps de transport, pour les distances, la différence entre les mères solos et les mères en couple est beaucoup moins importante que l'écart entre mères solos de chacun des secteurs de densité. Toutefois, la distance domicile-travail des mères solos est, dans tous les secteurs, plus courte que celle des mères en couple, ce qui rejoint les résultats moyens. L'écart entre mères solos et mères en couple est plus important dans les zones peu denses où l'on pourrait faire l'hypothèse que les premières cherchent davantage à travailler à proximité de chez elles, en l'absence d'un relais au sein du ménage (du conjoint) qui pourrait assurer des accompagnements des enfants ou prendre en charge un éventuel imprévu (comme un problème de transport lors du trajet). Cette distance plus courte contraste avec un budget-temps de transport pour les activités professionnelles légèrement plus élevé qui est à lier à une moindre utilisation de la voiture (mode plus rapide). La portée moyenne des déplacements du travail domestique est, au contraire, légèrement plus élevée pour les mères solos que pour les mères en couple, dans tous les espaces, notamment dans le secteur à basse densité. Cela indique qu'en moyenne, pour un déplacement du travail domestique, les mères solos se déplacent un peu plus loin que les mères en couple, notamment dans les espaces peu denses. Cela pourrait être lié, entre autres, au fait de faire des courses dans des commerces moins chers mais plus éloignés pour faire des économies (6.3.3.c) ou bien à une relégation, après la séparation, à des quartiers moins bien fournis en services de proximité (Crepin 2024).

¹⁶⁵ Pour rappel, la « distance domicile-travail » est une variable proposée par l'enquête et calculée après avoir identifié le lieu de résidence et le lieu principal d'exercice de l'activité professionnelle. Elle concerne seulement les personnes actives occupées. La portée moyenne du déplacement du travail domestique correspond à la distance totale parcourue des déplacements avec motif à la destination « travail domestique » divisée par le nombre de déplacements de ce même motif.

8.1.3 Une mobilité plus complexe pour les mères solos des zones peu denses ?

En fonction de l'indicateur, j'ai pu montrer que le fait d'habiter dans une zone plus ou moins dense pouvait avoir plus d'effets que le fait d'être solo (distances et modes de déplacement), ou bien que le fait d'être solo marquait des différences plus importantes que la densité du lieu de résidence (budget-temps de transport, nombre de déplacements et motifs de déplacement). Des pistes laissent penser que la mobilité quotidienne des mères solos des zones peu denses serait plus complexe que celle des autres. Elles utilisent plus souvent la voiture que les mères des zones denses et intermédiaires mais y ont un accès moindre que les mères en couple du même secteur ; elles consacrent plus de temps que toutes les autres à se déplacer, notamment pour la mobilité du travail domestique (même si les différences entre mères solos sont légères) ; elles consacrent moins de déplacements (et de temps de déplacement) aux loisirs ; et elles exercent leur activité professionnelle à une distance un peu moins importante que les mères en couple.

TABLEAU 8.7 – Indicateurs de chaînage et de présence des enfants (5-18 ans) dans les déplacements, en fonction du secteur de résidence (densité)

Secteur de Densité	Mères solos			Mères en couple		
	1	2	3	1	2	3
> 2 déplacements/jour	81.0%	73.4%	72.9%	74.6%	70.7%	74.6%
T. M. Chaînage	0.62	0.59	0.58	0.62	0.55	0.55
BTT avec enfants (minutes)	12	13	16	9	11	12
Part BTT total avec un enfant	10.5%	12.1%	13.5%	10.2%	11.3%	12.5%

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Pour essayer d'avoir davantage d'éléments pour qualifier cette situation complexe, j'ai recours aux indicateurs utilisés dans le Chapitre 5 : taux de maximisation de chaînage et présence des enfants pendant les déplacements. Une lecture des calculs synthétiques (TABLEAU 8.7) montre des différences très peu marquées, à la fois entre mères solos et mères en couple, et entre mères des différents secteurs de densité. En termes de chaînage, si les mères solos ont en moyenne un taux légèrement plus élevé que les mères en couple (5.3.1), ce différentiel varie en fonction des espaces de résidence. Il est plus important dans les secteurs 2 et 3, alors que dans le secteur dense, solos ou en couple, les mères ont le même taux de maximisation de chaînage, le plus élevé¹⁶⁶. Dans tous les cas, les différences restent très réduites ; toutes les mères enchaînent (sans passer par le domicile) un peu plus de la moitié de déplacements. La présence d'enfants lors des déplacements est également peu différenciée. On voit toutefois

¹⁶⁶ De plus, la part de mères solos du secteur dense (1) qui effectuent plus de deux déplacements par jour (81 %) est la plus élevée de toutes (entre 70 et 75 %, dans tous les cas). Cela implique que ces mères ont plus d'opportunités d'avoir une pratique de chaînage.

que ce léger différentiel entre mères solos et mères en couple observé en moyenne, se vérifie dans tous les secteurs de densité : les enfants sont un peu plus présents dans les déplacements des mères solos que dans les déplacements des mères en couple. De plus, dans les secteurs peu denses, la présence des enfants est plus importante en valeurs absolues (budgets-temps de transport avec enfants 4 minutes supérieur dans la zone peu dense que dans la zone dense) et relatives (part du temps de déplacement réalisé avec des enfants parmi le temps total).

Au total, l'analyse de ces indicateurs montre peu de différences. Le calcul de régressions linéaires permet de confirmer que la densité résidentielle (variable numérique continue) n'est pas corrélée à des variations statistiquement significatives « toutes choses égales par ailleurs ». Aussi bien pour le taux de maximisation de chaînage que pour le budget-temps de transport en présence d'enfants, l'influence de la densité est non seulement faible, mais ne marque pas de tendance significative. Ce résultat va à l'encontre de l'hypothèse que dans les espaces peu denses la mobilité des mères solos, ainsi que leur quotidien, serait plus complexe. Sur ce point, les analyses qualitatives pourront apporter des éléments complémentaires.

Les régressions linéaires montrent également qu'à densité résidentielle égale, le taux de maximisation de chaînage et le budget-temps de transport en présence d'enfants sont réduits pour les mères en couple. Pour le chaînage, la différence est très faible et statistiquement moins significative que le budget-temps de transport en présence des enfants, dont la variation en fonction de la situation conjugale est très significative « toutes choses égales par ailleurs ». D'autres variables ont une significativité importante : le statut d'activité (le fait d'être au chômage ou sans activité réduit la maximisation du chaînage et augmente le temps de déplacement en présence des enfants) et le nombre d'enfants (qui agit comme le statut d'activité mais avec des coefficients moins élevés). Le fait d'avoir un abonnement aux transports en commun augmente seulement le taux de maximisation de chaînage.

TABLEAU 8.8 – Résultat de la régression linéaire sur le taux de maximisation de chaînage et le budget-temps de transports accompagné d'enfants (5-18 ans)

Variable	Modalités	Taux de M. Chaînage		BT'T avec enfants	
		Coefficient	Significativité	Coefficient	Significativité
(Constante)		0.68	***	17.58	***
En couple	Oui	-0.06	**	-4.02	***
	Non	RÉF.		RÉF.	
Densité résidentielle (log)		8.9E-05		-0.45	
Disponibilité mode de transport	Aucun	RÉF.		RÉF.	
	Abonnement TC	0.13	***	0.00	
	Voiture	-0.02		1.74	.
	Voit. + TC	0.14	***	-1.02	
Âge enfant (plus jeune)	< 4 ans	0.04	**	-10.55	***
	4 - 10 ans	RÉF.		RÉF.	
	11 - 18 ans	-0.05	**	-5.92	***
Nombre enfants		-0.07	***	3.69	***
Occupation principale	En activité	RÉF.		RÉF.	
	Au chômage	-0.24	***	5.32	***
	en études	-0.11		-0.93	
	sans activité	-0.20	***	6.58	***
Revenu net mensuel du ménage	Moins de 800€	0.05		-1.29	
	De 800 à 1200€	-0.02		-2.71	
	De 1200 à 1600€	0.01		1.89	
	De 1600 à 2000€	RÉF.		RÉF.	
	De 2000 à 2400€	0.09	**	-0.04	
	De 2400 à 3000€	0.04		-0.68	
	De 3000 à 3500€	0.05	.	-1.01	
	De 3500 à 4500€	0.10	***	0.71	
	De 4500 à 5500€	0.16	***	2.06	
	5500€ et plus	0.13	***	1.88	
Déplacement domestique	Au moins un	RÉF.		RÉF.	
	Aucun	-0.01		-11.53	***

Codes de significativité : *** pour $p\text{-value} \leq 0.001$; ** pour $p\text{-value} \leq 0.01$;

* pour $p\text{-value} \leq 0.05$; . pour $p\text{-value} \leq 0.1$; sinon $p\text{-value} \geq 1$

Multiple $R^2 = 0.14$ (TMchaîn.) et 0.13 (BTTenf.) F-statistics = 28.6 (TMchaîn.) et 36.3 (BTTenf.)

Champ : Mères solos (n= 1052) et en couple hétérosexuel (n= 4043) d'au moins un enfant de moins de 18 ans, en Île-de-France.

Référence : Mère solo, sans voiture ni abonnement aux transports en commun, enfant le plus jeune entre 4 et 10 ans, en activité professionnelle, revenu net du ménage de 1600 à 2000€.

Lecture : Pour les mères dans la situation de référence, la valeur moyenne est de 18 minutes (BT'T enfants). Les coefficients exprimés par la suite correspondent à la différence par rapport à la modalité de référence. Par exemple, pour les mères en couple, la valeur se réduit de 4 minutes par rapport aux mères de référence (solos), « toutes choses égales par ailleurs ». Pour la densité résidentielle (variable quantitative), le changement du coefficient par rapport à la constante se fait par unité.

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

8.2 Dense ou périurbain : une complexité similaire malgré des pratiques différentes liées aux distances et à l'usage de la voiture

L'analyse statistique de l'EGT 2010 a permis de montrer que, même en tenant compte des différences entre groupes de mères selon la densité de leur lieu de résidence, la spécificité des pratiques de mobilité des mères solos persiste par rapport aux mères en couple. Indépendamment du secteur où elles vivent, les mères solos ont toujours un budget-temps de transport total, pour le travail domestique et pour l'activité professionnelle, plus important que celui des mères en couple. Par ailleurs, quantitativement, la densité du lieu de résidence ne semble pas jouer un rôle déterminant dans la complexité du quotidien des mères solos, analysée au prisme de la mobilité. Les effets sur le taux de chaînage et sur le budget-temps de transport en présence des enfants ne sont pas statistiquement significatifs, et les écarts dans les motifs de déplacement, le nombre de déplacements et les budgets-temps de transport (par motif et totaux) sont minces. La densité influence surtout le mode de déplacement (avec un recours plus fréquent à la voiture dans les zones peu denses à dominante périurbaine) et sur les distances (domicile-travail et moyennes des déplacements du travail domestique). Des questions demeurent quant aux implications de ces différences (en particulier modes et distances) sur l'organisation quotidienne : comment l'étendue spatiale des activités et les modes de transport utilisés influent-ils sur l'articulation des temps sociaux et sur la « capacité d'agir » des mères solos (2.1.2.b) ? De plus, d'autres éléments non visibles dans les statistiques, comme la question de l'aide de l'entourage ou encore les possibilités d'autonomiser les enfants, pourraient varier selon la densité de résidence.

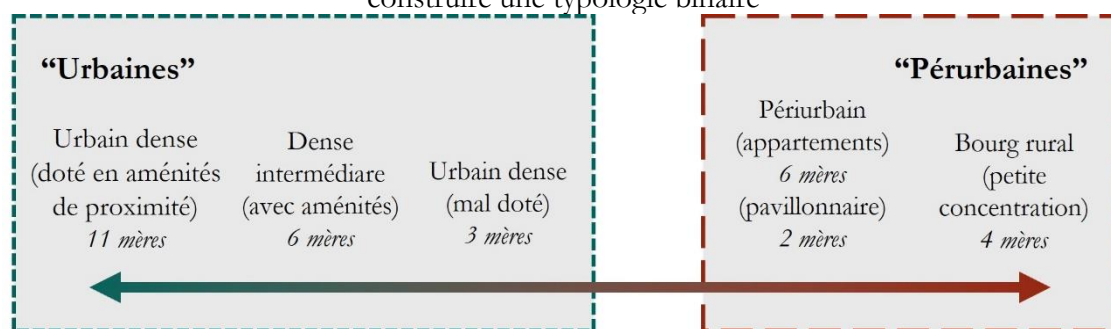
À partir des résultats montrant des différences de modes de transport selon le lieu de résidence et un allongement des distances dans les zones peu denses, j'ai choisi de centrer l'analyse de la mobilité quotidienne des 32 mères interrogées sur la comparaison entre deux groupes : les « urbaines » (les mères des espaces denses, bien dotés en aménités et services et bien desservis par les transports en commun) et les « périurbaines » (les mères des quartiers assimilés au périurbain et au rural, caractérisés par un éloignement de certaines aménités). Dans un premier temps, je présente cette typologie binaire, malgré la diversité à l'intérieur des groupes, à partir de deux exemples illustratifs mettant en évidence les différences de pratiques (8.2.1). Je m'intéresse ensuite aux pratiques des « urbaines » afin de comprendre l'importance d'un ancrage dans la proximité (8.2.2). Enfin j'analyse l'organisation de la mobilité quotidienne des « périurbaines », en prêtant attention à l'importance accordée à l'usage de la voiture (8.2.3).

8.2.1 Une typologie binaire pour analyser les pratiques différentes entre espaces de résidence

a) *Constituer deux groupes à partir de la diversité d'espaces de résidence des mères solos interrogées*

Le choix de varier les communes de résidence des mères solos lors de la constitution de l'échantillon de l'enquête par entretiens a conduit à une diversité des quartiers de résidence des mères solos interrogées en termes de localisation, densité (dans le bâti et la population) et dotation en commerces et services (3.2.3.c). À partir de caractéristiques des quartiers de résidence des mères solos, j'ai construit une typologie binaire de mères entre « urbaines » et « périurbaines » pour faciliter l'analyse. Elle repose également sur les pratiques de mobilité convergentes au sein de chaque groupe, analysées par la suite. Le choix d'établir cette typologie permet de mettre en perspective deux situations qui peuvent s'opposer et correspondant aux caractéristiques observées dans l'analyse statistique (usage de la voiture dans les zones peu denses et un principe de proximité dans les zones denses). Confronter deux situations-type permet d'identifier si l'une des deux s'associe à des degrés plus importants de complexité, et de comprendre quels facteurs pourraient intervenir. Cependant, je suis conscient qu'une typologie en deux classes risque d'être trop simplificatrice, sachant qu'une partie de mères solos vivent dans des quartiers avec des caractéristiques intermédiaires (voir FIGURE 8.3). De plus, certains cas sont des exceptions aux pratiques majoritaires du groupe, comme une mère « urbaine » qui utilise la voiture au quotidien (comme Samia de Montreuil). Je prends donc en compte des limites de cette simplification, inhérente à toute typologie (Demazière 2013), mais qui me permet d'articuler l'analyse.

FIGURE 8.3 – Classement des types de quartiers des mères solos interrogées afin de construire une typologie binaire



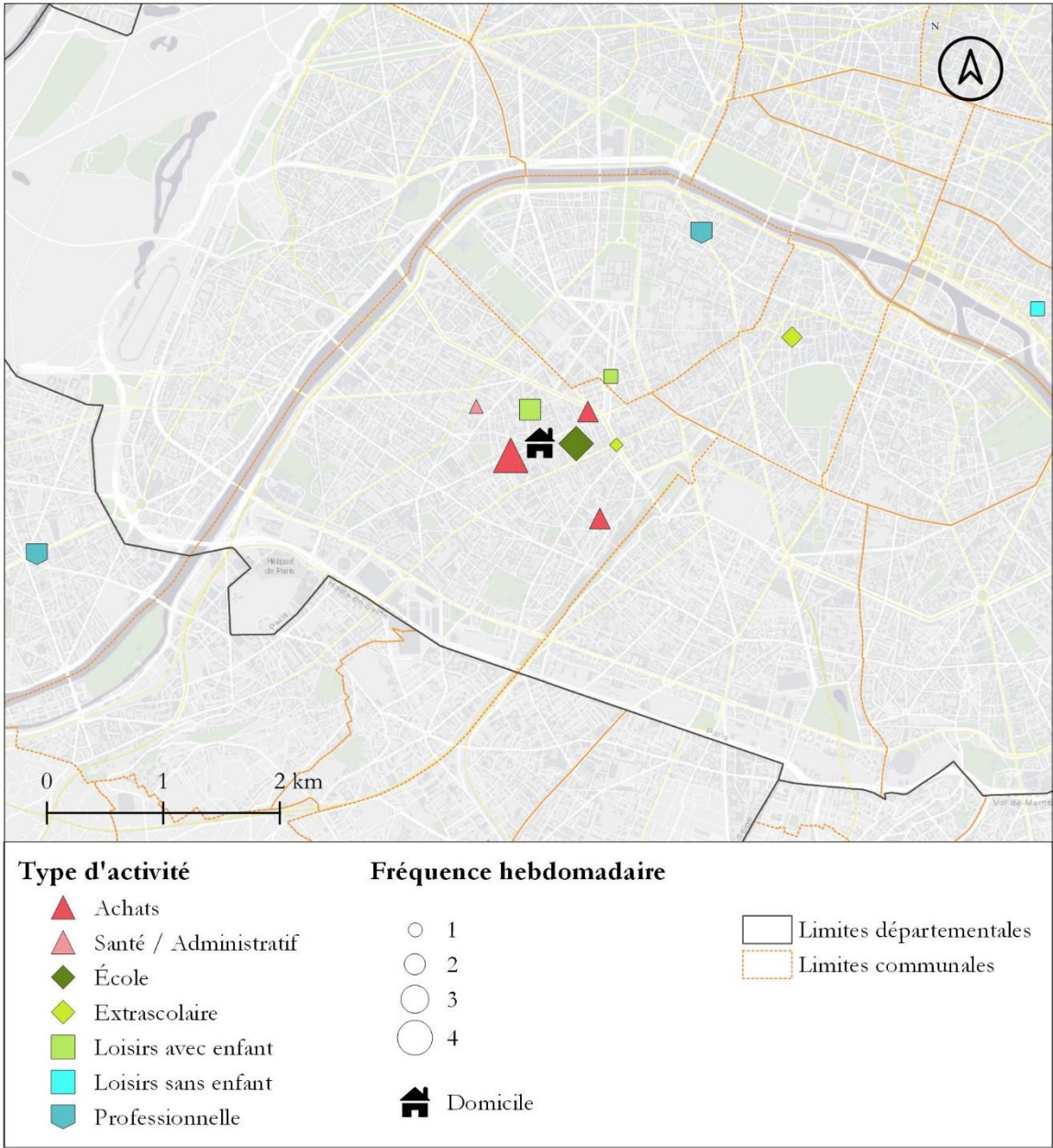
Source : Gonçal Cerdà-Beneito 2025.

En plus des caractéristiques du lieu de résidence, la durée d'installation dans le quartier varie fortement parmi les mères solos interrogées. En moyenne, elles y vivent depuis 11 ans, mais cette durée s'étend de quelques mois à 50 ans. Leur inscription résidentielle (et donc l'attachement au quartier) diffère donc sensiblement d'une mère à l'autre. Par exemple, Marie

et Catherine habitent respectivement le même quartier périphérique et le bourg rural depuis leur naissance, tandis qu'Iris et Zeynep se sont installées dans leurs quartiers parisiens seulement quelques mois avant l'entretien. Ces cas illustrent d'ailleurs une tendance : les mères solos « périurbaines » ont en moyenne 14 ans d'ancienneté dans leur quartier, contre 8 ans pour les « urbaines ».

b) Dense et bien doté en aménités de proximité versus périurbain résidentiel : les cas exemplaires de Marie-Paule et Anissa

CARTE 8.3 – Les lieux d'activités quotidiennes de Marie-Paule de Paris 15^e



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; fond de carte ESRI ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

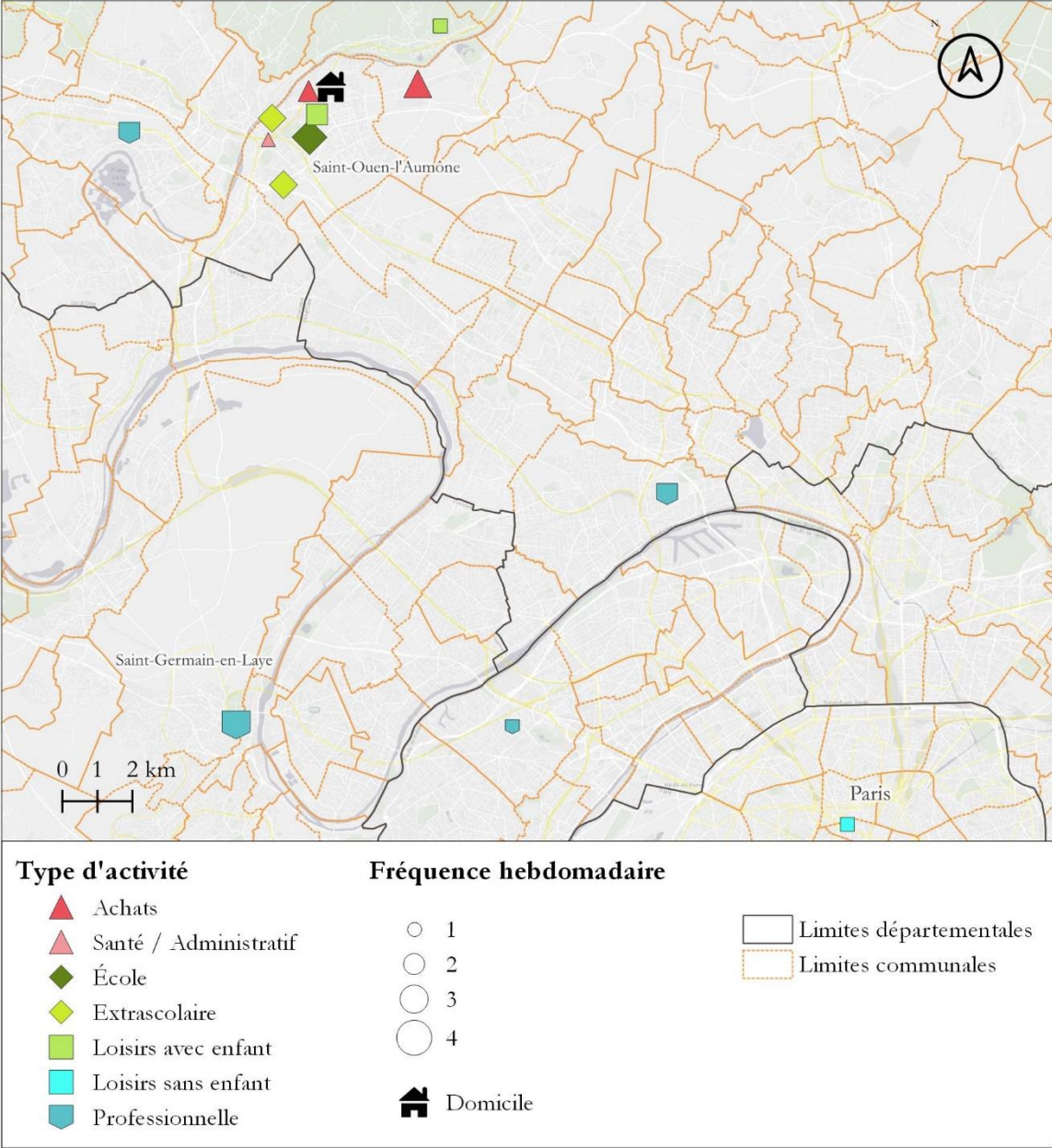
Pour comprendre les principales caractéristiques qui définissent chaque groupe de mères solos et leurs différences, je présente les cas précis de deux mères ayant (au moins) un enfant à l'école primaire mais résidant, l'une dans le 15^e arrondissement de Paris, et l'autre à Saint-Ouen-l'Aumône (Val d'Oise). La première, Marie-Paule (voir CARTE 8.3), a une fille de 9 ans qu'elle n'accompagne plus à l'école car « *en cinq minutes elle y est [et] il y a un agent dans la rue qu'elle doit traverser* ». Elle va la récupérer tous les soirs après l'étude ou une activité, sauf le mardi, ou si elle a du retard à cause d'une réunion de travail. Le mardi, Marie-Paule récupère sa fille à la paroisse où cette dernière fait du catéchisme, et le mercredi elle va la chercher à l'école et elles vont toutes les deux au yoga dans le 6^e arrondissement de Paris, en bus. Marie-Paule fait ses courses deux ou trois fois par semaine, soit au supermarché en face de chez elle, soit un peu plus loin, dans une enseigne moins chère. Une semaine sur deux elle amène sa fille chez l'orthophoniste, dans l'après-midi. Elle exerce son activité professionnelle en télétravail, mais se rend deux fois par semaine aux locaux de son employeur soit à Boulogne-Billancourt, soit dans le quartier de Solferino (Paris 7^e). Comme elle a sa fille tous les jours de la semaine¹⁶⁷, les loisirs se font majoritairement avec l'enfant et à proximité du quartier de résidence ou dans le centre de Paris. Il lui est parfois possible d'improviser des dîners dans des restaurants du quartier avec d'autres mères d'enfants de l'école.

Anissa a la résidence principale de ses enfants, qui vont chez son ex-conjoint un week-end sur deux et la moitié des vacances (voir CARTE 8.4). Son fils de 12 ans est autonome dans ses trajets au collège (avec le bus scolaire). Elle conduit sa fille de 8 ans tous les jours à l'école en voiture, le matin, et la récupère le soir « après l'étude » vers 18h30, même le mercredi. Elle va chercher sa fille un peu plus tôt le lundi et le jeudi pour l'accompagner au gymnase pour son activité extrascolaire. Le mardi et le vendredi, c'est son fils qu'elle conduit à l'athlétisme, car le stade est mal desservi. Entre le début et la fin de l'activité, elle peut aller récupérer sa fille à l'école et passer acheter du pain. Elle va faire ses courses une à trois fois par semaine, en fonction des besoins, dans un hypermarché de la commune voisine. Elle y va dans la journée, en fonction des rendez-vous avec le travail, ou avant de récupérer sa fille à l'école. Anissa travaille comme agente immobilière, ce qui lui permet d'avoir des horaires assez adaptables et de pouvoir télétravailler, mais implique qu'elle doive se déplacer dans plusieurs communes des environs (Cergy, Colombes ou Saint-Germain-en-Laye, où elle a un bureau). Elle travaille aussi le week-end (pour les visites des logements), mais elle se limite au samedi matin quand ses enfants ne sont pas chez leur père. Les sorties sont assez limitées, notamment à la période de notre entretien en raison des restrictions sanitaires. Elle rejoint parfois d'autres familles d'amies de leurs enfants pour aller au restaurant ou au cinéma ou

¹⁶⁷ Elle fait partie des mères dont l'origine de la monoparentalité est une relation extraconjugale.

dans les appartements. Environ une fois par mois, lorsqu'elle n'a pas ses enfants, elle peut faire des sorties à Paris avec des ami·es. Elle fait tous ces déplacements en voiture.

CARTE 8.4 – Les lieux d'activités quotidiennes d'Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; fond de carte ESRI ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Ces deux exemples illustrent le quotidien typique des mères solos franciliennes avec des enfants en début d'autonomisation. Leur mobilité est marquée par la nécessité de coordonner des activités dispersées dans plusieurs localisations. Cela les amène à enchaîner des déplacements afin de pouvoir articuler les temps sociaux. Cependant, chacune des mères illustre l'une des situations caractéristiques du type des quartiers où elles vivent. Sur le plan des modes de transport, Marie-Paule combine la marche avec l'usage des transports en

commun (bus et métro) et Anissa fait tous ses déplacements en voiture. Les distances constituent une autre différence majeure : pour toutes les deux, les (multiples) lieux de travail sont les destinations les plus éloignées de leur domicile, mais ceux d'Anissa se situent encore plus loin. Les autres activités du quotidien, et notamment celles du travail domestique, sont regroupées dans un rayon autour du domicile dans les deux cas, mais ce rayon est plus vaste pour Anissa. En somme, le périmètre où Anissa réalise toutes ses activités quotidiennes est bien plus étendu que celui de Marie-Paule, comme cela peut être observé dans l'échelle des cartes.

F. Leray, dans sa thèse (2010) propose l'idée « d'espaces de vie rétractés » pour désigner les périmètres plus restreints fréquentés par les mères solos pour accomplir leurs activités (que pour les mères en couple), y voyant un effet de contrainte. Cependant, si le périmètre d'activités de Marie-Paule est plus « rétracté » que celui d'Anissa, cela ne signifie pas que son quotidien soit plus compliqué ou contraint. Marie-Paule peut concentrer ses activités à proximité simplement parce que son quartier offre de nombreuses aménités accessibles à pied, tandis qu'Anissa doit recourir systématiquement à la voiture pour atteindre des lieux plus éloignés, sans que cela allonge considérablement la durée de ses trajets. Les deux sous-sections suivantes détaillent les caractéristiques des pratiques quotidiennes des mères selon qu'elles vivent en zone dense (comme Marie-Paule) ou en zone périurbaine (comme Anissa), afin de comprendre si les caractéristiques de leurs lieux de résidence jouent un rôle sur la complexité de leurs déplacements et de leur quotidien, en général.

8.2.2 L'importance de la proximité aux aménités, un avantage pour les « urbaines »

L'exemple de Marie-Paule de Paris 15^e est assez représentatif des pratiques de nombreuses mères vivant dans les quartiers urbains denses et bien dotés d'aménités où, souvent, les activités les plus éloignées sont le travail rémunéré et certains loisirs ponctuels. Cela est mis en avant par les mères interrogées, qu'elles résident à Paris ou non.

C'est un quartier qui est très agréable parce que les commerces sont tous en bas. Il y a tout. Il y a une pharmacie en bas et [avant] la pharmacienne, elle me montait les médicaments pour ma fille. [...] Et c'est bien parce qu'il y a, il y a vraiment tous les magasins qu'il faut ; du cher, du pas cher. Les transports en commun, c'est très pratique parce que j'ai trois bus très sympa qui passent dans ma rue. Et moi, j'utilise beaucoup le bus, donc c'est vraiment bien. Et puis, et puis la mairie. Parce que après, j'ai quand même repris mes trucs politiques avec la mairie. Je peux y aller à pied. J'aime bien, ça, j'aime bien. Et puis, il y a l'avenue de Breteuil, qui est pas très loin ; on y est en cinq minutes, donc pour ma fille, les aires de jeux, la pelouse, c'est bien. [...] [Pour aller à l'école] c'est très sécurisant ; elle y est en cinq minutes. (Marie-Paule de Paris 15^e, enfant de 9 ans)

Cette citation de Marie-Paule montre certains des avantages mis en avant par les mères solos « urbaines » concernant la réalisation de leurs déplacements quotidiens : la proximité d'une série de commerces et services divers, l'accès aux transports en commun, et la possibilité que sa fille se rende à l'école en autonomie.

a) *La possibilité d'enchaîner des déplacements, d'improviser et de gérer les imprévus dans un périmètre restreint*

La mobilité du travail domestique, centrale dans le quotidien des mères solos, se réalise dans un périmètre restreint, à une distance accessible à pied, pour le cas des « urbaines ». Cela permet de mettre en place facilement des chaînes de déplacement dont la recherche a déjà montré qu'elles font partie de « l'ADN de la mobilité quotidienne » de l'ensemble des mères (Scheiner et Holz-Rau 2017 ; Gilow 2019). Par exemple, Marie-Paule enchaîne le retour du travail avec la fin d'une activité extrascolaire de sa fille et puis le passage à la boulangerie.

Le mercredi, nos déplacements restent dans le quartier, on ne va pas très loin parce que il a cours de capoeira le mercredi, mais la capoeira c'est à peut-être sept-huit minutes à pied d'ici, donc on le fait à pied. [...] Mardi soir, il y a une petite copine de mon fils qui a dormi à la maison. Donc, mercredi matin, hier matin, je me suis un peu occupée d'eux. Je les ai emmenés au cinéma tous les deux. Il y avait un film à 10h. Ensuite, j'ai déjeuné à la crêperie avec mon fils, sa petite copine, et la mère de la petite copine, qui est une amie à moi. Ensuite, on est allé voir ma sœur et son bébé. Et, je suis revenue pour emmener mon fils à la capoeira. Et pendant que Marcel était à la capoeira, je suis allée faire mes courses chez Monoprix. J'ai bien organisé.
(Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

L'exemple de Céline montre comment elle peut faire, en une journée, plusieurs activités en lien avec son enfant, les achats et même des moments de sociabilité. Cette mère, qui combine une activité de journaliste pigiste avec de l'enseignement à l'université, peut organiser les mercredis autour des activités de l'enfant, tout en restant dans un périmètre proche du domicile afin d'enchaîner les différents déplacements pour réussir à réaliser toutes les activités. Pour le cas des mères solos interrogées, pouvoir enchaîner les déplacements du travail domestique, à pied, est une pièce clé dans leur articulation des temps sociaux. Cela leur permet de condenser, dans le temps et dans l'espace, des activités multiples tout en prenant en compte la fixité liée aux horaires des activités des enfants (Schwanen *et al.* 2008). Bien que la voiture facilite aux mères solos « périurbaines » le chaînage des déplacements presque au même niveau que l'accès à pied aux activités, les « urbaines » peuvent enchaîner sans devoir dépendre d'un mode de transport précis et des aléas liés à la circulation routière (embouteillages ou accidents). Le chaînage de proximité est une pratique intégrée dans l'organisation quotidienne des « urbaines ».

La proximité et la facilité d'accéder à pied à plusieurs activités autorisent une certaine improvisation, en cas de besoin. Par exemple, au moment de l'entretien, la fille de Marie-Paule est dans une période où elle est « difficile » en termes de nourriture, ce qui oblige souvent sa mère à décider des repas à la dernière minute.

Je prévois moins parce que c'est ça aussi... C'est que ma fille, je peux pas lui dire : "tiens, lundi, on va faire du poisson ; mardi, on va faire des raviolis ; mercredi on va faire des pâtes ; jeudi on va faire du poulet et des carottes", parce qu'elle voudra pas. Elle se décide le jour même aussi. C'est ça aussi qui me qui me freine dans une certaine organisation parce que j'ai essayé d'être très organisée, mais elle voulait pas, elle décrétait qu'elle voulait manger un truc le jour même. Et du coup, heureusement que je peux passer à Monoprix, en face, au retour de l'étude.
(Marie-Paule de Paris 15^e, enfant de 9 ans)

Ce point rejoint les résultats du travail de J. Chrétien (2019 : 28) sur l'organisation des loisirs et des achats des ménages franciliens, dont des étudiant·es et des parents. Elle y évoque une « improvisation planifiée lorsque l'accès à la proximité est constant » qu'elle oppose à une « planification rigide » lorsque cette proximité n'est pas possible. Les mères solos « urbaines » mettent donc en avant cette possibilité « d'improvisation planifiée » grâce aux caractéristiques des quartiers où elles vivent.

Je sors et le marché est juste là ; le bâtiment en face de nous, c'est les halles en fait. J'ai vraiment tout, en fait. Je suis à même pas 10 min du RER. Si j'ai besoin de quelque chose, j'ai tout. Dans les dix minutes, si je veux quelque chose, je l'ai, en fait. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans)

En lien avec « l'improvisation planifiée », la proximité dont témoignent les mères solos « urbaines » leur facilite la gestion d'éventuels imprévus comme l'organisation de rendez-vous médicaux de dernière minute, en cas de maladie de l'enfant. Par exemple, Marlène de Versailles vit et travaille dans le même quartier (CARTE 8.5) ce qui lui laisse des possibilités de s'absenter de son travail pour aller le récupérer ou encore de l'amener chez le médecin.

Si l'école m'appelle et qu'elle me dit que mon fils est malade, je vais arrêter, dans la mesure du possible, le plus rapidement avec ma cliente, en lui expliquant les choses et en reprenant un prochain rendez-vous. Et comme je suis à deux minutes à pied de l'école, je suis là rapidement. Ça m'est arrivé deux ou trois fois où il était malade et dans la demi-heure, j'allais le chercher.
(Marlène de Versailles, enfant de 6 ans)

b) Quelques ressources pour rendre les enfants plus autonomes

Revenons à nouveau sur le cas de Marie-Paule. Cette mère parisienne met en avant le fait que sa fille a 9 ans soit déjà autonome pour réaliser une certaine partie des déplacements, notamment le trajet à l'école. Comme le matin, elle n'accompagne pas sa fille à l'école, elle « gagne du temps » qu'elle consacre à son activité professionnelle de gestionnaire

administrative dans un organisme public, afin de pouvoir avancer le début et la fin de la journée de travail. Si elle a pris la décision de laisser sa fille aller seule à l'école c'est parce que l'établissement scolaire est à proximité et qu'elle a identifié un trajet sécurisé par les « agents qui font traverser » et d'autres repères. Ce cas est assez commun parmi les mères solos « urbaines » interrogées, avec des enfants à partir de 8 ou 9 ans.

Mes enfants, ils sont déjà grands et ont pas besoin que je les accompagne, sauf des rendez-vous très ponctuels où je dois être présente ou quand il faut payer quelque chose [elle rigole]. Là, ils sortent comme ils veulent, des copains arrivent et ils partent avec, des fois je vois ma fille traîner avec ses copines. Ils sont libres tant qu'ils fassent pas des bêtises. [...] C'est pas nouveau, au CE2, je crois, les jumeaux allaient déjà sans moi à l'école et pouvaient rentrer et se faire le goûter ici, le temps que je revienne du travail vers 18h30. [...] Ma fille a commencé à aller toute seule à la danse, ou avec sa copine, avec 9-10 ans. (Christelle de Paris 20e, jumeaux de 14 ans)

Cette mère habite dans le quartier de la Porte de Vincennes et travaille dans une entreprise gestionnaire de transports en commun. Elle évoque le fait d'avoir laissé ses enfants devenir autonomes comme quelque chose d'assez simple à partir d'un certain âge, grâce à la proximité des différents lieux. Cela lui a permis de réorganiser ses journées de travail et d'éviter de payer une nounou pour la fin de l'après-midi. Ce lien entre autonomisation des enfants et type de quartier, en région parisienne, est mis en avant par le travail de S. Depeau (2008) qui indique une facilité plus importante des enfants d'un quartier du 11^e arrondissement à réaliser les trajets scolaires en autonomie que ceux d'un quartier en grande couronne. Cela se fait notamment grâce à une prise de conscience des parents d'une certaine sécurité du chemin entre l'école et le lieu de résidence. Pour les mères solos, cette autonomisation simplifie leur difficile articulation des temps sociaux et permet, notamment d'avoir une plus grande souplesse pour gérer les temps du travail rémunéré, voire d'augmenter les heures de travail pour compléter les revenus.

La proximité physique entre le logement et les destinations des déplacements du travail domestique fait partie des facteurs qui laissent des marges de manœuvre aux mères solos « urbaines » pour réaliser certains déplacements plus efficacement, alors qu'autrement elles pourraient être contraintes par la présence d'un enfant. Cela peut même conduire certaines mères à laisser seuls des enfants à domicile afin de fluidifier des déplacements. C'est le cas d'Elisabetta, qui de temps en temps peut laisser sa fille cadette, de 5 ans, au domicile pendant qu'elle accompagne l'aînée pour gagner du temps, même si cela la fait culpabiliser.

C'est pas bien de le dire, peut être... mais des fois, si je vois que la petite, elle, est trop fatiguée, je reviens ici avec les deux, je mets la petite devant les dessins animés, je lui explique bien que je pars cinq minutes, de pas ouvrir la porte, de pas sortir, je cours avec la grande, je dépose la

grande, et je reviens. Je culpabilise un peu, mais voilà, c'est vrai qu'on se retrouve à faire des choses qu'avant, si j'étais pas toute seule, je ferais jamais. Ou même, je sais que la petite, elle dort jusqu'à tard et pas la grande. Du coup, des fois, la petite, elle a pas école parce que c'est grève, du coup, je lui explique bien (l'école de ma grande est à 2 minutes, je mets 3 minutes aller-retour), et je l'explique bien "demain matin t'as pas école, tu peux dormir, je te laisse dormir, du coup, j'amène Silvia, si tu te réveilles, maman arrive dans 4 minutes". (Elisabetta des Lilas, enfants de 5 et 7 ans)

En dehors de la connaissance de l'itinéraire ou de la proximité physique, l'autre facteur qui facilite l'autonomisation des enfants dans les espaces urbains denses est lié à la présence de tierces personnes.

Mon fils il est parti seul à l'école, mais bon, je l'ai quand même surveillé plein de fois, j'étais cachée derrière un arbre à voir s'il était sérieux, s'il traversait bien, si... Donc je vois qu'il est sérieux et il n'y a pas de souci en fait. Et je vois qu'il rentre... En fait, j'ai vu qu'il rentrait avec un copain et sa maman, donc il rentre jamais seul. Donc ça va, quoi. (Hélène de Nanterre, enfant de 8 ans)

Ainsi, d'autres personnes, en l'occurrence la mère d'un autre enfant, participent de la « surveillance diffuse ». Cela constitue ce que J. Jacobs (1961, citée par Rivière 2017) nomme « les yeux de la rue ». Sur l'encadrement parental des pratiques de l'espace public à Paris, C. Rivière (2017 : 182) montre que, dans des quartiers denses où cohabitent d'autres parents, il se crée une confiance relativement élevée dans les « mécanismes de supervision collective et informelle des pratiques urbaines enfantines ».

c) La présence des transports en commun, un avantage et une dépendance pour les déplacements au-delà du quartier

Lorsque Marie-Paule évoque les avantages de résider dans son quartier du 15^e arrondissement de Paris, elle fait référence à la présence des bus ou du métro à proximité. Elle les utilise pour se rendre sur ses lieux de travail ou pour faire quelques activités de loisirs. Cette mise en avant des transports collectifs par les mères solos « urbaines » interrogées est fréquente. Jeanne de Montreuil (avec deux enfants de 1 et 3 ans) dit : « pour moi, le métro... la station est vraiment à 56 mètres, donc c'est génial ». Il s'agit de la ligne qu'elle prend, sans correspondance, presque tous les jours pour se rendre au travail dans le 9^e arrondissement de Paris. Pour ces mères, le travail rémunéré est la seule activité (avec quelques loisirs ponctuels) dont la localisation sort du périmètre restreint de déplacement du quotidien. Dans ces cas, la présence de transports en commun réguliers et fiables est un facteur-clé pour gérer la complexité de leur quotidien.

Mon quartier il est très bien desservi en transports publics, ce qui est nécessaire pour pouvoir venir au travail. Je suis à côté du métro Porte de Pantin qui va à gare du Nord et gare de l'Est. À gare du Nord il y a plein de trains rapides et le RER B. (Martina de Paris 19^e, jumeaux de 7 ans et enfant de 5 ans)

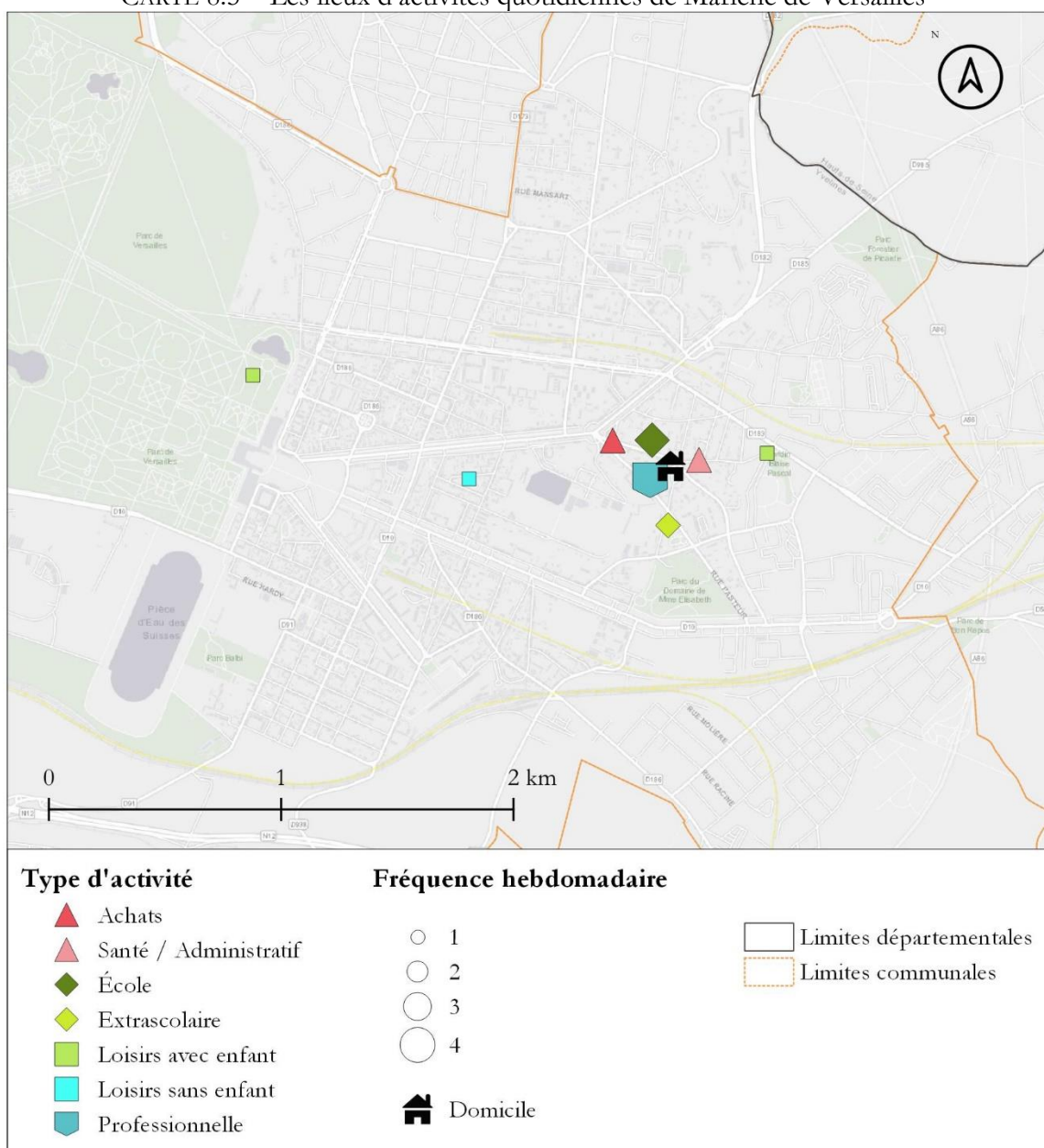
Pour certaines mères, un temps réduit de trajet en transports en commun depuis le domicile est même présenté comme un critère pour intégrer une localisation professionnelle dans leur quotidien chargé.

[Mon travail] est à Olympiades, donc c'est à 20 minutes en métro et en bus ; ça va. Et un quart d'heure en vélo. Ça aussi, ça fait partie des trucs bien. C'est-à-dire que si le travail était à deux heures de métro et tout ça, j'aurais dit non parce que ça aurait été impossible de tout faire. Mais là, le fait qu'il soit à côté, ça fait que c'est bien. (Émilie de Villejuif, enfants de 17 et 14 ans)

F. Leray, dans sa thèse sur les mères de famille monoparentale bretonnes (2010 : 175), insiste sur le fait que la partie des mères de son échantillon qui vivent dans une ville-centre jugent leur commune de résidence bien desservie par les transports en commun, ce qui rejoint le cas des mères franciliennes. Cependant, il affirme que pour beaucoup de ces mères, l'utilisation des transports en commun est vécue comme une contrainte (en raison des horaires et des disruptions), faute de moyens pour faire l'acquisition d'une voiture. À la différence de ce cas, les mères solos « urbaines » interrogées qui n'utilisent pas la voiture au quotidien ne présentent pas ce fait comme une contrainte. Pour elles, la présence de transports en commun est vécue comme un avantage pour pouvoir se rendre à leur activité professionnelle, ainsi que pour se déplacer vers des lieux de loisir plus éloignés rapidement. C'est le cas de Margaux d'Aubervilliers qui indique qu'un des intérêts de sa localisation résidentielle est de pouvoir se déplacer avec son fils au parc de la Villette (au nord de Paris), sans changer de ligne. Les problèmes dans les transports en commun (retards ou interruptions du trafic) sont des contraintes intégrées par les mères solos ; c'est le « prix à payer » pour pouvoir vivre dans des quartiers leur permettant d'accéder à un nombre important d'aménités à pied. À Paris et dans les communes denses autour, l'utilisation de la voiture est fortement contrainte en raison de la densité du trafic et des problèmes d'aménagement. Même si elles possédaient une automobile et malgré ses avantages, ce serait plus compliqué¹⁶⁸ de se déplacer avec que d'emprunter les transports collectifs ou de se déplacer à pied (8.2.3.a).

¹⁶⁸ Samia, avec une fille de 6 ans et des jumeaux de 4 ans, est la seule mère vivant dans une zone dense (le bas Montreuil, à proximité du quartier de la Porte de Vincennes à Paris) qui utilise la voiture pour la plupart de ses déplacements du quotidien. Pour elle, l'utilisation de la voiture facilite l'accompagnement de trois jeunes enfants et le transport des courses. Son utilisation de la voiture est facilitée par la présence d'un lieu de stationnement sécurisé dans son immeuble et sur son lieu de travail.

CARTE 8.5 – Les lieux d'activités quotidiennes de Marlène de Versailles



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; fond de carte ESRI ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Dans les quartiers urbains denses de banlieue où la desserte en transports en commun est moins adaptée pour se rendre au travail, les mères interrogées utilisent d'autres modes « intermédiaires » comme un scooter (c'est le cas d'Hélène de Nanterre qui travaille à la Défense et à Cergy) ou un vélo électrique (comme Céline de Saint-Ouen, qui travaille quelques jours par semaine à Bobigny). Dans certains quartiers d'habitat dense et bien achalandés en services et commerces, mais moins proches de Paris, le réseau de transports en commun est moins bien maillé. Le cas échéant les mères font en sorte de réduire le périmètre d'activités au quartier de résidence qui est également le quartier de travail rémunéré.

C'est le cas de Marlène de Versailles (voir carte ci-dessus) qui ne souhaite pas conduire une voiture au quotidien et qui préfère condenser toutes ses activités dans un périmètre très proche afin de pouvoir mieux articuler ses temps sociaux.

d) Les possibilités d'une vie sociale locale

J'ai très vite pris des habitudes dans ce quartier : le marché le dimanche matin, j'ai un cinéma au bout de la rue qui fait une grosse programmation pour les enfants. On a une super médiathèque juste là aussi. [...] on va très souvent se poser, lire des livres là-bas. Il y a plusieurs lieux comme ça qui sont assez rapidement devenus des lieux d'ancrage pour moi quoi. Ouais, le cinéma, la bibliothèque, la petite crêperie qui est à l'angle là. C'est pas cher, que c'est juste en bas de la maison, que je suis devenue amie avec le patron et avec les serveurs et avec à peu près toute la clientèle. Et donc, du coup, cette crêperie, c'est un peu notre QG. Les soirs où j'ai le frigo est vide, ou où j'ai la flemme de faire à manger ou quoi ; "hop !" on va manger une crêpe en bas. (Céline de Saint-Ouen, enfant de 6 ans)

Ce témoignage met en avant les qualités des quartiers bien dotés en aménités de proximité, propices aux loisirs et à la vie sociale. Le fait d'avoir des lieux de sortie proches du domicile autorise ces mères solos « urbaines » à réaliser des activités qu'elles auraient eu du mal à agencer autrement, dans un planning de déplacements chargé. Cette courte distance rend possible l'articulation avec d'autres activités plus contraintes. De plus, comme explicité plus haut, la proximité avec de multiples lieux de sorties (restaurants, bars, parcs ou lieux culturels) permet une improvisation des loisirs en fonction des envies ou des propositions de « dernière minute ».

Comme je l'ai montré dans le chapitre précédent, beaucoup de mères solos franciliennes ne sont pas à proximité de leurs familles élargies, cette situation étant majoritaire parmi les « urbaines » interrogées. De plus, après la séparation conjugale, le réseau d'amitié peut évoluer. De ce fait, de nombreuses mères reconstituent un réseau d'amies basé sur les contacts avec les parents des enfants de l'école. Martina du 19^e arrondissement de Paris indique que « le lien de base c'est l'amitié des enfants ; le garçon est copain de mon fils et je deviens amie de la maman ». Cela a pour conséquence que la majorité des sorties, avec et sans enfants, se font dans le quartier, voire aux domiciles¹⁶⁹.

En somme, pour les mères solos « urbaines », la proximité physique (qui permet de réaliser une part importante des déplacements à pied) est une « alliée » dans la conduite de leurs quotidiens complexes. Elle favorise l'enchaînement des déplacements, offre une certaine souplesse face aux imprévus et rend possibles des activités souvent difficiles à organiser pour

¹⁶⁹ Les sorties dans les domiciles des amies sont presque la norme au moment où j'ai réalisé les entretiens, en raison des restrictions sanitaires concernant les bars et restaurants.

des mères solos, comme les loisirs avec ou sans enfants (très limités pour les mères solos). Cette concentration de la vie quotidienne dans un périmètre restreint pourrait être interprétée comme « restrictive » ou revêtant une certaine « captivité locale », en écho aux travaux sur le « spatial entrapment » des femmes qui travaillent à proximité de leur domicile (Macdonald 1999 ; Wheatley 2013). Cependant, une telle lecture impliquerait d'émettre un jugement de valeur sur les pratiques de mobilité (présupposer qu'il est toujours souhaitable de se déplacer plus loin), ce que ne confirment pas les entretiens. Les mères solos vivant dans les espaces denses n'expriment pas un sentiment d'enfermement dans leur quartier ; leur principale préoccupation reste de réussir à articuler les temps sociaux dans un ensemble de contraintes. Dans ce contexte, tout ce qui contribue à alléger cette organisation est perçu comme une ressource positive.

8.2.3 Une dépendance accrue à la voiture pour les « périurbaines »

Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône est un exemple, parmi d'autres, de mères solos « périurbaines » qui composent avec des distances relativement longues à parcourir pour l'ensemble de ses activités quotidiennes, particulièrement pour le travail en raison de la « spécialisation fonctionnelle » de ces espaces. Cela amène à une utilisation intensive de la voiture ; ce qu'une tradition de la littérature sur la mobilité qualifie de « dépendance automobile » (Motte-Baumvol 2007). Dans la description de son quartier, Anissa remarque l'absence d'aménités de proximité et la nécessité d'utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien.

Commerces, il n'y a rien. En fait, vous avez un grand Leclerc à un kilomètre, donc, bon, ça va. Mais, moi, j'aime bien plutôt les petits commerces de centre-ville. Mais bon, boucherie, charcuterie, tout ça, il n'y a pas ici. Il n'y a pas de poissonnerie, il n'y a pas... C'est vraiment... une ville dortoir, je pense. [...] Mon quartier, si vous n'avez pas une voiture, c'est compliqué. Il y a une gare qui s'appelle Pont-Petit. Mais il y a un train, plutôt pendant les... C'est plutôt pour les lycées, puisqu'il y a deux lycées. Donc, il y en a le matin à 8h, à 9h, et puis après, il n'y en a plus. Donc, un par heure, vous voyez, ça vous amène à Pontoise. Il faut faire la correspondance à Pontoise. Et vous avez un bus qui va à Cergy, c'est tout. En transport en commun, c'est pas bien desservi. C'est pour ça que là, dans ce quartier, il faut une voiture.
(Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône, enfants de 8 et 12 ans)

La voiture est donc le mode largement privilégié par les mères solos « périurbaines ». Elle présente des avantages pour gérer la complexité de leur mobilité, mais entraîne aussi une forte dépendance à un moyen de transport coûteux. Compte tenu des distances à parcourir pour certaines activités, ces mères peuvent rester dans un rôle de « mamans-taxi » même après l'âge de l'autonomisation des déplacements scolaires des enfants, tout en pouvant s'appuyer sur un certain ancrage familial.

a) *La voiture comme substitut à la souplesse de la proximité*

Comme en témoigne l'exemple d'Anissa, l'automobile privée est quasiment une nécessité pour les « périurbaines ». A une exception près, toutes les mères interrogées de ce groupe possèdent le permis de conduire et sont motorisées. L'usage de la voiture est un outil pratique pour les personnes qui se déplacent avec des enfants (dont le rythme peut être ralenti et les besoins contraignants) et avec la nécessité d'enchaîner des déplacements, dont ceux du travail domestique. Cet élément est connu des recherches sur la mobilité des mères, en général, qui en soulignent les avantages pour l'accompagnement des enfants, notamment en bas âge, le transport de charges comme les courses ou la fluidité des chaînes de déplacement (Prédali 2005 ; Sajous 2017 ; Gilow 2019). Pour le cas précis des mères solos « périurbaines », le véhicule privé peut être présenté comme un substitut à la proximité. La vitesse et la commodité de la voiture remplacent certains des avantages de la proximité ; elle est décrite comme un mode flexible qui permet d'enchaîner différentes activités distantes, sans dépendre des horaires et de la desserte sélective des transports en commun.

Par exemple, Valérie de Villeparisis va faire ses courses en semaine en revenant du travail et avant d'aller récupérer sa fille à l'école. Elle y va en voiture, même si la surface commerciale se situe à proximité du domicile. L'autre avantage cité est de pouvoir transporter des charges considérables (les courses)¹⁷⁰ et les cumuler à d'autres objets lourds comme les sacs avec les affaires de son activité professionnelle (dont l'ordinateur portable), ce qui rend possible le chaînage de déplacements sans se retrouver surchargée ou devoir passer par le domicile.

Je vais [faire mes courses] au petit E.Leclerc là, qui est juste derrière. Toujours, tout le temps. [...] En voiture, il est à deux-trois minutes, juste derrière, derrière la Nationale, en fait. On va dire un quart d'heure à pied. [...] C'est-à-dire que le soir, en fonction de ce que j'ai besoin ou de ce qu'il me manque, je passe au Leclerc en rentrant du bureau et en 30 minutes j'ai fait mes courses pour la semaine. [...] Je le fais tout le temps en voiture. Après les courses, c'est bien de les acheter, et de les mettre dans le coffre. (Valérie de Villeparisis, enfant de 10 ans)

Entre Montlhéry et la ville où j'emmène mon fils chez la psy, il doit y avoir un bus. Mais, ben écoutez, je ne le connais même pas. Et puis en voiture c'est à 5 minutes. Donc on va pas s'embêter ; on va pas faire 40 minutes à un arrêt de bus et 40 minutes pour aller de l'arrêt de bus à chez la dame. [...] Je prends la voiture pour aller les voir [mes amis]. Un, je suis avec les enfants, je peux emmener mes affaires... [...] On peut rentrer à n'importe quelle heure, on

¹⁷⁰ La voiture permet de transporter des affaires lourdes et volumineuses, comme des « grosses courses ». Les mères solos « urbaines » sans voiture doivent se munir de caddies pour transporter des courses lourdes ou porter les sacs, ce qui complique les déplacements, notamment lorsque des obstacles comme des marches doivent être franchis. La majorité de mères solos « urbaines » privilégient des courses plus fréquentes et moins volumineuses, dans des commerces de proximité.

peut se conduire avec la voiture, c'est quand même bien pratique. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

Cet exemple permet de montrer que, pour les mères solos « périurbaines », la voiture permet d'inclure dans le programme des activités comme l'accès aux consultations psychologiques, qui seraient difficiles à mettre en place dans des quartiers peu dotés de ce type de services. L'automobile permet également d'inclure quelques loisirs à distance des quartiers de résidence, sans dépendre d'un service de transport avec des horaires restreints. Ce point rejoint les observations d'une recherche sur les parents de familles monoparentales de la région métropolitaine de Québec, qui montre que la voiture est le seul substitut à l'absence d'accès à proximité des ressources et des loisirs de ces familles (López Castro *et al.* 2015).

La dernière mère citée affirme également que la voiture lui donne une certitude d'être de retour chez elle, après le travail, afin d'assurer les accompagnements des enfants du soir. Ainsi, même si elle pourrait utiliser les transports en commun pour un tronçon de son déplacement vers et depuis son lieu de travail (ce qui lui permettrait de « me soulager le dos de la conduite »), elle préfère utiliser la voiture. La voiture lui permet d'articuler les différentes activités, mais aussi c'est le seul mode de transport qu'elle considère « sûr » pour ne pas être trop en retard pour récupérer ses enfants le soir, comme elle l'explique :

Au début, j'avais un Navigo, donc je prenais le RER... J'allais en voiture jusqu'à la gare, qui est à un kilomètre environ, parce que le bus ici soit est pas très fréquent soit il passe pas et on peut son louper le train. Donc, je prenais ma voiture après, j'avais le RER C, le métro et le RER. [...] Et maintenant, j'ai arrêté depuis, ben, que je suis divorcée, parce que du coup, les transports étant pas fiables, le soir ça m'est déjà arrivé d'être bloquée à Paris et à pas pouvoir rentrer. Quand mes enfants étaient plus petits, je suis restée bloquée à Paris. Il disait "pas de train ; pas de reprise". J'ai fait : "Pardon! ; il est 19 heures, je suis encore à Paris et il n'y a pas de reprise du RER C". [...] On retrouve ses enfants au commissariat si on a personne pour aller les chercher, c'est un petit peu moyen. Maintenant je vais au travail et que je rentre en voiture, tous les jours, pour être sûre de pouvoir rentrer. Même si je suis en retard, au moins je rentre. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

Cet avantage de la voiture est aussi mis en avant par M. Gilow (2019 : 163) qui caractérise ce mode comme une manière efficace de « minimiser les risques de perturbation de la chaîne de déplacements ». Cela est d'autant plus vrai pour les mères solos qui sont sans possibilité de repli vers un adulte du ménage pour réaliser les déplacements du travail domestique, si elles rencontrent un problème pour rentrer du travail, comme vu dans le témoignage d'Angèle.

b) La dépendance à un mode cher pour des ménages modestes

La présentation que les « périurbaines » interviewées font de la voiture donne à voir une forte « dépendance automobile » pour mener à bien leurs déplacements (Dupuy 1999). Certains

éléments suggèrent une dépendance à la voiture qui s'apparente à celle présentée par des travaux sur la question en Île-de-France (Motte-Baumvol 2007 ; Sajous 2017), avec la particularité que les mères solos ont certaines obligations de déplacements marquées par une « fixité » et n'ont pas beaucoup de solutions de repli. Par exemple, Anissa sans voiture ne pourrait pas exercer d'activité professionnelle ou aurait des longs déplacements domicile-travail qui l'empêcheraient d'aller récupérer sa fille à l'école (même avec le service de centre de loisirs), et d'accompagner les enfants aux activités extrascolaires.

Dans ce contexte de dépendance automobile, l'utilisation constante de la voiture présente certaines limites. Les mères interrogées évoquent des éléments tels que les aléas de la route, notamment liés aux embouteillages, qui peuvent compromettre l'articulation des temps. Cet élément est souvent connu et anticipé par les mères solos, qui prennent de l'avance et/ou utilisent des applications de calcul de trajets.

Le centre de loisirs après l'école, ça ferme à 18h30. Donc quand j'arrive à rentrer plus tôt parce y'a pas de bouchons, ça roule. Je peux être là à 17h20 ou un truc comme ça, au plus tôt. En général, je vais les prendre à 18 heures et parfois j'arrive jusqu'à 18h30. [...] Si ça roule, je mets, on va dire 45 minutes. Ça dépend par où je passe, aussi. Parce qu'en passant par Paris, on met 40 mn tout droit, mais l'A-86, avec Orly, c'est souvent bouché. Donc souvent, je fais les 60 bornes qui font tout le tour [sans passer par Paris], mais je mets le même temps, quand même 45 minutes. Comme souvent à l'aller, je passe par Paris et au retour, je fais la couronne avec « la francilienne ». Parce que y'a moins de bouchons le soir, quand même, sur la francilienne. [...] J'utilise Waze¹⁷¹, pour savoir justement s'il vaut mieux que je prenne un itinéraire ou un autre. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

Une des limites de l'utilisation de la voiture dans les déplacements du quotidien évoquée par les mères solos est son coût. Ainsi, malgré les possibilités que la voiture offre, souvent les mères limitent son usage aux nécessités quotidiennes afin de pouvoir garantir une certaine stabilité du budget familial, qui est généralement assez contraint. En effet, il faut mettre en perspective le contexte de dépendance à la voiture dans les zones peu denses, en Île-de-France ou ailleurs, avec les conditions de vie des mères solos, inférieures, en moyenne, à celles des parents en couple (Drieux *et al.* 2016). Les mères interrogées sont représentatives de cette situation de précarité financière.

¹⁷¹ Waze est une application mobile qui permet de calculer des itinéraires en voiture en prenant en compte les problèmes de circulation comme les embouteillages ou les accidents. D'autres mères interrogées disent utiliser cette application pour calculer leurs itinéraires de retour. La « francilienne » est l'autoroute périphérique de Paris la plus éloignée du centre, qui passe en grande couronne.

La voiture c'est devenu un budget énorme pour moi. Je fais beaucoup de kilomètres tous les jours pour venir travailler, donc avec le prix de l'essence qui grimpe ces dernières années, ça devient compliqué. Et puis il suffit d'avoir un petit pépin, une panne pour devoir déboursier l'argent dont on a besoin pour finir le mois chez le garagiste. [...] Avant, j'avais tendance à prendre facilement la voiture pour rien, mais maintenant, je fais vraiment très, très attention aux déplacements au niveau du coût financier. Donc, pour les courses, c'est soit retour du boulot, ou en partant au boulot, ou s'il y a un rendez-vous médical... Il faut que ça soit un trajet utile ; j'évite de faire un trajet spécialement pour les courses. [...] Et puis, certains mois je dois dire à ma fille qu'on ne peut pas faire notre sortie toutes les deux dans Paris ou autre parce que c'est un peu ric-rac. (Catherine du Val Briard, enfant de 16 ans)

La mère citée présente les restrictions mises en place dans l'utilisation de la voiture, et donc dans ses déplacements, et une rationalisation des trajets comme les achats, pour éviter des dépenses de carburant. Ce cas, représentatif des mères solos interrogées, rejoint l'idée exposée par des recherches sur l'automobile dans le périurbain qui différencient les capacités financières d'un ménage à posséder une voiture, des capacités à pouvoir assumer son usage constant. B. Motte-Baumvol (2007) explique que, lorsque les ménages n'ont pas les moyens de jouir de l'usage d'une voiture, les avantages qui pourraient être tirés d'utiliser la voiture sont moindres.

c) *Devoir accompagner les enfants, une charge « perpétuelle »*

L'exemple d'Anissa interpelle à un autre égard : un élément de sa mobilité du travail domestique diffère de celle des « urbaines » concernant l'accompagnement des enfants. En effet, Anissa accompagne sa fille de 8 ans à toutes ses activités, alors que c'est l'âge où beaucoup de mères interrogées, dans des espaces plus denses, commencent à rendre autonome leur enfant. Cependant, la différence principale avec les mères solos « urbaines » concerne les accompagnements de son fils de 12 ans. Ce dernier est autonome pour ses déplacements au collège (grâce au car scolaire), mais Anissa l'accompagne à son activité sportive, deux fois par semaine. On retrouve, avec l'exemple d'Anissa, une situation assez typique de la mobilité familiale dans l'espace périurbain, avec la figure des « mamans-taxi » dont l'accompagnement des enfants devient l'un des rôles les plus marqués (Dodier et Cailly 2007) et qui se prolonge pendant l'adolescence (Kaufmann *et al.* 2005).

Une recherche australienne récente montre que l'autonomisation des enfants dans les déplacements impliquant des distances de marche considérables intervient plus tard que le moment où les parents laissent seuls les enfants au domicile (sans supervision d'un adulte), notamment dans les quartiers pavillonnaires (Kent 2025). C'est le cas d'Anissa et d'autres « périurbaines » interrogées. D'un côté, elles laissent leurs enfants autonomes pendant des temps à domicile ou des déplacements qu'elles savent plus encadrés (comme les trajets

collectifs avec des voisin·es ou les trajets en car scolaire). Par exemple, Anissa laisse ses enfants seuls à la maison le samedi matin, puisqu'elle travaille. De l'autre, elles se font un devoir d'accompagner les enfants aux activités situées à une distance à pied importante (de plus de 20-30 minutes) ou dont le trajet impliquerait une difficulté supposée (traverser une zone d'activités non habitée, longer une voie rapide ou un espace mal éclairé ou avec un itinéraire peu sécurisé). Certaines mères évoquent la fatigue de leurs enfants comme raison pour les accompagner, ce qui serait lié à l'idée d'une « bonne maternité automobile » (Dowling 2000) dont elles devraient faire preuve, d'autant plus que, par leur situation monoparentale, elles vivent une injonction sociale à la « bonne maternité ».

Le stade est à 25 minutes à pied, donc il pourrait y aller tout seul, mais bon... Je trouve qu'avec l'adolescence et tout ça, il est un peu fatigué. Et puis l'hiver, il fait nuit et le trajet peut être un peu trop calme. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 3, 12 et 17 ans)

Les accompagnements des enfants ne se limitent pas aux activités extrascolaires. En raison des spécialisations fonctionnelles des espaces et des distances physiques, les sorties et loisirs des enfants adolescents des « périurbaines » sont souvent conditionnés à un accompagnement en voiture des mères. Pour les mères solos « périurbaines », cet accompagnement peut entraîner d'une charge logistique considérable, comme c'est le cas d'Audrey qui, lorsqu'elle accompagne ses enfants adolescents à leurs sorties, doit prendre avec elle sa fille car elle n'a personne avec qui la laisser. Cette situation contraste avec le témoignage d'Elisabetta des Lilas (ci-dessus), qui peut laisser sa fille cadette (de 5 ans) seule à l'appartement lors qu'elle accompagne sa fille à l'école, en raison des courtes distances.

Mon fils n'est pas très sociable et il passe son temps avec les jeux vidéo dans sa chambre, mais, des fois quand il doit voir des potes, je suis obligée de l'amener en bagnole à Meaux ou un autre endroit comme ça. [...] Ma fille, elle est plus grande, mais c'est limite pire parce qu'elle me demande de l'emmener en voiture à Val d'Europe, ou de la récupérer parce qu'elle est allée avec une copine. Du coup, je suis obligée de prendre ma petite avec moi pour aller chercher ma grande. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 3, 12 et 17 ans)

Ou quand ma fille elle rentre tard, des fois elle rentre des discothèques ou des boîtes et il y a pas de transport ou elle me dit 'je suis chez un tel et il y a pas de transport', elle va m'appeler à 3h du matin. Donc, j'ai toujours mon téléphone à côté de moi au cas où il faut que j'enfile un truc et que je vienne la récupérer. [...] Je sais que je peux avoir confiance et que, quand elles ont besoin, même si c'est à 3h du matin, alors, oui, je vais râler et je vais dire 'tu me saoules, j'étais en train de dormir', mais je vais m'habiller et aller les chercher. (Laurence de Chanteloup-en-Brie, enfants de 15, 19 et 21 ans)

Ces deux témoignages illustrent ces situations où les « périurbaines » la responsabilité supplémentaire d'assurer la vie sociale des enfants qui, dans un contexte urbain dense,

seraient davantage autonomes. Cette responsabilité vis-à-vis des enfants adolescents s'accompagne d'une charge mentale supplémentaire, de devoir surveiller leur téléphone pour savoir où et quand les récupérer. Cela rejoint les résultats d'une recherche à la métropole de Québec qui montre que les adolescents des banlieues périurbaines doivent « toujours compter sur un adulte accompagnateur pour aller rencontrer les ami·es, aller magasiner, participer à une activité sportive ou simplement fréquenter un parc ou un lieu public » (Bachiri et Després 2008 : 30). Les autrices trouvent un paradoxe dans l'usage de l'automobile, souvent synonyme d'indépendance et liberté, mais qui implique, dans les espaces peu denses, une dépendance des enfants à l'accompagnement d'une personne adulte. Pour le cas des mères solos « périurbaines », cela a comme conséquence une prolongation de la période où elles accompagnent des enfants au-delà des 11-12 ans, alors qu'une autonomisation « précoce » des enfants peut jouer un rôle clé dans la réduction de leur complexité du quotidien (7.3).

d) *Un ancrage local dans le périurbain permet l'aide des proches et les sociabilités familiales*

J'ai des cousins cousines qui habitent pas loin. J'ai mon père qui est à une demi-heure, mon frère qui est à 20 minutes. J'ai ma grand-mère qui, elle est revenue à la Sainte-Genève, là où j'habitais quand j'étais petite et là où ma grand-mère habitait. Du coup, elle est pareil à cinq-dix minutes en voiture. [...] J'ai des amis qui sont à Saint-Michel-sur-Orge ou à Sainte-Genève, beaucoup. Du coup, comme je suis née à Sainte-Genève, je connais beaucoup de monde. (Angèle de Montlhéry, enfants de 8 et 10 ans)

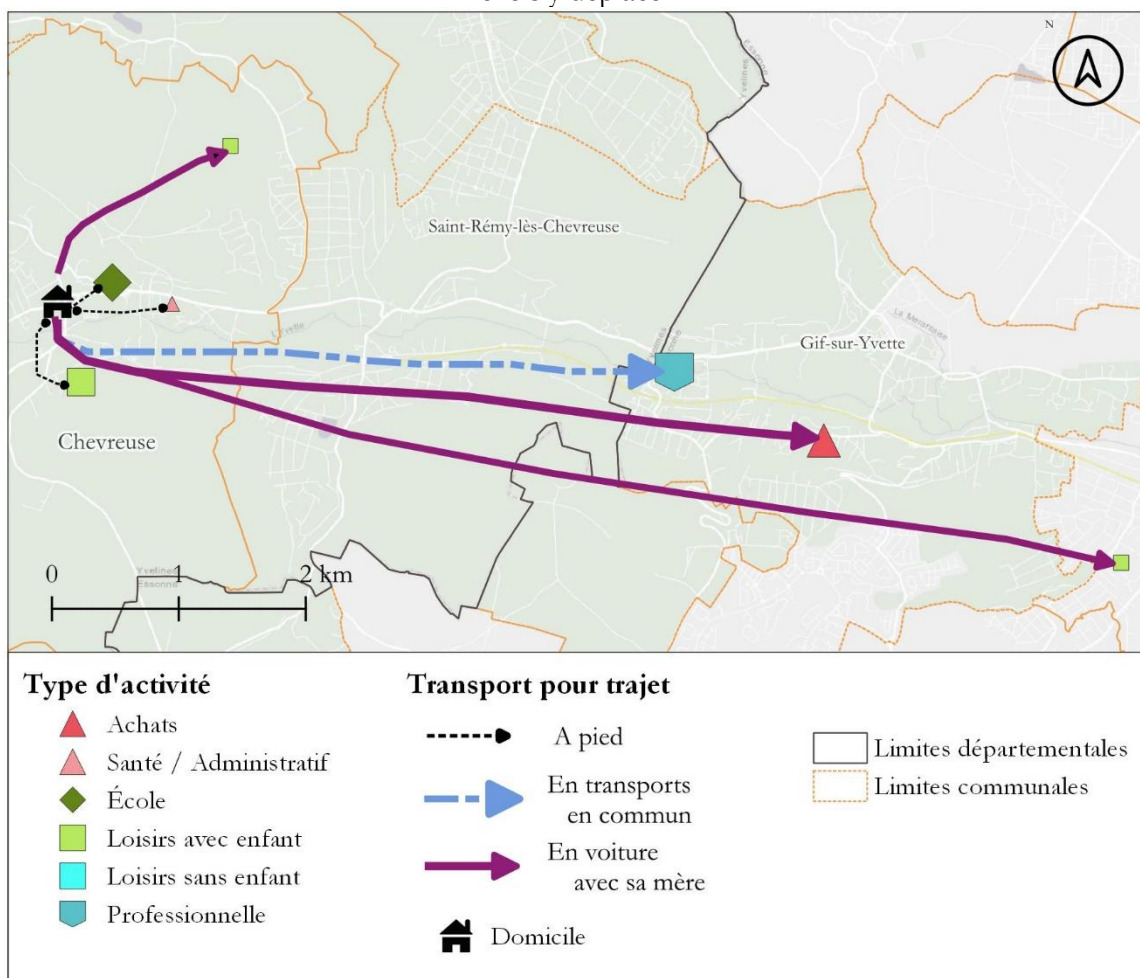
Le témoignage de cette mère n'est pas un cas unique parmi les mères solos des zones peu denses ; la majorité des interviewées ont des proches (famille ou ami·es de longue date) dans les communes à proximité de chez elles, à moins d'une trentaine de minutes en voiture. Comme Angèle, plus de la moitié de ces « périurbaines » sont originaires du secteur où elles résident. Ces origines sont même une raison de leur localisation dans ces espaces, comme l'explique Laurence :

En CE1 je suis arrivée ici en Seine-et-Marne, à Thorigny-sur-Marne, où j'ai passé mon adolescence et même adulte. Mes parents en fait y vivent. Ma famille, mes cousines etc vivent sur la commune, et mon frère aussi, donc on est tous dans le secteur. [...] En voiture j'en ai pour... Il faut que je traverse la Marne et la gare. Donc, en fait, pour aller voir tout le monde je mets entre 10 et 15 minutes. [...] Du côté de ma famille on est assez proches et on parle beaucoup. [...] Ce qu'il fait qu'il soit aussi facile c'est qu'ils soient proches. Je ne pourrais pas partir vivre loin d'eux parce que je sais que on se voit souvent... (Laurence de Chanteloup-en-Brie, enfants de 15, 19 et 21 ans)

Ce témoignage montre un exemple de proximité physique et affective avec les membres de la famille élargie, qui peut d'ailleurs aussi s'observer avec des ami·es d'enfance. Cette double proximité a des implications importantes dans la délégation des déplacements, comme je l'ai montré dans le chapitre précédent. Pour le cas précis du périurbain, des recherches se sont saisies de la question pour montrer à quel point certain·es habitant·es, plutôt modestes, profitent des ancrages pour entretenir des réseaux d'entraide (Berroir *et al.* 2017). Dans une recherche sur la mobilité des femmes du périurbain francilien, C. Aragau et ses collègues (2019) établissent une typologie dont l'une des catégories, « les ancrées », correspond au profil des mères solos citées supra. Elles ont un attachement au secteur construit sur le temps long et profitent de leur bonne connaissance de l'espace et du réseau familial. Cela leur permet d'avoir une possibilité de repli de confiance (car une personne membre de la famille ou une connaissance de longue date), pour déléguer un déplacement ou pour gérer un imprévu (7.2.1.a). C'est le cas de Laurence, qui a l'habitude d'appeler son père si elle a besoin de faire récupérer sa fille ou lorsqu'elle a eu des problèmes de panne de voiture.

Parmi ces mères, on trouve Juliette de Chevreuse, la seule « périurbaine » non motorisée, pour qui la vie dans un secteur peu dense aurait pu être davantage compliquée étant donné la longueur de certains déplacements et l'absence de transports en commun rapides, très fréquents et bien maillés. Elle peut faire une partie de la mobilité du travail domestique à pied, notamment emmener sa fille de 8 ans à l'école car elle habite dans le bourg, à proximité. Pour se rendre sur son lieu de travail, elle prend un bus dont elle connaît bien les horaires. Toutefois, pour les courses ou d'autres déplacements plus ponctuels (dont les loisirs en famille), elle se déplace grâce à sa mère, avec qui elle cohabite et qui possède une voiture (voir CARTE 8.6). Sa mère récupère également sa fille, le soir, après l'école, afin que Juliette ne soit pas contrainte de réduire ses horaires de travail. Cette mère solo « périurbaine » n'a pas de voiture mais elle s'en sert indirectement *via* sa mère, ce qui traduit la nécessité (et l'avantage) des solidarités familiales dans ces contextes.

CARTE 8.6 – Les lieux d'activités quotidiennes de Juliette de Chevreuse et la manière dont elle s'y déplace



Source : Enquête par entretiens (2020-2022) ; fond de carte ESRI ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

L'ancrage local (et donc la présence de la famille dans un rayon accessible) permet aux « périurbaines », de maintenir une vie sociale qui repose majoritairement sur les liens familiaux. Elles vont régulièrement rendre visite aux membres de la famille vivant à une certaine proximité, peuvent les recevoir chez elles, ou programmer des sorties dans les zones commerciales ou les « espaces naturels » autour. C'est ce dont témoigne Audrey :

Avec ma sœur du milieu, comme elle a trois enfants aussi, on fait des activités ensemble. Il y a un très grand skatepark, pas très loin. Il y a le lac aussi de Javelines, avec la base de loisirs. Franchement, c'est génial avec les petits. Et pareil, on y va régulièrement. Là, je demanderais pas à ma petite sœur de 25 ans, par exemple : 'viens, on va ensemble au parc avec les enfants'. Enfin voilà, elle ne va pas... Je vais plutôt lui dire : 'passe manger le soir à la maison'. Mais ça va être différent, plus en mode 'dîner entre sœurs'. (Audrey du Pays de Meaux, enfants de 3, 12 et 17 ans)

Les quelques « périurbaines » avec un ancrage local moins important, car n'ayant pas de famille à proximité, ont une vie sociale plus atomisée, ce qui se traduit par des déplacements pour des loisirs moins nombreux. C'est le cas d'Anissa, dont les déplacements de loisirs se limitent à quelques sorties le week-end avec ses enfants, et, lorsque ces derniers sont avec leur père, à une sortie mensuelle à Paris.

Moi, je suis plutôt solitaire, J'aime bien les gens. J'ai le contact facile, d'ailleurs. Mais j'ai pas beaucoup d'amis. Je préfère être seule. J'aime bien... J'aime bien lire un bouquin. Donc quand il n'y a pas mes enfants, c'est plutôt chill. [...] En fait, je vais aussi sur Paris me balader, ou, quand il y avait pas le Covid, j'allais tous les mois prendre un cours dans le 9^e [...]. (Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône, enfants de 8 et 12 ans)

Cette mère n'est pas complètement « isolée », dans son quotidien. Elle trouve de l'entraide auprès d'autres mères avec d'autres mères pour récupérer les enfants aux activités extrascolaires, lorsqu'elle en a besoin (7.2.1.b).

En définitive, les mères solos « périurbaines » ont des pratiques propres de leur environnement urbain de vie : longues distances de déplacement et usage intensif de la voiture. Cela a des répercussions défavorables sur leur mobilité quotidienne : elles dépendent d'un mode de transport de plus en plus cher et ne peuvent pas rendre complètement autonomes leurs enfants dans les déplacements, même lorsqu'ils sont adolescents. L'image des « femmes captives du périurbain » contraintes de renoncer à une vie professionnelle et sociale en dehors de leur quartier pavillonnaire, est assez prégnante dans la littérature sur la mobilité quotidienne (Ortar 2007 ; Rougé et Bonnin 2008 ; Aragau *et al.* 2019). Pour les mères solos interrogées, la vie quotidienne ne reflète pas une « captivité » liée à leur espace de vie. Leur quotidien (et leur mobilité) est marqué par la complexité caractéristique des mères solos (voir chapitres 5 et 6). Leur vie dans des quartiers « périurbains » est liée, pour la plupart des cas, à une volonté de rester à proximité de leur famille-entourage et tirer parti des avantages de cet ancrage dans la gestion de leur quotidien.

8.3 Au-delà de la densité urbaine, le cas des mères solos de quartiers stigmatisés

Deux profils de mères ont été présentés en fonction des effets des caractéristiques urbaines de leur quartier de résidence dans leurs pratiques quotidiennes, en termes de complexité. Pour les « urbaines », la proximité ne réduit pas nécessairement les charges en termes de nombre de déplacements quotidiens ; elles doivent aller travailler, accompagner les enfants, faire des achats ou autres. Toutefois, la proximité a des effets sur leur « capacité d'agir ». En effet, elles peuvent réaliser des déplacements plus courts et plus enchaînés, ce qui leur laisse des marges de manœuvre pour s'adapter à des imprévus et même intercaler des moments de

loisir. Pour les « périurbaines », la « capacité d'agir » s'appuie directement sur l'usage de la voiture et, dans une moindre mesure, sur l'ancrage familial. Elles sont donc plus dépendantes d'un mode de transport spécifique et voient l'autonomisation de la mobilité des enfants entravée par les distances physiques aux activités.

Même si elle permet de faciliter l'analyse des différences entre mères solos en fonction des caractéristiques de leurs espaces de résidence, cette typologie binaire présente des limites. Ainsi, parmi les mères interrogées on peut trouver des exceptions à l'usage de la voiture en zone dense (comme Samia de Montreuil) ou des situations intermédiaires (besoin de se déplacer plus loin pour des loisirs dans une zone dense mais avec peu d'aménités). Construire la typologie binaire, à partir des lieux de résidence et des distances aux activités du quotidien des mères solos interrogées, m'a permis de repérer un troisième groupe de mères avec des pratiques de mobilité similaires, mais dont les quartiers de résidence peuvent se différencier entre eux en termes de densité urbaine et de présence d'aménités de proximité. Leur point commun, c'est qu'elles résident dans des quartiers populaires avec une prédominance de logements sociaux et caractérisés par une stigmatisation sociale (8.3.1). Leurs pratiques quotidiennes se fondent sur une envie notable de sortir du quartier (8.3.2), ce qui contraste avec les deux catégories déjà présentées.

8.3.1 Une double stigmatisation des mères solos et des quartiers populaires ?

L'image négative des familles monoparentales, et notamment des mères solos, fait encore partie des mentalités, d'après des recherches récentes en sociologie de la famille (Helfter et Le Pape 2024). Le fait qu'elles ne soient pas dans la norme de la « bilatéralité parentale » les associe à une figure d'échec ; des mères de familles incomplètes qui ne pourraient pas assurer l'éducation et développement des enfants à elles seules. Conscientes de cette image (Piesen 2017), les mères solos cherchent à s'investir le plus possible dans le quotidien de leurs enfants afin de se conformer aux principes du « maternage intensif¹⁷² » et ainsi se montrer, et se sentir, comme de « bonnes mères » (Ennis 2014). Dans le chapitre précédent, j'ai montré que cette injonction sociale se matérialise, en termes de mobilité, par une autocensure dans la délégation des déplacements aux proches et dans une certaine culpabilité dans l'autonomisation des enfants.

À cette stigmatisation des mères solos, il faut rajouter l'image négative des quartiers populaires, largement véhiculée de l'extérieur (réputation de « cités dangereuses », associées

¹⁷² La notion de « maternage intensif », en anglais *intensive mothering*, a été introduite par la sociologue S. Hays (1996) pour décrire l'idéologie maternelle émergente dans les pays occidentaux. Elle serait basée sur le fait que les mères sont les principales responsables des enfants et qu'elles doivent les prioriser sur tout le reste, aux dépens de leur propre bien-être, afin qu'ils aient le meilleur développement possible.

aux trafics et à la violence). Cette connotation négative de leur quartier imprègne l'imaginaire des mères solos qui y résident, et pèse sur leur quotidien.

Ce quartier a une réputation d'être un des quartiers dangereux d'Évry, avec les pyramides et tout ça. Sauf que le fait d'avoir vécu moi déjà en cité étant plus jeune, j'avais pas cette appréhension, cette peur. Et pour moi, je suis pas dans le quartier, en fait. Parce que la zone, en fait, c'est là où il y a les grands bâtiments, là-bas où il y a la dalle. Et, moi, pour moi, je suis à l'extérieur. Donc quand il y a de l'action, c'est une fois par an, une course-poursuite ou quoi que ce soit, c'est plus de l'autre côté. Après, non, j'ai toujours été bien. Comme je dis, c'est les gens, surtout qui ont des a priori en me disant : "oui, mais Muriel tu te rends compte, tu vis dans une cité". (Muriel d'Évry, enfant de 13 ans)

Alors, moi, j'habite dans ce qu'on appelle des résidences, parce qu'il n'y a rien de nouveau, en fait, c'est des logements sociaux, pour ne pas dire cité [...] et donc, ce sont des grands immeubles qui font 8 à 9 étages, et dedans, oui, il doit y avoir 3 ou 4 gros blocs comme ça, et c'est des logements sociaux, donc, c'est des HLM, en fait, c'est plus une cité qu'autre chose... qu'on appelle résidence pour pas dire cité, parce que c'est connoté négativement, mais pour moi, au final, c'est une cité. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

Il s'agit d'une image négative des quartiers populaires, particulièrement les « cités HLM », qui est bien connue de la recherche (Bacqué et Demoulin 2022). Cette stigmatisation repose sur des représentations associant ces espaces à la délinquance et à la violence (souvent attribuées aux jeunes), mais aussi sur des formes de racisme liées aux origines supposées des habitant·es, de ces espaces où prédominent des immeubles résidentiels de logements sociaux (Magat 2024). Les récits des mères solos interrogées montrent qu'elles sont pleinement conscientes de cette image dévalorisée de leur quartier. Plusieurs travaux soulignent d'ailleurs que cette réputation se répercute sur les habitant·es des quartiers, qui en viennent à se sentir personnellement stigmatisés, un phénomène particulièrement marqué pour les parents d'adolescents (Voléry 2003). Dans ce contexte, les mères solos font face à une double stigmatisation : en raison de leur statut parental et du quartier où elles résident. On peut alors formuler l'hypothèse que ces mères cherchent, à travers leurs pratiques quotidiennes, à contrer ou à déjouer ces stigmates. La question est de savoir quel rôle joue la mobilité quotidienne dans cette dynamique.

8.3.2 Accompagner les enfants plus loin, une manière de « sortir du quartier »

a) *Un ancrage familial dans le quartier, mais une volonté de distance symbolique*

Les quartiers des mères solos qui sont l'objet de cette section ont donc tous en commun d'être des quartiers populaires avec une composante importante de logements sociaux. Toutefois, ils ne sont pas strictement identiques en termes de densité et de proximité aux

ressources. Ainsi, Simone vit à Créteil, non loin du centre dans un contexte dense et une proximité à des services et commerces, et aux transports en commun. Elle peut également accéder à Paris, où elle travaille (dans le quartier des Halles), avec le métro. Les autres vivent dans des contextes moins denses, moins bien dotés en aménités et moins bien desservis par des transports en commun. Souvent, leurs quartiers, à Montgeron ou Savigny-le-Temple, sont entourés de quartiers pavillonnaires ou zones non résidentielles. Les pratiques modales des mères solos des quartiers stigmatisés diffèrent en conséquence : Simone ne possède pas de voiture et se déplace majoritairement en transports en commun, alors que les autres, comme Muriel d'Évry, font l'essentiel de leurs déplacements en voiture, comme les accompagnements scolaires ou certaines visites à leurs proches, dans le quartier.

Un trait qui rassemble ces mères est la présence d'un entourage (la famille ou des ami·es de longue date) dans le quartier où elles habitent, ou à une grande proximité.

Ma mère [vit dans le quartier]. Et du coup, elle vit avec un de mes frères. Et mon deuxième frère, il habite pas très loin, et il est régulièrement sur Montgeron parce que y'a ma mère, dont on est régulièrement réunis. Mon frère habite à Orly, donc pas très loin. [...] Mais, tout ça c'est des choix de vie. C'est-à-dire que je n'ai pas voulu partir loin, tout simplement parce que ma mère était à côté. Donc même me retrouvant seule, me retrouvant seule, c'était plus simple d'avoir ma mère à proximité quand j'avais besoin de faire garder mon fils ou d'avoir du temps libre, ou quand j'avais un rendez-vous, pour plein de choses, en fait. J'ai ma mère à proximité, ce qui me permet d'avoir une épaule sur laquelle me reposer. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans)

Comme Imane, d'autres mères sont originaires du quartier ou y résident depuis plusieurs années, comme Simone de Créteil, qui s'y est installée en début de vie professionnelle, 20 ans avant l'entretien. Muriel d'Évry travaille même à une grande proximité de son domicile et Imane, assistante maternelle agréée, travaille à son domicile. Il existe donc un certain ancrage dans le quartier qui se répercute sur une partie de la mobilité quotidienne, notamment en termes de délégation à l'entourage de certaines activités. Des travaux précédents ont déjà repéré des formes d'ancrage dans les quartiers modestes, notamment au sein des familles (Fol 2010b ; Jouffe *et al.* 2015).

Néanmoins, les mères solos semblent vouloir prendre une certaine distance à l'égard de leur quartier de résidence. L'objectif est de se défaire, en quelque sorte, de l'image négative et de préserver leur enfant d'éventuelles « mauvaises fréquentations ».

En fait, j'ai toujours vécu dans des cités. En fait, ça me dérange pas, quoi, à partir du moment où moi, ça se passe bien. C'est vrai que par rapport à mon fils, j'aurais voulu changer parce que comme je suis seule avec un garçon, c'est compliqué dans un quartier. Surtout là, l'âge collège où on veut s'affirmer et tout ça. Donc ça dit bagarre, ça dit groupe, ça dit plein de choses.

Après, j'essaie d'élever mon fils en lui faisant comprendre qu'il faut avoir les bons copains, mais pas faire leurs bêtises. Ça c'est important. [...] Mon fils, effectivement, j'ai un petit peu trop empêché de sortir avec ses copains faire comme tout le monde. Parce qu'en fait, ici, le problème, c'est que les enfants, ils sont dehors jusqu'à pas d'heure. Le problème, c'est que ça engendre de faire des bêtises. Ça engendre plein de choses. (Muriel d'Évry, enfant de 13 ans)

Dans le cas de Muriel, cette envie de prise de distance par rapport aux éventuelles « mauvaises influences » pour son enfant se manifeste, en premier lieu, par un contrôle important de l'autonomisation de ses déplacements. Le fils adolescent de Muriel est complètement autonome pour les trajets au collège et pour rester seul à l'appartement. Cependant, cette mère fait le choix d'avoir des activités de loisirs avec son fils, quitte à sacrifier son temps personnel, à elle, et à le limiter aux week-ends où son fils est avec son ex-conjoint.

b) *L'ambition de « faire sortir » son enfant du quartier se manifeste dans les déplacements aux activités extrascolaires et aux loisirs*

L'envie de prendre de la distance par rapport au quartier de résidence peut se mettre en pratique dans un contrôle et accompagnement d'une partie de la mobilité des enfants, en dehors du temps passé dans l'établissement scolaire. Un cas retrouvé à plusieurs reprises consiste à inscrire l'enfant à des activités extrascolaires dans d'autres communes.

Mon quartier enfin, j'ai toutes les choses des logements sociaux, des quartiers avec, avec tout ce que ça implique : le trafic de stupéfiants... Voilà, donc forcément moi, mon fils, il sort pas jouer dehors tout seul. C'est la maison ou dehors avec moi. Je le laisse pas descendre, aller jouer avec ses copains. Il est très encadré.

[...] Ah! Par contre le foot c'est à Yerres. C'est une ville qui est limitrophe. [...] C'est un choix aussi. Parce que l'association de foot elle avait une mauvaise réputation, l'association de foot de Montgeron. Du coup... Et puis, même, je me dis qu'en fait, ici, s'il était au foot ici, ce serait avec les gens du quartier. Donc, là, au moins, il est pas avec les gens du quartier. Ça, c'est des choix. C'est pour le... Et puis même, j'ai envie qu'il grandisse, qu'il voie d'autres choses, d'autres gens. Ça lui permet d'avoir une ouverture sur... Parce que la population est complètement différente à Yerres, donc. Par rapport à son ouverture d'esprit, pour plein de choses. [...] Je l'amène en voiture, je le récupère en voiture. (Imane de Montgeron, enfant de 11 ans)

L'exemple d'Imane illustre ces pratiques mises en place par les mères vis-à-vis de leurs enfants. Elle contrôle le temps de loisirs de son enfant et veille à restreindre au maximum ses sorties, seul, dans le quartier de résidence. Tous les loisirs de son fils sont faits avec elle, aux domiciles de ses proches ou bien à l'extérieur du quartier, ce qui implique, dans ce deuxième cas, des déplacements plus longs et une utilisation de la voiture. Sans doute, le choix qui matérialise le plus cette envie de « sortir du quartier » est celui de l'activité extrascolaire. Le fils d'Imane pratique du foot deux soirs par semaine, dans une autre commune, ce qui lui

impose un accompagnement en voiture de 15 à 20 minutes, au lieu du club à quelques mètres du domicile, qui lui éviterait le trajet. De plus, il faut l'accompagner aux matchs le samedi, le week-end où l'enfant n'est pas chez son ex-conjoint.

Simone de Créteil a également fait le choix d'accompagner sa fille plus loin, dans le centre de Paris ou dans une commune voisine, afin d'éviter le quartier de résidence.

Le samedi, uniquement [elle fait des activités extrascolaires]. Elle a théâtre le matin, le samedi matin, elle a son cours de théâtre à Paris, dans le 11^e, métro Voltaire, et l'après-midi, elle a judo à La Varenne - Chennevières, dans le 94. (Simone de Créteil, enfant de 6 ans)

À la différence d'Imane, Simone travaille tous les jours à Paris, à 40 minutes en transports en commun de son domicile, et elle n'a pas de voiture. Elle ne peut donc pas assurer un accompagnement pendant un jour de semaine, dans un quartier éloigné du sien, car cela perturberait son articulation des temps. C'est pourquoi, elle regroupe les activités extrascolaires de sa fille le samedi, ce qui la contraint à faire des longues boucles de déplacement, ce jour-là. La totalité des loisirs qu'elle peut réaliser avec sa fille, le dimanche, sont également à Paris ou dans la commune voisine plus aisée (Saint-Maur-des-Fossés).

Cette pratique des mères solos « de cité » peut sembler contradictoire avec les pratiques des autres mères solos. Qu'elles vivent dans des quartiers urbains denses ou non, les mères solos interrogées ont tendance à optimiser un maximum les déplacements, à faire en sorte de réduire leur durée, à les enchaîner ou à autonomiser les enfants dans leur mobilité. Cela se fait par nécessité, afin de pouvoir articuler toutes les activités et de préserver un temps personnel. Cependant, les mères solos des quartiers stigmatisés, bien qu'elles aussi mettent en place des stratégies (Chapitre 7), se rajoutent une contrainte vis-à-vis des accompagnements de leurs enfants, en termes de temps et de distance. Ce résultat permet de relativiser ce que des recherches précédentes montrent sur la mobilité des personnes les plus modestes, notamment les mères, qui réaliseraient un maximum des activités dans leur quartier pour des raisons financières et pour profiter des réseaux locaux (Fol 2010b ; Berroir *et al.* 2017). Dans le cas des mères solos « de cité » interrogées, il y a certes une importance accordée à l'ancrage, nécessaire pour faire avec leur charge quotidienne et la complexité de leur mobilité (Jouffe *et al.* 2015). Toutefois, elle s'accompagne de déplacements d'accompagnement plus longs et plus nombreux, permettant une prise de distance avec le quartier.

Si la littérature montre que certaines personnes précaires sont souvent contraintes de réaliser des longs déplacements pour leur activité professionnelle (Chevalier 2020), ces travaux ne s'intéressent pas à la mobilité du travail domestique. Dans le cas des mères solos « de cité », l'accompagnement de leurs enfants plus loin n'est pas directement lié à leur situation

financière personnelle, mais plutôt aux principes d'une bonne parentalité. Les mères solos chercheraient donc, avec leur mobilité, à déjouer la double stigmatisation de « mères défaillantes » et de « quartier problématique ». Cette idée peut être reliée aux réflexions autour de la « bonne parentalité automobile » (une bonne mère est celle qui accompagne ses enfants en voiture) (Dowling 2000 ; Schwanen 2011), que l'on pourrait étendre, au-delà du mode de transport utilisé, à l'image d'une « bonne parentalité mobile ». Pour les mères « de cité », la mobilité quotidienne devient une sorte d'injonction, pour prendre de la distance avec le quartier stigmatisé et se représenter comme de « bonnes mères » qui vont permettre à leurs enfants de progresser au-delà du quartier, tout en gardant un certain ancrage local.

* * *

L'objectif de ce chapitre était d'interroger les différences entre mères solos en fonction des caractéristiques urbaines de leurs lieux de résidence, et ainsi apporter des éléments de réponse au troisième axe de questionnement (Q3). Il a permis d'analyser, à la fois, les données de l'EGT 2010, et particulièrement l'échantillon des mères solos et des mères en couple hétérosexuel, et les entretiens avec les mères solos. La principale conclusion à tirer des analyses est, qu'en Île-de-France, il n'y a pas un espace plus propice à réduire la complexité qui caractérise le quotidien (et les pratiques de mobilité) des mères solos. Toutefois, les caractéristiques urbaines des lieux de résidence (densité et présence d'aménités de proximité) ont une influence sur une partie des pratiques de mobilité (notamment sur la longueur des déplacements et sur les modes de transport). Elles s'accompagnent également d'opportunités et de contraintes spécifiques dans l'organisation des déplacements.

Les résultats de l'analyse quantitative révèlent deux conclusions principales : que les caractéristiques de l'espace de résidence n'influencent pas (ou très peu) les pratiques de mobilité des mères solos en termes de complexité (budgets-temps de transport, mobilité domestique, présence des enfants ou taux de chaînage) et que, quel que soit l'espace, les spécificités de mobilité quotidienne des mères solos par rapport aux mères en couple, se maintiennent. Les seuls indicateurs qui montrent une différence plus importante entre mères solos selon l'espace de résidence sont les distances (domicile-travail et des déplacements du travail domestique) et les modes de transport utilisés. Au regard de ces deux indicateurs, la mobilité des mères solos est plus différenciée entre elles qu'avec les mères en couple du même secteur de densité, tout en gardant des spécificités (l'usage de la voiture est toujours inférieur chez les mères solos, ainsi que la distance domicile-travail). Les résultats concernant l'usage des modes de transport rejoint celui des rares travaux précédents à New York et en Bretagne (Leray 2010 ; Maciejewska *et al.* 2019). Les autres résultats, dont un budget-temps

de transport plus important pour les mères solos que pour les mères en couple (global et pour la mobilité du travail domestique) se maintiennent, indépendamment du type d'espace.

Les résultats de l'enquête par entretiens ont été analysés, dans un premier temps, sur la base d'une typologie binaire : « urbaines » et « périurbaines ». Ces analyses rejoignent globalement les résultats de l'EGT 2010 dans la mesure où les principales différences sont observées dans l'usage des modes de transport et dans l'étendue de leur espace d'activités du quotidien, caractérisée par les distances. Les « urbaines » se déplacent majoritairement à pied ou en transports en commun et les « périurbaines » en voiture. Si les premières n'ont pas la possibilité d'enchaîner de nombreux déplacements, tout en transportant les enfants et des affaires lourdes et encombrantes, elles ne dépendent pas d'un mode cher (et, par ailleurs, largement remis en question, au moment d'une transition écologique nécessaire). En Île-de-France, pour les mères solos, l'utilisation de l'automobile relève plutôt de la « contrainte » que de la « distinction sociale » (Coulangeon et Petev 2012), une contrainte liée aux caractéristiques du lieu de résidence et à la complexité de leur mobilité quotidienne. Une autre forme de facilité/difficulté qui distingue les mères solos, en fonction de leur lieu de résidence, est liée aux possibilités d'autonomisation des enfants. Si les « urbaines » peuvent accélérer l'autonomisation de leurs enfants dans la mobilité du fait des faibles distances et la présence de transports collectifs, les « périurbaines » accompagnent leurs enfants adolescents en raison de l'éloignement des lieux de loisirs ou d'activité et de leur non détention du permis de conduire et faible accès aux transports collectifs. De même, là où une mère (Elisabetta) peut laisser sa fille de cinq ans seule à l'appartement pendant quelques minutes, le temps d'accompagner son autre fille à l'école à côté, une autre mère (Audrey) doit prendre sa fille de 3 ans avec elle lorsqu'elle va accompagner l'un de ses enfants adolescents pour ses loisirs. L'analyse des réseaux de sociabilité permet aussi de montrer des différences entre les « périurbaines » qui s'appuient surtout sur leur ancrage local et la présence de la famille-entourage, et les « urbaines » qui peuvent improviser des sorties à proximité de chez elles. En définitive, la mobilité des mères solos reflète le mode de vie typique des lieux où elles vivent mais qui est fortement traversé par les contraintes intrinsèques à leur situation monoparentale.

Ce chapitre a permis aussi de montrer un résultat qui n'était pas attendu : la différenciation des pratiques quotidiennes de mobilité des mères solos en fonction des espaces où elles vivent dépasse les seules caractéristiques morphologiques (densité, mixité fonctionnelle, accès aux services à pied...). Une dimension sociale liée à l'image des quartiers est génératrice d'injonctions à la mobilité. Les mères solos « de cité », qui cumulent un double stigmate lié à leur situation monoparentale et à leur quartier, cherchent à s'en défaire en accompagnant leurs enfants plus loin pour leurs activités extrascolaires ; elles veulent donner plus

d'opportunités à leur enfant au prix de la complexification de leur mobilité quotidienne. Ces observations mériteraient d'être creusées par la suite pour comprendre comment l'image des espaces de vie conditionne les pratiques de mobilité quotidienne des différents groupes de personnes, en fonction des stigmates qui leur sont attribués. La pratique d'accompagner les enfants aux activités extrascolaires à l'extérieur du quartier de résidence fait également écho à la discussion sur la mobilité quotidienne comme « contrainte/injonction » ou comme « avantage/outil » (Fol 2010a ; Gallez 2015). Si pour les mères solos « de cité », l'accompagnement des enfants plus loin est vécu comme une nécessité ou une ressource pour leur permettre d'évoluer en dehors d'un quartier stigmatisé et, à terme, d'ambitionner une certaine ascension sociale, elles doivent complexifier davantage leurs pratiques quotidiennes de mobilité.

Conclusion générale

Julie, le personnage principal du film « À plein temps » (2022), a servi comme exemple de départ, dans l'introduction, pour montrer l'intérêt de l'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos. L'histoire racontée dans le film met en avant l'importance des déplacements dans le quotidien de cette mère solo, rythmé par de nombreuses activités et marqué par des contraintes financières et organisationnelles. Comment les pratiques de mobilité quotidienne des mères solos franciliennes permettent-elles d'analyser la complexité de leurs modes de vie caractérisés par une difficile articulation des temps sociaux et par une précarité matérielle ? Les différents chapitres de la thèse m'ont permis, à partir d'angles différents, d'apporter des pistes de réponse à cette question. Les expériences quotidiennes et de vie de 32 mères solos, ainsi que la lecture statistique de l'EGT 2010, montrent qu'elles doivent *courir, jongler et s'arranger*. Dans cette conclusion, je propose une lecture d'ensemble des résultats de la thèse ainsi qu'une réflexion autour des enjeux qui en émergent, en trois temps. Premièrement, l'ensemble des résultats sont analysés au regard des axes de questionnement formulés à la fin du Chapitre 2, ce qui permet d'apporter des éléments de réponse généraux à la problématique. Je mobilise ensuite ces résultats pour penser des politiques publiques d'aménagement qui tiennent compte des difficultés du quotidien des mères solos. Enfin, à partir des limites de la thèse, je propose des perspectives pour prolonger cette recherche.

Principaux apports de l'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes

L'ambition première de la thèse était d'interroger la manière dont les pratiques de mobilité jouent un rôle dans la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos. Leur mobilité quotidienne se caractérise principalement par :

- des budgets-temps de transport du travail domestique élevés, aussi bien la semaine que le week-end,
- une difficile articulation entre les déplacements liés au travail domestique et ceux dus à l'activité professionnelle,
- une faible mobilité de loisirs, celle-ci étant entravée par la présence des enfants, avec pour conséquence des temps « pour elles » négligeables et souvent limités aux déplacements effectués seules,
- une fixité spatio-temporelle importante de leurs activités quotidiennes qui les contraint à concilier une multiplicité d'horaires contraints (école, extrascolaire, travail rémunéré, commerces...) et de localisations précises,

- la nécessité de gérer la présence constante des enfants (que ce soit pendant les déplacements avec eux et avec des objets encombrants, ou dans la logistique du quotidien et dans l'anticipation des imprévus) qui contribue à alourdir leur charge mentale,
- des difficultés financières qui, si elles se répercutent très peu directement sur le budget monétaire (incompressible) consacré à la mobilité, affectent leurs habitudes de consommation et les déplacements qui y sont liés,
- l'obligation d'adapter l'organisation du travail rémunéré et les horaires du temps périscolaire des enfants pour gérer l'articulation des temps sociaux, ainsi que d'adopter des stratégies d'optimisation, de délégation ou d'autonomisation.

L'analyse biographique des pratiques de déplacement, avec une approche par les événements, s'est avérée très éclairante, et complémentaire de l'approche comparative (entre groupes de parents) permise par l'analyse statistique. Elle permet de mieux comprendre les spécificités de la mobilité des mères solos, comparées aux autres parents, et particulièrement aux mères en couple hétérosexuel. L'arrivée des enfants constitue une première étape de complexité puisque la présence des enfants implique, pour les mères, une adaptation des emplois du temps aux horaires des enfants (évolutifs au fil des années) et un resserrement des lieux d'activités autour du domicile. La séparation constitue une bifurcation biographique qui acte des situations déjà déséquilibrées et complexifie encore davantage la gestion et la réalisation des déplacements. La réduction du temps disponible et des ressources financières conduit aux caractéristiques listées ci-dessus. Lorsque l'origine de la monoparentalité est une naissance en dehors d'une cohabitation conjugale, la mobilité quotidienne traduit également la complexité de la vie quotidienne des mères solos. Je propose maintenant de revoir une partie des résultats à partir des trois axes de questionnement : la mobilité et le genre, au-delà du cadre conjugal (Q1), les marges de manœuvre de la mobilité quotidienne dans la gestion de la complexité quotidienne (Q2), et les facteurs de différenciation (sociaux ou intra-urbains) entre mères solos (Q3).

a) Le quotidien des mères solos comme clé de lecture du rapport de pouvoir genré au-delà du cadre conjugal

Le premier axe de questionnement proposait d'interroger les potentiels apports d'une analyse des caractéristiques genrées de la mobilité quotidienne en dehors du cadre conjugal. L'importante littérature sur la mobilité quotidienne et le genre s'est essentiellement attachée à considérer les pratiques de déplacement comme un miroir de la réalité genrée, à savoir des disparités femmes-hommes ou des rapports de pouvoir. Une partie de ces recherches montre que c'est parmi les parents que les écarts sont les plus significatifs (Prédali 2004 ; Barker 2011 ; Craig et van Tienoven 2019), notamment en raison de l'importante part de

mobilité du travail domestique prise en charge par les mères (Zucchini 2015 ; Gilow 2019). Cela se manifeste dans des déséquilibres entre parents présents dans les « arrangements » professionnels et personnels. Ma thèse permet d'actualiser ces résultats dans le cas de l'Île-de-France en montrant, à la suite des travaux de F. Prédali (2004, 2005), que l'écart genré est toujours important parmi les parents en couple, que ce soit en termes de distances domicile-travail, de budgets-temps transport (pour le travail domestique ou pour le travail professionnel), ou d'utilisation de l'automobile (Chapitre 4). L'analyse des déplacements des mères solos montre que ces schémas genrés, fondés sur l'inégale distribution du travail domestique, sont amplifiés dans le quotidien des mères solos. Ces dernières sont celles qui consacrent le plus de temps à se déplacer pour le travail domestique, celles qui se déplacent le plus souvent avec les enfants, et celles qui doivent jongler le plus souvent entre déplacements pour les activités professionnelles (pour assurer un minimum de revenus au foyer) et déplacements liés au travail domestique. De plus, la monoparentalité place les mères dans une situation de précarité financière. Elle découle en partie des ajustements professionnels mis en place par les femmes à l'arrivée des enfants (à la différence de leur conjoint) et après la séparation.

Les sociologues de la famille M.-C. Le Pape et C. Helfter (2024a) proposent de penser la monoparentalité comme un *continuum* de la situation défavorisée des mères en couple vis-à-vis du travail domestique et sur le marché du travail. En effet, elles montrent que, dans les cas les plus extrêmes, les inégalités au sein du couple qui, dans les cas les plus extrêmes, placent les mères dans une sorte de monoparentalité éducative, laquelle est exacerbée chez les mères solos. Ce *continuum* est aussi visible dans les pratiques de mobilité, notamment dans la mobilité du travail domestique mais aussi dans les déplacements de loisirs. Pour ces derniers, les témoignages des mères solos interrogées illustrent bien la réduction progressive des temps à soi et des activités récréatives personnelles (et donc des déplacements associés), d'abord avec l'arrivée des enfants puis au moment de la séparation. Le *continuum* s'observe également pour les violences, comme en témoigne par exemple Elisabetta : les agressions verbales et psychologiques que son conjoint exerçait sur elle se transforment en extorsions et en menaces (de ne pas prendre les filles pendant les vacances, de ne pas autoriser un voyage à l'étranger ou un rendez-vous psychologique d'une des filles) après la séparation.

Toutefois, certains aspects de la vie des mères solos ne relèvent pas d'une stricte continuité et ne correspondent pas uniquement à une aggravation des contraintes quotidiennes liées au genre que subissent les mères en général. Prenons d'abord la question des violences de genre : si elles persistent parfois après la séparation, souvent sous la forme de menaces en lien avec les enfants, il arrive également qu'elles changent de nature, voire disparaissent avec la fin de la cohabitation. L'analyse de leur mobilité quotidienne montre également que, même

confrontées à des conditions matérielles difficiles et à un emploi du temps chargé, les mères solos échappent à certaines contraintes propres à la vie en couple hétérosexuel. Par exemple, elles ne dépendent plus du conjoint pour organiser leurs déplacements pour les achats. De plus, par rapport aux mères en couple, elles quittent plus tard leur travail et laissent les enfants plus longtemps aux activités périscolaires (5.2.1), ou bien les amènent à être autonomes plus précocement (7.3). Le fait qu'elles puissent partir plus tard du travail est lié à la nécessité d'articuler travail rémunéré et travail domestique avec peu de marges de manœuvre. Ainsi, cette organisation les affranchit de certains déséquilibres genrés propres à la vie conjugale mais ne constitue pas toujours une situation plus enviable pour autant, puisqu'elle repose sur des contraintes fortes. En définitive, l'étude de la mobilité quotidienne des mères solos invite à interroger la nature du « moindre mal » : vaut-il mieux être une mère en couple, soumise à une répartition inégale du travail domestique, ou une mère solo qui gagne en autonomie organisationnelle mais au prix d'une charge mentale accrue ? Ces deux configurations révèlent, chacune à leur manière, comment les rapports de pouvoir genrés continuent de peser sur les femmes, selon leur situation conjugale.

Les mères solos représentent plus des quatre cinquièmes des parents élevant seuls leurs enfants, ce qui implique qu'une petite partie des parents solos sont des hommes. A travers l'analyse statistique, j'ai montré que la mobilité des pères solos et des mères solos était plus similaire (notamment la mobilité du travail domestique) que celle des parents en couple. En première analyse, cela pourrait amener à conclure à une « convergence » des pratiques de mobilité des hommes et des femmes, lorsqu'ils et elles sont en situation de monoparentalité, mais la situation des uns et des autres est loin d'être la même. En effet, mes résultats rejoignent les travaux de S. Rosenbloom (2006) qui affirment que les différences persistent entre pères et mères solos, comme le montrent les statistiques (Chapitre 5). Les entretiens avec le groupe-témoin de pères solos permet d'affiner les hypothèses pour expliquer cette persistance des différences genrées, révélant des hommes fortement assistés par leur entourage féminin. L'aide plus importante reçue par les pères solos, comparée à celle dont bénéficient les mères solos, apporte des éléments pour comprendre que les représentations sociales de la parentalité et de la monoparentalité diffèrent entre pères et mères solos. De manière générale, les mères sont davantage soumises à une norme de « bonne parentalité », donc à une norme de « bonne maternité », à laquelle elles doivent constamment se conformer en faisant preuve de leurs compétences en la matière. Cette norme est d'autant plus forte pour les mères. S'ils vivent également une situation compliquée, les pères solos ont une parentalité socialement mieux valorisée, notamment par les personnes de leur entourage.

S'intéresser au quotidien des mères solos permet de placer l'analyse des rapports de genre à l'échelle de la société et des institutions. Les mères solos cumulent des difficultés qui sont

une exacerbation des désavantages subis par l'ensemble des femmes (précarité financière, difficultés d'emploi et difficultés de logement). Ce constat rappelle l'ancrage profond des mécanismes genrés dans la société et les institutions. Autrement dit, étudier la monoparentalité invite à insister sur le fait que le genre n'est pas seulement un rapport de pouvoir interpersonnel (entre les mères et les pères dans le couple, ou entre les mères solos et leurs ex-conjoints), mais qu'il est aussi institutionnalisé (Delphy 2001). Au moment de la séparation et après, les cadres institutionnels (les lois, les instances de justice, les administrations, les écoles) sont défavorables aux personnes qui ont la garde des enfants, c'est-à-dire majoritairement les mères. Sur le plan financier, l'injustice est particulièrement criante dans le cas des pensions alimentaires, qui sont imposées mais permettent une réduction d'impôt pour ceux qui la versent (Bessière et Gollac 2020). Au quotidien, cela se répercute dans le forte déséquilibre entre les « obligations » des mères solos vis-à-vis des enfants (de s'occuper de tout ce qui concerne leur quotidien) et les « droits » des pères non-résidents (de visite et d'hébergement, quand ils l'estiment opportun, et de veto sur certaines activités comme les rendez-vous de santé) (Harne 2002). La mobilité quotidienne permet d'observer les effets de cette dissymétrie dans les imprévus occasionnés par les pères non-résidents : lorsqu'ils arrivent en retard, ou n'arrivent jamais, pour récupérer leurs enfants le jour de garde parce que c'est leur « droit » et non leur « obligation » ; ou encore lorsqu'une décision de justice oblige les mères à accompagner et récupérer les enfants plus loin au moment du changement de domicile de ces derniers.

La mobilité quotidienne d'une bonne partie des mères solos interrogées est marquée par les stigmates et les injonctions qui les poussent à être de « bonnes mères » et à devoir le démontrer plus que les autres. Les injonctions à une « maternité mobile », reposant sur l'accompagnement des enfants pour éviter tout risque, se répercutent directement sur les pratiques de déplacement des mères solos. Elles doivent, plus que les autres, montrer qu'elles ne sont pas défaillantes : elles s'efforcent d'accompagner les enfants et évitent d'avoir trop souvent recours à l'entourage pour déléguer des déplacements liés au travail domestique. L'individualisation des responsabilités parentales autour des mères solos, et donc de ce qui relève de la mobilité du travail domestique, va à l'encontre des revendications des féministes résumées dans la célèbre expression « le personnel est politique ». Par exemple, l'urbaniste D. Hayden (1980), dans sa réflexion sur une ville « non-sexiste », insiste sur le fait de mettre en évidence le travail domestique comme un enjeu collectif et non comme une charge pesant individuellement sur chaque mère, ce qu'elle propose de corriger avec des aménagements urbains. I.-M. Young, dans son ouvrage sur l'idée de responsabilité (2010), présente l'histoire de Sandy, une mère solo qui n'a plus assez d'argent pour se loger, après avoir dû acheter une voiture pour obtenir un emploi. Avec cette histoire, elle remet en question le modèle traditionnel de la responsabilité basée sur la culpabilité individuelle, et propose de penser la

responsabilité comme collective et politique. Le fait de s'intéresser au quotidien des mères solos, à partir d'une posture féministe, invite à continuer cette réflexion sur la responsabilité des charges domestiques et des difficultés quotidiennes, et sur les liens avec la mobilité quotidienne.

b) *Considérer la mobilité quotidienne au-delà des seuls déplacements : un outil de gestion spatio-temporelle du quotidien*

E pur si muovono ! Cette adaptation de la célèbre expression italienne, attribuée à Galilée et qui se traduit par « et pourtant elles se meuvent », permet de rappeler que malgré toutes les difficultés que les mères vivent au quotidien, elles s'en sortent. Les mères solos franciliennes réussissent à gérer toutes les charges du quotidien, en termes de déplacement, et leur articulation spatio-temporelle. Cela est permis par le sacrifice de certaines activités, notamment les loisirs et les temps personnels, ainsi que par la mise en place de stratégies liées à la mobilité quotidienne. S'intéresser aux pratiques des mères solos mais aussi aux stratégies qu'elles mettent en place au quotidien et à leurs logiques d'organisation notamment du travail domestique et des mobilités qu'il suppose, permet d'élargir la conception de la mobilité quotidienne dont les caractéristiques statistiques (nombre, motifs, portée) sont réductrices et ne disent rien ou très peu de l'ensemble des raisons qui concourent à leur construction et à leur réalisation. Autrement dit, l'analyse proposée va au-delà du simple cadrage statistique de la mobilité quotidienne individuelle comme un ensemble de déplacements d'une personne (codifiés pour connaître les caractéristiques des modes de transport et des activités à l'origine et à la destination) en considérant tout ce qui est lié à la logistique organisationnelle, aux interactions avec les autres personnes (qui dépendent des mères solos pour se déplacer ou bien qui peuvent faciliter la mobilité), ainsi qu'aux possibilités exploitées dans les temps de déplacement.

J'ai montré qu'en plus d'assurer les déplacements, les mères solos doivent penser à leur organisation, que ce soit très en amont (lors de la planification des activités de l'année comme les activités extrascolaires), dans l'organisation quotidienne (pour essayer de trouver le bon moment pour faire les courses ou pour placer un rendez-vous médical) ou dans la gestion des imprévus (liés aux enfants, aux ex-conjoints ou aux perturbations dans leurs trajets). La logistique de la mobilité quotidienne est une composante centrale de la complexité spatio-temporelle, dans la mesure où les réflexions qu'elle implique génèrent une charge mentale forte. La dimension logistique et organisationnelle dépasse les seuls déplacements où les mères solos sont présentes, elle comprend également les déplacements de leurs enfants pendant leur autonomisation *via* des dispositifs téléphoniques ou d'autres intermédiaires, et l'organisation avec leur entourage lorsqu'elles délèguent des accompagnements ou autres déplacements ou se coordonnent pour s'entraider.

Le besoin d'organisation avec d'autres personnes met également en avant le caractère interdépendant de la mobilité quotidienne. Dans l'analyse du quotidien des mères solos, s'intéresser à la dimension relationnelle ou interpersonnelle de la mobilité quotidienne est primordial pour deux raisons. D'une part, la présence « en continu » de leurs enfants est physique dans une bonne partie des déplacements (non seulement les accompagnements les concernant, mais aussi d'autres déplacements pour réaliser des achats ou des tâches administratives). La présence des enfants lors des déplacements rajoute une charge de travail émotionnel (Gilow 2019) et un besoin de surveillance. D'autre part, le réseau d'aide et d'entraide est nécessaire aux mères solos pour arriver à gérer l'ensemble des déplacements éventuels. La mobilité quotidienne des mères solos permet donc de mettre en valeur les « relations humaines d'interdépendance » (Jirón et Gómez 2018 ; Jirón *et al.* 2022).

L'un des objectifs de la thèse était de comprendre si la mobilité quotidienne faisait partie de la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos. À partir des résultats de l'enquête par entretiens semi-directifs, j'ai pu montrer que pour les mères solos la mobilité quotidienne était une source de complexité. Celle-ci est due aux nombreux déplacements à articuler avec une contrainte de fixité importante, mais aussi au fait que les déplacements peuvent être source d'angoisse si un horaire précis doit être respecté ou si un problème de circulation vient perturber le « cours normal » de la journée. L'étude du cas des mères solos franciliennes montre que la mobilité quotidienne peut également permettre de gérer, voire réduire, la complexité. C'est par le biais des stratégies mises en place dans les déplacements que les mères profitent de marges de manœuvre afin de composer avec toute la complexité qu'elles ont à gérer. La mobilité quotidienne peut être donc considérée comme un outil de gestion spatio-temporelle du quotidien.

Considérer la mobilité quotidienne comme un outil de gestion spatio-temporelle implique aussi de comprendre comment elle peut influencer positivement la « capacité d'agir » des mères solos. Sur ce point, les stratégies de mobilité mises en place par les mères solos jouent un rôle central, d'autant plus qu'un certain nombre d'entre elles permettent aux mères d'avoir un temps à elles, et ont en cela un potentiel subversif. J'ai montré, dans les stratégies mobilisées, que les espace-temps de mobilité quand elles se déplacent seules sont mis en avant comme les rares moments à elles. Cela va à l'encontre de l'image, qu'ont par exemple les responsables de la planification, des espaces de mobilité, comme les transports en commun ou même la voiture, comme des espaces très contraints et sources de stress ou d'irritation (Noble 2019) ou comme des lieux de violences ou d'insécurité pour les femmes (Lewis 2018). J. Barker (2011) considère que les espaces de mobilité sont pour les mères des lieux de *care* vis-à-vis des enfants. Je peux rajouter que les espaces de mobilité sont aussi, pour les mères solos, des lieux de *selfcare*.

c) La catégorie des mères solos, des pratiques et des difficultés très similaires

Des travaux s'étant intéressés à la mobilité quotidienne de l'ensemble des femmes ont montré que les différences entre elles, entre divers sous-groupes (en fonction de la situation dans l'emploi ou de la présence d'enfants), étaient plus importantes qu'avec les hommes (Baccaïni 1996 ; Handy 1996). D'après les résultats analysés dans la thèse, cela n'est pas le cas des mères solos, en comparaison avec d'autres types de parents, notamment avec les mères en couple. Ces mères composent un groupe relativement homogène en termes de complexité des pratiques quotidiennes de mobilité, avec quelques nuances.

En termes sociaux, les revenus et la catégorie socioprofessionnelle ont des effets peu significatifs dans les calculs des régressions. Les revenus influencent le fait d'avoir accès à une voiture, mais marquent peu les durées et les probabilités de se déplacer pour le travail domestique. La catégorie socioprofessionnelle a peu d'effets sur les différences entre mères solos dans les budgets-temps de transport (total ou du travail domestique). Ceux-ci sont assez proches et toujours plus élevés que pour les mères en couple, chez lesquelles ils augmentent avec la position sociale. Tout se passe comme si la monoparentalité annulait l'effet de la position sociale présente chez les mères en couple. La situation conjugale a des effets plus importants sur ces budgets-temps de transport que la catégorie socioprofessionnelle. Dans le cas des mères interrogées, même si elles sont plutôt proches en termes de niveau de vie, leur origine sociale constitue une variable de différenciation et un vecteur d'inégalité dans le vécu de la monoparentalité. En effet, l'aide financière joue un rôle clé au moment de la séparation et constitue une « bouée de secours » en cas de besoin occasionnel pour les mères dont les parents ont des revenus suffisants. Le niveau de vie des proches d'une mère solo ne détermine pas l'aide concrète dont elle bénéficie en termes d'accompagnements ou dans la garde des enfants : celle-ci dépend avant tout de la proximité physique et affective, un réseau de proches pouvant se substituer ou compléter l'entraide familiale.

L'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos en Île-de-France a permis d'explorer les différences entre mères en fonction des caractéristiques urbaines de leur lieu de résidence, un angle jusqu'ici peu étudié. Si une hypothèse de départ pouvait être qu'en Île-de-France, un espace (dense, central et bien doté) pouvait être plus favorable à la conduite du quotidien des mères solos qu'un autre (le périurbain), le résultat est beaucoup plus nuancé. Quantitativement, les seules différences clairement observables en fonction des espaces de résidence concernent les modes de transport (avec un usage de la voiture plus important dans le périurbain que dans les zones denses où la marche et les transports en commun sont importants) et les distances, notamment domicile-travail. L'influence de la densité sur ces deux caractéristiques, modes de transport et distances, distingue plus les mères solos entre elles, en fonction du secteur de résidence, qu'avec les mères en couple du même secteur.

Néanmoins, pour les budgets-temps de transport ou les variables associées à la complexité (taux de chaînage et présence des enfants dans le déplacement), les différences sont minimales et peu significatives. Les mères solos ont des budgets-temps de transport toujours plus importants que les mères en couple, peu importe la densité. Malgré leurs différences en distances et modes de transport, la mobilité quotidienne des mères solos traduit une complexité plus importante que celle des mères en couple, peu importe l'espace.

Il n'y a donc pas un type d'espace qui soit intrinsèquement meilleur (ou plus facilitateur de la « capacité d'agir ») qu'un autre pour être mère solo en Île-de-France. Dans tous les espaces, les mères solos éprouvent des difficultés qui peuvent être spécifiques. En zone dense, la proximité facilite la réalisation de l'ensemble des activités ainsi que l'autonomisation des enfants dans leurs déplacements. Dans le périurbain, l'usage de la voiture s'impose aux mères solos interrogées pour la réalisation de leurs trajets, et les distances plus importantes retardent l'autonomisation des enfants dans leurs déplacements en la repoussant au moment où ils pourront conduire. En Île-de-France, c'est toutefois dans le périurbain que l'entourage familial est plus souvent présent, à la différence des zones denses où les réseaux d'entraide dépendent davantage des solidarités avec les autres parents de l'école ou du voisinage.

À partir des résultats des entretiens semi-directifs, j'ai pu mener une analyse en lien avec l'espace qui dépasse l'approche par la densité et qui n'était pas anticipée. Les mères solos qui résident dans les quartiers stigmatisés (à prédominance de logements sociaux) cherchent à se déplacer plus loin pour certaines activités, notamment celles qui impliquent leurs enfants, dans une volonté de les faire sortir du quartier. Ce résultat apporte des éléments de réflexion complémentaires au statut ambivalent de la mobilité, montrant que celle-ci est à la fois porteuse d'injonctions et de difficultés mais qu'elle permet aussi certaines opportunités. Ainsi, pour une mère solo d'un quartier stigmatisé, la mobilité est plus complexe dans la mesure où elle cherchera à accompagner plus loin ses enfants pour les activités extrascolaires, mais en le faisant elle pourra faire en sorte de « réduire » les stigmates qui pèsent sur la famille. Penser les pratiques quotidiennes de mobilité au croisement des stigmates, des types de famille ou des quartiers, permet également de faire avancer la réflexion sur l'intersectionnalité ou l'interrelation des rapports de pouvoir. Ainsi, l'image négative qui pèse sur les mères solos peut interagir avec les stigmates que la société ou les institutions attribuent à des mères en fonction de leur nationalité ou de leur race, ce qui est à approfondir.

Le quotidien des mères solos comme « modèle » pour orienter l'action publique

J'ai évoqué plus haut que s'intéresser au quotidien des mères solos demandait de s'extraire des responsabilités individuelles et d'aller vers une responsabilisation collective, dans le sens des revendications féministes qui prônent que « le personnel est politique ». En France, les mères solos font l'objet de politiques publiques plus ou moins ciblées depuis les années 1970. Ces politiques ont souvent axé les actions sur une seule dimension : la pauvreté des familles monoparentales (Martin-Papineau 2003). Cela a eu comme effets contreproductifs d'accorder la priorité à l'assistance plutôt qu'à la reconnaissance de modèles familiaux alternatifs, et de centrer les politiques sur la lutte contre la pauvreté sans prendre en compte les difficultés organisationnelles, d'articulation des temps sociaux. De plus, au niveau décisionnel (gouvernement et parlement), la question de la monoparentalité fait l'objet d'une redécouverte périodique rappelant ce que L. Biarrotte (2021) qualifie d'« amnésie cyclique ». En effet, des personnalités politiques ou médiatiques parlent régulièrement des mères solos comme « des grandes oubliées », même si des politiques publiques de redistribution (des aides ou allocations) les prennent de plus en plus en compte (Collombet et Math 2024). À la suite de la crise des « gilets jaunes », et plus récemment des « révoltes » dans les quartiers populaires en 2023, la question est redevenue dans l'actualité et fin 2023 un travail parlementaire a été engagé pour préparer une loi destinée à améliorer le quotidien des familles monoparentales¹⁷³. Ce dernier élan s'est arrêté, à l'échelle nationale française, avec la dissolution de l'Assemblée Nationale en juin 2024. Si les mères solos ne sont pas « les oubliées des politiques publiques » en ce qui concerne les aides financières de redistribution, d'autres besoins liés à leur vie quotidienne et à l'articulation des temps sociaux (conditions d'emploi, garde des enfants, logement ou aménagement) semblent moins pris en compte.

À partir des résultats de la thèse, pour le cas francilien, je peux affirmer que les mères solos représentent un archétype des modes de vie urbains complexes et d'une mobilité contrainte. Elles doivent articuler de nombreux déplacements, pour de multiples raisons, à divers endroits, et avec de fortes contraintes horaires et spatiales. De plus, dans certains cas, elles doivent réaliser ces déplacements dans des conditions proches de celles d'une personne à mobilité réduite, lorsqu'elles transportent des charges ou des enfants. Les caractéristiques de

¹⁷³ Une mission parlementaire transpartisane a conduit à la création d'un groupe de travail sur la monoparentalité. La presse s'en est fait écho au moment des discussions (*Libération* 10-10-23 ; *HuffPost* 13-12-23 ; *La Provence* 04-04-24 ; *Charente Libre* 30-04-24) et après l'arrêt de la mission provoqué par la dissolution de l'Assemblée Nationale (*Madame Figaro* 26-06-24 ; *Le Parisien* 21-01-25). De mon côté, j'ai été directement informé de ces évolutions par Monia Douadi, présidente de l'Association des Familles Monoparentales, qui avait été invitée à participer aux discussions. Elle m'a invité à faire une présentation pendant un après-midi de réflexions, organisé le 22 juin 2024 (après la dissolution de l'Assemblée Nationale), car la mobilité quotidienne avait été exclue des discussions.

leur mobilité quotidienne leur confèrent un statut de « modèle » à prendre en compte pour des politiques et des aménagements plus inclusifs. En effet, penser un aménagement pour une mère solo qui doit se déplacer avec une poussette et un autre enfant implique que cet aménagement soit aussi pensé pour une personne à mobilité réduite, dans le cadre d'un « design universel ». Imaginer des politiques qui intègrent les mères solos, qui doivent jongler rapidement entre différentes activités, signifie prendre en compte n'importe quelle personne qui, pour d'autres raisons, doit articuler rapidement des déplacements. Prendre les femmes solos comme modèle lors de la planification ou l'élaboration de politiques publiques impliquerait d'envisager des solutions pour les situations les plus extrêmes et donc faciliter la vie de beaucoup de citoyen·es en difficulté (et donc d'agir au-delà des mères solos). En ce sens, je présente ci-après des pistes de réflexion sur une possible prise en compte du quotidien des mères solos dans les politiques publiques urbaines ou d'aménagement. Mes réflexions portent sur les outils de quantification de la mobilité, sur les politiques publiques à l'échelle locale et sur les aménagements urbains (surtout liés à la mobilité).

a) *Visibiliser les situations familiales et le travail domestique dans les outils de quantification de la mobilité*

Les outils de quantification de la mobilité quotidienne, comme les EMD, jouent un rôle fondamental dans les orientations d'aménagement et la planification de la mobilité et des réseaux de transport (Commenges 2013a). Par exemple, les plans de mobilité d'Île-de-France s'appuient sur les données des EGT pour justifier leurs objectifs. Depuis les années 1990, les chercheuses féministes ont pointé les faiblesses des enquêtes de mobilité pour la prise en compte du quotidien des femmes, que ce soit dans leur conception ou dans leur utilisation (2.2.2 et 3.3.2). C'est à partir de ces éléments et de mes observations que je propose quelques réflexions pour une meilleure prise en compte du quotidien des mères solos par les enquêtes de mobilité. Mon approche combinant quantitatif et qualitatif a mis en regard les possibilités d'analyse permises par l'EGT 2010 avec les vécus et récits des mères solos, et de comprendre ce qui aurait pu apparaître dans les données quantitatives mais qui y est absent.

Dans le Chapitre 3, j'ai évoqué les débats autour de la saisie des motifs de déplacement et de l'invisibilisation du travail domestique, mais des questions restent ouvertes quant à l'ambivalence de certains motifs. Les achats ou les démarches administratives concernent-elles la maintenance du ménage (comme les courses alimentaires, les achats d'habits d'enfants) ou plutôt un loisir ou affaire personnelle (comme faire du shopping) ? Les visites à des proches, sont-elles faites pour apporter un soin, quel qu'il soit, ou s'assimilent-elles plutôt à une sociabilité de loisir ? Et les rendez-vous médicaux, sont-ils exclusivement liés à la mère ou concernent-ils plusieurs membres de la famille ? Ces questions devraient être posées en amont de la construction de la base de données pour pouvoir identifier de manière

plus systématique les motifs de déplacement qui découlent du travail domestique. De plus, le codage des déplacements dans l'enquête se base sur un seul motif à l'origine et à la destination, ignorant les possibilités de « multi-activités » dans un même lieu. Pourtant, les mères solos peuvent combiner un accompagnement à une activité extrascolaire à une balade sur le même lieu, ou grouper des rendez-vous médicaux de différents membres de la famille dans le même cabinet. L'enquête pourrait alors proposer, pour ce genre de déplacements, la possibilité de renseigner une variable « motif secondaire du déplacement ». Enfin, concernant la mobilité du travail domestique, même si des spécialistes s'intéressant à la mobilité du travail domestique peuvent utiliser l'EGT en l'état, il serait important de proposer, dans la base de départ, une codification synthétique qui mentionne explicitement le travail domestique. Cela permettrait de mettre en avant la mobilité du travail domestique auprès des utilisatrices et utilisateurs de l'enquête qui réalisent des analyses synthétiques ou des notes rapides et qui s'appuient sur les variables existantes.

Dans l'EGT, ainsi que la majorité des EMD, les informations concernant les déplacements s'appuient principalement sur des caractéristiques du départ et de la destination (lieu, heure ou motif), mais s'intéressent peu au déplacement en lui-même, comme moment à part entière. Seuls la durée, la portée et le mode de déplacement sont évoqués. Pourtant, connaître les caractéristiques des déplacements est crucial pour juger des difficultés et de la complexité du déplacement, comme je l'ai montré : transporter des affaires lourdes ou encombrantes, se déplacer avec des enfants. Ainsi, un jeu de variables pourrait être incorporé aux bases de données pour saisir ces caractéristiques, en rajoutant quelques questions portant sur les déplacements dans l'enquête. Ainsi, il serait intéressant de savoir si la personne se déplaçait avec des objets encombrants (et de connaître la nature de ces objets, notamment s'ils peuvent entraver l'accès à certains lieux comme les lignes de métro non accessibles). Il faudrait également saisir clairement dans une variable, pour tous les motifs et pas uniquement pour les accompagnements, si la personne se déplaçait avec des personnes dépendantes (dont les enfants), et idéalement le type de personne et son identifiant, s'il s'agit de quelqu'un du même ménage. Cela permettrait davantage de rigueur, ainsi que de dépasser une des limites de l'analyse proposée dans cette thèse : l'absence des enfants de moins de 5 ans dans l'enquête omet un critère majeur de complexité des déplacements. Il serait également possible d'intégrer une variable « activités pendant le déplacement », pour ainsi comprendre l'importance du *multitasking* lors des déplacements, mais aussi pour documenter les usages croissants des outils numériques pendant les déplacements (Kwan 2007 ; Adoue 2016).

La base de données de l'EGT 2010 ne contient pas de variables précises sur le type de ménage (couple avec enfants, famille monoparentale, personne seule, couple sans enfants...). Les variables autour de la personne de référence m'ont permis de reconstituer la typologie de

parents solos ou en couple, et donc d'identifier des familles monoparentales. Toutefois, puisque la variable n'existe pas dans la base, le type de famille n'est pas spontanément pensé par les personnes qui réalisent des traitements synthétiques de base (pour la justification de plans de mobilité, par exemple). C'est pourquoi les analyses de la mobilité quotidienne désagrégées, différenciant les types de familles, sont rares. Il faudrait « nommer pour rendre visible ». Dans les années 1980, S. Rosenbloom (1985) dénonçait déjà le fait que la mobilité des familles monoparentales et des mères solos était absente des analyses des agences publiques états-uniennes parce que la variable nommant cette réalité était absente des bases de données. De plus, le manque d'une variable « type de ménage/famille » ne facilite pas l'inclusion de cette caractéristique dans le redressement de l'enquête, proposant des pondérations appuyées sur les données des recensements de l'INSEE (où la variable « type de ménage/type de famille » est présente). Dans les dernières versions de l'EGT, les pondérations de l'enquête sont calculées sur la base d'une combinaison de l'âge, du sexe, de l'occupation principale et de la catégorie socioprofessionnelle, mais ignorent le type de ménage. Or, on l'a vu, la mobilité quotidienne varie en fonction du type de ménage auquel une personne appartient.

T.P. Uteng (2021) critique l'absence de désagréations des statistiques par sexe dans les études de faisabilité des projets des grandes infrastructures de transport, malgré la disponibilité des données. Dans les diagnostics des deux derniers plans de mobilité d'Île-de-France, aucun graphique ou tableau ne présente des différences entre femmes et hommes, et donc encore moins en fonction de leur situation familiale. Le « Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 » fait référence, sans citer les chiffres précis, au fait que les femmes (et les seniors) marchent plus souvent que les autres groupes de personnes (p. 178). Il faudrait donc non seulement améliorer les enquêtes pour qu'elles prennent mieux en compte les pratiques des mères solos (et donc celles des femmes et des parents), mais aussi favoriser l'exploitation désagrégée lors des plans de mobilité ou des études de faisabilité. Il faut utiliser les « lunettes genrées » (Biarrotte 2021) pour corriger « l'effet de myopie » (Desrosières et Thévenot 1979) lors de l'élaboration et l'exploitation des bases de données.

b) Construire des initiatives publiques à l'échelle locale pour faciliter le quotidien des mères solos

La question des statistiques éclaire un autre sujet de l'action publique : l'absence de prise en compte de la monoparentalité par les politiques de mobilité quotidienne. En Île-de-France, les mères solos sont absentes des deux derniers plans de mobilité¹⁷⁴, ainsi que du dernier

¹⁷⁴ Le « Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 » évoque le rôle des parents rapidement dans la mise en place de la mesure « développer l'écomobilité scolaire », et mentionne, en passant, les familles monoparentales lorsqu'il évoque l'idée « d'améliorer l'accès aux personnes en difficulté sociale » (p. 62).

Schéma Directeur de la Région Île-de-France, le document d'urbanisme et d'aménagement de base qui guide les projets d'Île-de-France. Malgré ce constat, réfléchir à des initiatives publiques à l'échelle locale et régionale permettrait de prendre en considération le quotidien des mères solos, et des familles monoparentales, au-delà des questions de redistribution et des aides monétaires ou de fiscalisation des pensions alimentaires, en France, au niveau national. L'échelle locale (de la métropole, de la ville ou du quartier) est pertinente pour penser des actions et initiatives pour améliorer la vie quotidienne, et particulièrement mises en avant par des réflexions féministes en urbanisme (Col·lectiu Punt 6 2019). Les initiatives à l'échelle locale peuvent s'appuyer sur le besoin de reconnaissance des mères solos, et la prise en compte de leurs difficultés dans l'articulation des temps sociaux et leurs déplacements.

Une bonne partie des mères interrogées ont fait référence à un manque de reconnaissance de leur condition et des difficultés éprouvées dans l'articulation des temps sociaux, au niveau du quartier ou de la commune. En Île-de-France, dans la commune de Ris-Orangis (au sud, à proximité d'Évry), le conseil municipal du 22 mai 2024 a approuvé la création d'un « statut communal de parent solo ». Ce document, avec 21 articles, contient six mesures précises à mettre en place à l'échelle communale dont la cinquième mesure est « aider la mobilité ». La mise en place de ce statut accorde une visibilité et une reconnaissance aux mères solos, auprès des agent·es des services municipaux. De plus, des mesures concrètes sont mises en place comme une priorité pour avoir accès aux crèches municipales ou la mise en place d'un « lieu de répit » avec des activités pour les parents solos. En termes de mobilité quotidienne, le document propose d'organiser des espaces de covoiturage et d'informer spécifiquement les parents solos de cet usage. Bien que cette mesure puisse rester superficielle et largement insuffisante pour les besoins des mères solos, elle illustre une certaine attention des pouvoirs publics locaux à l'importance des déplacements dans l'articulation des temps sociaux, réflexion absente d'autres cadres politiques.

L'initiative de la mairie de Ris-Orangis pourrait inspirer d'autres communes afin d'élargir la réflexion et aller plus loin dans les mesures mises en place. Elles pourraient s'inspirer des stratégies déjà mises en place par les mères solos, comme en particulier l'optimisation des temps entre déplacements, les réseaux d'entraide et l'autonomisation des enfants. Pour le premier point, les mairies pourraient mettre en place des espaces d'attente adaptés dans les équipements municipaux accueillant des activités extrascolaires (les conservatoires ou les gymnases). Ces espaces permettraient aux mères (et à leurs autres enfants, si présents) de réaliser une activité pendant les temps d'attente, dans des conditions optimales. Les mairies, en collaboration avec les établissements scolaires et les associations locales, pourraient également coordonner l'autonomisation progressive des enfants dès l'école primaire, avec

des dispositifs d'accompagnement collectifs comme les pédibus guidés par une monitrice ou un moniteur, ou soutenir les associations qui réalisent déjà ce type d'action¹⁷⁵. Elles pourraient aussi organiser des petits groupes d'enfants de différents âges en fonction des écoles, des lieux de résidence et de la localisation des activités extrascolaires, afin qu'ils puissent se déplacer ensemble (sans besoin d'une accompagnatrice ou accompagnateur adulte), en suivant des itinéraires prédéterminés et balisés.

La délégation de certains déplacements liés au travail domestique est presque indispensable aux mères solos pour gérer l'articulation des temps sociaux. Un certain nombre d'entre elles s'appuient sur des réseaux d'entraide, avec des parents de l'école des enfants ou d'autres mères solos, pour réaliser des activités ou pour trouver des moments de répit ou de loisir. Ces réseaux d'entraide plus ou moins informels, qui existent déjà, peuvent être favorisés par les collectivités locales et les écoles. Celles-ci pourraient simplement lancer des systèmes de mise en relation des parents en fonction des emplois du temps des enfants (horaires et activités extrascolaires), ainsi que des lieux de résidence, afin de faciliter le groupement des accompagnements des enfants.

Pour aller plus loin, une initiative des autorités locales avec les habitant·es et d'autres actrices et acteurs de la vie locale (comme les associations de parents ou de riverain·es) consisterait à lancer des collectifs d'entraide (des parents ou autres) inspirés des « banques du temps » ou des Systèmes d'Échange Locaux (SEL) (Lenzi 2007). Ces collectifs coopératifs s'appuient sur les échanges non monétaires de temps de services. Par exemple, Christine accompagne plusieurs enfants à l'athlétisme le mercredi et pour cela, elle reçoit une heure de « temps de crédit » qu'elle pourra utiliser ultérieurement pour que quelqu'un récupère pour elle des colis d'achat de vêtements à la poste, ou accompagne ses enfants un autre jour. Ces initiatives, impulsées surtout par des femmes, impliquent une légitimation de l'entraide informelle pour faire face au manque de reconnaissance de l'action publique (Lenzi 2007). Cependant, les « banques de temps » sont critiquées pour leur fonctionnement qui fait reposer toute la responsabilité sur les personnes qui réalisent les activités, malgré le cadre du partage, et reproduisent les logiques de rationalité individuelle (« le temps c'est de l'argent ») au lieu de favoriser une implication publique et une revalorisation du travail domestique dans les principes du féminisme (« le personnel est politique ») (Wilson-Thomas 2021). C'est pourquoi les collectivités locales pourraient dédier des ressources à des collectifs de quartier basés sur ce principe, comme proposer sans échange du « temps de crédit » aux mères solos (ou autres personnes avec des difficultés dans l'articulation des temps sociaux), *via* la prise en

¹⁷⁵ Par exemple, dans le quartier parisien de Montmartre, l'association « Mômartre » propose de prendre en charge la sortie des enfants de l'école et de les accompagner à leurs activités. Voir plus de détails ici : <https://momartre.net/nos-actions/>

charge par des agent·es de la mairie d'une partie des activités du collectif. Du point de vue de la mobilité, les collectivités pourraient faciliter une flotte de véhicules (vélos cargo ou voitures), qui pourraient être empruntés par les mères dans un système d'autopartage pour réaliser une partie des déplacements impliquant le transport de charges lourdes et encombrantes (Loukaitou-Sideris 2016).

c) *Penser des aménagements qui prennent en compte les besoins des mères solos*

L'action publique ne peut pas se limiter exclusivement à des initiatives locales qui facilitent l'autonomisation des enfants ou les réseaux d'entraide. La réflexion devrait également porter directement sur l'urbanisme, la planification des transports et les aménagements publics. Pour être pertinentes, les solutions d'aménagement doivent se fonder sur les travaux existants, notamment les approches féministes qui défendent la valorisation des besoins de la vie quotidienne dans la conception urbaine (Loukaitou-Sideris 2016 ; Biarrotte 2017 ; Col·lectiu Punt 6 2023a). Elles doivent également intégrer la connaissance des pratiques des personnes concernées à partir des données disponibles (voir plus haut) et impliquer directement ces personnes (ici, les mères solos) dans la planification et la mise en œuvre des solutions (Fainstein et Servon 2005).

Dans plusieurs villes européennes, dont Paris, les municipalités ont proposé des guides ou manuels avec des orientations générales pour une prise en compte des questions de genre dans l'urbanisme et l'aménagement¹⁷⁶. Dans ces manuels, la question de la monoparentalité est peu abordée et se limite aux questions de logement, comme dans le manuel de la ville de Vienne. Les réflexions sur la mobilité quotidienne abordent majoritairement le sujet du point de vue de la sécurité et des violences, et considèrent rarement les questions d'accessibilité et encore moins sous l'angle de l'articulation des temps sociaux. Pourtant, l'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos invite à se pencher sur l'aménagement des véhicules et des espaces de mobilité, et plus largement sur les espaces publics.

Prendre en compte les besoins des mères solos dans la conception des réseaux de transports en commun est crucial, étant donné qu'elles sont les plus grandes utilisatrices des transports publics, parmi les différents groupes de parents. Les solutions proposées devraient considérer leurs besoins d'articulation et de fluidité (de devoir enchaîner rapidement plusieurs activités). En ce sens, les actions devraient s'axer sur une amélioration de la fiabilité des horaires et des

¹⁷⁶ La mairie de Paris a édité trois « guides référentiels : genre et espace public » en 2016, 2021 et 2023. D'autres exemples ont été consultés ici : le guide de la ville de Lyon « L'Égalité de genre dans l'aménagement urbain » de 2022, le « Pla per a la Justícia de Gènere » (2021) et le « manuel pour un urbanisme de la vie de tous les jours avec une perspective genrée » (2019) de la ville de Barcelone, et les manuels « Gender mainstreaming in Urban planning » (2013 et 2021) de la ville de Vienne. Une analyse détaillée du contexte de ces manuels est proposée dans la thèse de C. Martinez (2023).

fréquences des lignes, et minimiser au maximum les perturbations du trafic, tout particulièrement aux heures des accompagnements (Montulet et Hubert 2008). Ces actions permettraient de réduire la charge mentale et le stress lié aux retards. Elles pourraient être complétées par une amélioration des systèmes d'information en temps réel, dans la suite de ce qui est déjà mis en place en Île-de-France pour les lignes de métro, RER, Tram et certains bus. Le design des véhicules est important, comme le mettent en avant les principes du « barrier-free design » ou « universal design », pensées avec les personnes en situation de handicap (Loukaitou-Sideris 2016). Plus précisément, les actions doivent être pensées pour faciliter les déplacements des mères solos lorsqu'elles transportent des affaires lourdes et encombrantes (courses ou poussettes) et lorsqu'elles se déplacent avec des enfants. Premièrement, les propositions de mise en accessibilité des véhicules et des stations seraient efficaces pour ce type de déplacement : des portes d'accès larges, la généralisation des planchers bas (supprimant les marches ou les différences de niveau entre le quai et le véhicule) ou des possibilités d'accès aux stations sans marches, tout en évitant que ces accès demandent des détours considérables (Grant-Smith *et al.* 2012 ; Loukaitou-Sideris 2016 ; Ortiz Escalante *et al.* 2021). Lorsque ces systèmes ne peuvent pas être mis en place en raison des difficultés techniques, D. Grant-Smith et ses collègues (2017) proposent que les services exploitants mettent en place du personnel formé pour aider à monter et descendre des véhicules les personnes avec des enfants ou transportant des charges, notamment aux heures de pointe. De plus, à bord de l'ensemble des véhicules, il faudrait généraliser les espaces dédiés aux poussettes (et aux fauteuils roulants), déjà présents dans certains bus, avec des attaches pour les sécuriser et un marquage qui permette d'identifier clairement la fonction de ces espaces (Loukaitou-Sideris 2016 ; Grant-Smith *et al.* 2017). Ces espaces dans les véhicules devraient également servir à accueillir les caddies de courses, et ils pourraient être complétés par d'autres zones permettant de déposer les courses de manière protégée, comme les porte-bagages. La présence d'espaces pour les courses ou pour les poussettes devrait faire l'objet d'une signalisation, à l'intérieur mais aussi au niveau des quais, avec des marquages au sol, ce qui pourrait permettre de fluidifier la montée et descente des mères avec ces charges.

Dans les stations, notamment celles avec des correspondances, ainsi que dans des arrêts de bus desservis par plusieurs lignes, les espaces (d'attente) peuvent aussi être aménagés pour faciliter les déplacements des mères solos, avec les enfants. Par exemple, des espaces de jeux pour enfants permettraient de rendre moins pénible aux parents l'attente lors des accompagnements (Montulet et Hubert 2008). La présence de toilettes propres, accessibles et suffisamment grandes dans ces espaces est une demande assez fréquente dans les propositions féministes (Loukaitou-Sideris 2016 ; Grant-Smith *et al.* 2017 ; Col·lectiu Punt 6 2023b). Enfin, une troisième proposition serait d'installer davantage de consignes dans les

stations ou autres espaces publics (comme les marchés), pour permettre le stockage temporaire des courses, et alléger une partie des trajets.

Au niveau des espaces publics, il faudrait reprendre les mêmes principes de « universal design », en faisant notamment attention à l'« infrastructure pédestre », en facilitant les traversées piétonnes sur les chaussées et en garantissant la largeur nécessaire et l'absence d'encombrements sur les trottoirs (Monnet 2023). Afin de faciliter l'autonomisation des enfants dans les déplacements, il est également préconisé de rendre les villes plus pédestres, particulièrement dans les axes entre les établissements scolaires, les lieux d'activités extrascolaires et les lieux des jeux (Román Rivas et Pernas Riaño 2009). Globalement, prendre en compte les enfants, et la possibilité qu'ils se déplacent sans adultes, doit faire partie des réflexions des urbanistes et des autorités locales. Plus largement, la question de la proximité et de la mixité fonctionnelle doit être soulevée. Si j'ai montré que les mères solos éprouvent des difficultés dans les différents espaces où elles vivent (périurbain ou dense), la réduction des distances entre les différents lieux d'activités des mères solos est plus favorable à une simplification des déplacements, une autonomisation des enfants et une réduction de l'usage de la voiture (comme prônée par les politiques de transition écologique). C'est ce que les urbanistes féministes affirment depuis plusieurs décennies : un urbanisme de proximité, avec une mixité et une présence de services de qualité et accessibles (Wekerle et Carter 1978 ; Hayden 1980 ; Markovich et Hendler 2006 ; Muxí Martínez *et al.* 2011 ; Wien Stadt 2013).

Des perspectives ouvertes par l'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos

Différents aspects de la mobilité quotidienne des mères solos n'ont pas pu être approfondis dans ce travail. Des limites découlent des choix méthodologiques ou analytiques, ainsi que des profils des mères interrogées. Par exemple, les cas de grande précarité n'ont pas été rencontrés, même si lors de la discussion avec une assistante sociale du CCAS de Cergy, cette dernière m'a indiqué que, parmi les dossiers des personnes en logement d'urgence qu'elle traitait, un nombre considérable étaient des mères solos, ce qui pourrait faire l'objet d'un approfondissement. Les différentes analyses de la thèse amènent aussi à des réflexions sur de possibles prolongements du travail. Je propose donc de conclure avec quatre pistes de recherche : l'intégration plus importante de l'approche intersectionnelle à l'analyse ; l'élargissement de la recherche sur la mobilité quotidienne à d'autres types de parentalité et aux changements dans la maternité solo ; l'intérêt pour l'action publique urbaine ; et le croisement avec les enjeux de transition écologique.

a) Approfondir l'analyse intersectionnelle dans la mobilité quotidienne : le genre au croisement des rapports de pouvoir

Moi, je suis née en France, j'ai vécu en France. Donc c'est moins compliqué de connaître un petit peu le système. Quand on vient de l'étranger et qu'on est seul avec un enfant, c'est très compliqué. Très, très compliqué de savoir comment fonctionne telle ou telle procédure à mettre en place et tout ça, c'est très compliqué. C'est pour ça qu'heureusement que les mairies et les associations mettent des choses en place pour les personnes comme ça. Mais oui, c'est dur. Maintenant, quand on parlait du confinement... Quand j'ai vu la procédure, c'est-à-dire que tout passait par l'ENT ou par Pronote, et tout ça. Mais les parents qui ne savent pas lire, qui ne savent pas forcément parler français, est-ce qu'ils ont pu être présents pour leur enfant à ce moment-là ? Je me dis, même moi qui ai eu beaucoup de mal, je les plains ces pauvres mères-là, en fait. Mais vraiment. Mais oui, mais je pense que les situations plus difficiles, difficiles pour les mamans, seules, les familles d'immigrés, tout ça, je pense. (Muriel d'Évry, 36 ans, enfant de 13 ans)

Ce témoignage de Muriel fait référence à un type de mères solos qu'on ne retrouve pas dans le groupe de personnes interrogées et qui n'a pas été intégré dans les analyses. Les mères solos interrogées d'origine étrangère (Zeynep, Martina, Elisabetta et Chaïma) résident en France depuis des années et ont une bonne maîtrise de la langue, en plus d'avoir suivi des études supérieures. Bien que toutes les mères solos partagent une condition désavantagée vis-à-vis du rapport de pouvoir genré, elles n'ont pas la même position concernant d'autres rapports de pouvoir. La position dans le rapport de race ou de nationalité est peu explorée, alors qu'elle aurait pu être davantage traitée dans le cadre d'une analyse intersectionnelle, en interrogeant les interactions avec le genre. Est-ce que le quotidien d'une mère non-européenne et sans visa longue durée est plus compliqué en raison des démarches administratives supplémentaires (en plus du soupçon de ne pas être une « bonne mère » et donc de la menace du placement de l'enfant) ? Quel est le niveau de difficulté ajouté par l'absence de connaissances du français au quotidien d'une mère solo francilienne et comment cela s'observe dans la mobilité ? Ces questions n'ont pas pu être explorées en raison des caractéristiques des personnes interrogées, ainsi qu'en raison de l'absence de ces réflexions au moment où j'ai préparé les matériaux de thèse. Toutefois, lors des entretiens avec les mères solos, des questions ont émergé. Par exemple, le cas de Najat (6.1.1.b), dont le signalement à la police de violences conjugales qu'elle subissait a été accueilli de façon défavorable en raison de son origine présumée, montre que le rapport de race peut influencer les conditions dans lesquelles se déroulent les séparations. Plus en lien avec les mobilités, Martina (de nationalité mexicaine) et Elisabetta (de nationalité italienne) évoquent les difficultés qu'elles ont à quitter le territoire français, lorsqu'elles souhaitent rendre visite à leur famille, en raison du besoin de l'accord du père des enfants pour la sortie de ces derniers du territoire français. De plus, toutes les deux évoquent l'impossibilité de déménager dans

leur ville d'origine, à cause de la probabilité que les ex-conjoints opposent leur veto, alors qu'elles pourraient y trouver le soutien quotidien de leur entourage familial.

Analyser la mobilité quotidienne avec une approche intersectionnelle permettrait de comprendre, de manière plus complète, les liens entre les pratiques, les rapports de pouvoir et les questions de marginalité (Grant-Smith *et al.* 2017). E. Peltier (2023), s'intéressant à la mobilité quotidienne des femmes dites « roms », a montré la complexité des relations entre rapports de pouvoir en fonction des espaces. Dans les campements, c'est plutôt la position de femme et de mère qui les met dans une situation défavorable avec la prise en charge exclusive du travail domestique. Lorsqu'elles mendient dans les transports en commun, c'est plutôt le rapport de race qui prend le dessus (notamment par le regard des autres), tout en se cumulant au genre, puisqu'elles doivent souvent mendier en présence de leurs enfants. Ce point rejoint les réflexions de la géographe M. Rodó de Zárate (2021) qui propose la méthode des *Relief Maps*, pour spatialiser les « inégalités intersectionnelles » qui varient en fonction de la personne et du contexte. Ils s'agit des représentations graphiques d'une échelle de « bien-être-mal-être », en fonction du lieu où les personnes se trouvent.

Les approches intersectionnelles offrent des pistes pour prolonger la réflexion sur les stigmatisations et injonctions évoquées dans cette thèse. Imane, qui vit dans un quartier stigmatisé (8.3) et porte le voile, est identifiée comme musulmane. Elle souhaite « sortir » de son quartier et « faire sortir son enfant » pour échapper à une partie de la stigmatisation. Mais cette aspiration s'appuie elle-même sur une nouvelle injonction : celle de se déplacer plus loin, qui vient s'ajouter à celle, déjà présente, d'être une « bonne mère ». Dans un contexte d'islamophobie croissante en France (Lépinard *et al.* 2021), on pourrait se demander si, en cherchant à se montrer comme une mère investie dans l'ascension sociale de son enfant, elle ne s'expose pas à d'autres formes de stigmatisation ou de discrimination. Il resterait ainsi à explorer comment le fait d'être racisée participe des injonctions à la maternité « exemplaire », notamment par la crainte d'une surveillance accrue des services d'aide à l'enfance. Plus largement, cela interroge la manière dont les pratiques de mobilité des mères varient selon les contextes et l'intensité perçue des jugements liés au genre, à la monoparentalité, à la race, aux origines sociales ou à d'autres rapports de pouvoir.

b) Vers l'étude d'autres types de parentalité (solo)

Depuis l'été 2021, la procréation médicalement assistée (PMA) est légalement ouverte, en France, à toutes les femmes indépendamment de leur situation conjugale, alors qu'elle était limitée auparavant aux femmes en couple hétérosexuel. Cela ouvre une possibilité aux femmes de devenir mères solos, par choix, sans devoir aller à l'étranger. J'ai réalisé les entretiens de la thèse avant ce changement législatif, mais j'ai toutefois interrogé Arianne,

une mère solo dont l'origine de la monoparentalité était une PMA réalisée en Belgique. Bien que cette mère vive une situation compliquée et que, l'arrivée de l'enfant ait supposé pour elle une précarisation financière, l'entrée en monoparentalité est moins une bifurcation que pour les autres mères solos, puisqu'elle avait un projet parental réfléchi en amont, et pouvait anticiper des adaptations de logement ou d'organisation de son activité professionnelle rémunérée. La situation d'Ariane est potentiellement de plus en plus fréquente en région parisienne, et en France. Les dernières recherches montrent que plus de la moitié des demandes de PMA sont faites par des femmes souhaitant des enfants seules. Ces dernières se distinguent des autres mères solos par « l'anticipation et planification d'une façon poussée de leur "projet parental" en solitaire » (Lenouvel 2024 : 120). Cette évolution pourrait davantage diversifier les quotidiens des mères solos. Il serait donc intéressant de se demander quelles sont les implications dans la mobilité quotidienne, et dans la complexité de la vie de tous les jours, d'une préparation et anticipation des situations monoparentales par PMA. Est-ce que des profils de pratiques de mobilité quotidienne pourraient se distinguer entre mères solos séparées et mères solos PMA ?

L'un des choix de la thèse a été de considérer comme « mères solos » les mères qui avaient la résidence principale de leurs enfants et qui les avaient donc avec elles la majeure partie du temps. Ce choix a exclu de l'analyse les parents en régime de résidence alternée, ou « co-parents ». Malgré la réduction des contraintes et de la charge mentale qu'implique l'alternance de la responsabilité des enfants une semaine sur deux, l'analyse de la mobilité quotidienne des co-parents pourrait permettre d'avoir une autre analyse sur le rapport de pouvoir genré entre les ex-conjoint·es, et sur les difficultés qu'implique le déplacement entre les deux domiciles de l'enfant. Dans sa thèse, F. Leray (2010) évoque superficiellement les difficultés d'une des mères enquêtées dont l'enfant est en résidence alternée, à devoir déplacer toutes les semaines les affaires de l'enfant entre les domiciles. Le régime de résidence alternée peut produire des situations de violence (Côté 2012). Il serait intéressant de comprendre dans quelle mesure la mobilité quotidienne des co-parents traduit des situations genrées, notamment dans les organisations des accompagnements de l'enfant. Il faudrait aussi s'attarder sur les effets des caractéristiques urbaines des espaces de résidence des co-parents, pour comprendre comment elles influencent les pratiques quotidiennes et les échanges entre parents.

Une dernière piste de prolongation de la recherche pourrait consister à approfondir les analyses sur la mobilité quotidienne des pères solos. La thèse donne quelques pistes, à partir des statistiques et des entretiens avec les cinq pères. De futures analyses pourraient s'inscrire dans le prolongement de ces pistes et s'intéresser aux difficultés spécifiques d'une partie des pères solos avec des emplois précaires ou avec des horaires non-conventionnels. Par

exemple, l'analyse pourrait porter sur la mobilité quotidienne des agents de sécurité incendie ou de sécurité privée, et la manière donc ils articulent les temps sociaux en fonction de leurs conditions sociales, mais aussi de l'image qu'ils souhaitent donner d'eux. Parmi les cinq pères interrogés, deux travaillent dans la sécurité privée (incendie ou de nuit). L'une des assistantes sociales rencontrées m'a indiqué qu'un certain nombre de pères solos dont elle traitait les dossiers exerçaient ce métier.

c) *Faire de l'action publique urbaine sur les parents solos un objet d'étude*

Les politiques publiques mises en place pour tenter d'améliorer le quotidien des mères solos pourraient aussi faire l'objet de recherches. Depuis la mise en place du « statut de parent solo » par la mairie de Ris-Orangis, des initiatives similaires émergent dans d'autres villes françaises, comme Montpellier ou Grenoble (*La Matinale du Monde*, 22-07-2025). Au niveau de l'État, les discussions récentes pour une loi sur la monoparentalité pourraient reprendre. Il serait intéressant d'interroger la place que prend la mobilité quotidienne dans les discussions et les propositions. Quelles actions spécifiques visent à réduire la complexité du quotidien des mères solos *via* des initiatives sur la mobilité quotidienne ? Quels sont les effets des mesures mises en place par les collectivités dans l'articulation des temps sociaux des mères solos ?

De futures recherches pourraient également porter sur la manière dont les politiques d'urbanisme et d'aménagement (en lien avec la mobilité) intègrent les questions de genre depuis l'angle de la parentalité. Les derniers plans franciliens de mobilité ne mentionnent que très superficiellement la question, et il est possible que cela soit lié aux représentations des personnes qui les réalisent. L'objectif serait d'explorer la mise en place de certains projets, afin de comprendre la manière dont le quotidien des mères solos, et des parents en général, (n')est (pas) pris en compte, et les éventuelles conséquences que cela comporte. D. Buiten (2007) invite à intégrer les réflexions théoriques et conceptuelles des recherches féministes, dans des actions dans le secteur des transports et de la mobilité visant à améliorer le quotidien des femmes. Ainsi, une recherche-action expérimentale pourrait être lancée en collaboration entre le monde académique, des exploitants de services et des autorités organisatrices de la mobilité. Elle pourrait se fonder sur le test de l'une des actions proposées ci-dessus pour les véhicules ou les stations.

d) *La mobilité quotidienne des mères solos au croisement des enjeux de transition (et de justice) écologique*

Les idées d'aménagements proposées ci-dessus concernent principalement les transports en commun et la marche. On l'a vu, la majorité des mères solos, et des mères en général, ont des pratiques de mobilité moins carbonées que les hommes. Cependant, une partie des mères

solos dépend de la voiture pour réussir l'articulation des temps sociaux, notamment pour l'enchaînement des déplacements avec les enfants. Le véhicule privé offre aux mères solos des niveaux élevés de flexibilité, permettant de s'adapter aux contraintes spatio-temporelles des activités (Schwanen *et al.* 2008). Il est nécessaire dans les espaces périurbains et moins bien dotés en services de proximité. Pour toutes les mères solos interrogées qui habitent des zones peu denses, la vie sans voiture serait très compliquée et les possibilités très limitées. La voiture devient aussi un outil pour les mères des quartiers stigmatisés, pour répondre aux injonctions et « faire sortir » les enfants du quartier et ainsi limiter leur exposition aux risques supposément associés à ce dernier. Dans un contexte où le dérèglement climatique devient de plus en plus critique et que la réduction des émissions des transports du quotidien est l'un des leviers-clés pour le mitiger (Banister 2008), la question se pose quant aux contradictions entre transition écologique et pratiques de mobilité des mères solos avec des quotidiens complexes.

On l'a vu, en Île-de-France, les espaces denses et bien dotés en services et aménités qualitatives de proximité sont ceux où les mères solos peuvent le mieux coordonner l'ensemble des activités du quotidien sans dépendre de la voiture. Il s'agit des configurations urbaines optimales pour que les mères solos puissent gérer un nombre important de charges tout en se passant des modes de transport les plus polluants. Toutefois, il paraît très compliqué de demander aux mères solos des franges périurbaines de relocaliser leur domicile dans les zones denses. Premièrement, en raison de la tension extrême du marché du logement dans les zones centrales de l'agglomération, où le logement social peine à contrebalancer les dynamiques d'augmentation des prix et à fournir des logements aux personnes qui le demandent (Navarre *et al.* 2015). De plus, où qu'elles se situent, les mères solos, si elles doivent déménager, ont des difficultés à trouver un logement qui leur corresponde (1.1.1.b). Deuxièmement, même si l'on imagine la mise en œuvre d'un ensemble de politiques publiques pour répondre aux difficultés liées au logement, une partie des mères solos qui réside dans les zones peu denses de l'agglomération a un ancrage émotionnel et pratique dans ces lieux, notamment si elles en sont originaires. L'ancrage est notamment associé à une famille-entourage locale et à des réseaux d'entraide situés, nécessaires aux mères solos pour assurer leur quotidien.

Dans ce contexte, la mise en place de mesures de transition écologique dans le domaine de la mobilité peut susciter de vives controverses. Le projet d'« écotaxe » sur les produits énergétiques, dont le carburant, a déclenché fin 2018 le mouvement des « Gilets Jaunes ». La présence de femmes précarisées, notamment des mères solos, dans ce mouvement a été

largement relayée par les médias, à travers des initiatives comme les « Amajaunes¹⁷⁷ » ou la figure d'Ingrid Levavasseur, mère solo normande (Bessière et Gollac 2020). Une recherche qui aborde les enjeux de transition écologique à partir des quotidiens complexes des mères solos doit tenir compte de la sensibilité du sujet et des tensions qu'il peut générer. Elle pourrait s'appuyer sur les réflexions issues de la *mobility justice* (Sheller 2018 ; Schwanen 2020 ; Verlinghieri et Schwanen 2020), inspirées des approches féministes, pour proposer un cadre analytique pertinent, capable de dépasser à la fois le fatalisme et le « solutionnisme technologique ».

Finalement, en analysant la complexité du quotidien des mères solos franciliennes à partir de leur mobilité quotidienne, cette thèse a permis de mettre en avant les contraintes communes à ce groupe de femmes, indépendamment des caractéristiques urbaines de leur lieu de résidence. Les contraintes spatio-temporelles que les mères solos vivent au quotidien sont la conséquence de mécanismes genrés présents dans l'ensemble de la société qui s'exacerbent progressivement, tout au long de leur parcours de vie, à l'arrivée des enfants et à la séparation conjugale. La thèse permet ainsi de confirmer que la mobilité quotidienne est révélatrice des conditions de vie et des difficultés des mères solos. Elle montre également que la mobilité quotidienne interagit avec la complexité du quotidien des mères solos, étant à la fois un facteur de sa complexification et un outil pour gérer cette complexité. *In fine*, la thèse apporte donc de nouveaux éléments pour mieux guider l'action publique à destination des mères solos qui constituent des modèles archétypaux des modes de vie urbains complexes et qui pourraient bénéficier au plus grand nombre.

* * *

¹⁷⁷ Les « Amajaunes » sont un mouvement féministe à l'intérieur des Gilets Jaunes. Les médias ont diffusé de nombreux portraits de femmes composant ce mouvement, montrant des mères solos des périphéries peu denses avec des difficultés.

Bibliographie

- Abbas, Hicham, et Bertrand Garbinti. 2019. « De la rupture conjugale à une éventuelle remise en couple : l'évolution des niveaux de vie des familles monoparentales entre 2010 et 2015 ». *Insee Références* 16.
- Abbott, Andrew. 2009. « 11. À propos du concept de Turning Point ». P. 187-211 in *Bifurcations, Recherches*. Paris: La Découverte.
- Abjean, Annaïg. 2015. « Familles monoparentales en situation de précarité : quelle(s) articulation(s) entre emploi et garde des jeunes enfants ? » *Pour* 225(1):107-15.
- Acker, Joan. 1973. « Women and Social Stratification: A Case of Intellectual Sexism ». *American Journal of Sociology* 78(4):936-45. doi:10.1086/225411.
- Adey, Peter, Kevin Hannam, Mimi Sheller, et David Tyfield. 2021. « Pandemic (Im)mobilities ». *Mobilities* 16(1):1-19. doi:10.1080/17450101.2021.1872871.
- Adoue, François. 2016. « La mobilité connectée au quotidien : les usages du smartphone dans les transports en commun franciliens ». Thèse de doctorat, Paris Est.
- Aguilera, Anne, Virginie Lethiais, Alain Rallet, et Laurent Proulhac. 2016. « Le télétravail, un objet sans désir ? » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* (1):245-66. doi:10.3917/ru.161.0245.
- Aguilera, Anne, et Laurent Proulhac. 2006. « Le polycentrisme en Île-de-France : quels impacts sur la mobilité ? » *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning* (2):15-25. doi:10.4000/tem.396.
- Aguilera, Anne, et Alain Rallet. 2016. « Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement ». *Réseaux* 200(6):17-59. doi:10.3917/res.200.0017.
- Algava, Elisabeth. 2003. « Les familles monoparentales: des caractéristiques liées à leur histoire matrimoniale ». *Les Cahiers de l'INED* 156(11):251-71.
- Algava, Elisabeth, Guillemette Buisson, et Laurent Toulemon. 2023. « Les “familles monoparentales” : une catégorie statistique bien établie, assortie de nombreuses limites ». P. 27-58 in *Les familles monoparentales: conditions de vie, vécu et action publique*. Paris: La Documentation française.
- Algava, Elisabeth, Sylvie Le Minez, Sophie Bressé, et Anne Pla. 2005. « Les familles monoparentales et leurs conditions de vie ». *Études et Résultats - DREES* (389).
- Algava, Elisabeth, Sandrine Penant, et Leslie Yankan. 2019. « En 2016, 400 000 enfants alternent entre les deux domiciles de leurs parents séparés ». *Insee Première* (1728).
- Almeda Samaranch, Elisabet, Clara Camps Calvet, Dino Di Nella, et Rosa Ortiz Monera. 2016. « Familias monoparentales, inclusión y comunidad ». *Arxius de Ciències Socials* (34):59-78.
- Ancian, Julie, Michel Anteby, et Daniel Bertaux. 2020. *Parler de soi: Méthodes biographiques en sciences sociales*. édité par É. Dion, V. Duprat-Kushtanina, et E. Lagier. Paris, France: Éditions EHESS.
- Andrews, Howard F. 1978. « Journey to work considerations in the labour force participation of married women ». *Regional Studies* 12(1):11-20. doi:10.1080/09595237800185021.
- Aragau, Claire, Martine Berger, et Lionel Rougé. 2019. « Mobilités et immobilités des périurbains franciliens : effets de genre, effets de classe, effets de générations ». P. 19-45 in *Mobilités : toutes et tous égaux ?* Grenoble.

- Baccaïni, Brigitte. 1996. « Les trajets domicile-travail en île-de-France. Contrastes entre catégories socioprofessionnelles ». *Economie et Statistique* 294(1):109-26. doi:10.3406/estat.1996.6088.
- Baccaïni, Brigitte. 1997. « Les navettes des périurbains d'Ile-de-France ». *Population* 52(2):327-64. doi:10.2307/1534290.
- Baccaïni, Brigitte. 2002. « Navettes domicile-travail et comportements résidentiels dans l'espace francilien ». P. 121-39 in *L'accès à la ville: les mobilités spatiales en question*. Paris: L'Harmattan.
- Bachiri, Nabila, et Carole Després. 2008. « Mobilité quotidienne dans la communauté métropolitaine de Québec d'adolescents résidant en territoires rurbains ». *Enfances, Familles, Générations* (8):0-0. doi:10.7202/018490ar.
- Bachmann, Laurence, Pascal Eric Gaberel, et Marianne Modak. 2016. *Parentalité: perspectives critiques*. Lausanne: Editions EESP.
- Bacqué, Marie-Hélène, et Jeanne Demoulin. 2022. « La recherche au défi de la participation. L'expérience de la recherche « Les quartiers populaires au prisme de la jeunesse » ». *Sociologie* 13(3):297-315. doi:10.3917/socio.133.0297.
- Bacqué, Marie-Hélène, et Sylvie Fol. 2007. « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction ». *Revue suisse de sociologie* 33(1):89.
- Bakker, Wilma, et Lia Karsten. 2013. « Balancing Paid Work, Care and Leisure in Post-Separation Households: A Comparison of Single Parents with Co-Parents ». *Acta Sociologica* 56(2):173-87. doi:10.1177/0001699312466178.
- Banister, David. 2008. « The sustainable mobility paradigm ». *Transport Policy* 15(2):73-80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005.
- Barbier, Pascal, Bernard Fusulier, et Julie Landour. 2020. « L'articulation des temps sociaux : une clé de lecture des enjeux sociaux contemporains ». *Les Politiques Sociales* 3-4(2):4-8.
- Barker, John. 2011. « 'Manic Mums' and 'Distant Dads'? Gendered geographies of care and the journey to school ». *Health & Place* 17(2):413-21. doi:10.1016/j.healthplace.2010.04.001.
- Barrère-Maurisson, Marie-Agnès, et Olivier Marchand. 2000. « Temps de travail, temps parental: la charge parentale, un travail à mi-temps ». *Insee - Premières Synthèses* (20.1):7.
- Bayardin, Vinciane, Nadia Boussad, et Pierre Laurent. 2021. *Habiter en Île-de-France : à chaque étape de la vie, son démenagement. Analyses Île-de-France*. 130. Insee.
- Beige, Sigrun, et Kay W. Axhausen. 2008. « Long-Term and Mid-Term Mobility Decisions during the Life Course: Experiences with a Retrospective Survey ». *LATSS Research* 32(2):16-33. doi:10.1016/S0386-1112(14)60206-5.
- Bell, Martha G. 2012. « Modes of Mobility: An Interdisciplinary Search for Bodies in Action ». *Sites: A Journal of Social Anthropology and Cultural Studies* 9(1):133-58. doi:10.11157/sites-vol9iss1id192.
- Ben Hounet, Yazid. 2014. « La parentalité des uns... et celle des autres ». *L'Homme. Revue française d'anthropologie* (209):121-41. doi:10.4000/lhomme.23502.
- Bereni, Laure, Sébastien Chauvin, Alexandre Jaunait, et Anne Revillard. 2020. *Introduction aux études sur le genre*. 3e éd. Louvain-la-Neuve, Belgique: De Boeck supérieur.
- Berger, Martine. 2004. *Les périurbains de Paris : De la ville dense à la métropole éclatée ?* Espaces et milieux. Paris: CNRS Éditions.
- Berger, Martine, et Francis Beaucire. 2002. « Mobilité résidentielle et navettes: les arbitrages des ménages d'Ile-de-France ». P. 141-66 in *L'accès à la ville: les mobilités spatiales en questions*. Paris: L'Harmattan.

- Bernard, Anne, Anne-Marie Seguin, Yves Bussiere, et Annarita Polacchini. 2000. « Household structure and mobility patterns of women in o-d surveys: methods and results based on the case studies of Montreal and Paris ». P. 249-66 in *Proceedings from the Second National Conference*. Baltimore: Federal Highway Administration.
- Berroy, Sandrine, Matthieu Delage, Antoine Fleury, Sylvie Fol, Marianne Guérois, Juliette Maulat, Lina Raad, et Julie Vallée. 2017. « Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains ». *Annales de géographie* 713(1):31-55.
- Berry, Marsha, et Margaret Hamilton. 2010. « Changing Urban Spaces: Mobile Phones on Trains ». *Mobilities* 5(1):111-29. doi:10.1080/17450100903435078.
- Berton, Fabienne. 2015. « Deux mois après une naissance: Quelle conciliation travail-famille en France dans les années 2010 ? » *Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy* (53). doi:10.4000/interventionseconomiques.2622.
- Bessière, Céline, et Sibylle Gollac. 2020. *Le genre du capital: Comment la famille reproduit les inégalités*. La Découverte.
- Bessin, Marc. 2009. « Parcours de vie et temporalités biographiques : quelques éléments de problématique ». *Informations sociales* 156(6):12-21. doi:10.3917/inso.156.0012.
- Bessin, Marc, Claire Bidart, et Michel Grossetti. 2009. *Bifurcations : les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*. Recherches. Paris: Éd. la Découverte.
- Best, Henning, et Martin Lanzendorf. 2005. « Division of labour and gender differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne, Germany ». *Journal of Transport Geography* 13(2):109-21. doi:10.1016/j.jtrangeo.2004.04.007.
- Bianco, Martha, et Catherine Lawson. 2000. « Trip-chaining, childcare, and personal safety: critical issues in women's travel behavior ». in *Proceedings from the Second National Conference*. Baltimore: Federal Highway Administration.
- Biarrotte, Lucile. 2017. « Féminismes et aménagement: influences et ambiguïtés. La diffusion internationale d'initiatives d'urbanisme dédiées à l'émancipation des femmes ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 112(1):26-35. doi:10.3406/aru.2017.3237.
- Biarrotte, Lucile. 2021. « Déconstruire le genre des pensées, normes & pratiques de l'urbanisme ». Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Bidart, Claire. 2006. « Crises, décisions et temporalités : autour des bifurcations biographiques ». *Cahiers internationaux de sociologie* 120(1):29-57. doi:10.3917/cis.120.0029.
- Bieber, Alain, Marie-Hélène Massot, et Jean-Pierre Orfeuil. 1993. « Questions Vives Pour Une Prospective de La Mobilité Quotidienne ». *Synthese INRETS* (19). <https://trid.trb.org/View/1005999>.
- Biland, Émilie, Sibylle Gollac, Hélène Oehmichen, Nicolas Rafin, et Hélène Steinmetz. 2020. « La classe, le genre, le territoire: les inégalités procédurales dans la justice familiale ». *Droit et société* 106(3):547-66.
- Biland, Émilie, et Isabelle Sayn. 2023. « La pension alimentaire, un dispositif- clé pour la condition économique des familles monoparentales ». P. 141-58 in *Les familles monoparentales*. La Documentation française.
- Bilger, Tahera. 2023. « Faire de la géographie féministe à distance : retour sur un défi méthodologique ». *Carnets de géographes* (17). doi:10.4000/cdg.9114.

- Blanchet, Philippe, et Didier de Robillard. 2012. *L'implication des langues dans l'élaboration et la publication des recherches scientifiques : l'exemple du français parmi d'autres langues*. EME éditions.
- Blanpain, Nathalie. 2006. « Garder et faire garder son enfant ». P. 77-83 in *Données sociales : La société française*.
- Bloch, Kilian. 2021. « En 2020, 12% des enfants dont les parents sont séparés vivent en résidence alternée ». *Insee Première* (1841).
- Blöss, Thierry, et Sophie Odena. 2005. « Idéologies et pratiques sexuées des rôles parentaux [Quand les institutions de garde des jeunes enfants en confortent le partage inégal] ». *Revue des politiques sociales et familiales* 80(1):77-91. doi:10.3406/caf.2005.2146.
- Blumenberg, Evelyn. 2001. « Reverse commute transit programs and single mothers on welfare: a policy mismatch ». *Tech Transfer* 4-6.
- Blumenberg, Evelyn. 2016. « Why low-income women in the US still need automobiles ». *Town Planning Review* 87(5):525-45. doi:10.3828/tpr.2016.34.
- Blumenberg, Evelyn, et Michael Manville. 2004. « Beyond the Spatial Mismatch: Welfare Recipients and Transportation Policy ». *Journal of Planning Literature* 19(2):182-205. doi:10.1177/0885412204269103.
- Bodier, Marceline, Guillemette Buisson, Aude Lapinte, et Isabelle Robert-Bobée. 2015. « Couples et Familles : entre permancences et ruptures ». P. 9-23 in *Insee Références - édition 2015*. France.
- Bonham, Jennifer, et Anne Wilson. 2012. « Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling ». *International Journal of Sustainable Transportation* 6(4):195-213. doi:10.1080/15568318.2011.585219.
- Bonnet, Carole, Bertrand Garbinti, et Anne Solaz. 2015. « Les variations de niveau de vie des hommes et des femmes à la suite d'un divorce ou d'une rupture de Pacs ». *Insee Références Couples et familles*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2017508?sommaire=2017528>.
- Bonnet, Carole, Anne Solaz, et Élisabeth Algava. 2010. « Les changements professionnels en France autour de la séparation conjugale ». *Population* 65(2):273-308. doi:10.3917/popu.1002.0273.
- Bonté, Milan. 2022. « Négocier la ville en escales: les espaces publics au prisme des expériences trans à Paris, Rennes et Londres ». Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Bonvalet, Catherine. 2003. « La famille-entourage locale ». *Population* 58(1):9-43. doi:10.3917/popu.301.0009.
- Bonvalet, Catherine. 2010. « Les logiques des choix résidentiels des Franciliens ». P. 55-76 in *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels, Hors collection*, édité par J.-Y. Authier et J.-P. Lévy. Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Bonvalet, Catherine, et Jacques Brun. 2002. « Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France ». P. 15-64 in *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions, Habitat et Sociétés*. Paris: L'Harmattan.
- Bonvalet, Catherine, et Éva Lelièvre. 1995. « Du concept de ménage à celui d'entourage: une redéfinition de l'espace familial ». *Sociologie et sociétés* 27(2):177-90. doi:10.7202/001076ar.
- Bonvalet, Catherine, et Eva Lelièvre. 2012. *De la famille à l'entourage: l'enquête Biographies et entourage*. INED.
- Borelle, Céline, Anne-Sylvie Pharabod, et Sarah Solchany. 2022. « Faire ses démarches administratives en contexte numérique: Reconfigurations d'un travail invisibilisé ». *Gouvernement et action publique* 11(4):97-119. doi:10.3917/gap.224.0097.

- Boulahbal, Mouna. 1995. « Le chaînage des déplacements: interface entre activité et mobilité individuelle ». Mémoire de DEA, ENPC-Université de Paris.
- Bourgeois, Marine. 2018. « Logement social: des bons et des mauvais candidats? » *Revue Projet* 364(3):48-54. doi:10.3917/pro.364.0048.
- Boyer, Danielle, et Sophie Villaume. 2016. « Les mères seules confient plus souvent leurs enfants de moins de 3 ans aux crèches et aux grands-parents ». *Études et Résultats* (960):6.
- Boyer, Kate, et Justin Spinney. 2016. « Motherhood, Mobility and Materiality: Material Entanglements, Journey-Making and the Process of 'Becoming Mother' ». *Environment and Planning D: Society and Space* 34(6):1113-31. doi:10.1177/0263775815622209.
- Brachet, Angèle. 2024. « Vieillir chez soi dans les espaces peu denses : s'adapter pour maintenir un approvisionnement autonome ». Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Bracke, Sarah, et María Puig de la Bellacasa. 2013. « Le féminisme du positionnement. Héritages et perspectives contemporaines ». *Cahiers du Genre* 54(1):45-66.
- Breton, David Le. 2022. « De l'obtention du permis à l'usage de la voiture ». P. 33-56 in *Les jeunes au volant*. érès.
- Brousse, Cécile. 2015. « Travail professionnel, tâches domestiques, temps « libre »: quelques déterminants sociaux de la vie quotidienne ». *Economie et Statistique* 478(1):119-54. doi:10.3406/estat.2015.10560.
- Brown, Laura J., et Rebecca Sear. 2019. « Are Mothers Less Likely to Breastfeed in Harsh Environments? Physical Environmental Quality and Breastfeeding in the Born in Bradford Study ». *Maternal & Child Nutrition* 15(4):e12851. doi:10.1111/mcn.12851.
- Broze, Laurence, Mathilde Steinauer, et Isabelle Thomas. 1999. « Discrimination spatiale des femmes et ségrégation sur le marché du travail: l'exemple de Bruxelles ». *Espace, populations, sociétés* 20(3):323-45. doi:10.3406/espos.2002.2043.
- Brugeilles, Carole, et Pascal Sebillé. 2009. « La participation des pères aux soins et à l'éducation des enfants [L'influence des rapports sociaux de sexe entre les parents et entre les générations] ». *Revue des politiques sociales et familiales* 95(1):19-32. doi:10.3406/caf.2009.2426.
- Brugeilles, Carole, et Pascal Sebillé. 2011. « Partage des activités parentales : les inégalités perdurent ». *Politiques sociales et familiales* (103):17.
- Brun, Jacques, et Jeanne Fagnani. 1991. « Paris ou la banlieue, le choix d'un mode de vie? Avantages et inconvénients des deux localisations ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 50(1):93-100. doi:10.3406/aru.1991.1584.
- Buehler, Ralph, et Andrea Hamre. 2015. « The Multimodal Majority? Driving, Walking, Cycling, and Public Transportation Use among American Adults ». *Transportation* 42(6):1081-1101. doi:10.1007/s11116-014-9556-z.
- Bugeja-Bloch, Fanny, et Laure Crepin. 2020. « Une double peine : les conditions de logement et de confinement des familles monoparentales ». *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/Une-double-peine-les-conditions-de-logement-et-de-confinement-des-familles.html>.
- Buisson, Guillemette, Vianney Costemalle, et Fabienne Daguet. 2015. « Depuis combien de temps est-on parent de famille monoparentale? » *Insee Première* (1539).
- Buiten, Denise. 2007. « Gender, Transport and the Feminist Agenda: Feminist Insights towards Engendering Transport Research ». (76):21-33.

- Bull, Michael. 2005. « No Dead Air! The iPod and the Culture of Mobile Listening ». *Leisure Studies* 24(4):343-55. doi:10.1080/0261436052000330447.
- Cacciari, Joseph. 2020. « Les Mobility Biographies Research et les Travel Socialization Studies sous le regard de la sociologie de la socialisation : vers l'examen de la production sociale des choix de mobilité spatiale. » *EspacesTemps.net*. doi:10.26151/espacestems.net-k2p5-kq19.
- Calvignac, Cédric. 2015. « À leur sac défendant, ou l'équipement des passant·e·s comme révélateur des rapports sociaux de sexe ». *Cahiers du Genre* 59(2):173-94. doi:10.3917/cdge.059.0173.
- Carde, Estelle. 2024. « Inégalités ». P. 371-86 in *Catégoriser : Lexique de la construction sociale des différences, Sociétés, Espaces, Temps*, édité par M. Bouvet, F. Chossière, M. Duc, et E. Fisson. Lyon: ENS Éditions.
- Carrasco, Cristina, et Begoña Zabala González. 2014. *Con voz propia: la economía feminista como apuesta teórica y política*. Madrid: La oveja roja.
- Carroll, Nicola, et Tray Yeadon-Lee. 2022. « 'I'm Mum and Dad in One, Basically': Doing and Displaying 'Good Lone Motherhood' ». *Sociology* 56(3):504-21. doi:10.1177/00380385211037606.
- Cattan, Nadine. 2007. « Genre, mobilité quotidienne et emploi en Île-de-France ». P. 201-19 in *Femmes et mobilités*. Liège.
- Cattan, Nadine. 2008. « Gendering Mobility: Insights into the Construction of Spatial Concepts ». *Gendered Mobilities*.
- Cavagnoud, Robin, Julie Baillet, et María Cosío Zavala. 2019. « Vers un usage renouvelé de la fiche Ageven dans l'analyse qualitative des biographies ». *Cahiers québécois de démographie : revue internationale d'étude des populations* 48(1):27-51. doi:10.7202/1073339ar.
- Cerdà Beneito, Gonçal. 2018. « Le rôle de la mobilité quotidienne dans les inégalités homme-femme au sein du ménage Le cas des mères cadres en Île-de-France ». Mémoire de Master, Ecole d'Urbanisme de Paris - Université Paris-Est Marne-la-Vallée.
- Cerdà Beneito, Gonçal, Caroline Gallez, Claire Pelgrims, et Thomas Quillier. 2023. « Introduction collective à la journée d'études "Genre, Féminismes et Mobilité" ». in *Journée d'études "Genre, Féminismes et Mobilité"*. Champs-sur-Marne (Marne-la-Vallée), France: Collectif de Recherche et d'Action Féministe (CRAF) and Laboratoire Ville Mobilité Transport.
- de Certeau, Michel. 1990. *L'invention du quotidien. I, Arts de faire*. Folio essais. Paris, France: Gallimard.
- Cervero, Robert, et Kara Kockelman. 1997. « Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design ». *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 2(3):199-219. doi:10.1016/S1361-9209(97)00009-6.
- Chabaud, Danielle, et Dominique Fougeyrollas. 1978. « Travail Domestique et Espace-Temps Des Femmes ». *International Journal of Urban and Regional Research* 2(1-3):421-31. doi:10.1111/j.1468-2427.1978.tb00759.x.
- Chabrol, Marie. 2011. « De nouvelles formes de gentrification? Dynamiques résidentielles et commerciales à Château-Rouge (Paris) ». Thèse de doctorat, Université de Poitiers.
- Champagne, Clara, Ariane Pailhé, et Anne Solaz. 2015. « Le temps domestique et parental des hommes et des femmes : quels facteurs d'évolutions en 25 ans ? » *Economie et Statistique* 478(1):209-42. doi:10.3406/estat.2015.10563.
- Chardon, Olivier, Fabienne Daguet, et Émilie Vivas. 2008. « Les familles monoparentales ». *Insee Première* (1195):6.
- Chardonnel, Sonia. 1999. « Emplois du temps et de l'espace. Pratiques des populations d'une station touristique de montagne ». Thèse de doctorat, Université Joseph-Fourier - Grenoble I.

- Chardonnel, Sonia, et Sophie Louargant. 2007. « Mobilité quotidienne et emplois du temps des familles : entre complexité et diversité ». Présenté à Mobilités Sociales et Fluidités Spatiales. Approches quantitatives et qualitatives des mobilités : quelles complémentarités, mars 29, Namur.
- Charpenel, Marion, Sandrine Garcia, Alexandra Piesen, et Jessica Pothet. 2021. « Les effets de la “parentalité solo” sur l'exercice des rôles parentaux et les frontières de l'enfance ». *Revue des politiques sociales et familiales* 138(1):5-25. doi:10.3917/psf.138.0005.
- Chatot, Myriam. 2016. « Homme au foyer : la répartition des tâches domestiques au sein du couple. Vers une inversion des rôles ? » *Revue des politiques sociales et familiales* 122(1):89-99. doi:10.3406/caf.2016.3165.
- Chatot, Myriam. 2020. « L'articulation travail-famille « au masculin ». Des pères empêchés de paternité ? » *Les Politiques Sociales* 34(2):30-44.
- Chatot, Myriam, Alexandra Piesen, et Valerya Viera Giraldo. 2021. « « Je suis sollicitée du matin au soir » : l'articulation travail-famille pendant le confinement du printemps 2020 ». *Temporalités. Revue de sciences sociales et humaines* (34-35). doi:10.4000/temporalites.9014.
- Chatterjee, Kiron, et Joachim Scheiner. 2015. « Understanding Changing Travel Behaviour over the Life Course: Contributions from Biographical Research ». Présenté à 14th International Conference on Travel Behaviour Research, Windsor.
- Chester, Robert. 1977. « The One-Parent Family: Deviant or Variant? » . P. 149-61 in *Equalities and inequalities in family life*. London: Academic Press.
- Chevalier, Paolo. 2020. « Une approche spatio-temporelle de la dépendance à la mobilité dans les métropoles de Barcelone et d'Aix-Marseille-Provence ». Thèse de doctorat, Université Paris-Est - Universitat Autònoma de Barcelona.
- Chidambaram, Bhuvanachithra, et Joachim Scheiner. 2020. « Understanding Relative Commuting within Dual-Earner Couples in Germany ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 134:113-29. doi:10.1016/j.tra.2020.02.006.
- Chlond, Bastian, et Peter Ottmann. 2007. « The mobility behaviour of single parents and their activities outside the home ». *German Journal of Urban Studies* 46(2):49-61.
- Chrétien, Julie. 2017. « Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe ». Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Chrétien, Julie. 2019. « Improvisation ou planification ? Impact du lieu de résidence sur l'organisation des achats et loisirs, le cas de l'Île-de-France ». *Espace populations sociétés. Space populations societies* (2019-1). <http://journals.openedition.org/eps/8502>.
- Ciabattari, Teresa. 2007. « Single Mothers, Social Capital, and Work–Family Conflict ». *Journal of Family Issues* 28(1):34-60. doi:10.1177/0192513X06292809.
- Clair, Isabelle. 2016. « Faire du terrain en féministe ». *Actes de la recherche en sciences sociales* N° 213(3):66-83.
- Clark, Ben, Kiron Chatterjee, et Steve Melia. 2016. « Changes in Level of Household Car Ownership: The Role of Life Events and Spatial Context ». *Transportation* 43(4):565-99. doi:10.1007/s11116-015-9589-y.
- Clarsen, Georgine. 2014. « Feminism and Gender ». P. 94-102 in *The Routledge Handbook of Mobilities*.
- Clerval, Anne, et Matthieu Delage. 2014. « La métropole parisienne : une mosaïque sociale de plus en plus différenciée ». *Métropolitiques* 8.

- Collectif d'Analyse des Familles en Confinement (CAFC). 2021. *Familles confinées. Le cours anormal des choses*. Vulaines-sur-Seine: Éditions du Croquant.
- Col·lectiu Punt 6. 2019. *Urbanismo Feminista por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editorial i Distribuïdora.
- Col·lectiu Punt 6. 2023a. *Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible - PMUS*. Barcelona: ATM Àrea de Barcelona.
- Col·lectiu Punt 6. 2023b. *Mobilitat quotidiana des d'una perspectiva Feminista. una aproximació qualitativa i participativa a la ciutat de València*. València: Càtedra d'habitatge i dret a la ciutat de la Universitat de València.
- Collombet, Catherine, et Antoine Math. 2024. « « Les familles monoparentales sont les grandes oubliées des politiques publiques. » ». P. 105-11 in *Idées reçues sur les familles monoparentales*. Le Cavalier Bleu.
- Commenges, Hadrien. 2013a. « L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports ». Thèse de doctorat, Université Paris-Diderot - Paris VII.
- Commenges, Hadrien. 2013b. « Socio-économie des transports : une lecture conjointe des instruments et des concepts ». *Cybergeo: European Journal of Geography*. doi:10.4000/cybergeo.25750.
- Condon, Stéphanie, Marylène Lieber, et Florence Maillochon. 2005. « Insécurité dans les espaces publics: comprendre les peurs féminines ». *Revue française de sociologie* 46(2). www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=RFS_462_0265.
- Côté, Denyse. 2012. « « Mais je voulais que ça cesse ! » : récits de mères sur la garde partagée et la violence post-séparation ». *Nouvelles pratiques sociales* 25(1):44-61. doi:<https://doi.org/10.7202/1017383ar>.
- Coulangeon, Philippe, et Ivaylo Petev. 2012. « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale ». *Economie et Statistique / Economics and Statistics* (457-458):97.
- Courau, Thérèse, Julie Jarty, et Nathalie Lapeyre. 2022. *Le genre des sciences : approches épistémologiques et pluridisciplinaires*. Documents. Lormont: le Bord de l'eau.
- Coutras, Jacqueline. 1993. « La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes ? » *Les Annales de la Recherche Urbaine* 59(1):163-70. doi:10.3406/ar.1993.1738.
- Coutras, Jacqueline. 1997. « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques ». *Recherches féministes* 10(2):77-90. doi:10.7202/057936ar.
- Coutras, Jacqueline. 2002. « Violences urbaines et restauration de l'identité spatiale masculine ». *Espace Populations Sociétés* 20(3):295-307. doi:10.3406/espos.2002.2041.
- Coutras, Jacqueline. 2007. « Le genre et les défis spatio-temporels contemporains ». P. 163-79 in *Femmes et mobilités*. Vol. 1, édité par C. Gavray. Liège.
- Coutras, Jacqueline, et Jeanne Fagnani. 1977. « Transports ». *Les cahiers du GRIF* 19(1):97-102. doi:10.3406/grif.1977.1283.
- Coutras, Jacqueline, et Jeanne Fagnani. 1979a. « Femmes et transports en milieu urbain ». *International Journal of Urban and Regional Research* 2(1-3):432-39. doi:10.1111/j.1468-2427.1978.tb00760.x.
- Coutras, Jacqueline, et Jeanne Fagnani. 1979b. *Rapports conjugaux et mobilité des femmes « employées » dans l'agglomération parisienne*. 77.7. 1679. Paris: Société de Mathématiques Appliquées et de Sciences Humaines. Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique. http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033669/3389_1.pdf.

- Craig, Lyn, et Theun Pieter van Tienoven. 2019. « Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison ». *Journal of Transport Geography* 76:93-102. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.03.006.
- Crane, Randall. 2007. « Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting ». *Journal of the American Planning Association* 73(3):298-316. doi:10.1080/01944360708977979.
- Crepin, Laure. 2021. « C. Les relations de voisinage après une rupture conjugale ». P. 489-508 in *Les formes contemporaines du voisinage Espaces résidentiels et intégration sociale*. Centre Max Weber - Ined.
- Crepin, Laure. 2022. « Les conséquences résidentielles des séparations conjugales : articuler les inégalités de classe et de genre dans la France contemporaine. » Thèse de doctorat, Université Paris 8.
- Crepin, Laure. 2024. « Louer après une séparation : la dévalorisation du statut résidentiel chez les personnes locataires du parc privé ». *Sociologie* 15(4):363-80.
- Cresswell, Tim. 2011. « Mobilities I: Catching Up ». *Progress in Human Geography* 35(4):550-58. doi:10.1177/0309132510383348.
- Cretin, Laurette. 2015. « Résidence et pension alimentaire des enfants de parents séparés : décisions initiales et évolutions ». *Insee Références*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2017506?sommaire=2017528>.
- Crozet, Yves, et Irigaël Joly. 2004. « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du " bien le plus rare " ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport - Scientific Papers in Transportation* 45 | 2004. doi:10.46298/cst.12019.
- Cullen, I., et V. Godson. 1975. « Urban networks: The structure of activity patterns ». *Progress in Planning* 4:1-96. doi:10.1016/0305-9006(75)90006-9.
- Cuny, Cécile. 2020. « Violences sexuelles sur un terrain d'enquête ». *Nouvelles Questions Feministes* 39(2):90-106.
- Cycil, Chandrika, Mark Perry, et Eric Laurier. 2014. « Designing for Frustration and Disputes in the Family Car ». *International Journal of Mobile Human Computer Interaction (IJMHCI)* 6(2):46-60. doi:10.4018/ijmhci.2014040104.
- Daggett, Cara. 2018. « Petro-Masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire ». *Millennium* 47(1):25-44. doi:10.1177/0305829818775817.
- Darlington, Bruce. 2013. « Train Listening: Music in the Spaces of the 21st Century ». *Volume !. La Revue Des Musiques Populaires* 10(1):249-63. doi:10.4000/volume.3763.
- Das, Marjolijn, Helga de Valk, et Eva-Maria Merz. 2017. « Mothers' Mobility after Separation: Do Grandmothers Matter? » *Population, Space and Place* 23(2):e2010. doi:10.1002/psp.2010.
- David, Olivier. 2007. « Vie familiale, vie professionnelle. Une articulation sous tension ». *Espace populations sociétés. Space populations societies* (2007/2-3):191-202. doi:10.4000/eps.2080.
- David, Olivier, et Raymonde Séchet. 2004. « Les familles monoparentales: des familles comme les autres mais des parents vulnérables ». Présenté à Colloque « Les femmes en insertion professionnelle », mai 13, Le Mans.
- De Coninck, Frédéric, et Francis Godard. 1991. « Les stratégies temporelles des jeunes adultes ». *Enquête. Archives de la revue Enquête* (6). doi:10.4000/enquete.143.
- Déchaux, Jean-Hugues. 1994. « Les échanges dans la parenté accentuent-ils les inégalités ? » *Sociétés Contemporaines* 17(1):75-90. doi:10.3406/socco.1994.1155.

- Déchaux, Jean-Hugues. 2009. « Travail parental et parenté : parlons-nous de la même chose ? » *Informations sociales* n° 154(4):14-20.
- Déchaux, Jean-Hugues, et Marie-Clémence Le Pape. 2021. *Sociologie de la famille*. La Découverte.
- Dekker, Mischa. 2019. « Faire réagir les témoins face au harcèlement de rue. Enquête sociologique sur la politisation des rapports de genre dans l'espace public ». *Politix* 125(1):87-108. doi:10.3917/pox.125.0087.
- Delage, Matthieu. 2012. « Mobilités pour achats et centralités métropolitaines. Le cas de la métropole parisienne ». Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Delage, Pauline, Eva San Martin, et Marion Tillous. 2022. « Chapitre 3. Construire ou maintenir un lien : œuvrer à la sortie des violences dans le couple dans un contexte de mise à distance ». P. 95-126 in *Espace, genre et violences conjugales, GéoTraverses*. Saint-Denis: Presses universitaires de Vincennes.
- Delphy, Christine. 1998. *L'ennemi principal, tome 1 : Économie politique du patriarcat*. Paris: Syllepse.
- Delphy, Christine. 2001. *L'Ennemi principal, tome 2 : Penser le genre*. Paris: Syllepse.
- Delphy, Christine. 2003. « Par où attaquer le « partage inégal » du « travail ménager » ? » *Nouvelles Questions Féministes* 22(3):47-71. doi:10.3917/nqf.223.0047.
- Demazière, Didier. 2013. « Typologie et description. À propos de l'intelligibilité des expériences vécues ». *Sociologie* 4(3):333-47. doi:10.3917/socio.043.0333.
- Demoli, Yoann. 2014. « Les femmes prennent le volant ». *Travail, genre et sociétés* (32):119-40. doi:10.3917/tgs.032.0119.
- Demoli, Yoann. 2015. « Automobile et stratification sociale : diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980 ». Paris, Institut d'études politiques.
- Demoli, Yoann, et Pierre Lannoy. 2019. *Sociologie de l'automobile*. La Découverte.
- Demoraes, Florent, Marie Piron, Silvana Zioni, et Sylvain Souchaud. 2012. « Inégalités d'accès aux ressources de la ville analysées à l'aide des mobilités quotidiennes : approche méthodologique exploratoire à São Paulo ». *Cahiers de géographie du Québec* 56(158):463-90. doi:10.7202/1014555ar.
- Denieul, Pierre-Noël. 2014. « Rencontre d'un chercheur étranger et d'entrepreneures tunisiennes ». in *Le sexe de l'enquête : Approches sociologiques et anthropologiques, Sociétés, Espaces, Temps*, édité par A. Monjaret et C. Pugeault. Lyon: ENS Éditions.
- Depeau, Sandrine. 2008. « Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne ». *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine* (8). <https://journals.openedition.org/efg/7306>.
- Depeau, Sandrine, Isabelle André-Poyaud, Nathalie Audas, Hélène Bailleul, Olivier Bedel, Abdelhakim Boumoud, Sonia Chardonnel, Pierre Cherel, Aurèle Desgans, Thomas Devogele, Pierre Dias, Sylvestre Duroudier, Laurent Etienne, Benoît Feidel, Francis Jambon, Fallou Kasse Serigne, Colin Kerouanton, Manon Le Goc, Maëlys Le Magadou, Arnaud Lepetit, Françoise Leprince, Théa Manola, Jul Mcoisans, Boris Mericskay, Eve Moffat, Clément Moreau, Estelle Ployon, Nicolas Robinet, Kamila Tabaka, et Jean-Paul Thibaud. 2022. *Sur les traces de Mobi'Kids. L'enfant autonome au défi de la ville*. ESO (CNRS, Université Rennes2) ; PACTE (CNRS, UGA, Sciences Po Grenoble) ; AAU (CNRS, Centrale Nantes, ENSA Nantes et Grenoble, UGA) ; LIFAT (Université de Tours) ; (PME) ALKANTE ; PME, RF TRACK PME. <https://hal.science/hal-04284882>.
- Depeau, Sandrine, Kamila Tabaka, Pierre Dias, Sylvestre Duroudier, Colin Kerouanton, Arnaud Lepetit, Sonia Chardonnel, Isabelle André-Poyaud, Boris Mericskay, et Eve Moffat. 2023. « When

- Children Move to Middle School: A Small Transition or a Major Change in Their Daily Travel Autonomy? » *Articulo - Journal of Urban Research* (23). doi:10.4000/articulo.4889.
- Deshayes, Fabien. 2018. « Séparations dans les familles monoparentales précaires. Prise en charge des enfants et soutien familial ». *Revue des politiques sociales et familiales* 127(1):9-21. doi:10.3406/caf.2018.3282.
- Desrosières, Alain. 1992. « Discuter l'indiscutable. Raison statistique et espace public ». (3):131-54.
- Desrosières, Alain, et Laurent Thévenot. 1979. « Les mots et les chiffres : les nomenclatures socio-professionnelles ». *Economie et Statistique* 110(1):49-65. doi:10.3406/estat.1979.4260.
- Devetter, François-Xavier, et Oriane Lanseman. 2023. « Chapitre 2. Le travail et l'emploi dans les familles monoparentales : politiques d'activation et pauvreté laborieuse ». P. 59-79 in *Les familles monoparentales*. La Documentation française.
- Di Nella, Dino, Elisabet Almeda Samaranch, et Rosa Ortiz Monera. 2014. « Perspectiva no androcéntrica en los estudios sobre familias monoparentales. Reflexiones e implicaciones metodológicas ». *Athenea Digital. Revista de pensamiento e investigación social* 14(4):181. doi:10.5565/rev/athenea.1360.
- Diaz Olvera, Lourdes, Dominique Mignot, et Christelle Paulo. 2004. « Daily Mobility and Inequality: The Situation of the Poor ». *Built Environment* 30(2):153-60. doi:10.2148/benv.30.2.153.54318.
- Dobbs, Lynn. 2007. « Stuck in the Slow Lane: Reconceptualizing the Links between Gender, Transport and Employment ». *Gender, Work & Organization* 14(2):85-108. doi:10.1111/j.1468-0432.2007.00334.x.
- Dodier, Rodolphe, et Laurent Cailly. 2007. « La diversité des modes d'habiter des périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre. » *Noréis* 4(205):67-80.
- Döring, Lisa, Maarten Kroesen, et Christian Holz-Rau. 2019. « The Role of Parents' Mobility Behavior for Dynamics in Car Availability and Commute Mode Use ». *Transportation* 46(3):957-94. doi:10.1007/s11116-017-9823-x.
- Dorlin, Elsa. 2008. *Sexe, genre et sexualités : introduction à la théorie féministe*. Philosophies. Paris: Presses universitaires de France.
- Dotti Sani, Giulia Maria, et Judith Treas. 2016. « Educational Gradients in Parents' Child-Care Time Across Countries, 1965–2012 ». *Journal of Marriage and Family* 78(4):1083-96. doi:10.1111/jomf.12305.
- Dowling, Robyn. 2000. « Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation ». *Geoforum* 31(3):345-53. doi:10.1016/S0016-7185(99)00048-2.
- Dowling, Robyn. 2015. « Parents, Children and Automobility: Trends, Challenges and Opportunities ». P. 526-38 in *Handbook on transport and development*, édité par R. Hickman, N. Givoni, et D. Banister. Cheltenham: Edward Elgar.
- Doyle, Louise, Anne-Marie Brady, et Gobnait Byrne. 2009. « An Overview of Mixed Methods Research ». *Journal of Research in Nursing* 14(2):175-85. doi:10.1177/1744987108093962.
- Drevon, Guillaume. 2016. « Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages : une approche comparée des espaces transfrontaliers et non frontaliers des métropoles luxembourgeoises et grenobloises ». Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes.
- Drevon, Guillaume, Philippe Gerber, Olivier Klein, et Enaux Christophe. 2014. « Intégration spatiale des frontaliers à travers les activités quotidiennes. Le cas de la région métropolitaine luxembourgeoise. » *URBLA. Les Cahiers du développement urbain durable* (16):147.

- Drevon, Guillaume, Alexis Gummy, et Vincent Kaufmann. 2021. « Pour une approche rythmique des modes de vie et de la mobilité ». *Espaces et sociétés* 182(1):165-86. doi:10.3917/esp.182.0165.
- Drieux, Sylvaine, Corinne Martinez, Nagat Azaroili, et Valérie Demonchy. 2016. « Familles monoparentales franciliennes : les femmes toujours en première ligne face aux difficultés ». *Insee Analyses* (29):1-4.
- Dupuis-Déri, Francis. 2008. « Les hommes proféministes : compagnons de route ou faux amis? » *Recherches féministes* 21(1):149-69. doi:10.7202/018314ar.
- Dupuy, Gabriel. 1999. *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Collection Villes. Paris: Anthropos diff. Économica.
- Dureau, Françoise, et Christophe Imbert. 2014. « L'approche biographique des mobilités résidentielles ». P. 33-80 in *D'une métropole à l'autre, Recherches*, édité par C. Imbert. Paris: Armand Colin.
- Durier, Sébastien. 2017. « Après une rupture d'union, l'homme reste plus souvent dans le logement conjugal ». *Insee Focus* (91):4.
- Dussuet, Annie. 2017. « Le « travail domestique » : une construction théorique féministe interrompue ». *Recherches féministes* 30(2):101-17. doi:10.7202/1043924ar.
- Eichler, Margrit. 1997. « Feminist Methodology ». *Current Sociology* 45(2):9-36. doi:10.1177/001139297045002003.
- Eloit, Ilana. 2024. « Genre ». P. 305-19 in *Catégoriser : Lexique de la construction sociale des différences, Sociétés, espaces, temps*, édité par M. Bouvet, F. Chossière, M. Duc, et E. Fisson. Lyon: ENS Éditions.
- Enaux, Christophe, Pierre Lannoy, et Sébastien Lord. 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires ». *Artículo - Journal of Urban Research* (7). doi:10.4000/articulo.1765.
- Ennis, Linda Rose. 2014. *Intensive Mothering: The Cultural Contradictions of Modern Motherhood*. Demeter Press.
- Ericksen, Julia Ann. 1977. « An Analysis of the Journey to Work for Women* ». *Social Problems* 24(4):428-35. doi:10.2307/800136.
- Ewing, Reid, et Robert Cervero. 2001. « Travel and the Built Environment: A Synthesis ». *Transportation Research Record* 1780(1):87-114. doi:10.3141/1780-10.
- Ewing, Reid, et Robert Cervero. 2010. « Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis ». *Journal of the American Planning Association* 76(3):265-94. doi:10.1080/01944361003766766.
- Eydoux, Anne, et Marie-Thérèse Letablier. 2007. *Les familles monoparentales en France. Rapport de recherche*. 36. Noisy-le-Grand: Centre d'études de l'emploi.
- Eydoux, Anne, et Marie-Thérèse Letablier. 2009. « Familles monoparentales et pauvreté en Europe : quelles réponses politiques ? [L'exemple de la France, de la Norvège et du Royaume-Uni] ». *Revue des politiques sociales et familiales* 98(1):21-35. doi:10.3406/caf.2009.2487.
- Fagnani, Jeanne. 1986. « La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives ». *Economie et Statistique / Economics and Statistics* (185):47-55.
- Fagnani, Jeanne. 1990. « De l'utilisation du concept de stratégie en géographie sociale : quelques éléments de réflexion ». *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales* (5). doi:10.4000/strates.1341.
- Fagnani, Jeanne, et Jacques Brun. 1991. « Paris ou la banlieue, le choix d'un mode de vie ? » *Les Annales de la Recherche Urbaine*. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00168515>.

- Fagnani, Jeanne, et Jacqueline Coutras. 1978. « Femmes et transports en milieu urbain ». *International Journal of Urban and Regional Research* 432-39.
- Fainstein, Susan, et Lisa Servon. 2005. *Gender and Planning: A Reader*. New Brunswick, N.J.: Rutgers University Press.
- Fan, Yingling. 2017. « Household Structure and Gender Differences in Travel Time: Spouse/Partner Presence, Parenthood, and Breadwinner Status ». *Transportation* 44(2):271-91. doi:10.1007/s11116-015-9637-7.
- Farber, Steven, Antonio Páez, Ruben Mercado, Matthew Roorda, et Catherine Morency. 2011. « A Time-Use Investigation of Shopping Participation in Three Canadian Cities: Is There Evidence of Social Exclusion? » *Transportation* 38(1):17-44. doi:10.1007/s11116-010-9282-0.
- Flamm, Michael. 2005. « Le vécu des temps de déplacement: cadres d'expérience et réappropriations du temps ». P. 183-96 in *Mobilités et temporalités*, édité par B. Montulet et M. Hubert. Publications des Facultés universitaires de St-Louis.
- Flores Espínola, Artemisa. 2012. « Subjectivité et connaissance : réflexions sur les épistémologies du 'point de vue' ». *Cahiers du Genre* 53(2):99-120.
- Fol, Sylvie. 2010a. « Encouragement ou injonction à la mobilité ? » *Revue Projet* 314(1):52-58.
- Fol, Sylvie. 2010b. « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité ». *Regards Sociologiques* (40):27-43.
- Fondation Abbé Pierre. 2023. *Le genre du mal-logement en France 2023. Rapport d'association*. 28. Rapport Annuel. Paris: Fondation Abbé Pierre. https://www.fondation-abbepierre.fr/sites/default/files/2023-01/REML2023_CAHIER2_Le%20genredumallogement.pdf.
- Fougeyrollas-Schwebel, Dominique, et Maryse Jaspard. 1990. « Critique féministe des statistiques. Jalons pour une confrontation européenne ». *Les cahiers du GRIF* 45(1):137-48. doi:10.3406/grif.1990.1851.
- Fournand, Anne. 2009. « La femme enceinte, la jeune mère et son bébé dans l'espace public ». *Géographie et cultures* (70):79-98. doi:10.4000/gc.2320.
- Fraser, Nancy. 2016. « Contradictions of Capital and Care ». *New Left Review* 100:99-117.
- Fyhri, Aslak, Randi Hjorthol, Roger Mackett, Trine Nordgaard Fotel, et Marketta Kyttä. 2011. « Children's Active Travel and Independent Mobility in Four Countries: Development, Social Contributing Trends and Measures ». *Transport Policy* 18(5):703-10. doi:10.1016/j.tranpol.2011.01.005.
- Galland, Olivier, et Yannick Lemel. 2018. *Sociologie des inégalités*. Armand Colin.
- Gallez, Caroline. 2015. « La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir ». Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris-Est.
- Gallez, Caroline, et Vincent Kaufmann. 2009. « Aux racines de la mobilité en sciences sociales: contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine ». P. 41-55 in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*. Presses universitaires de Rennes Rennes.
- Gallez, Caroline, et Jean-Pierre Orfeuill. 1998. « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces ». *Données urbaines* 2(27):157-64.
- Gallez, Caroline, Jean-Pierre Orfeuill, et Polacchini Annarita. 1997. « L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ? » *RTS. Recherche, transports, sécurité* 56:27.
- Garcia, Anne-Laure, et Michel Lallement. 2013. *Mères seules: action publique et identité familiale*. Rennes, France: Presses universitaires de Rennes.

- Gatelier, Karine, et Séréna Naudin. 2020. « Du récit inaudible à la prise de parole : Expérience d'un atelier radio avec des personnes à la recherche d'un refuge en France. » *Mémoire(s), identité(s), marginalité(s) dans le monde occidental contemporain. Cahiers du MIMMOC* (22). doi:10.4000/mimmoc.4043.
- Gerardin, Mathilde. 2025. « Écart de salaire entre femmes et hommes en 2023 ». *Insee Focus* (349):2.
- Gérardin-Laverge, Mona. 2024. « Agency ». P. 71-83 in *Catégoriser : Lexique de la construction sociale des différences, Sociétés, Espaces, Temps*, édité par M. Bouvet, F. Chossière, M. Duc, et E. Fisson. Lyon: ENS Éditions.
- Gil Solá, Ana. 2016. « Constructing Work Travel Inequalities: The Role of Household Gender Contracts ». *Journal of Transport Geography* 53:32-40. doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.04.007.
- Gil Solá, Ana, et Bertil Vilhelmson. 2012. « Convergence or Divergence? Changing Gender Differences in Commuting in Two Swedish Urban Regions ». *Cybergeo: European Journal of Geography*. doi:10.4000/cybergeo.25141.
- Gilow, Marie. 2018. « « Maman-taxi » : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale ». P. 97-110 in *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique francophone*. Bruxelles.
- Gilow, Marie. 2019. « Le Travail Domestique de Mobilité. Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne des travailleuses avec enfants à Bruxelles ». Thèse de doctorat, Université Libre de Bruxelles, Bruxelles.
- Gilow, Marie, et Yoann Demoli. 2019. « Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe ». *Espaces et sociétés* n° 176-177(1):137-54.
- Girard, Alain. 1958. « Le budget-temps de la femme mariée dans les agglomérations urbaines ». *Population* 13(4):591-618. doi:10.2307/1525084.
- Giroud, Matthieu. 2007. « Résister en habitant? Renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne) ». Thèse de doctorat, Université de Poitiers.
- Giuliano, Genevieve. 1979. « Public transportation and the travel needs of women ». *Traffic Quarterly* 33(4):607-16.
- Glaude, Michel, et François de Singly. 1986. « L'organisation domestique : pouvoir et négociation ». *Economie et Statistique* 187(1):3-30. doi:10.3406/estat.1986.2447.
- Gollac, Sibylle, Céline Bessière, Emilie Biland, Abigail Bourguignon, et Marion Flécher. 2023. *Parents au tribunal La coparentalité façonnée par l'institution judiciaire*. Dossier d'étude. CNAF.
- González, Juliana. 2022. « Appropriations et usages du temps de déplacement: comment habiter la mobilité? » P. 65-89 in *Échelles spatiales et temporelles de la mobilité*. ISTE Group.
- González, María del Mar, Irene Jiménez, et Beatriz Morgado Camacho. 2003. « Familias monomarentales: problemas, necesidades y recursos ». *Portularia: Revista de Trabajo Social* (3):137-60.
- Grafmeyer, Yves. 2010. « Approches sociologiques des choix résidentiels ». P. 35-52 in *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels, Hors collection*, édité par J.-Y. Authier, C. Bonvalet, et J.-P. Lévy. Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Grant-Smith, Deanna, Peter Edwards, et Laurel Johnson. 2012. « Mobility in the Child (and Carer) Friendly City: SEQ vs. Stockholm ». Présenté à Association of European Schools of Planning (AESOP) 26th Annual Congress, juillet.
- Grant-Smith, Deanna, Natalie Osborne, et Laurel Johnson. 2017. « Managing the challenges of combining mobilities of care and commuting: an Australian perspective ». *Community, Work & Family* 20(2):201-10. doi:10.1080/13668803.2016.1202194.

- Grieco, Margaret, et Ronald W. McQuaid. 2012. « Gender and Transport: An Editorial Introduction ». *Research in Transportation Economics* 34(1):1-2. doi:10.1016/j.retrec.2011.12.009.
- de Groot, Carola, Clara Helena Mulder, Marjolijn Das, et Dorien Manting. 2011. « Life Events and the Gap between Intention to Move and Actual Mobility ». *Environment and Planning A: Economy and Space* 43(1):48-66. doi:10.1068/a4318.
- Grossetti, Michel. 2006. « L'imprévisibilité dans les parcours sociaux ». *Cahiers internationaux de sociologie* 120(1):5-28. doi:10.3917/cis.120.0005.
- Gubin, Eliane. 2004. *Le siècle des féminismes*. Editions de l'Atelier.
- Guenebeaud, Camille. 2015. « À chacun sa place. Une étude des rapports de domination dans l'aire de distribution des repas aux migrants sans-papiers de Calais ». P. 285-96 in *Espace et rapports de domination, Géographie sociale*, édité par A. Clerval, A. Fleury, J. Rebotier, et S. Weber. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Guillaumin, Colette. 1978. « Pratique du pouvoir et idée de Nature (1) L'appropriation des femmes ». *Questions Féministes* (2):5-30.
- Guillaumin, Colette. 1992. *Sexe, race et pratique du pouvoir : L'idée de nature*. Paris: Editions Indigo & Côté-femmes.
- Guilmaine, Claudette. 2012. *Parent au singulier: la monoparentalité au quotidien*. Montréal, Canada: Éditions du CHU Sainte-Justine.
- Guinepain, Maxime. 2024. « Auto, boulot, marmots, dodo ? Une géographie sociale de l'organisation spatio-temporelle des journées de travail et des mobilités du quotidien ». Thèse de doctorat, Université Paris Cité.
- Guo, Zhan, Alexandra Derian, et Jinhua Zhao. 2015. « Smart Devices and Travel Time Use by Bus Passengers in Vancouver, Canada ». *International Journal of Sustainable Transportation* 9(5):335-47. doi:10.1080/15568318.2013.784933.
- de Haas, Mathijs, Eline Scheepers, Lucas Harms, et Maarten Kroesen. 2018. « Travel Pattern Transitions: Applying Latent Transition Analysis within the Mobility Biographies Framework ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 107:140-51. doi:10.1016/j.tra.2017.11.007.
- Hägerstrand, Torsten. 1970. « What about people in regional science? » *Papers in Regional Science* 24(1):7-24. doi:10.1111/j.1435-5597.1970.tb01464.x.
- Hägerstrand, Torsten. 1989. « Reflections on "What About People in Regional Science?" » *Papers in Regional Science* 66(1):1-6. doi:10.1111/j.1435-5597.1989.tb01166.x.
- Haicault, Monique. 1984. « La gestion ordinaire de la vie en deux ». *Sociologie du Travail* 26(3):268-77.
- Haicault, Monique. 2000. *L'expérience sociale du quotidien: corps, espace, temps*. University of Ottawa Press.
- Haicault, Monique. 2014. « Les nouveaux temps sociaux observables dans les politiques temporelles des villes, la charge mentale des femmes dans la gestion domestique et familiale, les rapports sociaux de sexe, constituent-ils des outils et des moyens mobilisables pour étudier tout type d'espace ? » Présenté à Journée d'étude « Genre, temporalités, pratiques des espaces : quels outils, quelles approches, pour quels types de territoires ? », janvier 29, Le Mans.
- Hancock, Claire. 2002. « Genre et géographie : les apports des géographies de langue anglaise ». *Espace Populations Sociétés* 20(3):257-64. doi:10.3406/espous.2002.2038.
- Hancock, Claire. 2011. « Le corps féminin, enjeu géopolitique dans la France postcoloniale ». *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique* (13). doi:10.4000/espacepolitique.1882.

- Handy, Susan. 1996. « Non-work travel of women: patterns, perceptions, and preferences ». P. 317-34 in *The Women's Travel Issues Second National Conference*. Irvine (CA).
- Handy, Susan. 2006. « Community Design and Travel Behavior: Exploring the Implications for Women ». P. 29-38 in *Research on women's issues in Transportation*. Washington, D.C.
- Hanson, Susan. 2010. « Gender and mobility: new approaches for informing sustainability ». *Gender, Place & Culture* 17(1):5-23. doi:10.1080/09663690903498225.
- Hanson, Susan, et Perry Hanson. 1981. « The Impact of Married Women's Employment on Household Travel Patterns: A Swedish Example ». *Transportation* 10(2):165-83. doi:10.1007/BF00165264.
- Hanson, Susan, et James Huff. 1986. « Classification Issues in the Analysis of Complex Travel Behavior ». *Transportation* 13(3):271-93. doi:10.1007/BF00148620.
- Hanson, Susan, et Ibipo Johnston. 1985. « Gender Differences in Work-Trip Length: Explanations and Implications ». *Urban Geography* 6(3):193-219. doi:10.2747/0272-3638.6.3.193.
- Hanson, Susan, et Geraldine Pratt. 1995. *Gender, Work, and Space*. Psychology Press.
- Haraway, Donna. 1988. « Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective ». *Feminist Studies* 14(3):575-99. doi:10.2307/3178066.
- Harding, Sandra. 1987. *Feminism and Methodology: Social Science Issues*. Indiana University Press.
- Harne, Lynne. 2002. « Nouveaux pères, violence et garde des enfants ». *Nouvelles Questions Féministes* 21(2):8-30. doi:10.3917/nqf.212.0008.
- Hayden, Dolores. 1980. « What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work ». *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 5(S3):S170-87. doi:10.1086/495718.
- Hays, Sharon. 1996. *The Cultural Contradictions of Motherhood*. Yale University Press.
- Helfter, Clémence, et Marie-Clémence Le Pape. 2024. « « Familles monoparentales » : une déstigmatisation inachevée ». *Cnaf - L'essentiel* (223):4.
- Helfter, Clémence, et Jeanne Moeneclae. 2018. « Introduction : "Vivre la monoparentalité en situation de précarité" ». *Revue des politiques sociales et familiales* 127(1):7-8.
- Hilton, Jeanne, et Karen Koperafrye. 2007. « Differences in Resources Provided by Grandparents in Single and Married Parent Families ». *Journal of Divorce & Remarriage* 47(1-2):33-54. doi:10.1300/J087v47n01_03.
- Hjorthol, Randi. 2008a. « Daily Mobility of Men and Women - a Barometer of Gender Equality? » P. 193-201 in *Gendered Mobilities*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Hjorthol, Randi. 2008b. « The Mobile Phone as a Tool in Family Life: Impact on Planning of Everyday Activities and Car Use ». *Transport Reviews* 28(3):303-20. doi:10.1080/01441640701630905.
- Hu, Patricia, et Jennifer Young. 1999. *Summary of Travel Trends: 1995 Nationwide Personal Transportation Survey*. Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation. Washington, D.C.: The Administration.
- Huntington-Klein, Nick, Andreu Arenas, Emily Beam, Marco Bertoni, Jeffrey R. Bloem, Pralhad Burli, Naibin Chen, Paul Grieco, Godwin Ekpe, Todd Pugatch, Martin Saavedra, et Yaniv Stopnitzky. 2021. « The Influence of Hidden Researcher Decisions in Applied Microeconomics ». *Economic Inquiry* 59(3):944-60. doi:10.1111/ecin.12992.
- Hurez, Christophe, et Cyprien Richer. 2014. « Does the City's Pulse Beat at the Same Rate for Men and Women? Gender Time-Geography ». P. 12 in *Women's Issues in Transportation*. Paris.

- Imbert, Christophe. 2004. « Proximités familiales et géographiques en Ile-de-France ». *Bulletin de l'Association de Géographes Français* 81(1):17-30. doi:10.3406/bagf.2004.2361.
- Imbert, Christophe, Eva Lelièvre, et David Lessault, éd. 2018. *La famille à distance: mobilités, territoires et liens familiaux*. Paris: Ined éditions.
- Jain, Juliet, et Glenn Lyons. 2008. « The Gift of Travel Time ». *Journal of Transport Geography* 16(2):81-89. doi:10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001.
- Janke, Julia, Calvin Thigpen, et Susan Handy. 2021. « Examining the Effect of Life Course Events on Modality Type and the Moderating Influence of Life Stage ». *Transportation* 48(2):1089-1124. doi:10.1007/s11116-019-10077-9.
- Jarrigeon, Anne. 2007. « Corps à corps urbains : vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien ». Thèse de doctorat, Université Paris IV-Sorbonne.
- Jarrigeon, Anne. 2010. « Des corps piétonniers. L'anonymat urbain ou le jeu des apparences ». P. 85 in Paris : Editions des archives contemporaines.
- Jarrigeon, Anne. 2016. « En mouvement les signes : L'espace urbain à hauteur de talons ». P. 148-63 in *Le génie de la marche*. Hermann.
- Jarrigeon, Anne. 2018. *Toute chose égale par ailleurs*. Paris: Film de recherche. <https://parisdugenre.fr/les-thematiques/mobilite/#toute-chose-egale-par-ailleurs-film>.
- Javeau, Claude. 2003. *Sociologie de la vie quotidienne*. 1^{re} éd. Paris: Presses Universitaires de France - PUF.
- Jirón, Paola Andrea, Macarena Isabel Solar-Ortega, María Daniela Rubio Rubio, Susana Rina Cortés Morales, Beatriz Eugenia Cid Aguayo, Juan Antonio Carrasco Montagna, Paola Andrea Jirón Martínez, Macarena Isabel Solar-Ortega, María Daniela Rubio Rubio, Susana Rina Cortés Morales, Beatriz Eugenia Cid Aguayo, et Juan Antonio Carrasco Montagna. 2022. « La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad ». *Revista INVT* 37(104):199-229. doi:10.5354/0718-8358.2022.65647.
- Jirón, Paola, et Javiera Gómez. 2018. « Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago ». *Tempo Social* 30:55-72. doi:10.11606/0103-2070.ts.2018.142245.
- Joelsson, Tanja. 2019. « Hypermobile, Sustainable or Safe? Imagined Childhoods in the Neo-Liberal Transport System ». P. 221-48 in *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, édité par C. L. Scholten et T. Joelsson. Cham: Springer International Publishing.
- Johnston-Anumonwo, Ibipo. 1989. « Journey to work: a comparison of characteristics of single and married parents ». *Specialized Transportation Planning And Practice* 3(3):219-45.
- Johnston-Anumonwo, Ibipo. 1997. « Race, Gender, and Constrained Work Trips in Buffalo, NY, 1990 ». *The Professional Geographer* 49(3):306-17. doi:10.1111/0033-0124.00079.
- Jorritsma, Peter, et Nina Schaap. 2014. « Families on the Run: How Do Dutch Households with Young Children Organize Their Travel Behavior? » Présenté à 5th International Conference on Women's Issues in Transportation, Paris.
- Jouffe, Yves. 2014. « La mobilité des pauvres ». *Informations sociales* (182):90-99.
- Jouffe, Yves, David Caubel, Sylvie Fol, et Benjamin Motte-Baumvol. 2015. « Faire face aux inégalités de mobilité. Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne ». *Cybergeog : European Journal of Geography*. doi:10.4000/cybergeog.26697.
- Joyce, Robert, et Agnes Norris Keiller. 2018. « The "gender commuting gap" widens considerably in the first decade after childbirth ». *Institute for fiscal studies*. <https://www.ifs.org.uk/publications/13673>.

- Juan, Salvador, Anne Largo-Poirier, Hélène Orain, et Jean-François Poltorak. 1997. *Les sentiers du quotidien : rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*. Villes et entreprises. Paris Montréal: l'Harmattan.
- Jubainville, Hugo d'Arbois de, et Camille Vanier. 2017. « Women's Avoidance Behaviours in Public Transport in the Ile-de-France Region ». *Crime Prevention and Community Safety* 19(3-4):183-98. doi:10.1057/s41300-017-0023-6.
- Kanaroglou, Pavlos, Christopher Higgins, et Tufayel Chowdhury. 2015. « Excess Commuting: A Critical Review and Comparative Analysis of Concepts, Indices, and Policy Implications ». *Journal of Transport Geography* 44:13-23. doi:10.1016/j.jtrangeo.2015.02.009.
- Kaniuka, Mary Jane. 1985. « The journey to work of mothers in one-and two-parent families living in metropolitan areas ». PhD Thesis, The Ohio State University.
- Kaufmann, Jean-Claude. 2011. *L'entretien compréhensif - L'enquête et ses méthodes*. 3e édition. Paris: Armand Colin.
- Kaufmann, Vincent. 2005. « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? » *Cahiers internationaux de sociologie* 118(1):119-35. doi:10.3917/cis.118.0119.
- Kaufmann, Vincent, Bertrand Montulet, et Éric Le Breton. 2005. « Mobilités familiales au quotidien ». *NETCOM : Réseaux, communication et territoires / Networks and communication studies* 19(3):137-39. doi:10.3406/netco.2005.1628.
- Kelly, Liz, et Marion Tillous. 2019. « Le continuum de la violence sexuelle ». *Cahiers du Genre* n° 66(1):17-36.
- Kent, Jennifer. 2025. « Car ownership through the parenting journey and beyond ». *Travel Behaviour and Society* 40:101011. doi:10.1016/j.tbs.2025.101011.
- Kergoat, Danièle. 1982. *Les ouvrières*. Le Sycomore.
- Kergoat, Danièle. 2005. « 12. Rapports sociaux et division du travail entre les sexes ». P. 94-101 in *Femmes, genre et sociétés*. La Découverte.
- Keseru, Imre, et Cathy Macharis. 2018. « Travel-based multitasking: review of the empirical evidence ». *Transport Reviews* 38(2):162-83. doi:10.1080/01441647.2017.1317048.
- Kitzmann, Morgan. 2017. « La prise en charge des jeunes enfants par l'aide grand-parentale : un mode de garde composite ». *Revue française des affaires sociales* (2):187-206. doi:10.3917/rfas.172.0187.
- Korsu, Emre. 2010. « Les nouvelles frontières des inégalités. Il vaut toujours mieux être riche que pauvre ». P. 113-19 in *Mobilités & modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien, Critiques & cités*. Paris: l'Oeil d'or.
- Kostyniuk, Lidia, Ryuichi Kitamura, et Konstadinos Goulias. 1989. « Mobility of single parents: what do the trip records show? » *Specialized transportation planning and practice* 3. <https://trid.trb.org/View/322777>.
- Krause, Peter, Ora Szekely, Mia Bloom, Fotini Christia, Sarah Zukerman Daly, Chappell Lawson, Zoe Marks, Aidan Milliff, Kacie Miura, Richard Nielsen, William Reno, Emil Aslan Souleimanov, et Aliyu Zakayo. 2021. « COVID-19 and Fieldwork: Challenges and Solutions ». *PS: Political Science & Politics* 54(2):264-69. doi:10.1017/S1049096520001754.
- Kuhnimhof, Tobias, Bastian Chlond, et Stefan Von Der Ruhren. 2006. « Users of Transport Modes and Multimodal Travel Behavior: Steps Toward Understanding Travelers' Options and Choices ». *Transportation Research Record* 1985(1):40-48. doi:10.1177/0361198106198500105.
- Kwan, Mei-Po. 2000. « Gender differences in space-time constraints ». *Area* 32(2):145-56.

- Kwan, Mei-Po. 2007. « Mobile Communications, Social Networks, and Urban Travel: Hypertext as a New Metaphor for Conceptualizing Spatial Interaction* ». *The Professional Geographer* 59(4):434-46. doi:10.1111/j.1467-9272.2007.00633.x.
- Lacour, Cédric. 2018. « Les séparations: un choc financier, surtout pour les femmes ». *Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine* (64):4.
- Lagrange, Rose-Marie. 1990. « Recherches féministes ou recherches sur les femmes ? » *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* 83(1):27-39. doi:10.3406/arss.1990.2934.
- Lahire, Bernard. 2001. « 5. De la théorie de l'habitus à une sociologie psychologique ». P. 121-52 in *Le travail sociologique de Pierre Bourdieu*. La Découverte.
- Lannoy, Pierre. 2003. « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 ». *Revue française de sociologie* 44(3):497-529. doi:10.3917/rfs.443.0497.
- Lanzendorf, Martin. 2003. « Mobility biographies: A new perspective for understanding travel behaviour ». Présenté à 10th International Conference on Travel Behaviour Research, août, Lucerne.
- Lanzendorf, Martin. 2010. « Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth ». *International Journal of Sustainable Transportation* 4(5):272-92. doi:10.1080/15568310903145188.
- Lapeyre, Nathalie, et Magali Robelet. 2006. « Du temps professionnel total à la régulation des temps sociaux : les jeunes générations de médecins devant l'émergence d'un nouvel éthos temporel ». *Loisir et Société / Society and Leisure* 29(1):57-78. doi:10.1080/07053436.2006.10707710.
- Lardeux, Raphaël. 2021. « Un quart des parents non gardiens solvables ne déclarent pas verser de pension alimentaire à la suite d'une rupture de Pacs ou d'un divorce ». *Études et Résultats - DREES*, 8.
- Laurier, Eric, Hayden Lorimer, Barry Brown, Owain Jones, Oskar Juhlin, Allyson Noble, Mark Perry, Daniele Pica, Philippe Sormani, Ignaz Strebel, Laurel Swan, Alex Taylor, Laura Watts, et Alexandra Weilenmann. 2008. « Driving and 'Passenger': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel ». *Mobilities* 3(1):1-23. doi:10.1080/17450100701797273.
- Law, Robin. 1999. « Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility ». *Progress in Human Geography* 23(4):567-88. doi:10.1191/030913299666161864.
- Le Collectif Onze. 2013. *Au tribunal des couples : enquête sur des affaires familiales*. Paris: O. Jacob.
- Le Pape, Marie-Clémence, et Clémence Helfter. 2023. *Les familles monoparentales: conditions de vie, vécu et action publique*. Paris, France: La Documentation française.
- Le Pape, Marie-Clémence, et Clémence Helfter. 2024a. « Conclusion. Penser la monoparentalité comme un continuum ». P. 163-64 in *Idées reçues sur les familles monoparentales*. Le Cavalier Bleu.
- Le Pape, Marie-Clémence, et Clémence Helfter. 2024b. « Introduction. Figures et stigmates de la monoparentalité ». P. 13-20 in *Idées reçues sur les familles monoparentales*. Le Cavalier Bleu.
- Le Pape, Marie-Clémence, et Pauline Virost. 2025. « Monoparentalités : les solidarités familiales, un relais important au quotidien pour la prise en charge des jeunes enfant ». *Drees, Études et Résultats* (1326). https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/sites/default/files/2025-01/ER%201326%20FAM%20MONO_MEL.pdf.
- Lee, Jieun, Igor Vojnovic, et Sue Grady. 2018. « The 'Transportation Disadvantaged': Urban Form, Gender and Automobile versus Non-Automobile Travel in the Detroit Region ». *Urban Studies* 55(11):2470-98. doi:10.1177/0042098017730521.

- Lee, Yoonjoo, et Sandra Hofferth. 2017. « Gender Differences in Single Parents' Living Arrangements and Child Care Time ». *Journal of Child and Family Studies* 26(12):3439-51. doi:10.1007/s10826-017-0850-1.
- Lefaucheur, Nadine. 1985. « Familles monoparentales: les mots pour le dire ». P. 204-17 in *Lectures sociologiques du travail social*. Paris.
- Lefaucheur, Nadine. 1986. « Les familles monoparentales: Des chiffres et des mots pour le dire. Formes nouvelles ou mots nouveaux ». P. 173-81 in *Les familles d'aujourd'hui (Actes du colloque de Genève, 1984)*. Paris.
- Lefaucheur, Nadine. 1988. « ¿Existen las “familias monoparentales”? » P. 153-62 in *Las familias monoparentales : Seminario hispano francés, celebrado en Madrid, diciembre de 1987, 1988*, ISBN 84-7799-017-4, págs. 153-162. Instituto de la Mujer.
- Lefaucheur, Nadine. 1991. « Les familles dites monoparentales ». in *La famille, l'état des savoirs*. Paris: La Découverte.
- Lenntorp, Bo. 1976. *Paths in Space-Time Environments : A Time-Geographic Study of Movement Possibilities of Individuals*. Sweden: Royal university of Lund, Department of Geography.
- Lenouvel, Margot. 2024. « Des maternités solitaires. Profils divers et parcours de mères « hors » des cadres conjugaux ». P. 105-23 in *Enfanter, entre normes médicales et représentations sociales*. érès.
- Lenzi, Catherine. 2007. « Entre vie privée et espace public, l'échange du travail contre du travail, quelle mobilité des temps? Le cas des SEL français et des banques du temps italiennes ». P. 181-99 in *Femmes et mobilités*,. Liège.
- Lépinard, Éléonore, et Marylène Lieber. 2020. *Les théories en études de genre*. Paris, France: La Découverte.
- Lépinard, Éléonore, Oriane Sarrasin, et Lavinia Gianettoni. 2021. *Genre et islamophobie : Discriminations, préjugés et représentations en Europe*. Sociétés, espaces, temps. Lyon: ENS Éditions.
- Leray, Frédéric. 2010. « Les mères seules et leurs espaces de vie: mobilités résidentielles et pratiques quotidiennes de l'espace des femmes seules avec enfant(s) en Bretagne ». Thèse de doctorat, Université Rennes 2, Rennes.
- Leray, Frédéric, et Raymonde Séchet. 2013. « Les mobilités sous contraintes des mères seules avec enfant(s) : analyse dans le cadre de la Bretagne (France) ». P. 69-88 in *Mobilités et modes de vie. Vers une récomposition de l'habiter, Géographie sociale*. Paris: Presses Universitaires de France - PUF.
- Levy, Caren. 2013. « Travel Choice Reframed: “Deep Distribution” and Gender in Urban Transport ». *Environment and Urbanization* 25(1):47-63. doi:10.1177/0956247813477810.
- Lévy, Jean-Pierre. 2009. « Mobilité urbaine : des pratiques sociales aux évolutions territoriales ». P. 107-36 in *Les mondes de la mobilité*, édité par F. Dureau et M.-A. Hily. Presses Universitaires de Rennes.
- Lewis, Jane. 1992. « Gender and the Development of Welfare Regimes ». *Journal of European Social Policy* 2(3):159-73. doi:10.1177/095892879200200301.
- Lewis, Sian. 2018. « Sexual Harassment on the London Underground: Mobilities, Temporalities and Knowledges of Gendered Violence in Public Transport ». PhD Thesis, Loughborough University.
- Lieber, Marylène. 2002. « Femmes, violences et espace public : une réflexion sur les politiques de sécurité ». *Lien social et Politiques* (47):29-42.
- Lieber, Marylène. 2003. « La double invisibilité des violences faites aux femmes dans les contrats locaux de sécurité français ». *Cahiers du genre* (35). <https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0001163039>.

- Lieber, Marylène. 2008. *Genre, violences et espaces publics : La vulnérabilité des femmes en question*. Paris: Les Presses de Sciences Po.
- Lo, Ashley Wan-Tzu, et Douglas Houston. 2018. « How do compact, accessible, and walkable communities promote gender equality in spatial behavior? » *Journal of Transport Geography* 68:42-54. doi:10.1016/j.jtrangeo.2018.02.009.
- López Castro, Marco, Marius Thériault, et Marie-Hélène Vandersmissen. 2015. « Évolution de la mobilité des membres de familles monoparentales dans la région métropolitaine de Québec de 1996 à 2006 : comparaison entre les ménages matricentriques et patricentriques ». *Cahiers de géographie du Québec* 59(167):209-50. doi:10.7202/1036355ar.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. 2016. « A Gendered View of Mobility and Transport: Next Steps and Future Directions ». *Town Planning Review* 87(5):547-65. doi:10.3828/tpr.2016.38.
- Lucas, Karen. 2012. « Transport and social exclusion: Where are we now? » *Transport Policy* 20:105-13. doi:10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- Lyons, Glenn, Juliet Jain, Yusak Susilo, et Stephen Atkins. 2013. « Comparing Rail Passengers' Travel Time Use in Great Britain Between 2004 and 2010 ». *Mobilities* 8(4):560-79. doi:10.1080/17450101.2012.743221.
- Lyons, Glenn, et John Urry. 2005. « Travel Time Use in the Information Age ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39(2):257-76. doi:10.1016/j.tra.2004.09.004.
- Macdonald, Heather. 1999. « Women's Employment and Commuting: Explaining the Links ». *Journal of Planning Literature* 13(3):267-83.
- Macé, Éric. 2024. « Pouvoir ». P. 537-49 in *Catégoriser : Lexique de la construction sociale des différences, Sociétés, Espaces, Temps*, édité par M. Bouvet, F. Chossière, M. Duc, et E. Fisson. Lyon: ENS Éditions.
- Maciejewska, Monika, Sara McLafferty, et Valerie Preston. 2019. « Women's Changing Commutes: The Work Trips of Single Mothers in the New York Region, 2000–2010 ». *Built Environment* 45(4):544-62. doi:10.2148/benv.45.4.544.
- Maciejewska, Monika, et Carme Miralles-Guasch. 2019a. « Evidence of Gendered Modal Split from Warsaw, Poland ». *Gender, Place & Culture* 1-22. doi:10.1080/0966369X.2019.1639631.
- Maciejewska, Monika, et Carme Miralles-Guasch. 2019b. « “I Have Children and Thus I Drive”: Perceptions and Motivations of Modal Choice among Suburban Commuting Mothers ». *Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia* LIV(110):55-74. doi:doi: 10.18055/finis16035.
- Madden, Janice Fanning. 1981. « Why Women Work Closer to Home ». *Urban Studies* 18(2):181-94. doi:10.1080/00420988120080341.
- Magat, Anastasia. 2024. « L'abandon des quartiers défavorisés. Narratif de mobilisation ou de stigmatisation ». *Mouvements* 118(3):60-67. doi:10.3917/mouv.118.0060.
- Magliozzi, Devon, Aliya Saperstein, et Laurel Westbrook. 2016. « Scaling Up: Representing Gender Diversity in Survey Research ». *Socius* 2:2378023116664352. doi:10.1177/2378023116664352.
- Manier, Marion. 2018. « De jeunes parents dans la tourmente. Stratégies de recours et gestion des normes de parentalité à l'arrivée du premier enfant ». *Revue des politiques sociales et familiales* 127(1):49-59. doi:10.3406/caf.2018.3286.
- Markovich, Julia, et Sue Hendler. 2006. « Beyond “Soccer Moms”: Feminist and New Urbanist Critical Approaches to Suburbs ». *Journal of Planning Education and Research* 25(4):410-27. doi:10.1177/0739456X05280545.

- Marteau, Benjamin. 2019. « La separation chez les couples coresidents de meme sexe et de sexe different ». *Population* 74(4):521-49.
- Martial, Agnès. 2009. « Le travail parental : du côté des pères séparés et divorcés ». *Informations sociales* 154(4):96-104.
- Martial, Agnès. 2013. « Une paternité réinventée ? Le vécu parental des pères isolés ». *Informations sociales* (176):62-69.
- Martial, Agnès, éd. 2016. *Des pères en solitaire ? : Ruptures conjugales et paternité contemporaine*. Aix-en-Provence: Publications de L'Université de Provence.
- Martin, Claude. 1997. « L'après divorce : lien familial et vulnérabilité ».
- Martin, Claude, Andrew Cherlin, et Caitlin Cross-Barnet. 2011. « Living Together Apart : Vivre ensemble séparés Une comparaison France-États-Unis ». *Population* 66(3):647-69. doi:10.3917/popu.1103.0647.
- Martinez, Camille. 2023. « La mise en politique du genre dans l'aménagement urbain. Une contribution à la cause des femmes ? » Thèse de doctorat, Université de Lyon.
- Martin-Papineau, Nathalie. 2003. « La construction paradoxale d'un problème politique: l'exemple des familles monoparentales (1968 - 1988) ». *Revue des politiques sociales et familiales* 72(1):7-20. doi:10.3406/caf.2003.1983.
- Maruani, Margaret. 2011. *Travail et emploi des femmes*. La Découverte.
- Masoumi, Houshmand, Martin van Rooijen, et Grzegorz Sierpiński. 2020. « Children's Independent Mobility to School in Seven European Countries: A Multinomial Logit Model ». *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17(23):9149. doi:10.3390/ijerph17239149.
- Massey, Doreen Barbara. 1994. *Space, Place, and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota press.
- Massot, Marie-Hélène, et Jean-Pierre Orfeuill. 2005. « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale ». *Cahiers internationaux de sociologie* (118):81-100. doi:10.3917/cis.118.0081.
- Massot, Marie-Hélène, et Joël Zaffran. 2007. « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens ». *Espace populations sociétés. Space populations societies* (2007/2-3):227-41. doi:10.4000/eps.2133.
- McCarthy, Laura, Alexa Delbosc, Graham Currie, et Andrew Molloy. 2017. « Factors influencing travel mode choice among families with young children (aged 0–4): a review of the literature ». *Transport Reviews* 37(6):767-81. doi:10.1080/01441647.2017.1354942.
- McDonald, Noreen. 2005. « Does Residential Density Affect the Travel "Gender Gap"? » P. 68-75 in *Transportation Research Board Conference Proceedings*. Irvine (CA).
- McGuckin, Nancy, et Yukiko Nakamoto. 2005. « Differences in trip chaining by men and women ». in *Transportation Research Board Conference Proceedings* Vol. 35. Washington.
- McLafferty, Sara. 1997. « Gender, Race, and the Determinants of Commuting: New York in 1990 ». *Urban Geography* 18(3):192-212. doi:10.2747/0272-3638.18.3.192.
- McLafferty, Sara, et Valerie Preston. 1991. « Gender, Race, and Commuting Among Service Sector Workers ». *The Professional Geographer* 43(1):1-15. doi:10.1111/j.0033-0124.1991.00001.x.
- McLafferty, Sara, et Valerie Preston. 1992. « Spatial Mismatch and Labor Market Segmentation for African-American and Latina Women ». *Economic Geography* 68(4):406-31. doi:10.2307/144026.
- McLanahan, Sara, et Irwin Garfinkel. 1989. « Single Mothers, the Underclass, and Social Policy ». *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 501(1):92-104. doi:10.1177/0002716289501001006.

- McQuaid, Ronald, et Tao Chen. 2012. « Commuting times – The role of gender, children and part-time work ». *Research in Transportation Economics* 34(1):66-73. doi:10.1016/j.retrec.2011.12.001.
- McQuoid, Julia, et Martin Dijst. 2012. « Bringing emotions to time geography: the case of mobilities of poverty ». *Journal of Transport Geography* 23:26-34. doi:10.1016/j.jtrangeo.2012.03.019.
- Méda, Dominique. 2001. *Le temps des femmes. Pour un nouveau partage des rôles*. Paris: Flammarion.
- Meurs, Dominique, Ariane Pailhé, et Sophie Ponthieux. 2010. « Enfants, Interruptions d'activité Des Femmes et Écart de Salaire Entre Les Sexes ». *Revue de l'OFCE* 114(3):113.
- Milewski, Françoise, Sandrine Dauphin, Nadia Kesteman, Marie-Thérèse Letablier, et Dominique Méda. 2005. *Inégalités entre femmes et hommes : les facteurs de précarité*. Collection des rapports officiels. La Documentation Française.
- Minnotte, Krista Lynn. 2012. « Family Structure, Gender, and the Work–Family Interface: Work-to-Family Conflict Among Single and Partnered Parents ». *Journal of Family and Economic Issues* 33(1):95-107. doi:10.1007/s10834-011-9261-4.
- Miralles-Guasch, Carme, et Montserrat Martínez Melo. 2012. « Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio ». *Revista Latino-americana de Geografía e Genero* 3(2):49-60. doi:10.5212/Rlagg.v.3.i2.049060.
- Molinier, Pascale, Sandra Laugier, et Patricia Paperman. 2009. *Qu'est-ce que le care ? : Souci des autres, sensibilité, responsabilité*. Paris: Payot.
- Monk, Janice, et Maria Dolors Garcia Ramon. 1987. « Geografía feminista : una perspectiva internacional ». *Documents d'anàlisi geogràfica* (10):147-57.
- Monk, Janice, et Susan Hanson. 1982. « On not excluding half of the human in human geography ». *The professional Geographer* 34:11-23. doi:10/bb4n9p.
- Monnet, Jérôme. 2023. « La place de la marche en ville : l'infrastructure pédestre ». *Transports urbains* 143(3):4-11. doi:10.3917/turb.143.0004.
- Montulet, Bertrand, et Michel Hubert. 2008. « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ?. Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport ». *Brussels Studies. La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels*. doi:10.4000/brussels.535.
- Morin, Thomas. 2014. « Écarts de revenus au sein des couples ». *Insee Première* (1492):4.
- Moscaritolo, Alice, Anne Dupuy, Pierre Ratinaud, et Chantal Zaouche Gaudron. 2021. « Vécu de familles monoparentales avec jeunes enfants durant le premier confinement lié à la COVID-19 en France ». *Rivista Italiana di Educazione Familiare* 19. doi:10.36253/rief-10179.
- Motte-Baumvol, Benjamin. 2007. « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* (5):897-919. doi:10.3917/reru.075.0897.
- Motte-Baumvol, Benjamin, Leslie Belton-Chevallier, et Richard Shearmur. 2011. « Différences de genre et formes de dépendances des conjoints biactifs dans l'accompagnement des enfants ». *Géographie, économie, société* 13(2):189-206.
- Müggenburg, Hannah, Annika Busch-Geertsema, et Martin Lanzendorf. 2015. « Mobility Biographies: A Review of Achievements and Challenges of the Mobility Biographies Approach and a Framework for Further Research ». *Journal of Transport Geography* 46:151-63. doi:10.1016/j.jtrangeo.2015.06.004.
- Murakami, Elaine, et Jennifer Young. 1997. « Daily Travel by Persons with Low Income ». Présenté à NPTS Symposium, octobre, Bethesda, USA.

- Murray, Lesley. 2009. « Making the journey to school: The gendered and generational aspects of risk in constructing everyday mobility ». *Health, Risk & Society* 11(5):471-86. doi:10.1080/13698570903183889.
- Muxí Martínez, Zaida, Roser Casanovas, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca Salinas, et Blanca Alexandra Gutiérrez Valdivia. 2011. « ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? » *Feminismo/s* (17):105-29.
- Nagy, Veronika. 2010. « Guerre et paix dans le divorce. La négociation sur les conséquences de la désunion au cœur des procédures ? » *Négociations* 13(1):63-75. doi:10.3917/neg.013.0063.
- Nagy, Veronika. 2016. « La cause des paternels dans les litiges de l'après rupture ». P. 109-22 in *Des pères "en solitaire". Ruptures conjugales et paternité contemporaine*. Aix-en-Provence: Publications de L'Université de Provence.
- Nash, Jennifer C. 2008. « Re-Thinking Intersectionality ». *Feminist Review* 89(1):1-15. doi:10.1057/fr.2008.4.
- Navarre, Françoise, Jean-Claude Driant, et Christine Lelévrier. 2015. *Analyse des facteurs et des pratiques de discriminations dans le traitement des demandes de logements sociaux. Research Report*. PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) ; Acsé ; Défenseur des Droits. <https://hal.science/hal-01673920>.
- Négroni, Catherine. 2018. « Bifurcations conjugales, remises en couple et place de l'enfant : donner du temps au temps, pour inventer d'autres configurations familiales ». *Enfances, Familles, Générations* (29). doi:10.7202/1051497ar.
- Newman, Peter, et Jeffrey Kenworthy. 1991. « Transport and urban form in thirty-two of the world's principal cities ». *Transport Reviews* 11(3):249-72. doi:10.1080/01441649108716787.
- Neyrand, Gérard. 2001. « Mort de la famille monoparentale et de l'hébergement alterné ». *Dialogue* 151(1):72-81.
- Noble, Julien. 2019. « 8. Les spécificités des transports en commun ». *Déviance et Société* 133-52.
- Noriega, Yolanda, et Michael Florian. 2003. « L'optimisation des fréquences d'un réseau de transport en commun moyennement congestionné ». *INFOR: Information Systems and Operational Research* 41(2):129-53. doi:10.1080/03155986.2003.11732672.
- Noy, Chaim. 2012. « Inhabiting the Family-Car: Children-Passengers and Parents-Drivers on the School Run ». *Semiotica* 2012(191):309-33. doi:10.1515/sem-2012-0065.
- Oakil, Abu Toasin Md, Dick Ettema, Theo Arentze, et Harry Timmermans. 2014. « Changing Household Car Ownership Level and Life Cycle Events: An Action in Anticipation or an Action on Occurrence ». *Transportation* 41(4):889-904. doi:10.1007/s11116-013-9507-0.
- Obiol i Francés, Sandra, Rafael Castelló i Cogollos, et Inmaculada Verdeguer Aracil. 2016. « Famílies monoparentals i treball remunerat: una anàlisi des del país valencià ». *Arxius de Ciències Socials* 79(34). <http://roderic.uv.es/handle/10550/57378>.
- Ohmori, Nobuaki, Ayako Taniguchi, Rikutarō Manabe, Yoshinori Terauchi, et Sadayasu Aono. 2014. « How Different Are Barriers against Out-of-Home Activity Participation for Women Raising Children? » in *Proceedings*. Paris.
- Olivier de Sardan, Jean-Pierre. 2004. « La rigueur du qualitatif. L'anthropologie comme science empirique ». *Espace Temps* 84(1):38-50. doi:10.3406/espat.2004.4237.
- OMNIL. 2023. *EGT H2020. Résultats détaillés*. Île-de-France Mobilités.
- Orfeuill, Jean-Pierre. 2000. *Stratégies de localisation : ménages et services dans l'espace urbain*. Transports, recherche, innovation. Paris: la Documentation française.

- Orfeuill, Jean-Pierre, et Marie-Hélène Massot. 2005. « Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective ». *Revue du CERAP* (22):269-90.
- Orfeuill, Jean-Pierre, et Fabrice Ripoll. 2015. *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*. Collection Archigraphy. Gollion (Suisse) [Paris]: Infolio.
- Ortar, Nathalie. 2007. « La campagne, la maison et les femmes : aux limites des mobilités périurbaines en France ». P. 221-37 in *Femmes et mobilités*. Bruxelles: Cortext.
- Ortiz Escalante, Sara, Adriana Cicoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas, et Blanca Valdivia. 2021. *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica*. CAF.
- Pailhé, Ariane, et Anne Solaz. 2007. « Inflexions des trajectoires professionnelles des hommes et des femmes après la naissance d'enfants ». *Revue des politiques sociales et familiales* 90(1):5-16. doi:10.3406/caf.2007.2321.
- Pailhé, Ariane, et Anne Solaz. 2010. « Concilier, organiser, renoncer : quel genre d'arrangements ? » *Travail, genre et sociétés* (24):29-46. doi:10.3917/tgs.024.0029.
- Pain, Rachel. 2001. « Gender, Race, Age and Fear in the City ». *Urban Studies* 38(5-6):899-913. doi:10.1080/00420980120046590.
- Peake, Linda. 2016. « On Feminism and Feminist Allies in Knowledge Production in Urban Geography ». *Urban Geography* 37(6):830-38. doi:10.1080/02723638.2015.1105484.
- Peltier, Emma. 2023. « De marge en marge, les mobilités au centre du quotidien des femmes « roms » ». Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Pelto, Pertti. 2015. « What Is So New About Mixed Methods? » *Qualitative Health Research* 25(6):734-45. doi:10.1177/1049732315573209.
- Pérez Orozco, Amaia. 2006. « Amenaza tormenta: la crisis de los cuidados y la reorganización del sistema económico ». *Revista de economía crítica* 5:7-37.
- Périer, Pierre. 2023. « L'école, de la classe à la maison : la continuité pédagogique en contexte de pauvreté ». *Carrefours de l'éducation* 55(1):141-56. doi:10.3917/cdle.055.0142.
- Périer, Hélène, Guillaume Allegre, Stephen Bazen, Bruno Ducoudre, Xavier Joutard, Pierre Madec, Muriel Pucci, et Raul Sampognaro. 2021. *Étude sur la situation économique et sociale des parents isolés: niveau de vie, marché du travail et politiques publiques. Rapport*. OFCE.
- Pernot, Delphine. 2021. « Faire ses courses à l'heure du drive : vers un renouvellement des espaces-temps de l'approvisionnement des ménages ? » Thèse de doctorat, Université Paris-Est.
- Pickup, Laurie. 1984. « Women's Gender-Role and its Influence on Travel Behaviour ». *Built Environment (1978-)* 10(1):61-68.
- Pickup, Laurie. 1988. « Hard to Get around: A Study of Women's Travel Mobility ». P. 98-116 in *Women in Cities: Gender and the urban environment, Women in Society*, édité par J. Little, L. Peake, et P. Richardson. London: Macmillan Education UK.
- Piesen, Alexandra. 2016. « Une paternité à construire au quotidien : le cas de la résidence au père ». *Revue des politiques sociales et familiales* 122(1):77-88. doi:10.3406/caf.2016.3164.
- Piesen, Alexandra. 2017. « Redéfinition du rôle parental au regard de la parentalité solo contemporaine ». Thèse de doctorat, Université Paris Cité.
- Piesen, Alexandra. 2019. « Les territoires mouvants de l'intimité : entre inégalités spatiale et temporelle. Le cas des familles solos contemporaines ». *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine* (34). <http://journals.openedition.org/efg/9408>.

- Piesen, Alexandra. 2023. « Chapitre 3. Le quotidien des pères et des mères solos : des temporalités et des espaces à réaménager ». P. 81-98 in *Les familles monoparentales: conditions de vie, vécu et action publique*. Paris: La Documentation française.
- Pineda, Javier. 2019. « Trabajo de cuidado: mercantilización y desvalorización ». *CS (SPE)*:111-36. doi:10.18046/recs.iespecial.3218.
- Pizarro Erazo, Sebastián, Valerya Viera Giraldo, et Julie Landour. 2023. « Le champ de l'articulation des temps sociaux : Continuités, transformations et résistances ». *Revue des politiques sociales et familiales* 149(4):3-13. doi:10.3917/rpsf.149.0003.
- Plyushteva, Anna, et Tim Schwanen. 2018. « Care-Related Journeys over the Life Course: Thinking Mobility Biographies with Gender, Care and the Household ». *Geoforum* 97:131-41. doi:10.1016/j.geoforum.2018.10.025.
- Polacchini, Annarita, et Jean-Pierre Orfeuil. 1998. « Les dépenses pour le logement et pour les transports des ménages franciliens ». *Recherche transport sécurité* 63:31-46.
- Pradel, Benjamin, Laurent Cailly, Marie-Christine Fourny, Sonia Chardonnel, Rodolphe Dodier, et Sophie Louargant. 2014. « Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement ? » *Recherche Transports Sécurité* 2014(02-03):125-41. doi:10.4074/S0761898014002052.
- Prédali, Frédérique. 2004. « La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vies des femmes : les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970 ». Thèse de doctorat, Université Paris XII - Val de Marne.
- Prédali, Frédérique. 2005. « Les pratiques de mobilité des mères en Île-de-France ». *NETCOM: Réseaux, communication et territoires / Networks and communication studies* 19(3):211-28. doi:10.3406/netco.2005.1633.
- Primerano, Frank, Michael Taylor, Ladda Pitaksringkarn, et Peter Tisato. 2008. « Defining and Understanding Trip Chaining Behaviour ». *Transportation* 35(1):55-72. doi:10.1007/s11116-007-9134-8.
- Pritchard, John, Filipe Moura, João de Abreu e Silva, et Luis Martinez. 2014. « Spatial Analysis of Transportation-Related Social Exclusion in the Lisbon Metropolitan Area ». *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 111:440-49. doi:10.1016/j.sbspro.2014.01.077.
- Protar, Louise, et Marianne Modak. 2023. « Qui s'occupe des enfants ? La division sexuée et sociale du travail parental dans les familles monoparentales ». in *Les familles monoparentales. Conditions de vie, vécu et action publique. Un état des savoirs*. Paris: La Documentation française.
- Proulhac, Laurent. 2019. « Qui se cache derrière la baisse de la mobilité automobile en Île-de-France ? Une analyse typologique des pratiques modales des actifs occupés franciliens ». *Cybergeo: European Journal of Geography*. doi:10.4000/cybergeo.32010.
- Rabier, Roger. 2014. « Les familles monoparentales, souvent en situation de précarité ». *Insee Analyses Languedoc-Roussillon* (2):4.
- Rau, Henrike, et Richard Manton. 2016. « Life Events and Mobility Milestones: Advances in Mobility Biography Theory and Research ». *Journal of Transport Geography* 52:51-60. doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.02.010.
- Raux, Charles, Ayana Lamatkhanova, et Lény Grassot. 2021. « Does the Built Environment Shape Commuting? The Case of Lyon (France) ». *Cybergeo: European Journal of Geography*. doi:10.4000/cybergeo.36629.

- Raux, Charles, et Sandra Rosenbloom. 1986. « Employment, childcare and travel behavior: France, the Netherlands, the United States ». P. 363-80 in *Behavioural Research for Transport Policy*. Utrecht: VNU Science Press.
- Régnier-Loilier, Arnaud. 2019. « Être en couple chacun chez soi, une situation plus fréquente après une séparation ». *Population Sociétés* 566(5):1-4.
- Ribardièrre, Antoine. 2019. « Les territoires populaires du Grand Paris. Entre paupérisation, gentrification et moyennisation ». *Métropolitiques*. <https://www.metropolitiques.eu/Les-territoires-populaires-du-Grand-Paris-entre-paupérisation-gentrification-et.html>.
- Rivière, Clément. 2014. « Ce que tous les parents disent ? : approche compréhensive de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants en contexte de mixité sociale (Paris-Milan) ». Thèse de doctorat, Institut d'études politiques de Paris - Università degli studi di Milano-Bicocca.
- Rivière, Clément. 2017. « Du domicile à la ville : étapes et espaces de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants ». *Espaces et sociétés* 168-169(1):171-88.
- Rivière, Clément. 2022. « Encadrer les mobilités : les parents, leurs enfants et les espaces publics urbains ». P. 91-103 in *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*, édité par A. Fleury, J.-B. Fréteigny, et D. Kanellopoulou. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Rivière, Clément. 2023. « Qu'est-ce qu'une "ville à hauteur d'enfant" ? » *Mouvements* 115(3):139-47. doi:10.3917/mouv.115.0139.
- Rodó de Zárate, Maria. 2014. « Developing geographies of intersectionality with Relief Maps: reflections from youth research in Manresa, Catalonia ». *Gender, Place & Culture* 21(8):925-44. doi:10.1080/0966369X.2013.817974.
- Rodó de Zárate, Maria. 2015. « El acceso de la juventud al espacio público en Manresa. Una aproximación desde las geografías feministas de la interseccionalidad ». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 19. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/15109>.
- Rodó de Zárate, Maria. 2017. « Geografies de la interseccionalitat: llocs, emocions i desigualtats ». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* 141-63.
- Rodó de Zárate, Maria. 2021. *Interseccionalidad: desigualdades, lugares y emociones*. Manresa, Espagne: Bellaterra.
- Rodríguez, Daniela, Alejandra Sánchez, et Luis Márquez. 2019. « The mobility of care in developing countries : the case of Tunja, Colombia ». Irvine (CA).
- Román Rivas, Marta, et Begoña Pernas Riaño. 2009. *¡Hagan sitio, por favor! la reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Organismo Autónomo Parques Nacionales.
- Roorda, Matthew, Antonio Páez, Catherine Morency, Ruben Mercado, et Steven Farber. 2010. « Trip Generation of Vulnerable Populations in Three Canadian Cities: A Spatial Ordered Probit Approach ». *Transportation* 37(3):525-48. doi:10.1007/s11116-010-9263-3.
- Rosenbloom, Sandra. 1978. « The Need for Study of Women's Travel Issues ». *Transportation* 7:347-50.
- Rosenbloom, Sandra. 1980. « Women's Travel Issues: Research Needs and Priorities : Conference Proceedings and Papers ». édité par United States, Department of Transportation, Research and Special Programs Administration, et Conference on Women's Travel Issues. Washington, D.C.: The Administration : For sale by the Supt. of Docs., U.S. G.P.O.

- Rosenbloom, Sandra. 1985. « The growth of non-traditional families: a challenge to traditional planning approaches ». P. 75-96 in *Transportation and Mobility in an Era of Transition*, édité par G. Jansen, P. Nijkamp, et R. Cees. Amsterdam: Edelveiser.
- Rosenbloom, Sandra. 1987. « The Impact of Growing Children on Their Parents' Travel Behavior: A Comparative Analysis ». *Transportation Research Record* (1135):17-25.
- Rosenbloom, Sandra. 1989a. « Mobility and transportation of single parents: special issue ». *Specialized Transportation Planning And Practice* 3(3). <https://trid.trb.org/View/322728>.
- Rosenbloom, Sandra. 1989b. « The transportation needs of single salaried mothers: a critical analysis ». *Specialized transportation planning and practice* 3(3):247-75.
- Rosenbloom, Sandra. 1993. « Women's travel patterns at various stages of their lives ». P. 208-42 in *Full Circles. Geographies of Women Over the Life Course*, édité par C. Katz et J. Monk. London and New York: Routledge.
- Rosenbloom, Sandra. 1998. « Trends in Women's Travel Patterns ». P. 16-34 in *Proceedings*. Vol. 2. University of Arizona: Federal Highway Administration.
- Rosenbloom, Sandra. 2006. « Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge ». P. 7-28 in *Transportation Research Board Conference Proceedings*.
- Rosenbloom, Sandra, et Elizabeth Burns. 1993. « Gender Differences in Commuter Travel in Tucson: Implications for Travel Demand Management Programs ». <https://escholarship.org/uc/item/036776w2>.
- Rostaing, Corinne, Jean-Paul Payet, et Frédérique Giuliani. 2010. *La relation d'enquête. La sociologie au défi des acteurs faibles*. Presses Universitaires de Rennes, coll. Diktat.
- Rougé, Lionel. 2007. « Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains ». *EspacesTemps.net* 25:11.
- Rougé, Lionel, et Séverine Bonnin. 2008. *Les « captifs » du périurbain 10 ans après : retour sur enquête, espaces sous influence urbaine. Rapport de recherche*. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150491>.
- Roy, Caroline. 1989. « La gestion du temps des hommes et des femmes, des actifs et des inactifs ». *Economie et statistique* 223(1):5-14. doi:10.3406/estat.1989.5342.
- Roy, Delphine. 2012. « Le travail domestique : 60 milliards d'heures en 2010 ». *Insee Première* (1423):4.
- Rühl, Aad, Sandra Rosenbloom, et Judith Kremer-Nass. 1983. « The influence of the combination of employment and child care on transport needs ».
- Ruppanner, Leah, Maria Brandén, et Jani Turunen. 2018. « Does Unequal Housework Lead to Divorce? Evidence from Sweden ». *Sociology* 52(1):75-94. doi:10.1177/0038038516674664.
- Rutherford, Brent, et Gerda Wekerle. 1989. « Single parents in the suburbs: journey-to-work and access to transportation ». *Specialized transportation planning and practice* 3. <https://trid.trb.org/View/322779>.
- Ryan, Louise, et Anne Golden. 2006. « 'Tick the Box Please': A Reflexive Approach to Doing Quantitative Social Research ». *Sociology* 40(6):1191-1200. doi:10.1177/0038038506072287.
- Sajous, Patricia. 2017. « Mobilité quotidienne automobile en périurbain francilien et changement environnemental : les apports de la notion de savoir-faire ». *Flux* 107(1):3-16. doi:10.3917/flux1.107.0003.
- San Martin, Éva. 2019. « La dimension spatiale de la violence conjugale ». Thèse de doctorat, Université Bordeaux Montaigne.

- Sánchez de Madariaga, Inés. 2009. « Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia ». *Ciudad y territorio: Estudios territoriales* (161):581-98.
- Sánchez de Madariaga, Inés. 2013a. « From women in transport to gender in transport: challenging conceptual frameworks for improved policymaking ». *Journal of International Affairs* 67(1):43-65.
- Sánchez de Madariaga, Inés. 2013b. « Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport ». P. 33-48 in *Fair Shared Cities. The Impact of Gender Planning in Europe*. Ashgate.
- Sánchez de Madariaga, Inés, et Elena Zucchini. 2019. « Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas ». P. 145-73 in *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, édité par C. L. Scholten et T. Joelsson. Cham: Springer International Publishing.
- Sanik, Margaret Mietus, et Teresa Mauldin. 1986. « Single versus Two Parent Families: A Comparison of Mothers' Time ». *Family Relations* 35(1):53. doi:10.2307/584282.
- Saperstein, Aliya, et Laurel Westbrook. 2021. « Categorical and Gradational: Alternative Survey Measures of Sex and Gender ». *European Journal of Politics and Gender* 4(1):11-30. doi:10.1332/251510820X15995647280686.
- Sayagh, David. 2017. « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 112(112):126-37. doi:10.3406/ar.2017.3246.
- Scheiner, Joachim. 2007. « Mobility biographies: Elements of a biographical theory of travel demand ». *Erdkunde* 61(2):161-73. doi:10.3112/erdkunde.2007.02.03.
- Scheiner, Joachim. 2014a. « Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time ». *Journal of Transport Geography* 37:47-60. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.04.007.
- Scheiner, Joachim. 2014b. « The Gendered Complexity of Daily Life: Effects of Life-Course Events on Changes in Activity Entropy and Tour Complexity over Time ». *Travel Behaviour and Society* 1(3):91-105. doi:10.1016/j.tbs.2014.04.001.
- Scheiner, Joachim, et Christian Holz-Rau. 2017. « Women's Complex Daily Lives: A Gendered Look at Trip Chaining and Activity Pattern Entropy in Germany ». *Transportation* 44(1):117-38. doi:10.1007/s11116-015-9627-9.
- Scheiner, Joachim, et Henrike Rau. 2020. *Mobility and Travel Behaviour Across the Life Course: Qualitative and Quantitative Approaches*. Edward Elgar Publishing.
- Schieman, Scott, Leah Ruppanner, et Melissa Milkie. 2018. « Who Helps with Homework? Parenting Inequality and Relationship Quality Among Employed Mothers and Fathers ». *Journal of Family and Economic Issues* 39(1):49-65. doi:10.1007/s10834-017-9545-4.
- Schlich, Robert, et Kay Axhausen. 2003. « Habitual Travel Behaviour: Evidence from a Six-Week Travel Diary ». *Transportation* 30(1):13-36. doi:10.1023/A:1021230507071.
- Schoenduwe, Robert, Michel Mueller, Anja Peters, et Martin Lanzendorf. 2015. « Analysing Mobility Biographies with the Life Course Calendar: A Retrospective Survey Methodology for Longitudinal Data Collection ». *Journal of Transport Geography* 42:98-109. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.12.001.
- Scholten, Christina, Tora Friberg, et Annika Sandén. 2012. « Re-Reading Time-Geography from a Gender Perspective: Examples from Gendered Mobility ». *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 103(5):584-600. doi:10.1111/j.1467-9663.2012.00717.x.
- Schwanen, Tim. 2007a. « Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families ». *The Professional Geographer* 59(4):447-62. doi:10.1111/j.1467-9272.2007.00634.x.
- Schwanen, Tim. 2007b. « Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families ». *The Professional Geographer* 59(4):447-62. doi:10/bkp3kw.

- Schwanen, Tim. 2011. « Car Use and Gender: The Case of Dual-Earner Families in Utrecht, The Netherlands ». P. 151-71 in *Auto Motives*. Emerald Group Publishing Limited.
- Schwanen, Tim. 2020. « Low-Carbon Mobility in London: A Just Transition? » *One Earth* 2(2):132-34. doi:10.1016/j.oneear.2020.01.013.
- Schwanen, Tim, Dick Ettema, et Harry Timmermans. 2007. « If You Pick up the Children, I'll Do the Groceries: Spatial Differences in between-Partner Interactions in out-of-Home Household Activities ». *Environment and Planning A: Economy and Space* 39(11):2754-73. doi:10.1068/a38491.
- Schwanen, Tim, et Mei-Po Kwan. 2008. « The Internet, mobile phone and space-time constraints ». *Geoforum* 39(3):1362-77. doi:10.1016/j.geoforum.2007.11.005.
- Schwanen, Tim, Mei-Po Kwan, et Fang Ren. 2008. « How fixed is fixed? Gendered rigidity of space-time constraints and geographies of everyday activities ». *Geoforum* 39(6):2109-21. doi:10.1016/j.geoforum.2008.09.002.
- Scott, Jacqueline. 2010. « Quantitative Methods and Gender Inequalities ». *International Journal of Social Research Methodology* 13(3):223-36. doi:10.1080/13645579.2010.482258.
- Scott, Joan. 1988. « Genre : Une catégorie utile d'analyse historique ». *Les cahiers du GRIF* 37(1):125-53. doi:10.3406/grif.1988.1759.
- Séchet, Raymonde, Olivier David, et Philippe Quintin. 2002. « Les familles monoparentales et la pauvreté ». P. 44 in *Les Travaux de l'Observatoire 2001-2002*.
- Segalen, Martine, et Agnès Martial. 2019. *Sociologie de la famille*. Malakoff, France: Armand Colin.
- Senbil, Metin, et Ryuichi Kitamura. 2009. « The optimal duration for a travel survey: Empirical Observations ». *LATSS Research* 33(2):54-61. doi:10.1016/S0386-1112(14)60244-2.
- Shalaby, Marwa, Nermin Allam, et Gail Buttorff. 2021. « Leveling the Field: Gender Inequity in Academia During COVID-19 ». *PS: Political Science & Politics* 54(4):661-67. doi:10.1017/S1049096521000615.
- Shaw, Ben, Ben Watson, Bjorn Frauendienst, Andreas Redecker, Tim Jones, et Mayer Hillman. 2013. *Children's Independent Mobility : A Comparative Study in England and Germany (1971-2010)*. Policy Studies Institute.
- Sheller, Mimi. 2018. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Verso Books.
- Silvera, Rachel. 2021. « Reconnaître le travail domestique, sans le rémunérer pour autant ». *Travail, genre et sociétés* 46(2):189-93.
- Singleton, Patrick. 2018. « How Useful Is Travel-Based Multitasking? Evidence from Commuters in Portland, Oregon ». *Transportation Research Record* 2672(50):11-22. doi:10.1177/0361198118776151.
- Skoutelsky, Laure. 2016. *Constitution d'un réseau d'appui et d'entraide pour les familles monoparentales Etude de faisabilité*. Paris: Parents solos et compagnie.
- Smyth, Bruce. 2005. « Time to Rethink Time? The Experience of Time with Children after Divorce ». *Family Matters*. <https://search.informit.org/doi/abs/10.3316/INFORMIT.997726171929215>.
- Solari Landa, Melina, Laëtitia Pierrot, Christine Michel, Jean-François Cerisier, et Carine Aillerie. 2023. « L'école à la maison en situation de confinement total ou partiel : quand les usages numériques scolaires et personnels se rencontrent à la maison ». *RESET. Recherches en sciences sociales sur Internet* (12). doi:10.4000/reset.4214.
- Song Lee, Bun, et John McDonald. 2003. « Determinants of Commuting Time and Distance for Seoul Residents: The Impact of Family Status on the Commuting of Women ». *Urban Studies* 40(7):1283-1302. doi:10.1080/0042098032000084604.

- Soto Villagrán, Paula. 2017. « Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México ». *Transporte y Territorio* (16):127-46.
- Spain, Daphne. 1998. « Run, Don't Walk: How Transportation Complicates Women's Balancing Act ». Baltimore, Maryland.
- Spierings, Niels. 2012. « The Inclusion of Quantitative Techniques and Diversity in the Mainstream of Feminist Research ». *European Journal of Women's Studies* 19(3):331-47. doi:10.1177/1350506812443621.
- Stewart, Susan. 1999. « Disneyland Dads, Disneyland Moms?: How Nonresident Parents Spend Time With Absent Children ». *Journal of Family Issues* 20(4):539-56. doi:10.1177/019251399020004006.
- Stoetzel, Jean. 1948. « Une étude du budget-temps de la femme dans les agglomérations urbaines ». *Population* 3(1):47-62. doi:10.2307/1523447.
- Sweet, Elizabeth, et Sara Ortiz Escalante. 2015. « Bringing Bodies into Planning: Visceral Methods, Fear and Gender Violence ». *Urban Studies* 52(10):1826-45. doi:10.1177/0042098014541157.
- Thiers-Vidal, Léo. 2002. « De la masculinité à l'anti-masculinisme : penser les rapports sociaux de sexe à partir d'une position sociale oppressive ». *Nouvelles Questions Féministes* 21(3):71-83. doi:10.3917/nqf.213.0071.
- Thisse, Jacques-François. 2002. « Dispersion, agglomération et re-dispersion ? » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* (1):13-34. doi:10.3917/rru.021.0013.
- Thomas, Corinne, et Paul Villeneuve. 1998. « Les navettes à Québec : genre, famille et résidence ». *L'Espace géographique* 27(3):239-51.
- Tillatte, Alexandre, et Aline Ferrante. 2019. « Les inégalités de niveau de vie entre les femmes et les hommes amplifiées par la monoparentalité ». *Insee Flash Auvergne-Rhône-Alpes* (55):4.
- Tillous, Marion, Eva San Martin, et Pauline Delage. 2022. « Comprendre la dimension spatiale des violences conjugales pour accompagner le départ des victimes. Le cas de la Haute-Garonne et de l'Isère pendant la crise du Covid-19 ». *Empan* 128(4):31-38. doi:10.3917/empa.128.0031.
- Titheridge, Helena, et Juliet Solomon. 2008. « Social Exclusion, Accessibility and Lone Parents ». Présenté à UK-Ireland Planning Research Conference, Belfast.
- Topalov, Christian. 1992. « Réalistes, nominalistes et conventions statistiques ». *Genèses* (9):114-19.
- Treas, Judith, et Tsui Tai. 2016. « Gender Inequality in Housework Across 20 European Nations: Lessons from Gender Stratification Theories ». *Sex Roles* 74(11):495-511. doi:10.1007/s11199-015-0575-9.
- Tremblay, Diane-Gabrielle, Catherine Chevrier, et Martine Di Loreto. 2006. « Le télétravail à domicile : Meilleure conciliation emploi-famille ou source d'envahissement de la vie privée ? » *Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy* (34):24.
- Tronto, Joan C. 1993. *Moral boundaries: a political argument for an ethic of care*. New York, Etats-Unis d'Amérique: Routledge.
- Tronto, Joan C. 2009. « Chapitre 1: Le Care pour Joan Tronto ». P. 30-53 in *Qu'est-ce que le care ? : Souci des autres, sensibilité, responsabilité*. Paris: Payot.
- Turcotte, Emmanuelle. 2016. « Les méthodes mixtes dans la recherche féministe : enjeux, contraintes et potentialités politiques ». *Recherches féministes* 29(1):111-28. doi:https://doi.org/10.7202/1036672ar.

- Unterreiner, Anne. 2018. « Les relations familiales après la séparation conjugale. Revue de littérature internationale sur les familles de couples séparés ». *Revue des politiques sociales et familiales* 127(1):83-89. doi:10.3406/caf.2018.3290.
- Urry, John. 2000. *Sociology beyond Societies : Mobilities for the Twenty First Century*. International Library of Sociology. London: Routledge.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Uteng, Tanu Priya. 2021. « Chapter Two - Gender gaps in urban mobility and transport planning ». P. 33-69 in *Advances in Transport Policy and Planning*. Vol. 8, *Social Issues in Transport Planning*, édité par R. H. M. Pereira et G. Boisjoly. Academic Press.
- Uteng, Tanu Priya, et Tim Cresswell. 2008. *Gendered Mobilities*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Vågane, Liva. 2012. « The Complexity of Travel: Trip Chaining in Norway ». P. 11 in *European Transport Conference 2012*. Glasgow, Scotland: Association for European Transport (AET).
- Valentine, Gill. 1989. « The Geography of Women's Fear ». *Area* 21(4):385-90.
- Vandersmissen, Marie-Hélène. 2011. « Déplacements d'accompagnement d'enfants en milieu urbain au Québec. Une expérience pénible ? » *Articulo - Journal of Urban Research* (7). doi:10.4000/articulo.1824.
- Vandersmissen, Marie-Hélène, Paul Villeneuve, et Marius Thériault. 2001. « Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes ». *L'Espace géographique* 30(4):289-305. doi:10.3917/eg.304.0289.
- Vecho, Olivier, Martine Gross, et Paul Poteat. 2011. « Partage des tâches parentales au sein des couples de mères lesbiennes françaises ayant eu recours à une insémination artificielle avec donneur anonyme ». *Psychologie Française* 56(1):1-18. doi:10.1016/j.psfr.2010.11.002.
- Verlinghieri, Ersilia, et Tim Schwanen. 2020. « Transport and mobility justice: Evolving discussions ». *Journal of Transport Geography* 87:102798. doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102798.
- Vicente Torrado, Trinidad Lourdes, et Raquel Royo Prieto. 2006. *Mujeres al frente de familias monoparentales*. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Vignal, Cécile. 2005. « Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi ». *Cahiers internationaux de sociologie* 118(1):101-17. doi:10.3917/cis.118.0101.
- Villaume, Sophie. 2016. « Naissances, séparations et changements de logement ». *Revue française des affaires sociales* (3):29-64. doi:10.3917/rfas.163.0029.
- Vincent-Geslin, Stéphanie, et Jean-Yves Authier. 2015. « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique ». *Cahiers de recherche sociologique* (59-60):79-97. doi:10.7202/1036787ar.
- Vincent-Geslin, Stéphanie, Vincent Kaufmann, et Emmanuel Ravalet. 2016. « Réversibilités spatiales, réversibilités sociales ? » *SociologieS*. <https://journals.openedition.org/sociologies/5473>.
- Virot, Pauline. 2021. « Grandir dans un territoire rural : quelles différences de conditions de vie par rapport aux espaces urbains ? » *Drees, Études et Résultats* (1189):6.
- Viry, Gil. 2014. « Coparenting and Children's Adjustment to Divorce: The Role of Geographical Distance from Fathers ». *Journal of Divorce & Remarriage* 55(7):503-26. doi:10.1080/10502556.2014.950900.
- Viry, Gil. 2020. « Life Course and Mobility ». P. 174-82 in *Handbook of Urban Mobilities*. Routledge.

- Viry, Gil, et Jacques-Antoine Gauthier. 2019. « L'analyse de séquence pour étudier les comportements de mobilité spatiale dans le parcours de vie ». *RTS - Recherche Transports Sécurité* 2019:18p. doi:10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2019-05.
- Viry, Gil, Stéphanie Vincent-Geslin, et Vincent Kaufmann. 2015. « Family Development and High Mobility: Gender Inequality ». P. 153-79 in *High Mobility in Europe: Work and Personal Life*, édité par G. Viry et V. Kaufmann. London: Palgrave Macmillan UK.
- Voléry, Ingrid. 2003. « De la question sociale à la question familiale. Quelle mobilisation des familles dans les quartiers urbains stigmatisés ? » *Politix. Revue des sciences sociales du politique* 16(64):153-76. doi:10.3406/polix.2003.1314.
- Volvey, Anne. 2016. « Sur le terrain de l'émotion : déconstruire la question émotionnelle en géographie pour reconstruire son horizon épistémologique ». *Carnets de géographes* (9). doi:10.4000/cdg.541.
- Wachs, Martin. 1987. « Men, Women, and Wheels: The Historical Basis of Sex Differences in Travel Patterns ». *Transportation Research Record* (1135):7.
- Wang, Sicheng, et Yanfeng Xu. 2020. « Transit Use for Single-Parent Households: Evidence from Maryland ». *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 8:100223. doi:10.1016/j.trip.2020.100223.
- Wekerle, Gerda, et Novia Carter. 1978. « Urban Sprawl: The Price Women Pay ». *Branching Out* 5(2):12-14.
- Wenglenski, Sandrine. 2010. « Accès à l'emploi : champ des possibles contre champ des pratiques ». P. 121-37 in *Mobilités & modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien, Critiques & cités*. Paris: l'Oeil d'or.
- Wheatley, Dan. 2013. « Location, Vocation, Location? Spatial Entrapment among Women in Dual Career Households ». *Gender, Work & Organization* 20(6):720-36. doi:10.1111/gwao.12005.
- Wiel, Marc. 1999a. *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville motorisée*. Editions Mardaga.
- Wiel, Marc. 1999b. « Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales ». *Espace Populations Sociétés* 17(2):187-94. doi:10.3406/espos.1999.1884.
- Wiel, Marc. 2002. *Ville et automobile*. Les urbanités. Paris: Descartes & Cie.
- Wiel, Marc. 2010. *Etalement urbain et mobilité*. La documentation française Paris.
- Wien Stadt. 2013. *Gender mainstreaming in urban planning and urban development*. Vienna, Municipal Department. 18. Vienna. <http://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/4170529>.
- Wilson-Thomas, Juliette. 2021. « Time's up: Analyzing the Feminist Potential of Time Banks ». *Gender, Work & Organization* 28(6):2114-31. doi:10.1111/gwao.12691.
- Yeung, Jennifer, Scott Wearing, et Andrew Hills. 2008. « Child Transport Practices and Perceived Barriers in Active Commuting to School ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 42(6):895-900. doi:10.1016/j.tra.2007.12.007.
- Young, Iris Marion. 2005. *On Female Body Experience : Throwing like a Girl and Other Essays*. Studies in Feminist Philosophy. London: Oxford University press.
- Young, Iris Marion. 2010. *Responsibility for Justice*. Oxford University Press.
- Zahavi, Yacov. 1974. *Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas*. FHWA-PL-8183. <https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/12144>.
- Zucchini, Elena. 2015. « Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid ». Tesis Doctoral, E.T.S. Arquitectura Universidad Politécnica de Madrid.

Zwerts, Enid, Davy Janssens, et Geert Wets. 2007. « How the Presence of Children Affects Parents' Travel Behavior ». in *Transportation Research Board 86th Meeting*. Washington.

Liste de documents d'urbanisme et planification cités dans la thèse

- Ajuntament de Barcelona. 2019. *Urbanisme amb perspectiva de gènere. Manual d'urbanisme de la vida quotidiana*. Barcelone. En ligne : https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/112461/3/20210223-Manual_UrbanismeVidaQuot-v3.pdf
- Ajuntament de Barcelona. 2021. *II Pla per la justícia de gènere 2021-2025*. Barcelone. En ligne : https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/123474/3/NouPla_2021-2025-ONLINE-CAT-interactiu.pdf
- Conseil municipal de Ris-Orangis. 2024. *Extrait du registre de délibérations. Création d'un statut communal de parent solo avec nouveaux droits (22 mai 2024)*. Ris-Orangis, Ville de Ris-Orangis. En ligne : <https://www.mairie-ris-orangis.fr/wp-content/uploads/2024/05/2024-119-EDUC-Statut-communal-parent-solo.pdf>
- Île-de-France Mobilités. 2014. *Plan de déplacements urbains d'Île-de-France*. Paris, Île-de-France Mobilités. En ligne : https://mobidf.cdn.prismic.io/mobidf/8d936e2b-f976-4dd9-ab76-560ac7f99b58_PDUIF_2014.pdf
- Île-de-France Mobilités. 2024. *Plan des mobilités en Île-de-France 2030*. Paris, Île-de-France Mobilités. En ligne : https://mobidf.cdn.prismic.io/mobidf/ZkYguSol0Zci9NqO_1.Plandesmobilit%C3%A9sen%C3%84le-de-France2030.pdf
- Région Île-de-France. 2025. *Schéma directeur de la région Île-de-France. Objectif 2040 (SDRIF-E)*, Paris, Institut Paris Région. En ligne : https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2025-06/sdrif-2025_par_web.pdf
- Stadtentwicklung Wien. 2013. *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*. Vienne, Stadt Wien. [La version n'est plus en ligne]
- Ville de Lyon / Genre et Ville. 2022. *L'Égalité de genre dans l'aménagement urbain : réflexions et préconisations pour une ville plus égalitaire*. Lyon. En ligne : https://www.genre-et-ville.org/wp-content/uploads/2022/09/Guide_Genreeturbanisme_2022_VF.pdf
- Ville de Paris. 2016. *Genre & espace public – Guide n°1*. Paris. En ligne : <https://www.paris.fr/pages/genre-et-espace-public-18033>
- Ville de Paris. 2021. *Genre & espace public – Guide n°2 : des exemples et des expérimentations pour une approche genrée des politiques urbaines*. Paris. En ligne : <https://www.paris.fr/pages/genre-et-espace-public-18033>
- Ville de Paris. 2023. *Genre & espace public – Guide n°3 : un outil de diagnostic au prisme du genre*. Paris. En ligne : <https://cdn.paris.fr/paris/2023/06/21/36829-3e-guide-genre-et-espace-interactif8light2-9NRN.pdf>

Acronymes et abréviations

2RM Véhicule à deux-roues motorisé

ASE Aide Sociale à l'Enfance

AOM Autorité Organisatrice de la Mobilité (en France)

BTS Brevet de Technicien Supérieur (diplôme national français de niveau 5, enseignement supérieur)

CAF Caisse d'Allocations Familiales

CCAS – CASVP Centre Communal d'Action Sociale et Centre d'Action Sociale de la Ville de Paris

CEREMA Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CERTU Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CNAF Caisse Nationale des Allocations Familiales

CSP Catégorie socioprofessionnelle

DREES Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques

DRIEA Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (j'utilise l'acronyme pour faire référence à celle de l'Île-de-France)

EGT Enquête Globale Transport

EMD Enquête Ménages Déplacements

HLM Habitation à Loyer Modéré

HST Household Travel Survey (anglais pour Enquête Ménages Déplacements)

IDFM Île-de-France Mobilités (AOM de la région parisienne)

INED Institut National d'Études Démographiques

INSEE Institut National de la Statistique et des Études Économiques

JAF Juge aux Affaires Familiales

LVMT Laboratoire Ville Mobilité Transport

Navigo Nom de l'abonnement de transports en commun en Île-de-France

OCDE Organisation de Coopération et de Développement Économiques

PACS Pacte Civil de Solidarité (partenariat civil du droit français)

PMA Procréation Médicalement Assistée (aussi appelée assistance médicale à la procréation)

PMR Personne à Mobilité Réduite

RATP Régie Autonome des Transports Parisiens

RER Réseau Express Régional (trains de banlieue rapides qui traversent Paris)

SDAURP Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne

SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français

STIF Syndicat des Transports d'Île-de-France (ancien nom d'IDFM)

TC Transports en Commun

Trad. Traduit (traduit par mes soins)

TRB Transportation Research Board (Comité étasunien de recherche sur les transports)

VAE Vélo à Assistance Électrique

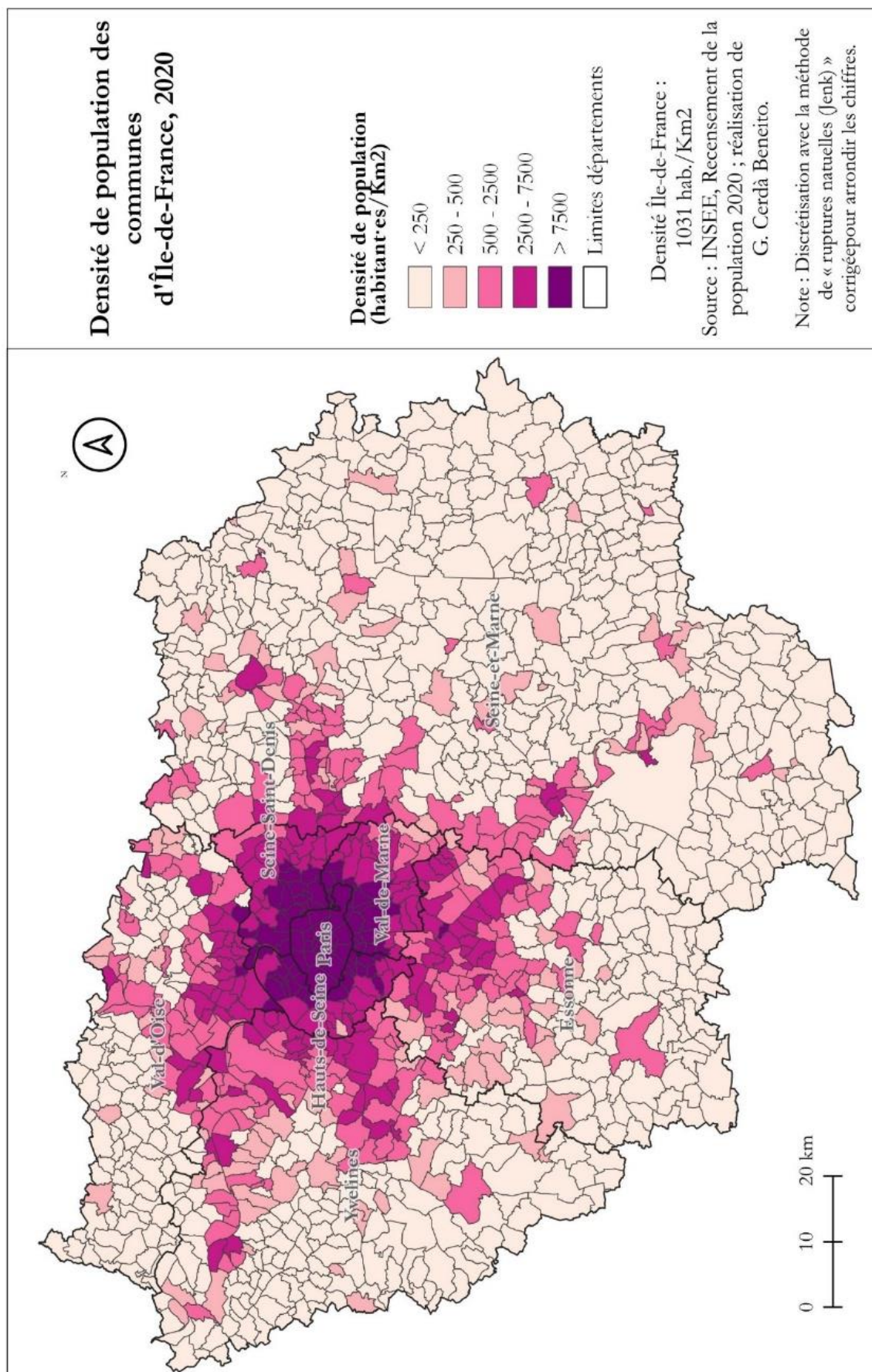
Annexes

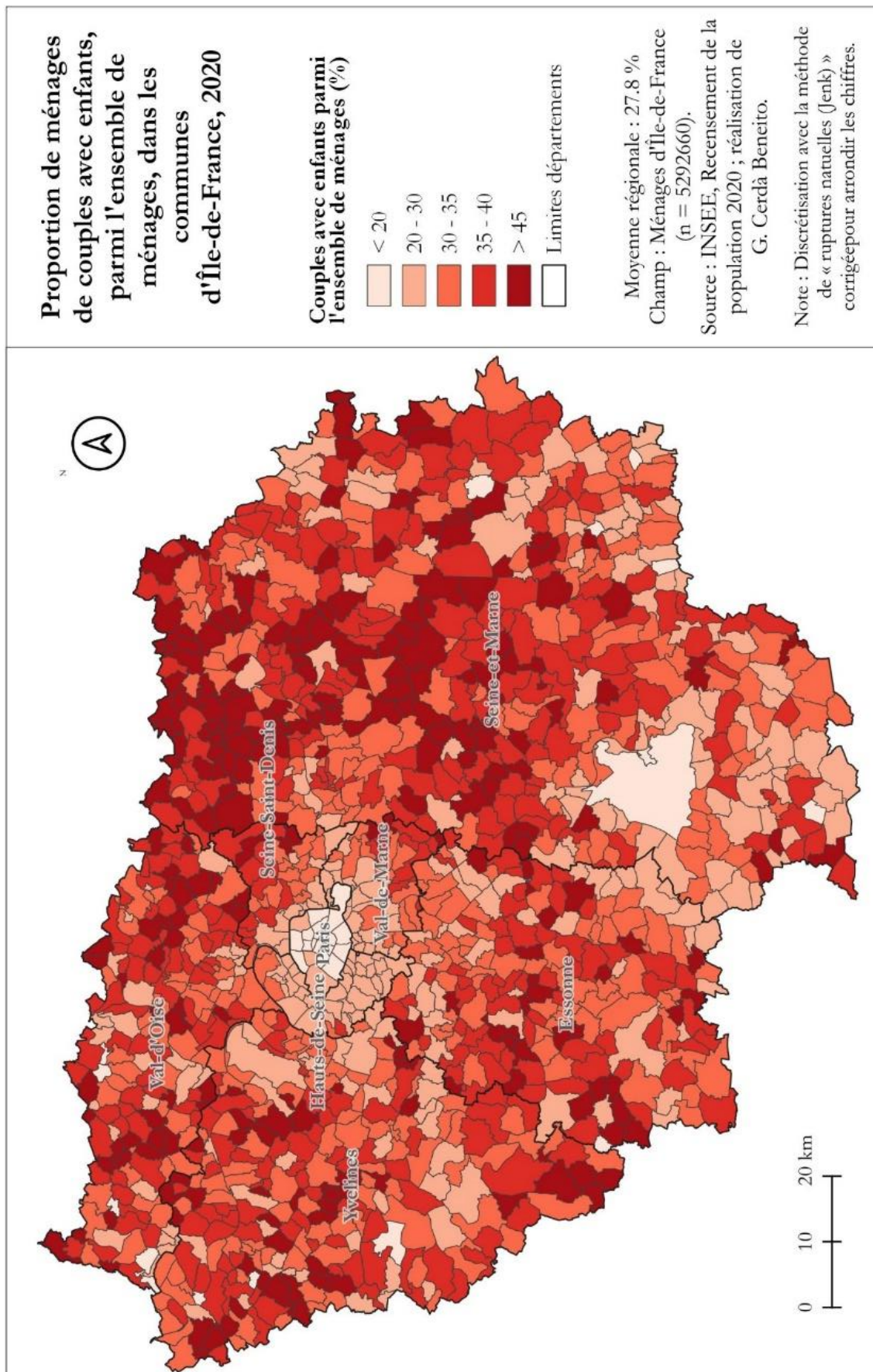
Annexe 1 – Cartes de distribution communale des habitant·es et ménages en Île-de-France (2020)

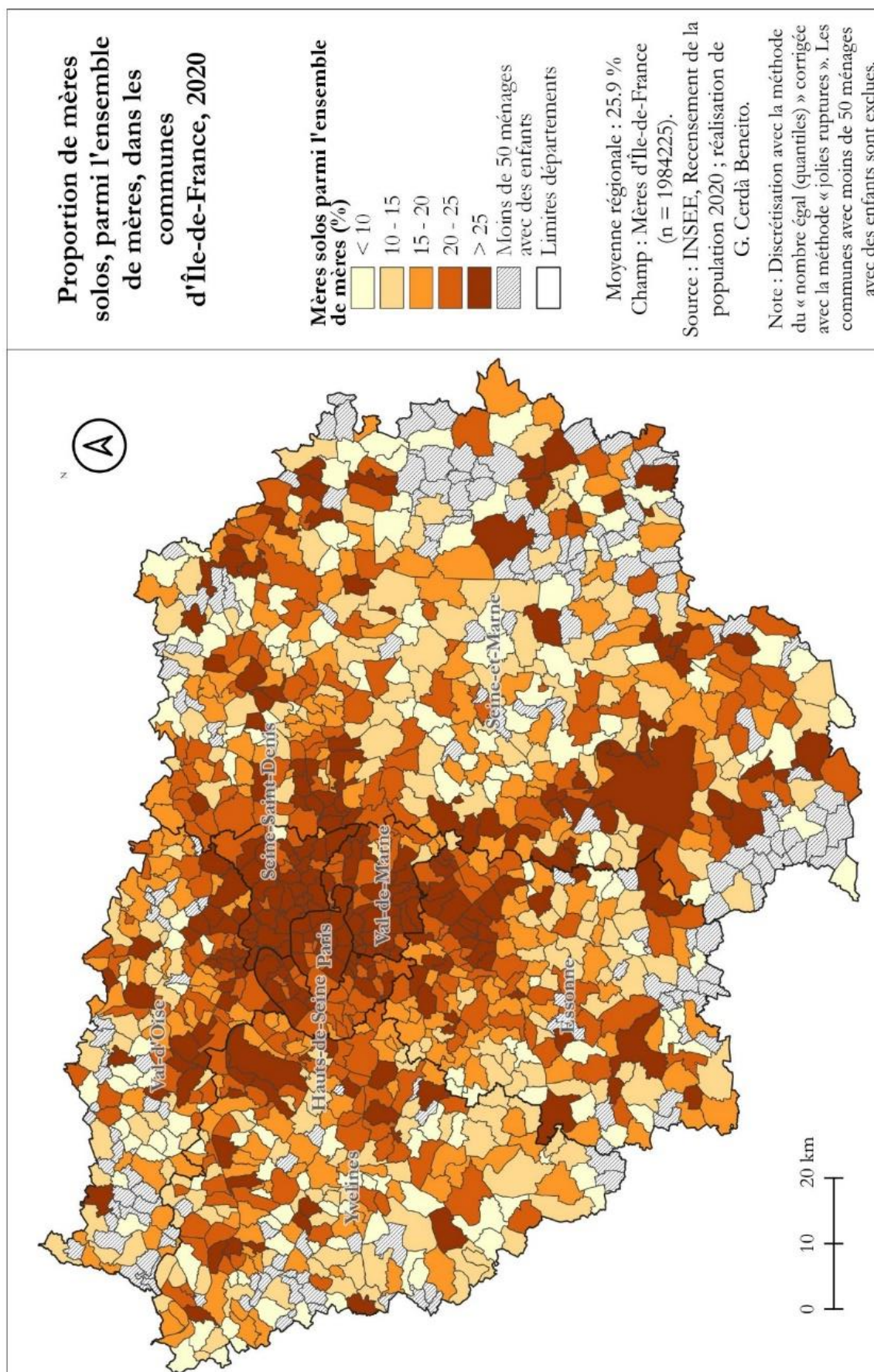
Dans les pages suivantes, quatre cartes permettent de comprendre la distribution communale, en Île-de-France, des habitant·es, des couples avec enfants, des mères solos et des pères solos. Ces cartes ont été élaborées pour compléter les explications sur la localisation des mères solos en Île-de-France, et les cartes du Chapitre 1 qui comparent leur distribution communale avec celle des revenus médians et celle de la proportion de logements type « HLM ». Les cartes sont présentées dans l'ordre suivant :

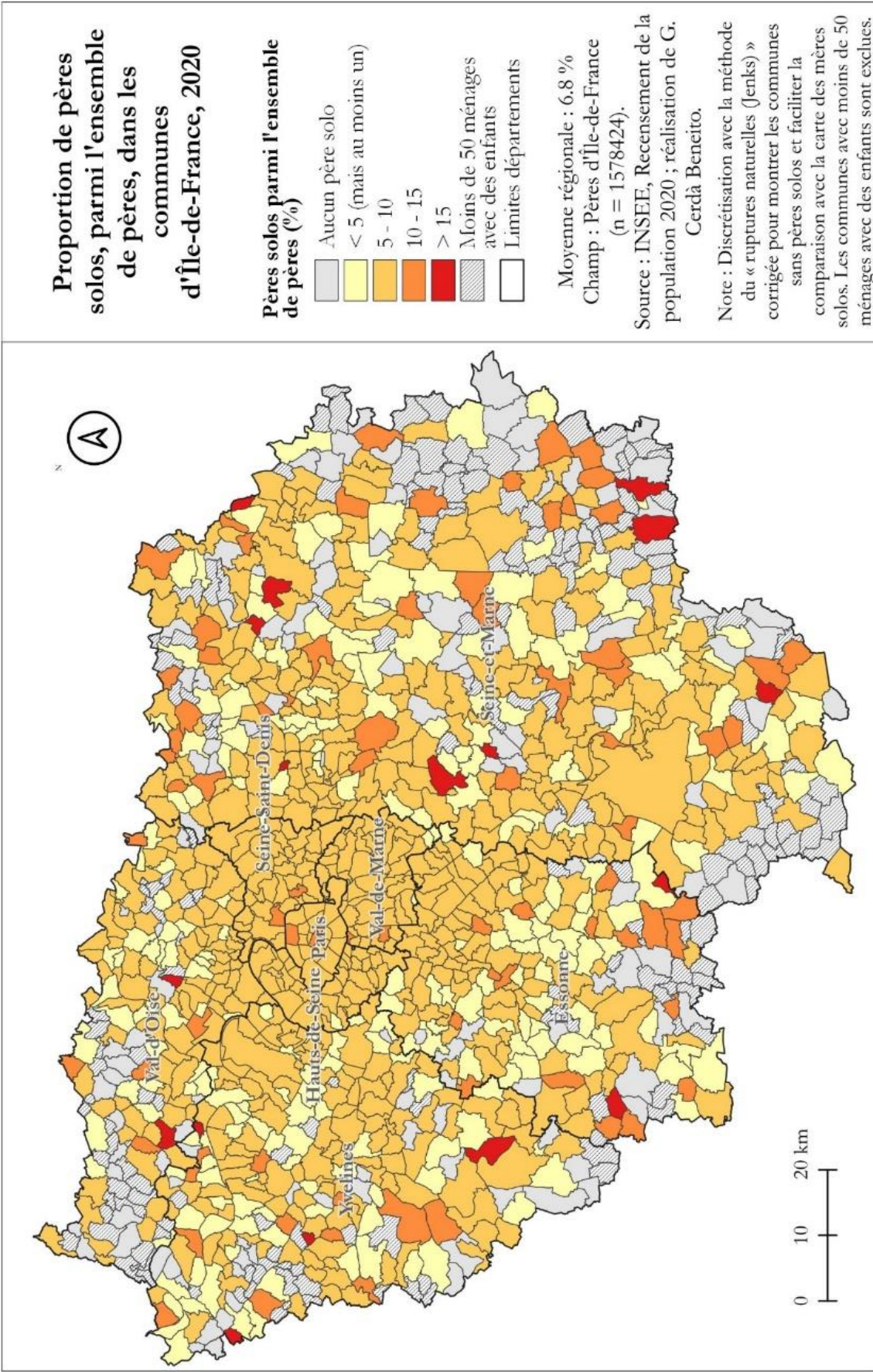
1. Densité de population (habitant·es/Km²)
2. Proportion de ménages avec des couples avec enfants (parmi l'ensemble de ménages)
3. Proportion de mères solos (parmi l'ensemble de mères)
4. Proportion de pères solos (parmi l'ensemble de pères)

Les sources et les méthodes de discrétisation sont précisées dans chacune des cartes, accompagnées des valeurs moyennes pour l'Île-de-France.

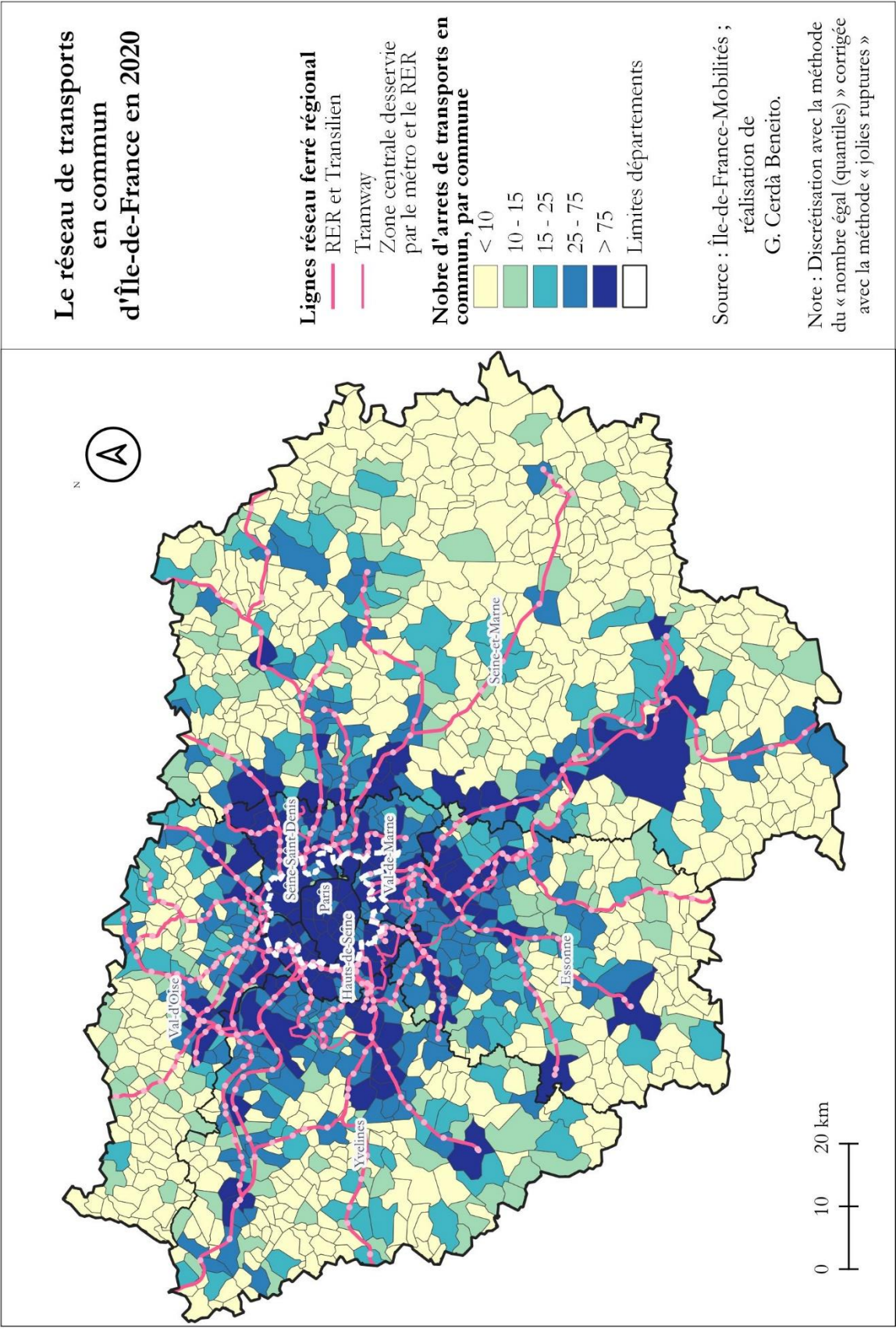








Annexe 2 – Carte du réseau de transports en commun en Île-de-France



Annexe 3 – Guide d’entretien

GUIDE D’ENTRETIEN

Lieu de l’entretien :

Date :

Éléments d’observation avant/après/pendant l’entretien :

Observations dans le quartier : ○ Origine de mon déplacement et comment je me déplace ○ Ce que je vois dans le quartier : impressions ▪ Type d’habitation ▪ Type de commerces et distances ▪ Écoles et autres établissements accueil et éducation et distances ▪ Ambiance perçue dans le quartier ▪ Zones de bureaux ▪ Présence de transports en commun (gare et arrêts de bus) ▪ Place de stationnement ▪ Pistes cyclables ▪ Trottoir et espaces pour la marche Observations de l’entretien : ○ Le domicile ○ Le lieu où on fait l’entretien ○ Notre position pendant l’entretien ○ Avec ou sans masque ○ Personnes éventuellement présentes pendant l’entretien ▪ Dans la pièce ▪ Dans les pièces adjacentes ▪ Des appels de téléphone

Parcours Biographique – éléments clés :

PRÉSENTATION DES MEMBRES DU MÉNAGE (Je connaîtrai quelques éléments)	Pour commencer, pourriez-vous vous présenter ainsi que les personnes qui habitent avec vous ? <i>Pour chaque personne (parent, enfant·s, autre·s) : nom, âge, sexe, activité (travail ou niveau d’études)</i>
PARCOURS BIOGRAPHIQUE Voir la matrice biographique et orienter les questions sur la base de celle-ci : Évènements chronologiques. Lieux de vie (parcours résidentiel) Socialisations à la mobilité et aux modes de transport Parcours professionnel : études et emplois Évolution de la situation familiale :	Maintenant, nous allons parler de vous avant l’arrivée de vos (votre) enfant(s) : Vous êtes originaire d’où ? Vous avez vécu où ? • Et vous avez quelle formation ? • Pouvez-vous me décrire votre parcours professionnel : avant l’arrivée de votre enfant, que faisiez-vous ? Comment vous déplacez-vous dans les différents lieux où vous avez vécu ? • Avez-vous le permis ? ○ Depuis quand ? Pourquoi vous l’avez passé à ce moment-là ? • Savez-vous faire du vélo ? Comment et quand avez-vous commencé ? • Depuis quand vous utilisez les transports en commun ? Où ? À quel moment vous vous êtes mise en couple avec le père des enfants ? Quel âge aviez-vous ? • Vous avez déménagé ensemble (à quel moment) ?

- Arrivée du ou des enfants - Changements dans le quotidien - Changements dans la façon de se déplacer - Organisation du Travail Domestique (avant séparation) - Le « partage des tâches », motif de rupture ?	• (cf matrice biographique et demander les informations compl) Quand votre premier enfant est-il arrivé ? Et les autres ? Quel âge aviez-vous ? Qu'est-ce qui a changé à l'arrivée de votre (premier) enfant ? <u>Et avec l'arrivée des autres ?</u> • Vous viviez où, et vous faisiez quoi et où (loc°) ? • Comment ça a-t-il changé votre organisation ? Avez-vous opéré des changements de lieu de résidence (si oui, où) ? Et concernant le travail (changement de poste, d'horaires, de lieu, arrêt long...) ? • Quel métier et où (loc°) travaillait votre conjoint ? À l'arrivée de l'enfant (des enfants), qu'avez-vous changé à la manière de vous déplacer ? Et d'organiser vos déplacements ? ○ Comment faisiez-vous quand vous vous déplaçiez avec vos enfants ? Et pour aller et revenir du travail ? Et pour les autres activités ? ○ Avez-vous acheté une (changé de) voiture ? Si vous pensez à lorsque vous étiez en couple, quelle était la façon dont vous vous organisiez par rapport aux enfants ? Et aux trajets d'accompagnement • Qui faisait quoi ? Et aux autres activités du ménage (les achats, les repas, la lessive, l'entretien...) ? • Qui faisait quoi ?
La séparation - Éléments de contexte - Conséquences : changement résidentiel, garde (ou résidence) des enfants, conditions financières (changement/adaptation/ « sacrifice » par rapport à la situation où il y avait 2 salaires...) - Concernant la garde actuelle, la question anticipe des choses sur l'organisation du quotidien actuel	À quel moment vous êtes-vous séparé du père de vos enfants (et comment s'est-il passé ?) • Quel âge avaient les enfants (quelle année d'études) ? Comment avez-vous décidé de vos localisations respectives ? Et de l'arrangement de la garde ? <u>Comment se passe-t-il actuellement ?</u> • Si recherche de logement et déménagement, comment se sont-ils passés ? La question des localisations s'est reposée depuis ? • Avez-vous envisagé la garde alternée ? Pourquoi ? Après la séparation qu'est-ce qui a changé dans votre organisation de tous les jours ? • Comment avez-vous l'impression que ça a changé vos déplacements : leur planification, les raisons qui les motivent, la manière dont vous les faites... ? • Avez-vous l'impression [selon l'âge] que vous avez dû donner plus d'autonomie à vos enfants ? Avez-vous vécu des changements sur le plan financier après la séparation ? Lesquels ? • Est-ce que vous avez dû faire des sacrifices (activités) ? Est-ce que ça a conditionné la façon de vous déplacer ? Ces éventuelles contraintes financières pèsent toujours sur votre quotidien actuel ? Comment ?

	Il y a des activités que vous faisiez avant et que vous ne faites plus ? Comment ça joue dans votre organisation quotidienne ?

Le lieu de résidence :

LIEU DE RÉSIDENCE - ESPACE Je veux savoir : - Les caractéristiques du quartier mises en avant - Qualification du quartier (positive/négative) - Choix/Contrainte résidentiel - Proximité de l'entourage et « vie de quartier »	Maintenant, nous allons parler de votre quartier de résidence... Comment décririez-vous votre quartier/commune ? À quel moment avez-vous déménagé ici ? Pourquoi avez-vous choisi d'y habiter ? Quels étaient vos critères de choix ? - Et pour le logement [si avant elle ne cite que le quartier] (taille, nombre de chambres...) ? Quelqu'un de votre famille habite près de chez-vous ? De la famille du père de vos enfants ? [Demander qui et lieux] Avez-vous d'autres amis ou proches qui habitent dans le coin ? [Demander qui et lien, et lieux] Trouvez-vous, votre quartier, à votre goût du point de vue de l'ambiance, des commerces, services ? [Pour aider] ce qui vous plaît le plus et ce qui vous plaît le moins. Et en termes d'accessibilité et de déplacements ? (Offre de transports, facilité pour se déplacer à pied, pour se garer) - Aimez-vous marcher (seule ou avec les enfants) dans votre quartier ? Et y prendre les transports en commun ? (Prendre la voiture ?) Y a-t-il des moments (de la journée, de la semaine et de l'année) pendant lesquels vous vous sentez le mieux dans votre quartier ? Lesquels ? Et le moins bien ?

Le quotidien actuel – activités :

TRAVAIL DOMESTIQUE - MOBILITÉ - Les enfants ; lieux écoles (choix ?), rappel horaires (pause déj ou cantine), d'autres possibilités de garde, horaires et lieux activités (raisons), <u>accompagnements</u>	Maintenant nous allons aborder différentes activités de votre quotidien et celui des enfants. Pour commencer, nous pouvons parler du planning de la semaine de votre/vos enfant/s ; Où vont-ils à l'école ? Quels sont leurs horaires ? - Où mangent le midi ? - Pourquoi vont à cette école (ces écoles/crèches/collèges/lycées) ? Comment y vont-ils ? [matin/soir] - Pourquoi ? [Si accompagnement] comment faites-vous ? - Faites-vous quelque chose pendant l'accompagnement (écouter de la musique, discuter...) ? - Que faites-vous après (les) l'avoir accompagné ? Que font vos enfants après les cours ? Et le mercredi (après-midi) ? - Et après ça ? - Font-ils des activités extrascolaires organisées ?

TRAVAIL DOMESTIQUE DANS LE MÉNAGE	Et maintenant nous passons aux activités dans le ménage. Comment faites-vous pour gérer l'entretien de la maison, le linge et les repas ? Par rapport aux activités dont vous m'avez déjà parlé, comment vous organisez-vous en termes de temps ? • Y a-t-il des jours ou des moments privilégiez-vous pour les faire ? • Par exemple, la semaine dernière vous avez fait comment ? Que faites-vous lors que vos enfants sont à la maison ? • Y a-t-il des moments que vous privilégiez pour jouer avec vos enfants/ les aides avec les devoirs/ discuter avec eux ? Y a-t-il des plages horaires où l'enfant (les enfants) restent seuls à la maison ?
TRAVAIL RÉMUNÉRÉ - lieu, horaires, conditions, <u>trajet</u>	Maintenant, pourriez-vous me parler un peu de votre travail (caractéristiques, responsabilités, contraintes, horaires, lieux, déplacements professionnels) ? Avez-vous de la flexibilité concernant certains éléments de votre travail (les horaires, le présentiel) ? • Avez-vous la possibilité de télétravailler ? • [Si horaires décalés ou autre, demander pourquoi] Pourquoi avez-vous « choisi » ce travail ? Pourriez-vous me décrire ce que vous faites depuis que vous vous apprêtez à sortir le matin jusqu'à ce que vous arrivez à votre lieu de travail ? <u>Et le soir</u> ? • Pourquoi faites-vous ce trajet ?
LOISIRS - « Loisirs » familiaux ; Raisons, lieux, fréquence, <u>trajets</u> - « Loisirs » personnels ; raisons, lieux, fréquence, organisation enfants, <u>trajets</u> (voir si mélange entre loisirs)	Que faites-vous le weekend /votre jour de « repos » ? • [en fonction de la réponse : demander plus détails] • Où allez-vous ? Vous y allez comment ? Pourquoi ? • Avec quelle fréquence ? Par exemple, le mois dernier ? • Comment gérez-vous vos enfants à ce moment-là ? Faites-vous d'autres activités en dehors du travail (cours, bénévolat, sorties, sport...) ? • [Si oui, demander les détails de fréquence, lieu et déplacement, pourquoi le lieu et la manière de se déplacer et ce que ça apporte de positif dans son quotidien] À quelle fréquence voyez-vous des amis ? • Les voyez-vous surtout à vos domiciles ou vous sortez ? • Privilégiez-vous un secteur particulier pour vos sorties ? Pourquoi ? • Comment allez-vous à et revenez-vous de ces sorties ? Pourquoi ? • Comment gérez-vous vos enfants à ce moment-là ? Pouvez-vous me parler de vos éventuelles sorties en famille ? [voir détails de lieu et trajet]

Le quotidien actuel – organisation (et espace) :

VÉCU DES DÉPLACEMENTS - Des activités pendant les déplacements - Ressenti au moment des déplacements	Si vous pensez à l'ensemble de vos déplacements, et en particulier à ceux que vous répétez le plus : Faites-vous des activités pendant que vous êtes dans les transports/voiture/vélo/que vous marchez (écouter de la musique, lire) ? • Vous faites ça systématiquement pour tous vos déplacements, ou seulement pour certains ? Lorsque vous vous déplacez, que portez-vous avec vous ? • Qu'est-ce qui le motive ? Cela vous encombre/charge ? Comment qualifieriez-vous l'ensemble des trajets et le contexte où ils ont lieu ? • Y a-t-il des déplacements que vous trouvez plus pénibles que d'autres ? Et plus agréables ? Lesquels et pourquoi ?
ORGANISATION - <i>son organisation/improvisation ? (plus carrée sur certains aspects et plus souple sur d'autres ?)</i>	De façon générale, le planning des déplacements et activités est-il variable, très structuré ou quelque chose entre les deux ? • C'est-à-dire... Vous vous organisez par rapport à quelle référence de temps (semaine, mois...) ? Pourquoi ?
GESTION DES IMPRÉVUS ET SITUATIONS EXCEPTIONNELLES Stratégies, les tactiques et les capacités d'improvisation Organisation pendant la situation d'exceptionnalité liée à la crise sanitaire de la COVID-19 (confinement et déconfinement)	En cas d'imprévu par rapport aux enfants (quelque chose de votre domicile ou quelqu'un de votre famille), est-ce facile de vous absenter de votre travail ? • Ça vous est arrivée qu'on vous appelle de l'école pour venir récupérer votre enfant ? Si votre enfant tombe malade, comment vous organisez-vous ? • Avez-vous des jours « enfant malade » ? Il vous est déjà arrivé d'être en retard pour chercher vos enfants en raison d'un imprévu ? Pour continuer la discussion sur les imprévus ou les situations exceptionnelles, nous pouvons prendre <u>comme exemple la récente crise sanitaire, et le confinement lié.</u> Comment vous êtes-vous organisée au début, pendant le confinement dur ? • Comment faisiez-vous vos courses ? • Avec votre travail aviez-vous la possibilité de télétravailler ? ◦ Était-ce facile par rapport au fait que les enfants soient présents à la maison ? • [Si vous deviez travailler à l'extérieur] comment avez-vous géré la garde des enfants ? Et pendant les mois de déconfinement où certaines écoles ont commencé à ouvrir et les restrictions de déplacement ont été progressivement levées ? • Avez-vous été contrainte de reprendre le travail en présentiel ? • Votre enfant a repris l'école et/ou d'autres activités à l'extérieur du domicile ? • Comment gériez-vous les achats à ce moment-là ? • Et les accompagnements des enfants les jours où ils allaient à l'école ou faire d'autres a ? Avez-vous réalisé des changements dans votre organisation du quotidien par rapport à avant la crise du coronavirus ? Lesquels ? • Y a-t-il des activités que vous avez dû modifier ou changer ? Lesquelles ? • Avez-vous fait des changements dans la façon de vous déplacer ?

L'AIDE DES PROCHES - L'aide de l'entourage local : Activités <u>(accompagnements)</u>, fréquence, financière, morale - Réseaux d'entre-aide - L'aide d'autres proches - L'organisation avec le père (ce qui n'a pas été dit dans la partie biographique) Je veux savoir : - Intervention du père dans le quotidien actuel (fréquence, <u>déplacements</u>, distances). - Aide rémunérée (ménage, garde enfants) : Fréquence	Maintenant nous allons parler de l'éventuelle aide de vos proches. Vous m'avez déjà parlé de qui vous aide avec ..., pourriez-vous me donner plus de détail par rapport ce que fait cette personne ? - Elle habite près de chez-vous ? - Elle s'occupe des accompagnements ? Aussi, vous m'avez parlé de ... qui vit à proximité d'ici ; est-ce qu'elle vous aide dans votre quotidien ? Comment ? - Elle s'occupe des accompagnements ou autres déplacements ? Depuis quand cette personne/ces personnes vous aident ? - Il y a eu un moment déclencheur qui vous a amené à demander/accepter cette aide ? Vous arrive-t-il d'aider des proches et qu'ils vous aident en échange ? Par exemple, organisation avec d'autres parents de l'école pour récupérer quelques enfants et les garder quelques heures ; faire les courses pour une voisine... ? Il y a d'autres personnes de votre entourage qui vous aident dans votre quotidien ? Comment ? - Comment faites-vous pour vous organiser avec ces personnes qui vous aident ? Depuis quand cette personne/ces personnes vous aident ? - Il y a eu un moment déclencheur qui vous a amené à demander/accepter cette aide ? Mis à part tout ce que vous venez de me dire, ces personnes vous soutiennent d'une autre manière dans votre quotidien ? [aide financière ou morale]. Vous m'avez déjà parlé du père de vos/votre enfant/s (et de son éventuelle « aide » dans le quotidien familial), pourriez-vous me donner plus de détails de ce dont il s'occupe actuellement ? - Il assure des accompagnements des enfants ? - Comment êtes-vous arrivées à cette organisation ? De façon générale, pouvez-vous compter sur le père des enfants en cas de besoin ? Est-il disponible pour intervenir hors de ses heures de garde ? Y a-t-il un autre type de soutien de la part du père vos/votre enfant/s ? [Pension ?] Il vous arrive d'embaucher quelqu'un pour garder vos enfants ou s'occuper de la maison ? - De quoi s'occupent ces personnes en particulier ? - À quelle fréquence vous avez recours à ces personnes ? - Comment vous organisez-vous avec cette personne pour voir ce qu'elle doit faire ?
LA CHARGE MENTALE - Contrôle et management du domestique ; poids au cours de la journée	Dans votre quotidien, il vous est déjà arrivé de faire des choses personnelles dans votre lieu de travail (pendant votre horaire de travail) ? - Pourriez-vous me donner un exemple récent ? Et vous arrive-t-il de penser à ce que vous devez faire (à lister les tâches à faire, ou l'itinéraire que vous devriez faire dans votre tête, par exemple) ? - À quelle fréquence regardez-vous votre téléphone personnel habituellement dans la journée ? Pour quelles raisons ?

- Vécu des responsabilités assumées	Lorsque vous sortez ou vous faites des activités personnelles, il vous arrive de penser à vos enfants, aux courses ou à des choses de ce type, voire d'essayer de garder votre téléphone proche de vous ? Et de penser au travail ? Avez-vous des exemples récents ? Et lorsque vous êtes avec vos enfants, il vous arrive de travailler ou de penser aux choses à faire pour le travail ? Essayez-vous (et parvenez-vous) à vous ménager des moments rien qu'à vous ? Avant de finir, je souhaiterais savoir quel est votre avis général sur l'ensemble de responsabilités à votre charge. • Vous considérez-vous une personne chargée ? • <i>La situation que vous vivez vous semble juste ?</i>

Conclusion :

FIN	Auriez-vous quelque chose d'autre à rajouter concernant des éléments particuliers, voire l'ensemble de notre discussion ? + Discussion finale à partir des expériences des autres mères solo + Connaissance d'autres mères ou pères pour futurs entretiens

Annexe 4 – Matrice biographique (exemple rempli)

MATRICE BIOGRAPHIQUE

Âge	Année	Événement	Raison	Résidence (commune ou quartier)	Type de logement	Statut occupation du logement	Activité principale / emploi	Lieu de travail/études	Modes de transport utilisés le plus	Modes de transport à disposition	Observations
0	1984	naissance									
enfance											
adolescence	1995-1998	déménagement		Bois de la Chapelle	appartement	parents	étudiant		metro, vélo		8ème, en laison par le bus
jeune	1998	naissance de la sœur									
17	1998	déménagement		PARIS 13	appartement	locataire	BTS gestion	Paris - 13	TC (metro...)	voiture	
18	1999	naissance de la sœur									
19	2000	déménagement		CHAMPIGNY	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
20	2001	naissance de la sœur									
21	2002	déménagement		CHAMPIGNY	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
22	2003	naissance de la sœur									
23	2004	déménagement		CHAMPIGNY	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
24	2005	naissance de la sœur									
25	2006	déménagement		CHAMPIGNY	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
26	2007	naissance de la sœur									
27	2008	déménagement		EVIAN	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
28	2009	naissance de la sœur									
29	2010	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
30	2011	naissance de la sœur									
31	2012	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
32	2013	naissance de la sœur									
33	2014	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
34	2015	naissance de la sœur									
35	2016	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
36	2017	naissance de la sœur									
37	2018	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
38	2019	naissance de la sœur									
39	2020	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
40	2021	naissance de la sœur									
41	2022	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
42	2023	naissance de la sœur									
43	2024	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
44	2025	naissance de la sœur									
45	2026	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
46	2027	naissance de la sœur									
47	2028	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
48	2029	naissance de la sœur									
49	2030	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
50	2031	naissance de la sœur									
51	2032	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
52	2033	naissance de la sœur									
53	2034	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
54	2035	naissance de la sœur									
55	2036	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
56	2037	naissance de la sœur									
57	2038	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
58	2039	naissance de la sœur									
59	2040	déménagement		ESBUT	appartement	locataire	commerce	Paris - 13			
60	2041	naissance de la sœur									

L'idée n'est pas de compléter toutes les cases du tableau
A remplir chaque case pour les événements suivants :

- > Naissance
- > Déménagement avec changement de commune ou de quartier
- > Naissance des enfants (pour chaque enfant)
- > Séparation
- > Mariage

Dans la colonne "raison" ajouter le motif du déménagement s'il s'agit d'un déménagement avec conjoint(e), préciser si parent(e) si naissance, dire quel enfant.

si naissance est accompagnée d'un déménagement, le mari

- Type de logement
- > Appartement X pièces
 - > Maison X pièces
 - > Maison avec jardin X pièces
 - > Autre X pièces

- Statut d'occupation
- > Propriétaire
 - > Hébergé
 - > Locataire privé
 - > HLM

Activité principale/emploi

- > Occupé(e) en TC (préciser métier)
- > Occupé(e) en TP (préciser métier)
- > Au chômage
- > Au foyer
- > Étudiant(e) (préciser niveau et discipline)
- > Autre (préciser)

Pour lieu de travail/études
préciser la localisation (secteur)
préciser le nom (si pertinent)

Modes de transport (détail)

- > TC (train RER)
- > TC (métro)
- > TC (bus)
- > Voiture utilitaire
- > Voiture familiale
- > Voiture autre
- > Vélo
- > Engin de mobilité (trotinette)
- > Moto ou scooter
- > Taxi et VTC

Annexe 5 – Entretiens exploratoires réalisés avant l'enquête

A5.1 – Les mères solos ayant participé à un entretien exploratoire

<u>Pseudonyme</u>	<u>Date entretien</u>	<u>Commune de résidence</u>	<u>Nombre Enfants</u>	<u>Profession</u>
Margaux	28/01/2020	Aubervilliers	1	Surveillante de collège
Laurence	10/01/2020	Chanteloup	3	Assistante de gestion
Martina	18/01/2020	Paris 19 ^e	3	Doctorante
Sylvie	20/02/2020	Le Perreux-sur-Marne	2	Directrice adjointe

Source : Gonçal Cerdà Beneito 2020-2022

A5.2 – Thématiques abordées lors des entretiens exploratoires

PRÉSENTATION DU MÉNAGE
PARCOURS PERSONNEL (BIOGRAPHIQUE). Parcours professionnel : études et emplois Lieux de vie (parcours résidentiel) Socialisations à la mobilité et aux modes de transport Évolution de la situation familiale : - Arrivée du ou des enfants - Changements dans le quotidien - Changements dans la façon de se déplacer - Organisation du Travail Domestique (avant séparation) - Mise en couple (ou non), séparation - Le « partage des tâches », motif de rupture ?
LIEU DE RÉSIDENCE - Les caractéristiques du quartier mises en avant - Qualification du quartier (positive/négative) - Choix/Contrainte résidentiel - Proximité de l'entourage et « vie de quartier »
LE QUOTIDIEN - Les enfants ; lieux écoles (raisons), horaires (pause déj ou cantine), d'autres possibilités de garde, horaires et lieux activités (raisons), <u>accompagnements</u> - Les achats ; lieux, organisation (ou non), <u>trajets</u> - Les autres déplacements/ accompagnements plus occasionnels - Travail rémunéré ; lieu, horaires, conditions, <u>trajet</u> - <u>Vécu des déplacements</u> - Travail domestique dans le ménage ; <u>organisation</u>
- « Loisirs » familiaux ; Raisons, lieux, fréquence, <u>trajets</u> - « Loisirs » personnels ; raisons, lieux, fréquence, organisation enfants, <u>trajets</u>
L'AIDE - L'aide de l'entourage local : Activités (<u>accompagnements</u>), fréquence, financière, morale - L'aide d'autres proches : - Avantages proximité physique - Aide rémunérée (ménage, garde enfants) :
L'ORGANISATION AVEC LE PÈRE (maintenant) - Intervention du père dans le quotidien actuel (fréquence, <u>déplacements</u> , distances).
LA CHARGE MENTALE (et imbrication d'espaces) - Contrôle et management du domestique ; poids au cours de la journée - Tension en cas de possible urgence - Pression au travail
Difficultés financières Ce que ça met comme contrainte (activités aide, timing...), ce que ça introduit comme changement/ adaptation/ « sacrifice » par rapport à la situation où il y avait 2 salaires...

Annexe 6 – Courriels et messages pour trouver des personnes à interroger et les contacter

A6.1 – Courriel de diffusion généraliste pour la recherche de personnes à interroger

Objet : **La mobilité des parents solos – Témoignages pour une étude**

Bonjour,

Je suis [Gonçal Cerda-Beneito](#), doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport (Univ. Eiffel et ENPC). Je fais une thèse sur la mobilité quotidienne des parents solo en Île-de-France. Une bonne partie de ma recherche est basée sur des discussions avec des pères et mères solo. Je cherche des personnes ayant les caractéristiques suivantes :

- être une personne à la tête d'une famille monoparentale (les enfants résident avec il ou elle la majeure partie du temps) ;
- habiter en Île-de-France ;
- avoir au moins un enfant de moins de 18 ans ;
- avoir une profession d'ouvrier·e* ou d'employé·e*, ou bien avoir un statut autoentrepreneur, intérimaire, intermittent ou un contrat d'une durée inférieure ou égale à un an.

Si vous connaissez des personnes avec ce profil et qui seraient potentiellement disponibles pour discuter avec moi, je vous serais très reconnaissant si vous pouvez leur transmettre ce message.

Les personnes concernées souhaitant contribuer à mon travail, peuvent me contacter par mail (goncal.cerdabeneit*@u-pem.fr) pour avoir plus de détails sur les modalités des discussions.

Les discussions peuvent durer jusqu'à 2h. Afin de protéger l'anonymat des personnes avec qui je discute, je ne stocke pas des données qui permettraient de les identifier. Je n'utilise pas les données personnelles sans l'autorisation préalable des personnes concernées et je les mets à leur disposition, le cas échéant. La discussion porte sur le parcours personnel, et sur les activités et déplacements de tous les jours. Les rendez-vous peuvent avoir lieu au domicile ou dans un autre endroit, aux dates et heures qui conviendraient les personnes intéressées. Si vous le préférez et que vous avez la possibilité, nous pourrions discuter par visioconférence.

Je vous remercie, d'avance, de votre collaboration. N'hésitez pas à diffuser le message autour de vous.

Meilleures salutations,

Gonçal CERDÀ BENEITO

Doctorant-Enseignant, [École d'Urbanisme de Paris](#), Université Paris-Est

[Laboratoire Ville Mobilité Transport](#) (UMR T9403 : univ. Eiffel - École des Ponts)

Tél : *****

*Les professions d'employé·e ou ouvrier·e comprennent : employé·e de la fonction publique (hôpitaux et santé, Poste, police, enseignement, administration, services sociaux, armée...), employé·e d'administration (en services commerciaux, en informatique, en banque ou services comptables et financiers, aux assurances, secrétariat, dactylos...), standardiste, agent·e d'accueil, agent·e de services de transport ou tourisme (services voyageurs, logistique, hôtesse de l'air...), employé·e de commerce (caissier·e, vendeur·se, pompiste et gérant·e de station-service, télévendeur·se, approvisionneur·se...), personnel des services aux particuliers (serveur·se, cuisinier·e et aide de cuisine, employé·e d'hôtellerie, coiffeur·se, esthéticien·ne, assistant·e maternelles, aide à domicile, concierge et gardien·ne, employé·e de la maison...), chef·fe d'équipe du gros œuvre et TP, ouvrier·e industriel (télécommunications, béton, énergie, métaux, métallurgie, textile, agroalimentaire, chimie...), tuyateur·se, soudeur·se, opérateur·rice de machines, câbleur·se, mécanicien·ne, monteur·se, plateformiste, jardinier·e, maçon·ne, menuisier·e, plombier·e, chauffagiste, peintre, serrurier·e, réparateur·rice, ouvrier·e d'entretien et du BTP, électricien·ne, dépanneur·se, carrossier·e, boucher·e, charcutier·e, boulanger·e-pâtissier·e, tailleur·se-couturier·e, modelleur·e, ouvrier·e d'art, technicien·e des spectacles et audiovisuel, ouvrier·e artisans, chauffeur·se, conducteur·rice, livreur·se, magasinier·e, docker, ouvrier·e agricoles, nettoyeur·se, éboueur·se et ouvrier·e de l'assainissement. Liste non-exhaustive.

A6.2 – Message de contact aux associations spécialisées dans la monoparentalité

Sujet : Enquête sociologique déplacements quotidiens des parents solos

Bonjour,

Je suis Gonçal CERDÀ BENEITO, doctorant en urbanisme à l'Université Paris-Est. Ma recherche de thèse porte sur la mobilité quotidienne des parents en Région Parisienne et les différences de genre qui peuvent être liées. Je m'intéresse à différents types de parents et, spécialement, aux parents solo. Une bonne partie de ma thèse sera basée sur des entretiens ouverts, établis sur la base d'une discussion. Ces entretiens porteront principalement sur les déplacements et les activités quotidiennes des parents ; et l'organisation mise en place.

En faisant quelques recherches sur Internet, j'ai découvert que votre association est une référence pour les parents solos en France. Je souhaiterais savoir si je peux contacter des mères solos (et éventuellement des pères) par votre intermédiaire. Par exemple, je pourrais vous envoyer un message à diffuser. Je souhaiterais aussi savoir si vous aviez de pistes d'autres moyens de contacter des personnes à la tête d'une famille monoparentale.

N'hésitez pas à revenir vers moi si vous avez besoin de précisions ou d'informations complémentaires.

Meilleures salutations,

Gonçal CERDÀ BENEITO

Doctorant, Université Paris-Est

Laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR T9403)

A6.3 – Message de diffusion dans les groupes Facebook

[Recherche Parents Solos]

Bonjour,

Dans le cadre de mon doctorat, je mène des discussions avec des pères et des mères solos (l'enfant ou les enfants résident avec la personne la majeure partie du temps) **d'Île-de-France**. Les profils qui m'intéressent sont les parents d'au moins un enfant de moins de 18 ans ; et qui ont une profession d'ouvrier·e ou employé·e, ou bien un statut autoentrepreneur, intérimaire, intermittent ou un CDD (ou autres contrats courts).

Je souhaiterais prendre environ 2h de votre temps pour discuter avec vous des différentes activités quotidiennes. Le contenu de notre discussion sera anonymisé. Nous pouvons prévoir cette discussion chez-vous ou dans un autre endroit de votre convenance, aux dates et heures qui vous conviendront. Si vous le préférez, nous pourrions discuter par visioconférence.

Si vous êtes disponibles pour discuter avec moi ou que vous voulez avoir plus d'infos, vous pouvez m'écrire un message privé Facebook ou un mail à : goncal.cerdabeneit*@u-pem.fr

N'hésitez pas à diffuser ce message auprès d'autres personnes concernées autour de vous. Merci :)

Annexe 7 – Entretiens avec des actrices de l'action sociale ou du secteur associatif

A7.2 – Caractéristiques des entretiens

<u>Initiales</u>	<u>Institution</u>	<u>Type</u>	<u>Date</u>	<u>Durée</u>
N. S.	Centre d'Action Sociale Ville de Paris	Service d'action sociale	04/08/2020	129'
E. M.	Association Olga Spitzer	Aide sociale à l'enfance	12/11/2020	77'
M. D.	Association la MIF	Collectif d'entraide	24/02/2021	50'
N. V.	Pôle solidarités Ville de Cergy	Service d'action sociale	29/04/2021	95'

A7.3 – Guide d'entretien aux personnes travaillant dans des services sociaux qui accueillent des mères solos

Objectifs des entretiens :

- Connaître le regard et les représentations des parents solos qu'on les professionnelles qui sont amenées à résoudre certains de leurs problèmes.
- Savoir la place que prennent les problématiques des parents solos dans le travail des travailleuses sociales.
- Comprendre les mécanismes d'assistance auxquels les parents solos ont recours (afin de mieux comprendre les choses pendant les entretiens avec les parents).

QUESTIONS :

Partie 1 – éléments de contexte

Éléments à savoir avant l'entretien : âge approx., lieu et service de travail

- Pour commencer, nous pouvons aborder ton travail, en général. Depuis quand travailles-tu dans les services sociaux de la mairie du 20^e [ces services sociaux] ?
 - Que faisais-tu avant ?
 - Tu as fait quelles études ?
- Que fais-tu exactement dans ton travail ? De quelles tâches t'occupes-tu ?
 - Et tes collègues font toutes ça ? (voir rapidement organisation hiérarchique).
- Peux-tu me décrire rapidement le fonctionnement des services sociaux du 20^e arrondissement [où tu travailles] ?
 - Ce qui est réalisé ; l'organisation du travail...
- Quel type de personnes est-tu amené à rencontrer et assister dans le cadre de ton travail ?
 - Où vivent ces personnes ?
 - De quels milieux sociaux ?
 - Quelles origines ethniques et nationales ?
 - Ce sont plutôt des femmes ou des hommes ?
- Quelle est la motivation de ces personnes pour venir à ces services ?
 - Quels sont les problèmes les plus courants auxquels tu es amenée à apporter une réponse ?
- Les personnes qui viennent, comment sont-elles mises en relation avec le service social ? ou comment savent-elles l'existence et la disponibilité de ces services ?
 - Elles viennent de leur propre initiative ou il y a des intermédiaires qui les redirigent ici ? Lesquels ?

Partie 2 – les mères et les pères solo (problèmes et représentations)

- Maintenant on va se centrer sur la question précise des familles monoparentales. [Si elle ne l'a pas dit avant], les mères solo font partie des profils que tu es amenée à rencontrer ?
 - À quelle fréquence rencontres-tu des mères solo ?
 - Font-elles partie des profils que tu rencontres le plus souvent ?
 - As-tu l'impression d'en rencontrer de plus en plus ?

- As-tu vécu de changements dans le nombre de mères solo qui ont besoin de soutien avant/après crise sanitaire ?
- Et les pères solos, tu en rencontres ?
 - À quelle fréquence ? Par rapport aux autres profils ?
- Quel sont les profils de ces mères solo ?
 - (Âge, milieu social, situation professionnelle, nombre d'enfants, âge des enfants, origine) (essayer de comprendre si elle peut croiser des éléments ; p.ex. « ce sont les jeunes mères de nationalité française qui ont un seul enfant en bas âge »).
 - Et des pères solos ?
- Par rapport à ce que tu m'as dit concernant la mise en relation des personnes avec services sociaux, diffère-t-elle pour les parents solos ? Si oui, quelles sont les différences ?
 - Quels sont les moyens qui conduisent les parents solos jusqu'à toi ? Y a-t-il des intermédiaires ?
- Quand tu les accueilles pour la première fois, quel est leur état d'esprit (psychologique) ?
 - Tu le perçois comment ?
 - Et pendant le suivi, quel est l'état d'esprit des parents solo que tu suis ?
- À quel moment de leur parcours les mères solo (et les pères) viennent-elles ? (Quel étape de leur vie ?)
 - Juste après la séparation ? Au moment où elles n'ont plus de ressources ?
- Quelles sont les raisons qui motivent ces personnes à venir à ton service ?
 - Quels problèmes rencontrent-elles ?
 - Liés aux difficultés économiques ?
 - Liés au logement (impossibilité/difficultés de payer un loyer, difficultés pour trouver un logement après le divorce...) ?
 - Liés à des problèmes avec l'autre parent de l'enfant (violences de genre, pension impayée...) ?
 - Quelle est l'origine (le déclencheur) des problèmes, d'après ce que les personnes que tu assistes te racontent ?
 - Peux-tu me donner un exemple récent d'une mère solo (sans me donner les détails personnels, bien évidemment) ?
 - Et pour un père solo ?
 - Ont-elles mentionné des problèmes nouveaux (ou une aggravation des difficultés), suite à la crise sanitaire ?
- Les parents solos que tu rencontres te parlent des difficultés liées au nombre d'activités qu'elles doivent faire et au manque de temps pour les faire ? (Ont-elles du mal à s'en sortir avec toutes les tâches qu'elles doivent assurer ?) [problèmes d'agencement d'activités]
 - As-tu des exemples concrets ?
 - Te parlent-elles des difficultés liées à la garde des enfants ? et à la conciliation avec l'activité professionnelle ?
 - Elles mentionnent des problèmes d'horaire, d'emploi du temps ou de calendrier ?
 - [À chaque fois, demander différences entre hommes et femmes si elle a suivi des hommes].
- Les mères ou les pères solo t'ont déjà parlé de problèmes liés aux distances (distance au travail, distance à l'école, aux services basiques) et aux temps de trajet ?
 - Et concernant la façon de se déplacer ? les modes de transport ?
 - Te souviens-tu de cas précis ?
 - Pendant et après le confinement et la crise sanitaire, ce problème est-il évoqué ?
 - On en parle plus ou moins ?
 - Les pères solos l'évoquent ?
- Dans leurs discours, les mères solo évoquent l'aide ou soutien de proches (famille, amitiés, voisinage) ?
 - Ou, au contraire, présentent des situations de solitude et isolement ?
 - Quel rôle jouent les proches dans le quotidien des mères solo, d'après toi ?
 - Et les pères ?

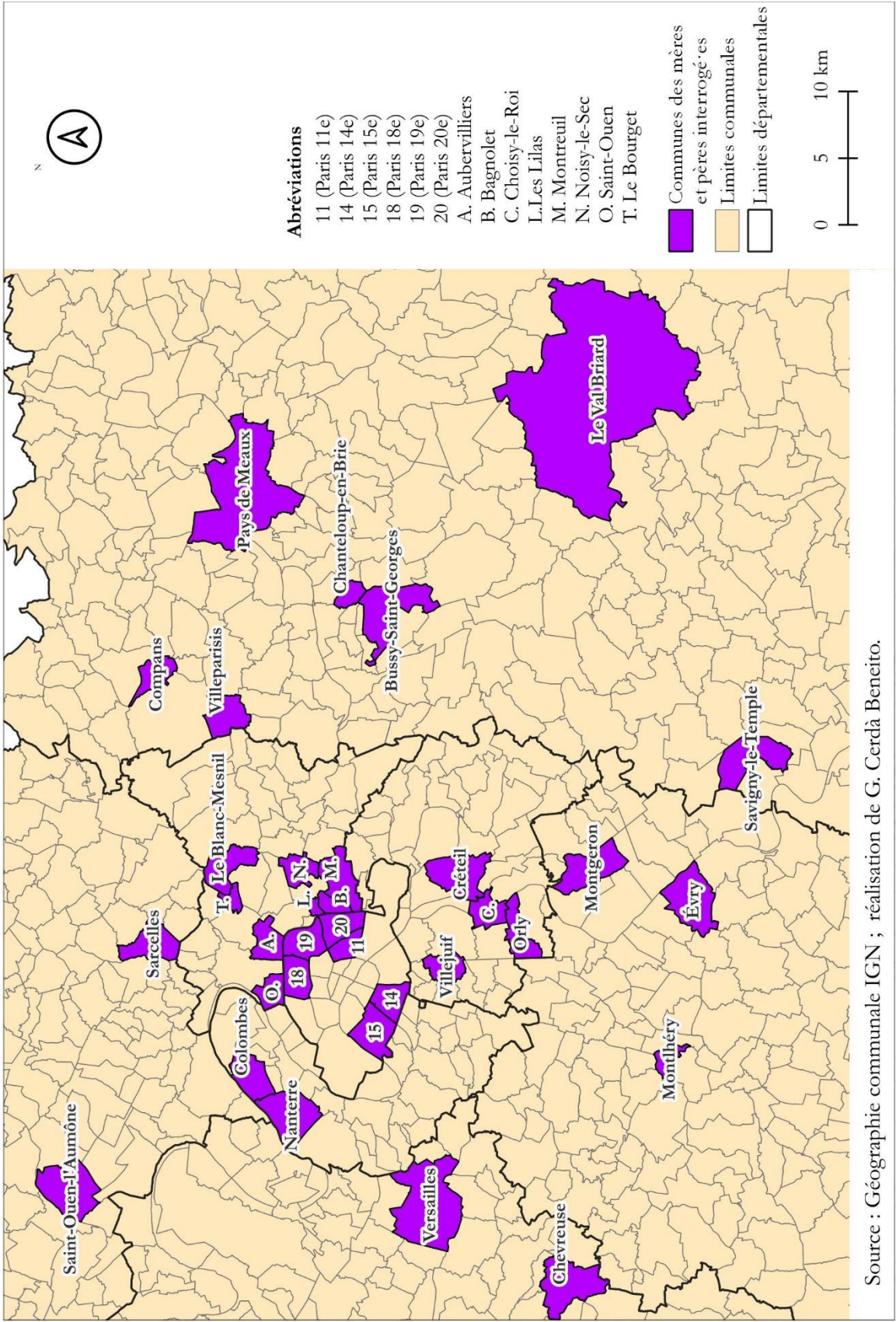
Partie 3 – les solutions à apporter

- Quel est donc le type de soutien que les mères solo (et les pères) demandent le plus auprès de ton service ?
 - Aide dans la gestion des différentes démarches ?
 - Soutien légal ?
 - Aides économiques/matérielles ?
 - Soutien psychologique ?
 - Demandent-elles un soutien (ou des solutions) concernant la garde des enfants ?
 - Comment est-ce justifié ? Te souviens-tu de cas précis ?
- Quelles réponses ou solutions peux-tu apporter aux mères solo ? et aux pères ?
 - Quels sont les moyens mis en place par ton service ?
 - Ça consiste en quoi le suivi que tu fais des parents solos ?
 - Demander comment ça se passe depuis leur arrivée, et pendant le suivi.
- Quelles sont les aides ou soutiens mis à disposition des parents solo ? [c'est surtout une question pour savoir le type d'aides auxquelles on peut avoir accès avec cette situation]
 - Quel est le nom de ces aides ou ces mécanismes ?
 - Quel organisme ou institution les met en place ? (National, régionale...)
 - Quels mesures ou soutiens spécifiques met en place la Ville de Paris ?
- Quelles solutions peuvent être apportées concernant les enfants et la conciliation avec l'activité professionnelle ?
- Y a-t-il des solutions/aides/soutiens qui concernent directement (ou indirectement) la mobilité ou les transports ?
- À quel type d'aide ou soutien on recourt les parents solos, le plus souvent ?
 - Pour quelles raisons, tu crois ?
 - [Demander en quoi consiste l'aide, si jamais je ne le connais pas]
- Mis à part le soutien apporté par les services sociaux où tu travailles, les parents solos sont-ils amenés à aller dans d'autres organismes ?
 - Lesquels ? Que peuvent-ils, ces organismes, apporter de plus que vous ?
 - D'autres exemples ?

Conclusion

- À ton avis, pourquoi les mères solo (et aussi les pères) sont les plus souvent dans des situations difficiles qui demandent ton intervention ?
 - Et pourquoi penses-tu qu'il y a plus de mères solos que des pères solos ?
- En tant que professionnelle qui suit des parents solo (des mères solo), quelles mesures penses-tu qu'il faudrait adopter pour améliorer leur quotidien ?
 - Que faudrait-il changer pour que les mères solo (et les pères) vivent mieux au quotidien ?
- On est arrivée·s à la fin de l'entretien, as-tu des choses à rajouter concernant des éléments précis ou l'ensemble de notre discussion ?

Annexe 8 – Carte de localisation des communes des mères (et pères) solos interrogées



Annexe 9 – Caractéristiques individuelles des mères solos interrogées (par ordre alphabétique du pseudonyme)

Alice (Noisy-le-Sec)	
Entretien en visioconférence, le 27/03/2021	
Âge : 47 ans Mère solo depuis : 3 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Moyenne
Enfants : Fille 6 ans, garçon 15 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez les pères Niveau d'autonomie : Garçon autonome mais pas la fille Pension alimentaire : Pour le père de sa fille oui, mais non pour le père du garçon	Profession : graphiste <i>free-lance</i> Commune de travail : chez elle Télétravail : Tout le temps Mode de transport : Ne se déplace pas pour le travail (marche et TC pour les autres déplacements)
<u>Lieu de résidence</u> (secteur intermédiaire) Description quartier : Prédominance d'habitat collectif avec des commerces et des services de proximité. Il y a quelques maisons individuelles. Le quartier est bien desservi en transports en commun, notamment le tramway et le RER E. Ancienneté : 12 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Non Type d'aide des proches : Entraide avec les parents de l'école des enfants, notamment une mère d'un ami de son fils aîné.	
Achats : Des courses dans le quartier, majoritairement dans les commerces de proximité la semaine, et au marché le week-end	Loisirs : Des sorties mensuelles sans ses enfants (lorsque les enfants sont chez les pères). Elle fait rarement des sorties sur Paris avec ses enfants.
<u>Arrivée enfants</u> (deux pères différents) Âge : 32 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Elle devient <i>free-lance</i> quelques mois avant l'arrivée de son aîné, ce qui lui permet de pouvoir s'adapter facilement aux horaires des enfants.	<u>Séparation</u> (deux séparations) Âge : 33 et 44 ans, enfants 3 et 12 Changements : Elle achète un appartement après la première séparation mais elle reste dans la même commune. Pas de changement notable après la séparation en termes professionnel.

Angèle (Montlhéry)	
Entretien en visioconférence, le 13/11/2020	
Âge : 37 ans Mère solo depuis : 4 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Moyenne-populaire
Enfants : Garçon 8 ans, garçon 10 ans Garde : Tout le temps chez elle Niveau d'autonomie : Autonomes pour déplacements réalisés à deux Pension alimentaire : Non	Profession : assistante de gestion fonctionnaire Commune de travail : Marne-la-Vallée Télétravail : 1 ou 2 jours par semaine Mode de transport : voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : Quartier avec quelques immeubles résidentiels de basse altitude, entourés de zones de parking. Quartier entouré de pavillons. Absence de commerce et service à l'exception d'une supérette. Présence d'un arrêt de bus avec une ligne peu fréquente. L'école est à 5 minutes à pied. Ancienneté : 5 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Grand-mère, frères et amies à proximité Type d'aide des proches : Aide ponctuelle des membres de la famille, en cas de besoin précis ou d'imprévu.	
Achats : En voiture, dans un hypermarché sur le chemin du retour du travail, en semaine. Si besoin, elle se déplace le week-end pour compléter des courses.	Loisirs : Majoritairement des dîners chez des ami·es, rares, et toujours avec les enfants.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 27 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Adaptation des horaires de travail pour le premier enfant, et congé parental pour le deuxième. Avec le premier, déménagement dans son logement actuel car gain de surface mais réduction de loyer car HLM.	<u>Séparation</u> Âge : 33 ans, enfants de 4 et 6 ans Changements : Réduction drastique de la journée de travail et donc perte de congés, car besoin de récupérer. Coupe le lien avec l'ex-conjoint.

Anissa (Saint-Ouen-l'Aumône)	
Entretien en visioconférence, le 11 et 20/02/2021	
Âge : 45 ans Mère solo depuis : 5 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Populaire
Enfants : Fille 8 ans, garçon 12 ans Garde : La moitié des vacances scolaires et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Garçon autonome seulement pour les trajets scolaires, sinon besoin d'accompagnement en voiture. Les enfants peuvent rester seuls à domicile. Pension alimentaire : Versements irréguliers	Profession : agente immobilière Commune de travail : Cergy Télétravail : Possible sauf besoin de visites immobilières Mode de transport : Voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : quartier périurbain pavillonnaire entouré d'axes routiers rapides et de zones d'activité. Une gare de Transilien (Pont petit) à proximité, mais fréquence de passage rare en dehors des heures de pointe. Présence d'un hypermarché à proximité mais nécessité de traverser des axes routiers rapides (difficile à pied). Ancienneté : 11 ans Type de logement : Pavillon Présence de famille-entourage : Pas de famille en Île-de-France. Type d'aide des proches : Entraide avec une autre mère pour l'accompagnement de sa fille aux activités extrascolaires.	
Achats : Majoritairement dans un hypermarché à proximité de chez elle, mais qu'elle effectue en voiture, habituellement dans un trajet retour du travail.	Loisirs : Des sorties au cinéma et des balades avec les enfants, autour du secteur de résidence. Des cours mensuels à Paris. Tous ces déplacements sont faits en voiture.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 32 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Adaptation des horaires de travail (elle commence la journée très tôt) pour pouvoir assurer les accompagnements du soir. Achat de voiture. Déménagement pour devenir propriétaires entre les naissances des deux enfants.	<u>Séparation</u> Âge : 40 ans, enfants 3 et 7 ans Changements : Elle ajuste ses horaires de travail pour pouvoir accompagner les enfants matin et soir, et décide d'une reconversion professionnelle deux ans avant la séparation. Elle ne déménage pas après la séparation ; prend un deuxième crédit pour racheter les parts du conjoint.

Ariane (Paris 11^e)

Entretien chez elle, le 11/01/2021

Origine sociale : Moyenne – supérieure

Mode de transport : Transports en commun et marche

	<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense)

Statut d'occupation : Propriétaire

Type d'aide des proches : Réseau d'entraide avec les mères de l'association sportive où son fils fait du karaté deux jours par semaine. Aide ponctuelle pour des périodes de garde par une amie proche.

Loisirs : Des sorties exclusivement avec son fils qui sont variables le week-end.

	<u>Arrivée enfants</u>

Origine de la maternité : Procréation Médicalement Assistée (PMA) en Belgique

Audrey (Commune du Pays de Meaux)	
Entretien chez elle, le 11/04/2021	
Âge : 39 ans Mère solo depuis : 3 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Populaire
Enfants : Fille 3 ans, garçon 12 ans, fille 17 ans Garde : 90 % du temps chez elle, prise en charge aléatoire du père Niveau d'autonomie : Les deux enfants les plus âgés réalisent seuls leurs déplacements scolaires Pension alimentaire : Non fixée, des virements informels	Profession : Assistante familiale Commune de travail : Chez elle Mode de transport : Non concernée mais utilisation majoritaire de la voiture pour les autres déplacements
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : Commune rurale avec des maisons de ville et quelques pavillons. Un arrêt de bus à proximité mais de lignes peu régulières. Absence de commerces. Ancienneté : 5 ans Type de logement : Maison de ville Présence de famille-entourage : Ses sœurs résident dans des communes voisines Type d'aide des proches : De l'aide de la part de ses sœurs en cas de besoin ponctuel, même si elle indique vouloir se débrouiller toute seule concernant son quotidien et qu'elle préfère solliciter ses sœurs exclusivement pour les loisirs	
Achats : Toujours en voiture, une fois par semaine, de préférence au moment où les enfants sont à l'école, dans un hypermarché à proximité du domicile	Loisirs : des sorties avec ses sœurs, toujours en présence des enfants, dans un lieu de loisirs (bowling ou similaire), espace naturel ou réceptions chez les unes ou chez les autres.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 22 ans (1 ^e enfant) Organisation avec le conjoint : Déséquilibrée Changements : Pas de changement professionnel car horaires adaptés, mais elle acquiert des responsabilités. Déménagement à l'arrivée de la deuxième pour s'agrandir.	<u>Séparation</u> Âge : 36 ans, enfants de 1, 9 et 14 ans Changements : Pas de changement au niveau professionnel dans un premier temps, et ensuite reconversion professionnelle pour pouvoir travailler depuis chez elle et réduire les déplacements. Des problèmes financiers pendant la première année après la séparation.

Brigitte (Colombes)	
Entretien chez elle, le 29/10/2020	
Âge : 46 ans Mère solo depuis : 6 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Populaire – moyenne
Enfants : Fille 8 ans, fille 17 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père (pour la cadette) Résidence alternée avec l'aînée Niveau d'autonomie : Pus jeune seulement autonome pour le trajet vers l'école Pension alimentaire : Oui pour la fille qui n'est pas en résidence alternée	Profession : Assistance de direction Commune de travail : Paris 15 ^e Télétravail : Possible (notamment avec les restrictions sanitaires) mais seulement souhaité une fois par semaine Mode de transport : Transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : À 10 minutes à pied de la gare du stade de Ancienneté : 9 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Ses parents vivent à l'autre bout de la région Type d'aide des proches : Entraide possible avec une mère de l'école pour les accompagnements et la garde de leurs filles.	
Achats : Dans des hypermarchés de grosses courses tous les 15 jours, le week-end, à pied avec caddy. Sinon, des courses d'appoint et souvent récupération de paniers en réduction car dates de péremption proches (« 2good2go »)	Loisirs : Une week-end par mois sans aucune de ses filles qu'elle profite pour sortir dans Paris et rejoindre son copain. Sinon, possibilité de sortie avec sa fille de 8 ans pour faire une activité culturelle avec des « bons plans ».
<u>Arrivée enfants</u> (de 2 conjoints différents) Âge : 28 ans (1 ^e enfant) Organisation avec le conjoint : Plutôt équilibrée (avec premier conjoint) déséquilibré (avec deuxième) Changements : Réorganisation des horaires à l'arrivée de la première fille et déménagement avec la première fille mais reste dans le secteur. Devient propriétaire avec le père de sa deuxième fille quelques mois avant la naissance.	<u>Séparation</u> (2 séparations) Âge : 29 et 40 ans, enfants de 2 et 1 ans, pour chaque séparation Changements : Déménagement après la 1 ^e séparation, pour assurer une résidence alternée. Avec la 2 ^e séparation, reprise d'un crédit pour rachat des parts du conjoint. Séparation conflictuelle avec un litige autour du domicile pour son deuxième conjoint.

Catherine (Commune du Val Briard)	
Entretien sur le lieu d'emploi, le 25/10/2020	
Âge : 50 ans Mère solo depuis : 10 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Populaire
Enfants : Fille 16 ans Garde : Pas formalisée, mais des visites régulières du père le week-end (pas d'hébergement) Niveau d'autonomie : Autonome dans les déplacements (sauf longues distances) Pension alimentaire : Non	Profession : Coach sportif Commune de travail : Marne-la-Vallée Télétravail : jamais, sauf préparation de cours Mode de transport : Voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : Bourg rural de Seine-et-Marne avec majoritairement de l'habitat individuel, quelques petits commerces et services (boulangerie, poste et bar-tabac), mais rares. Absence de transports en commun hormis une ligne de bus peu régulière. Ancienneté : 50 ans Type de logement : Maison de ville Présence de famille-entourage : Sa mère habite à côté de chez elle et sa sœur à 20 minutes à pied. Type d'aide des proches : Aide très ponctuelle de sa meilleure amie pour garder l'enfant, mais elle indique ne pas vouloir avoir de l'aide. L'ex-conjoint peut accompagner leur fille si besoin.	
Achats : Dans de grandes surfaces commerciales, sur les trajets entre son lieu de travail et son domicile, ou entre un rendez-vous médical et son domicile.	Loisirs : Des sorties à Paris avec sa fille, les week-ends ou des randonnées avec ses collègues.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 34 ans Organisation avec le conjoint : Plutôt équilibrée Changements : Achat d'une deuxième voiture pour le foyer.	<u>Séparation</u> Âge : 48 ans, enfant 14 ans Changements : Pas de changement majeur, en dehors du départ du conjoint et le début de problèmes psychologiques de sa fille.

Céline (Saint-Ouen)	
Entretien chez elle, le 08/10/2020	
Âge : 38 ans Mère solo depuis : 5 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Moyenne
Enfants : Garçon 6 ans Garde : Un week-end sur deux et moitié de vacances chez le père Niveau d'autonomie : Pas autonome Pension alimentaire : Irrégulière, source de conflit juridique	Profession : Enseignante vacataire et journaliste pigiste Communes de travail : Bobigny et multiples (journalisme) Télétravail : quelques jours par semaine (avant COVID) Mode de transport : Métro ou vélo électrique
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Habitat très majoritairement collectif et présence de commerces et autres aménités. Logement à 10 minutes à pied de la mairie, du conservatoire et de la station de métro. Ancienneté : 5 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Sœur à Paris et ami·es dans le quartier Type d'aide des proches : Entraide fréquente avec les mères des enfants de l'école et soutien occasionnel de son père (qui se déplace depuis la Normandie)	
Achats : À pied, dans les commerces du quartier (la semaine, entre des activités de son fils) ou le marché (le week-end)	Loisirs : Sorties culturelles et restaurants avec son fils et des ami·es, dans le quartier. Quelques sorties à Paris (en métro)
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 32 ans Organisation avec le conjoint : Un peu déséquilibrée Changements : Peu abordés dans l'entretien.	<u>Séparation</u> Âge : 33 ans, enfant 9 mois Changements : Réduction considérable des heures de travail. Déménagement avec changement de commune et une nécessité de se recréer un nouveau réseau. Besoin de faux papiers pour accès à la location.

Chaïma (Sarcelles)

Entretien en visioconférence, le 04/04/2021

Origine sociale : Populaire

Mode de transport : Voiture

Changements : Reste dans le domicile. Passe le permis et achète une voiture afin de commencer une activité professionnelle (elle devient gardienne d'immeubles). / ans après sa séparation elle commence une relation sentimentale avec une femme, ce qui entraîne des actes de harcèlement de la part de son ex-mari.

Christelle (Paris 20^e)

Entretien chez elle, le 20/03/2021

Origine sociale : Populaire

Mode de transport : Marche

	<u>Lieu de résidence</u> (secteur)

Changements : Déménagement à chaque séparation (avec changement de commune) car elle vit dans un appartement dont son conjoint était le propriétaire. Période d'hébergement, à chaque fois, par son frère. Ensuite elle déménage dans une location du secteur privé, puis dans l'appartement HLM qu'elle conserve actuellement (où elle ne dispose pas de sa propre chambre).

Christine (Choisy-le-Roi)

Entretien chez elle, le 24/02/2021

Âge : 40 ans Mère solo depuis : 4 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Moyenne
Enfants : Garçon 10 ans, fille 10 ans, garçon 14 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Enfants autonomes dans leurs déplacements Pension alimentaire : Non respecté 2 ans après la séparation	Profession : Employée à la RATP Commune de travail : Val de Fontenay Télétravail : 2 jours par semaine (Depuis le confinement du COVID) Mode de transport : Transports en commun

<u>Lieu de résidence</u> (secteur intermédiaire)

Description quartier : Quartier résidentiel d'habitat collectif assez dense. Peu de commerces et services de proximité, notamment pour les sorties et les loisirs. Présence d'une gare de RER à 10 minutes du domicile.

Ancienneté : 11 ans Lieu d'origine : Seine-et-Marne

Type de logement : Appartement Statut d'occupation : Locataire (HLM)

Présence de famille-entourage : Parents en Seine-et-Marne à plus d'une heure de voiture

Type d'aide des proches : Entraide avec une voisine pour l'accompagnement de sa fille aux activités extrascolaires. Cette voisine peut aider en cas d'imprévu.

Achats : Achats hebdomadaires (le week-end) dans de petits commerces à proximité de chez elle. Des achats bihebdomadaires en hypermarché, en voiture, lorsqu'elle accompagne l'un de ses fils aux matchs de basket.	Loisirs : Des sorties avec les enfants pour des balades occasionnelles ou pour des visites aux grands-parents. Des sorties seule à Paris assez exceptionnelles, lorsque ses enfants sont à Paris. Elle fait de la course à pied tous les jours, le matin

Loisirs : Des sorties avec les enfants pour des balades occasionnelles ou pour des visites aux grands-parents. Des sorties seule à Paris assez exceptionnelles, lorsque ses enfants sont à Paris. Elle fait de la course à pied tous les jours, le matin

<u>Arrivée enfants</u>	<u>Séparation</u>

Âge : 25 ans	Âge : 36 ans, enfant 7 et 10 ans

Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée	Changements : Au travail, changement de poste en interne afin de pouvoir assurer les

accompagnements des enfants, ce qui lui fait perdre en responsabilités et en salaire. Des conflits juridiques avec le père pour les non-paiement de pension alimentaire et le non-respect du droit d'hébergement.

Delphine (Colombes)

Entretien chez elle, le 27/10/2020

Origine sociale : Moyenne – supérieur

Mode de transport : Transports en commun ou vélo électrique

Loisirs : Des sorties à Colombes (chez des amies) ou à Paris (restaurants ou bars) presque tous les week-ends où ses enfants sont avec leur père. Elle y va à pied ou en transports en commun.

Changements : Pas de changement au niveau professionnel. Elle conserve l'appartement et elle continue à payer le prêt toute seule. Augmentation de sorties avec ses amies parce qu'elle peut profiter des week-ends où les enfants sont chez leur père

Elisabetta (Les Lilas)

Entretien chez elle, le 21/11/2020

Âge : 42 ans
Mère solo depuis : 2 ans

Mère solo depuis : 2 ans

Niveau d'études : Master Origine sociale : Moyenne

Origine sociale : Moyenne

Enfants : Fille 5 ans, fille 7 ans

Garde : Tout le temps chez elle

Niveau d'autonomie : Un week-end sur deux et moitié des vacances chez le père
Pension alimentaire : Oui, mais une

Pension alimentaire : Oui, mais une période d'impayés

Profession : Comédienne et professeure de théâtre pour enfants

Communes de travail : Plusieurs, en Île-de-France

Télétravail : impossible

Mode de transport : transports en commun ou voiture (partagée)

	<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense)

Description quartier : Quartier d'immeubles résidentiels légèrement à l'écart du centre de la commune, mais à 15 minutes d'une station de métro. Présence de commerces et services divers, notamment le conservatoire de danse et musique.

Ancienneté : 12 ans

Lieu d'origine : Italie

Type de logement : Appartement

Statut d'occupation : Locataire (s. privé)

Présence de famille-entourage : Pas de famille à proximité

Type d'aide des proches : Aide ponctuelle des parents de l'école des filles et des voisines. Son père, sa sœur et son frère se sont déplacés depuis l'Italie pour l'aider à des périodes précises (naissance des enfants, déménagements ou contraintes professionnelles).

Achats : Dans le quartier, à pied, en prenant un caddy. Elle fait les courses en semaine au supermarché, évitant la présence des filles, et au marché le week-end avec les filles.

Loisirs : Des sorties culturelles le week-end avec ses filles ou aller boire des cafés avec des amies, tout le temps dans le quartier.

Arrivée enfants

Âge : 35 ans

Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée

Changements : Professionnellement, refus des contrats non adaptés en termes d'horaires, au rythme de ses filles. Déménagement à chaque naissance pour un appartement plus grand.

Séparation

Âge : 40 ans, filles 3 et 5 ans

Violences conjugales : Verbales et psychologiques

Changements : Réduction des contrats. Déménagement car opportunité d'appartement avec un loyer plus bas. Des conflits constants avec le père en termes de garde des filles et des décisions autour d'elles. Des imprévus constants en lien avec des retards du père pour récupérer leurs filles.

Émilie (Villejuif)	
Entretien chez elle, le 29/09/2020	
Âge : 51 ans Mère solo depuis : 8 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Moyenne-supérieure
Enfants : Garçon 14 ans, Garçon 17 ans Garde : Tout le temps Niveau d'autonomie : Ensemble de déplacements autonomes, mais accompagnement en voiture pour des activités éloignées Pension alimentaire : Non-respectée	Profession : Chargée d'information Commune de travail : Paris 13 ^e Télétravail : quelques jours par semaine (avant COVID) Mode de transport : Métro ou vélo électrique
<u>Lieu de résidence</u> (secteur intermédiaire) Description quartier : Quartier autour d'un arrêt du métro (ligne 7) avec une grande avenue avec des immeubles de bureau, des restaurants et des commerces (dont des supérettes). Dans les rues autour, le bâti est majoritairement résidentiel avec une prédominance de l'habitat individuel (pavillons anciens et maisons de ville).	
Ancienneté : 14 ans	Lieu d'origine : autre secteur d'Île-de-France
Type de logement : Pavillon	Statut d'occupation : propriétaire
Présence de famille-entourage : Frère à Paris et quelques ami·es dans le secteur Type d'aide des proches : Soutien occasionnel des ami·es (une amie lui livre des aliments)	
Achats : Dans un hypermarché dans une commune proche, une fois par semaine (en voiture). Des petites courses dans la superette entre le métro et chez elle.	Loisirs : Cinéma à Paris (en transports en commun) ou inviter chez elle des ami·es (mères des ami·es des enfants)
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 34 ans (1^e enfant) Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Déménagement avec le deuxième enfant (achat) et forte réduction d'activité (journalisme) pendant un an.	<u>Séparation</u> Âge : 43 ans, enfants 7 et 10 ans Violences conjugales : Physiques et verbales Changements : Limitation pour déplacements professionnels, arrêt d'utilisation de la voiture pendant quelques années.

	Hélène (Nanterre)

Entretien chez elle, le 25/11/2020

Origine sociale : Moyenne

Mode de transport : Scooter électrique

	<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense)

Statut d'occupation : Locataire (HLM)

Loisirs : Des sorties fréquentes à Paris centre, les week-end (trajets en transports en commun), pour voir des ami·es mais toujours en présence de son fils.

Arrivée enfants

Séparation

Changements : Changement de région, de lieu de travail (à Nanterre) et déménagement progressif. Les premiers mois de sa prise de poste, elle alterne les allers retour avec un hébergement chez ses parents, jusqu'à ce qu'elle accède à son logement social. Un an après la séparation elle commence son activité d'enseignante auto-entrepreneuse et s'achète un scooter électrique pour faciliter les déplacements professionnels.

Imane (Montgeron)	
Entretien chez elle, le 21/02/2021	
Âge : 35 ans Mère solo depuis : 8 ans	Niveau d'études : BTS – Diplôme université Origine sociale : Populaire
Enfants : Garçon 11 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Autonome pour les déplacements scolaires Pension alimentaire : Irrégulière	Profession : Assistante maternelle agréée Commune de travail : Chez elle Mode de transport : Non concernée. Mais utilise majoritairement la voiture pour d'autres déplacements
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : Elle habite dans un quartier résidentiel majoritairement composé de cours d'immeubles d'habitation qui sont essentiellement des logements sociaux (une cité). La gare est à 30 minutes à pied et accessible avec une ligne de bus peu fréquente (à 15 minutes). Peu de commerces et services à l'exception d'une supérette. Quartier populaire, considéré comme une « cité ». Ancienneté : 5 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Sa mère, son frère et sa meilleure amie vivent dans le même quartier Type d'aide des proches : Aide de sa mère dans certains accompagnements de son fils en voiture, notamment aux rendez-vous de santé lorsqu'elle travaille.	
Achats : Des courses hebdomadaires effectués en voiture dans un hypermarché de la commune voisine.	Loisirs : Des visites à des amies et membres de la famille principalement le week-end. Des sorties au cinéma avec son fils les week-ends où il est là.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 25 ans Organisation avec le conjoint : Déséquilibrée Changements : Elle était déjà secrétaire à mi-temps donc conserve son poste. Pas de déménagement et seulement achat de la voiture.	<u>Séparation</u> Âge : 27 ans, enfant 2 ans Changements : Elle conserve le logement familial, mais déménage un an après pour vivre dans le même quartier que sa mère. Après la séparation elle commence une période de chômage d'un an pour pouvoir s'occuper de son fils, puis elle commence une reconversion professionnelle pour devenir assistante maternelle agréée et pouvoir travailler depuis son domicile.

Iris (Paris 18 ^e)	
Entretien chez elle, le 01/12/2020	
Âge : 26 ans Mère solo depuis : 3 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Populaire
Enfants : Garçon 3 ans, fille 5 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Pas autonomes (trop jeunes) Pension alimentaire : Oui mais trop basse	Profession : Attachée administrative fonctionnaire Commune de travail : Bobigny Télétravail : 2 fois par semaine (depuis de COVID) Mode de transport : Transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Porte de la Chapelle. Quartier populaire majoritairement avec de l'habitat collectif. De nombreux commerçants dans les rues environnantes, avec une rue très animée. Bien desservie en transports en commun, avec le tramway, le métro et plusieurs lignes de bus. Ancienneté : Quelques mois Lieu d'origine : Martinique Type de logement : Appartement Statut d'occupation : Locataire (s. privé) Présence de famille-entourage : Son frère habite en Île-de-France Type d'aide des proches : Possibilité d'aide de son frère si besoin mais pas mobilisée	
Achats : Habituellement des paniers de produits à prix réduits en date de péremption proche (applications « 2good2go » et « Phenix »). Elle complète avec des achats dans un supermarché à proximité de chez elle, même si elle y trouve les prix trop élevés.	Loisirs : Des sorties assez rares et majoritairement avec leurs enfants une fois par mois, avec une association de familles monoparentales. Elle rend visite aussi à frère. Des rares sorties toute seule lorsque les enfants sont avec leur père.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 21 ans Organisation avec le conjoint : Plutôt équilibrée Changements : Fait une année de césure à l'arrivée de son deuxième enfant puis elle commence des études en alternance. Elle déménage dans une résidence étudiante pour familles.	<u>Séparation</u> Âge : 23 ans, enfant de 1 et 2 ans Changements : Comme elle est encore étudiante, elle reprend une année de césure et effectue des stages compatibles avec les besoins horaires de ses enfants. En bonne entente avec son ex-conjoint même s'il est souvent à l'origine d'imprévus lorsqu'il doit récupérer les enfants à l'école.

Jeanne (Montreuil)

Entretien chez elle, le 10/10/2020

Origine sociale : Moyenne-supérieure

Mode de transport : Métro et marche

Statut d'occupation : Propriétaire

Loisirs : Balades dans les parcs proches avec enfants et quelques sorties culturelles pour les enfants. Rares sorties à Paris toute seule (en métro).

Changements : Adaptation supplémentaire des horaires de travail. Pas de déménagement. Dépression car rupture inattendue et début de conflits juridiques pour le montant de la pension et la garde des enfants.

Juliette (Chevreuse)	
Entretien chez elle, le 28/02/2021	
Âge : 30 ans Mère solo depuis : 8 ans	Niveau d'études : Seconde Origine sociale : Populaire – moyenne
Enfants : Fille 8 ans Niveau d'autonomie : Autonome pour rentrer de l'école si un imprévu	Profession : Vendeuse en électroménager Commune de travail : Courcelles-sur-Yvette (commune voisine) Télétravail : Impossible Mode de transport : Transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : bourg rural composée majoritairement de maisons d'habitations et entourée de champs et d'une forêt (parc naturel régional). Il y a de nombreux services essentiels à proximité (médecin, pharmacie, écoles ou autre), mais les commerces sont rares et souvent qualifiés de chers. Il y a deux lignes de bus avec une fréquence de passage d'entre 15 et 30 minutes. Ancienneté : 8 ans Type de logement : Maison de ville Présence de famille-entourage : Cohabitation avec sa mère Type d'aide des proches : Elle n'a pas de voiture ni de permis de conduire. Sa mère ait donc tous les trajets en voiture (achats notamment) et récupère sa fille 3 soirs par semaine.	
Achats : Une fois par semaine elle va faire des courses avec sa mère qui conduit. Elle peut faire des courses d'appoint non programmées (en fonction des besoins) dans le supermarché en face de son lieu de travail. Elle achète du pain dans la boulangerie du village.	Loisirs : Majoritairement des balades en famille dans les espaces naturels autour. Sinon des moments surtout à domicile. Très rarement de sorties sans sa fille à Paris pour voir des amies (2.3 fois par an).
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 22 ans Changements : Déménagement qui implique un changement de commune et le début de la cohabitation avec sa mère. Elle arrête temporairement son activité professionnelle et elle commence à chercher un travail plus tard, au moment où sa fille rentre en crèche Origine de la maternité : Relation conjugale éphémère non-cohabitante	

Laurence (Chanteloup-en-Brie)

Entretien sur le lieu d'emploi, le 29/07/2021

<u>Enfants</u> : Fille 15 ans, fille 19 ans, fille 21 ans Garde : Tout le temps chez elle Niveau d'autonomie : filles autonomes dans les déplacements (mais besoin d'être accompagnées pour les longues distances ou jusqu'à la gare) Pension alimentaire : Non	<u>Profession</u> : Assistance administrative Commune de travail : Noisy-le-Grand Télétravail : 2 jours par semaine (depuis le confinement du COVID) Mode de transport : Voiture

	Lieu de résidence (secteur peu dense)

Achats : Une fois par semaine dans l'un des deux supermarchés dans le parc commercial à côté de chez elle. Pas de jour défini mais plutôt le week-end, et toujours en voiture. Souvent complété par des courses d'appoint le soir, dans la supérette en bas de chez elle.	Loisirs : Majoritairement de visites à des proches (amies ou famille) qui vivent dans le secteur. Des déplacements toujours en voiture.

<u>Arrivée enfants</u>	<u>Séparation</u>

Changements : Pas de changement professionnel ou de modes de transport. Déménagement car trop cher de conserver le logement (racheter les parts). Hébergée dans un premier temps chez ses parents, puis elle déménage dans une commune proche où elle obtient un logement social.

Margaux (Aubervilliers)	
Entretien chez elle, le 04/07/2021	
Âge : 34 ans Mère solo depuis : 5 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Populaire – moyenne
Enfants : Garçon 7 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Pas encore autonomes Pension alimentaire : Oui	Profession : Assistante d'éducation Commune de travail : Même commune Télétravail : Impossible Mode de transport : Marche et transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Dense et principalement résidentiel, composé d'immeubles d'habitation dont une très grande majorité sont des logements sociaux. Quartier donc très populaire, avec peu de commerces à proximité directe du domicile hormis deux petits supermarchés. Bien desservi en transports en commun, notamment avec la ligne 7 du métro et de nombreux bus. Ancienneté : 3 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Sa mère vit à l'est de Paris, à 40 minutes en transports en commun. Type d'aide des proches : Sa mère le garde le mercredi dans la journée pour lui laisser du temps de réviser un concours.	
Achats : Trois fois par semaine (même si jours pas définis), en fonction des besoins dans les petits supermarchés vers chez elle, au retour du travail. Environ une fois par mois, elle fait des grosses courses dans un supermarché plus éloigné mais moins cher.	Loisirs : variables, mais exclusivement le week-end, en fonction de la présence de son fils. S'il est présent, des sorties à Paris, au parc de la Villette, avec le métro. Quand elle est seule, possibilité de sortir avec des ami·es à Paris, mais affirme surtout en profiter pour se reposer ou pour faire les activités domestiques trop compliquées lorsque son fils est là.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 28 ans Organisation avec le conjoint : Déséquilibrée Changements : Pas de changement majeur en dehors d'une adaptation des horaires de travail pour pouvoir accompagner son fils à la crèche, soit le matin soit le soir.	<u>Séparation</u> Âge : 30 ans, enfant de 2 ans Changements : Elle part du domicile, doit donc trouver un logement, d'abord en sous-location puis elle obtient un logement social, grâce à son travail, à proximité de son lieu d'activité, ce qui lui fait changer de commune de résidence (vers une commune plus pauvre et moins bien réputée). En termes professionnels, un an de chômage puis retourne au travail avec une réduction de journée et adaptation des horaires.

Marie (Le Bourget)	
Entretien en visioconférence, le 20 et 21/11/2020	
Âge : 36 ans Mère solo depuis : 8 ans	Niveau d'études : Licence Origine sociale : Populaire – moyenne
Enfants : Fille 8 ans Niveau d'autonomie : Fille autonome pour les déplacements scolaires, avec le soutien d'une montre-téléphone	Profession : Infirmière employée en CDD Communes de travail : multiples communes en Seine-Saint-Denis Télétravail : Impossible Mode de transport : Voiture
Lieu de résidence (secteur intermédiaire) Description quartier : Petit quartier résidentiel d'habitat collectif entouré de pavillons. Absence de commerces et services. Présence de lignes de bus fréquentes qui relient à deux gares de RER B.	
Ancienneté : 36 ans Type de logement : Appartement	Lieu d'origine : Même commune Statut d'occupation : Locataire (s. privé)
Présence de famille-entourage : Sa famille est partie de la commune de résidence Type d'aide des proches :	
Achats : Dans un supermarché à proximité. Elle les effectue en voiture.	Loisirs : Des rares sorties, toujours avec sa fille dans les environs ou à Paris, en voiture. Elle se déclare comme peu sociable.
Arrivée enfants Âge : 28 ans Changements : Elle passe le code pendant la grossesse et le permis trois ans après. Elle devient aide-soignante (puis infirmière) à domicile, afin d'avoir des horaires davantage compatibles avec le rythme de vie de sa fille. Origine de la maternité : Relation conjugale éphémère non-cohabitante	

Marie-Paule (Paris 15 ^e)

Entretien chez elle, le 18/12/2020

<u>Enfants</u> : Fille 9 ans Niveau d'autonomie : Autonome pour les trajets vers l'école	<u>Profession</u> : Assistante dans un Ministère Communes de travail : Paris 17^e et autres Télétravail : 2 ou 3 jours par semaine Mode de transport : Transports en commun et marche

Origine de la maternité : Relation extraconjugale

Marlène (Versailles)	
Entretien en visioconférence, le 08/02/2021	
Âge : 33 ans Mère solo depuis : 5 ans	Niveau d'études : Bac pro Origine sociale : Populaire
Enfants : Garçon 6 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Trop jeune Pension alimentaire : Oui	Profession : Gérante petit centre esthétique Commune de travail : Dans la même rue Télétravail : Impossible Mode de transport : Marche
<u>Lieu de résidence</u> (secteur intermédiaire) Description quartier : quartier du Village de Montreuil, résidentiel et commerçant. Habitat mixte, majoritairement des immeubles d'habitat collectif mais également quelques maisons de ville. Beaucoup de commerces et services à proximité, dont une grande école, collège, lycée et conservatoire. Ancienneté : 5 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Parents qui vivent en Essonne Type d'aide des proches : Le samedi où son fils est chez elle, ses parents viennent le garder en journée car elle ouvre son commerce.	
Achats : Des commandes en ligne tous les 15 jours, avec des livraisons à domicile. Elle indique procéder comme ça par facilité (pas de voiture) et parce que les commerces à proximité sont trop chers.	Loisirs : Des sorties avec son fils le week-end (samedi soir ou dimanche), dans des parcs de Versailles ou bien, rarement à Paris. Peu de sorties seules, elle préfère faire des formations en ligne et se reposer.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 26 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Comme elle est commerçante, elle embauche une personne pendant quelques mois, pour éviter la fermeture. Pas d'autres changements.	<u>Séparation</u> Âge : 28 ans, enfant 2 ans Violences conjugales : violences physiques Changements : Déménagement en sous-location pendant les premiers six mois dans la commune de résidence. Puis d'un <i>born out</i> lié aux difficultés de la séparation et aux trajets domicile travail (longs en transports en commun), elle déménage à une très grande proximité de son lieu de travail, dans une location du secteur privée qu'elle réussit à avoir avec un ami qui se fait passer par son conjoint.

Martina (Paris 19 ^e)	
Entretien sur le lieu d'emploi, le 18/05/2021	
Âge : 46 ans Mère solo depuis : 3 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Moyenne – supérieure
Enfants : Garçon 5 ans, garçon 7 ans, fille 7 ans Garde : La moitié des vacances chez la grand-mère maternelle et un week-end sur deux chez le père Niveau d'autonomie : Trop jeunes Pension alimentaire : Oui mais irrégulière	Profession : Doctorante et vacataire d'enseignement Commune de travail : Champs-sur-Marne et Paris 20 ^e Télétravail : Habituel (ou travail en bibliothèque) Mode de transport : Transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Habitat collectif résidentiel très dense et mixte (privé et logements sociaux). Des nombreux commerces, cafés, bars et d'autres services (école et crèche au bout de la rue). Bien desservi par les transports en commun, avec la ligne 5 du métro, le tramway et de nombreuses lignes de bus. Très proche du parc de la Villette, avec de nombreux jeux d'enfants. Ancienneté : 6 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Non. Type d'aide des proches : Aide des mères de l'école des enfants qui habitent dans la même rue qu'elle ou à proximité. Elles peuvent se relayer pour récupérer les enfants. Aide importante au moment de la séparation pour échapper aux violences conjugales le temps que le juge établisse l'ordonnance.	
Achats : Majoritairement des achats presque quotidiens dans les commerces en bas de chez elle, notamment en petit supermarché. Elle essaie de faire des grosses courses dans un supermarché discount un peu plus éloigné le week-end où les enfants sont chez leur père, afin de faire des économies.	Loisirs : Pas de grandes sorties toute seule. Souvent, les jours de semaine, elle boit un café avec ses amies, les mères des autres enfants de l'école. Elle fait souvent des sorties au parc de la Villette ou d'autres lieux pour des enfants autour de chez elles.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 38 ans (1^e enfant) Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : période de césure, le temps de trouver une place en crèche. Déménagement avec la première naissance dans un appartement plus grand et changement de quartier.	<u>Séparation</u> Âge : 43 ans, enfants 3 et 4 ans Violences conjugales : violences physiques Changements : Pas de changements majeurs, sauf plus grand besoin de s'adapter aux contraintes des enfants. Départ transitoire du domicile pour éviter les violences conjugales en attendant que le juge lui laisse le droit de rester dans l'appartement.

Muriel (Évry)	
Entretien chez elle, le 02/10/2020	
Âge : 36 ans Mère solo depuis : 10 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Populaire
Enfants : Garçon 13 ans Garde : Un week-end sur deux et moitié de vacances chez le père Niveau d'autonomie : Autonome dans les déplacements Pension alimentaire : Non (père déclaré non-solvable)	Profession : Secrétaire administrative de lycée fonctionnaire Commune de travail : Évry Télétravail : jamais Mode de transport : voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : quartier d'habitations à loyer modéré, type cité. Présence d'immeubles d'appartements entourés de larges zones de stationnement automobile. Le quartier est à 20 minutes de la gare de RER la plus proche, et il y a des arrêts de bus à proximité. Il n'y a pas de commerces en bas d'immeuble, mais le collègue est à 10 minutes à pied. Ancienneté : 6 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Sa mère habite à 30 minutes de chez elle en voiture, et sa meilleure amie dans un quartier proche. Type d'aide des proches : Aide très ponctuelle de sa meilleure amie pour garder l'enfant, même si Muriel indique ne pas vouloir avoir de l'aide.	
Achats : Des courses alimentaires faites en hypermarché le week-end, en voiture.	Loisirs : Des sorties assez rares qui se limitent au week-end où l'enfant est avec son père (sorties en voiture aux centre commerciaux autour). Visites à sa mère le week-end où son fils est là.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 23 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Elle arrête son activité professionnelle pendant quelques mois puis elle commence une activité à mi-temps. C'est sa belle-mère qui garde l'enfant.	<u>Séparation</u> Âge : 26 ans, enfant 3 ans Violences conjugales : Psychologiques Changements : Elle arrête son travail et déménage. Dans un premier temps elle est hébergée par sa mère et ensuite elle déménage dans une location privée. Elle trouve un travail au bout de 10 mois après la séparation. Elle reste en conflit avec l'ex-conjoint.

Najat (Paris 19 ^e)	
Entretien chez elle, le 11/11/2020	
Âge : 53 ans Mère solo depuis : 12 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Moyenne
Enfants : Fille 12 ans, fille 14 ans Garde : La moitié des vacances et un week-end sur deux chez le père (pour première fille). Tout le temps l'autre. Niveau d'autonomie : Autonomes dans leurs déplacements Pension alimentaire : Oui (pour première fille)	Profession : Adjointe administrative fonctionnaire (éducation) Commune de travail : Paris 19 ^e Télétravail : 1 jour par semaine (depuis confinement COVID) Mode de transport : transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Habitat collectif résidentiel très dense avec une bonne partie de logements sociaux. Des nombreux commerces dans la rue. Bien desservi par les transports en commun, avec la ligne 7 du métro, le tramway et de nombreuses lignes de bus. Très proche du parc de la Villette. Ancienneté : 12 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Parents dans une commune voisine Type d'aide des proches : Pas de l'aide fréquente au quotidien, mais elle pourrait trouver des relais dans les parents de l'école en cas d'imprévu.	
Achats : Des achats hebdomadaires dans un supermarché discount à 10 minutes du domicile (à pied avec le caddy), et si besoin achat de produits frais dans le marché.	Loisirs : Des sorties avec ses filles le week-end dans Paris, en moyenne deux fois par mois. Déplacements en transports en commun ou à pied.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 37 ans (1^e enfant) Organisation avec le conjoint : Équilibrée Changements : Déménagement dans un appartement qu'elle achète avec son conjoint et achat de voiture pour les vacances et les achats. Autre : Elle a un deuxième enfant dans le cadre d'une relation conjugale éphémère non cohabitante. La deuxième naissance entraîne des adaptations mineures parce que son quotidien est déjà bien adapté à une vie monoparentale avec jeune enfant.	<u>Séparation</u> Âge : 38 ans, enfant de 2 ans Violences conjugales : violences physiques (elle vit du racisme au moment du dépôt de la plainte) Changements : Vente de l'appartement conjugal et déménagement dans un logement social qu'elle obtient grâce à son travail. Elle adapte ses déplacements pour s'adapter aux décisions de justice. Autre : Elle a un cancer 8 ans après la séparation qui conditionne fortement sa mobilité quotidienne, car des difficultés à marcher après l'opération.

Sabine (Savigny-le-Temple)	
Entretien chez elle, le 10/10/2020	
Âge : 40 ans Mère solo depuis : 5 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Moyenne
Enfants : Fille 6 ans, garçon 12 ans Garde : tout le temps chez elle Niveau d'autonomie : Aîné déplacements autonomes seulement Pension alimentaire : Oui	Profession : Comptable Communes de travail : Multiples en Essonne et sud de Seine-et-Marne Télétravail : jamais Mode de transport : voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : Peu dense et avec aucun service. Tourné autour de la voiture même si une alternance entre habitat pavillonnaire et collectif. Elle vit dans un petit immeuble de logements sociaux. L'école est à 15 minutes à pied et le collège à 10. Ancienneté : 5 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Pas de contact avec la famille Type d'aide des proches : Aide ponctuelle de sa meilleure amie pour garder les enfants ou quelques accompagnements, elle vit dans la même commune.	
Achats : Utilisation d'un service de <i>drive</i> qu'elle commande avec une appli et récupère en voiture en rentrant du travail	Loisirs : Rares sorties culturelles avec les enfants ou des balades en forêt (en voiture).
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 28 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Déménagement avec le premier et changement de voiture avec la deuxième. Réduction des lieux de travail dans un périmètre plus proche du domicile.	<u>Séparation</u> Âge : 36 ans, enfants 1 et 7 ans Changements : Conflits juridiques importants avec le père concernant des remboursements de crédit commun.

Samia (Montreuil)	
Entretien en visio-conférence, le 23 et 24/11/2020	
Âge : 33 ans Mère solo depuis : 10 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Moyenne – populaire
Enfants : Fille 4 ans, garçon 4 ans, fille 6 ans Garde : Elle a les enfants tout le temps Niveau d'autonomie : Pas autonomes Pension alimentaire : Non	Profession : Assistante administrative fonctionnaire Commune de travail : Paris 20 ^e Télétravail : Deux jours par semaine (depuis le confinement du COVID) Mode de transport : Voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Majoritairement de l'habitat collectif avec quelques commerces en rez-de-chaussée. À 10 minutes de deux lignes de métro différentes, une gare de RER et présence de plusieurs lignes de bus. Ancienneté : 2 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Famille en Île-de-France à une heure de voiture Type d'aide des proches : Aide quotidienne de sa voisine de palier pour la garde des enfants.	
Achats : Elle fait des grosses courses en voiture dans un hypermarché dans une commune plus éloignée pour faire des économies.	Loisirs : Elle n'a pas de loisirs sans ses enfants. Elle visite sa meilleure amie à Rosny-sous-Bois.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 34 ans Organisation avec le conjoint : Très déséquilibrée Changements : Elle se met en congé parental entre l'arrivée de sa fille aînée et la première année des jumeaux. Déménagement pour une plus grande surface. Changement de voiture à l'arrivée des jumeaux.	<u>Séparation</u> Âge : 31 ans, jumeaux 2 ans et fille 4 ans Changements : Déménagement avec changement de commune, tout en conservant un logement social.

Simone (Créteil)

Entretien dans un café proche de chez elle, le 28/10/2020

<u>Enfants</u> : Fille 6 ans Niveau d'autonomie : Pas autonome Autre : Sa mère dépendante (en fauteuil roulant, vit avec elle)	<u>Profession</u> : Magasinière de bibliothèque Commune de travail : Paris centre Télétravail : 1 jour par semaine (depuis le confinement du COVID) Mode de transport : Transports en commun et marche

<u>Lieu de résidence</u> (secteur intermédiaire)

Ancienneté : 20 ans Lieu d'origine : Paris

Achats : Des achats hebdomadaires, le soir en rentrant du travail ou un jour du week-end, dans un hypermarché à quatre arrêts de bus (1 minutes). Des courses d'appoint dans la supérette en bas de chez elle, qu'elle évite en raison des prix.	Loisirs : Majorité des loisirs en présence de sa fille, notamment des visites (ou réceptions) à sa sœur. Lorsque sa fille est à une activité extrascolaire (dans une autre commune que la sienne), elle prend un café ou fait des balades avec les parents des autres enfants.

Arrivée enfants

Valérie (Villeparisis)	
Entretien chez elle, le 19/09/2020	
Âge : 46 ans Mère solo depuis : 10 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Populaire
Enfants : Fille 10 ans Niveau d'autonomie : Déplacements scolaires (besoin d'accompagner en voiture pour le reste) Monoparentalité hors d'une relation conjugale cohabitante (non-séparée)	Profession : comptable (logistique) Commune de travail : Aulnay-sous-Bois Télétravail : Jamais (impossible) Mode de transport : Voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : Commune périurbaine avec un bâti majoritairement pavillonnaire. Son quartier est légèrement plus dense, avec des immeubles, dont le sien. L'école, le collège et la mairie sont à proximité (5-10 minutes à pied). Il y a un arrêt de bus avec quelques lignes (peu régulières) desservant la gare de RER B en 15 minutes. Ancienneté : 14 ans Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Sœur à 20 minutes en voiture Type d'aide des proches : Soutien fréquent de sa sœur et possibilité de compter avec une voisine si besoin	
Achats : Courses deux à trois fois par semaine dans un hypermarché à deux minutes en voiture. Toujours en voiture pour profiter d'une boucle de déplacements (retour du travail) et transporter la charge.	Loisirs : Des loisirs avec sa fille dans les environs (en voiture) ou avec la famille de sa sœur.
<u>Arrivée enfants (entrée en monoparentalité)</u> Âge : 36 ans Changements : Arrêt des heures supplémentaires au travail et achat d'une voiture plus grande. Origine de la maternité : Relation sporadique. Peu de contacts avec la famille du père biologique.	

Zeynep (Paris 14 ^e)	
Entretien chez elle, le 16/03/2021	
Âge : 44 ans Mère solo depuis : 2 ans	Niveau d'études : doctorat Origine sociale : Moyenne – supérieure
Enfants : Fille 5 ans Garde : Tout le temps chez elle, le père vient quelques week-ends Niveau d'autonomie : Trop jeune Pension alimentaire : Non fixée car le père réside à l'étranger et n'a pas de revenus fixes	Profession : Chercheuse post-doctorante Communes de travail : Paris 6 ^e et Aubervilliers Télétravail : Possible mais sans fréquence établie Mode de transport : Transports en commun et marche
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Habitat exclusivement collectif. Quartier calme majoritairement résidentiel avec quelques commerces de proximité. Présence d'une gare du RER B et du tramway. Ancienneté : quelques mois Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Non Type d'aide des proches : Affirme éviter y avoir recours, même si possibilité de compter avec une mère de l'école, en cas d'imprévu.	
Achats : deux jours par semaine dans un supermarché du quartier, souvent dans le trajet retour de l'accompagnement à l'école, à pied, même si elle indique vouloir chercher un supermarché moins cher.	Loisirs : Sorties exclusivement avec sa fille qui se limitent à des parcs et à des spectacles pour enfants.
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 39 ans Organisation avec le conjoint : Équilibrée Changements : Pas de changement notable, c'est plutôt son conjoint qui adapte les horaires.	<u>Séparation</u> Âge : 41 ans, enfants 3 ans Changements : Déménagement pour avoir un logement moins cher. Besoin de réduire fortement les plages de temps pendant lesquelles elle travaille, la journée.

Annexe 9 bis - Caractéristiques individuelles des pères solos interrogées (par ordre alphabétique du pseudonyme)

Brice (Bagnolet)	
Entretien en visioconférence, le 19/04/2021	
Âge : 54 ans Père solo depuis : 3 ans	Niveau d'études : Collège Origine sociale : Populaire
Enfants : Fille 13 ans Garde : Un week-end sur deux et moitié des vacances scolaires avec la mère Niveau d'autonomie : Complètement autonome Pension alimentaire : Non, mais continue à payer le crédit de l'appartement en attendant de vendre	Profession : technicien en sécurité incendie Commune de travail : Romainville Télétravail : Impossible Mode de transport : Scooter
<u>Lieu de résidence</u> (secteur dense) Description quartier : Dense et majoritairement résidentiel, avec quelques commerces. Présence de lignes de bus mais un peu à l'écart de la station de métro Type de logement : Appartement Présence de famille-entourage : Famille partie de l'Île-de-France Type d'aide des proches : Peu recours à l'aide de proches, mais son ex-conjointe peut intervenir en cas de besoin	
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 42 ans Organisation avec la conjointe : Plutôt équilibrée Changements : Reconversion professionnelle avant l'arrivée de sa fille, puis une période de chômage le temps d'avoir une place en crèche (car plus intéressant financièrement que d'embaucher une nourrice).	<u>Séparation</u> Âge : 51 ans, enfant 10 ans Changements : Pas de changements professionnels car horaires déjà compatibles avec l'emploi du temps de sa fille, qui était également autonome dans la plupart de ses déplacements.

Christian (Bussy-Saint-Georges)	
Entretien en visioconférence, le 20/04/2021	
Âge : 45 ans Père solo depuis : 10 ans	Niveau d'études : BTS Origine sociale : Moyenne
Enfants : Garçon 15 ans Garde : Un week-end sur deux et moitié des vacances scolaires avec la mère Niveau d'autonomie : Autonome dans la majorité de ses déplacements Pension alimentaire : Oui	Profession : formateur en télécommunication Commune de travail : Torcy (à un arrêt de RER) Télétravail : Possible mais peu utilisé Mode de transport : Transports en commun (voiture pour achats et autres sorties)
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peur dense) Description quartier : Quartier résidentiel majoritairement d'habitat collectif, mais peu vivant dans les espaces publics. Peu de commerces pour le niveau de densité résidentiel. Présence d'une gare du RER A. Lieu d'origine : Seine-et-Marne Type de logement : Appartement Statut d'occupation : Locataire (HLM) Présence de famille-entourage : Parents à 45 minutes de voiture Type d'aide des proches : Peu d'aide	
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 30 ans Organisation avec la conjointe : Équilibrée, tout est fait ensemble Changements : Changement de poste en interne pour devenir formateur et avoir des horaires compatibles avec les horaires de l'enfant.	<u>Séparation</u> Âge : 35 ans, enfant 5 ans Changements : Changement de site en interne pour se rapprocher très fortement du domicile, réduire les temps consacrés à se déplacer et éviter les imprévus liés aux problèmes dans les transports en commun.

Mounir (Orly)	
Entretien en visioconférence, le 20/04/2021	
Âge : 46 ans Père solo depuis : 3 ans	Niveau d'études : Collège Origine sociale : Populaire
Enfants : Garçon 9 ans, garçon 11 ans, garçon 15 ans Garde : Un week-end sur deux et moitié des vacances scolaires avec la mère Niveau d'autonomie : Autonomes dans leurs déplacements scolaires Pension alimentaire : Non	Profession : Veilleur de nuit Commune de travail : Télétravail : Impossible Mode de transport : Voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : pavillonnaire peu dense typique du périurbain. Des rares commerces, dont une supérette à 10 minutes à pied. Une ligne de bus vers la gare passe à proximité. Lieu d'origine : Même commune Type de logement : Pavillon Statut d'occupation : Hébergé par ses parents Présence de famille-entourage : Hébergé par ses parents et proximité à d'autres membres de la famille Type d'aide des proches : Les enfants peuvent être sans lui la nuit car les grands-parents sont présents au domicile. Pas d'aide particulière pour les accompagnements.	
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 30 ans (1^e enfant) Organisation avec la conjointe : Déséquilibré, sa conjointe fait plus Changements : Deux déménagements, dont le deuxième pour se rapprocher de ses parents, qui peuvent aider au quotidien. Reconversion professionnelle à l'arrivée du deuxième pour avoir un travail de nuit.	<u>Séparation</u> Âge : 43 ans, enfants de 6, 8 et 12 ans Changements : Déménagement car le loyer est difficile à payer avec un seul salaire. Il s'installe chez ses parents (hébergé) définitivement, dans un annexe de leur maison, ce qui lui permet de conserver son activité professionnelle de nuit et de s'occuper des accompagnements de ses enfants la journée.

Samir (Compans)	
Entretien en visioconférence, le 17/04/2021	
Âge : 49 ans Père solo depuis : 2 ans	Niveau d'études : Bac professionnel et Diplôme universitaire Origine sociale : Populaire
Enfants : Fille 7 ans, fille 8 ans Garde : Un ou deux soirs par semaine et moitié des vacances scolaires avec la mère Niveau d'autonomie : Pas encore Pension alimentaire : Non	Profession : formateur en langue française Commune de travail : Blanc-Mesnil Télétravail : Impossible Mode de transport : Voiture
<u>Lieu de résidence</u> (secteur peu dense) Description quartier : composé de quelques maisons isolées entourées de champs. Pas desservie, à proximité, par les transports en commun. Besoin de prendre la voiture pour accéder à des commerces. Type de logement : Appartement dans une ancienne maison de campagne Présence de famille-entourage : Ses parents vivent en Île-de-France mais sont trop âgés pour l'aider Type d'aide des proches : Son ex-conjointe récupère les filles tous les soirs à la sortie de l'école, leur donne le goûter et les garde jusqu'au retour de Samir du travail (finit vers 18h). Présence donc quotidienne de la mère des enfants. Lieu d'origine : Seine-Saint-Denis Statut d'occupation : Locataire (s. privé)	
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 42 ans Organisation avec la conjointe : Plutôt équilibré, sauf pour la cuisine (sa conjointe fait) Changements : Pas de changement professionnel à l'arrivée de sa première fille. Avec la deuxième, adaptation du calendrier pour avoir les vacances scolaires. Déménagements à chaque arrivée d'enfants.	<u>Séparation</u> Âge : 47 ans, enfants de 5 et 6 ans Changements : Pas de changement notable, dans l'organisation, mais besoin de récupérer les filles les soirs de semaine chez leur mère.

Yassine (Le Blanc-Mesnil)	
Entretien en visioconférence, le 16/04/2021	
Âge : 26 ans Père solo depuis : 2 ans	Niveau d'études : Master Origine sociale : Populaire
Enfants : Garçon 4 ans Garde : Pas formalisé, mais en moyenne chez la mère 3-5 soirs dans le mois Niveau d'autonomie : Trop jeune Pension alimentaire : Oui, mais minimum	Profession : professeur des écoles contractuel Commune de travail : Saint-Denis Télétravail : Impossible Mode de transport : Transports en commun
<u>Lieu de résidence</u> (secteur intermédiaire) Description quartier : Dense et populaire. Habitat collectif résidentiel avec de nombreux logements sociaux, type cité. Desservi par plusieurs lignes de bus qui le relient à la gare de RER B rapidement Lieu d'origine : Même commune Type de logement : Appartement Statut d'occupation : Locataire (HLM) Présence de famille-entourage : Toute sa famille est dans le secteur Type d'aide des proches : Aide quotidienne de sa mère (ou sa sœur) pour récupérer l'enfant à l'école et le garder. Sa sœur fait le « grand ménage » de son appartement.	
<u>Arrivée enfants</u> Âge : 22 ans Organisation avec la conjointe : Déséquilibrée, elle en fait plus Changements : En études à l'arrivée de son fils, il finit rapidement pour commencer une activité rémunérée. L'enfant est gardé par ses grand-mères avant de commencer l'école maternelle.	<u>Séparation</u> Âge : 24 ans, enfant de 2 ans Changements : Peu de changements profonds mais nécessité d'adaptation pour intégrer des activités du travail domestique jusque-là réalisées par sa conjointe. Des horaires de travail déjà compatibles avec le rythme de l'enfant.

Annexe 10 – Note méthodologique de l'EGT 2010

Cette note, datée du 31/01/2013, a été produite par l'observatoire francilien de la mobilité, en collaboration avec la DRIEA et le STIF. Elle a été transmise aux laboratoires de recherche partenaires de l'enquête, dont le LVMT.

Présentation générale

L'Enquête Globale Transport (EGT) 2010 est une enquête ménages déplacements (EMD) réalisée tous les 10 ans sur les pratiques de mobilité des Franciliens et constitue la principale source de connaissance des déplacements des Franciliens depuis 1976. L'EGT permet de caractériser les pratiques de mobilité à une période donnée, mais elle met aussi en évidence les évolutions de la mobilité grâce aux comparaisons possibles avec les quatre précédentes éditions (1976, 1983, 1991 et 2001).

Cette enquête de grande ampleur recueille un nombre important d'informations sur les caractéristiques des ménages enquêtés, sur la mobilité individuelle, sur les modes de transport utilisés, sur les motifs ainsi que sur le temps consacré aux déplacements. Des entretiens ont été réalisés auprès de 18 000 ménages soit 43 000 personnes pour un total de 143 000 déplacements recensés, ce qui fait de l'EGT l'enquête ménages déplacements la plus importante en taille et celle qui offre la meilleure précision.

L'Enquête Globale Transport est la seule enquête portant sur la mobilité de tous les Franciliens pour l'ensemble des modes de transport et des motifs. De ce fait elle est la source principale de connaissances nécessaires à la définition des politiques de transports et à la réalisation de nouvelles infrastructures. L'EGT 2010 a été cofinancée par le STIF et la DRIEA. La TNS-SOFRES a été retenue pour être le prestataire de l'enquête.

Méthodologie

La méthode d'enquête utilisée est celle de l'enquête standard du CERTU. Ainsi sont recensés l'ensemble des déplacements des Franciliens de 5 ans et plus, dont au moins l'une des extrémités se situe en Ile-de-France. La réalisation de l'enquête a été effectuée hors vacances scolaires entre octobre et mai sur deux années (2009-2010 et 2010-2011). Grâce à cette méthodologie, l'EGT est comparable dans le temps avec les précédentes versions, mais aussi dans l'espace avec les autres EMD des grandes agglomérations françaises.

Afin de recenser la totalité des déplacements effectués par les personnes interrogées, les enquêteurs ont eu pour consigne de relancer sur des petits déplacements réalisés mais souvent oubliés du type « achat du pain en rentrant le soir ». Cette instruction n'avait pas été donnée lors des précédentes éditions de l'EGT. De ce fait, cette 5ème édition de l'EGT décrit probablement mieux les déplacements de faible portée.

D'autre part, la précision des portées des déplacements a été affinée puisqu'un nouveau carroyage plus fin de 100m x 100m a été mis en place sur l'ensemble de la région.

L'échantillon de population

18 000 ménages ont été enquêtés à partir d'un tirage au sort sur le fichier des propriétés bâties : 15 000 sur la mobilité de la semaine, 1 500 pour le samedi et 1 500 pour le dimanche. Ces 3 échantillons sont indépendants. En semaine, l'échantillonnage est constitué de telle sorte qu'au moins 4 000 personnes soient interrogées par département. Les départements ont été subdivisés en 109 secteurs correspondant à environ 100 000 personnes. Ces secteurs préservent aussi le découpage des villes nouvelles et peuvent, de ce fait, être exceptionnellement rassembler des communes de plusieurs départements. Afin de pouvoir disposer d'un échantillon suffisamment consistant, 400 à 500 personnes ont été interrogées par secteur.

Les conditions de réalisation de l'enquête

L'enquête a été réalisée en face à face par un enquêteur. Toutes les personnes du ménage de 5 ans et plus ont été interrogées sur les déplacements qu'elles avaient effectués la veille. Lors de cet interview, l'enquêteur disposait d'un ordinateur pour aider les personnes du ménage à géolocaliser leur logement, leurs déplacements et leurs trajets. L'intégralité du questionnaire restait cependant complétée sous format papier par l'enquêteur. Des erreurs inhérentes à ce processus d'enquête ont été trouvées et corrigées lors d'une phase d'apurement.

Le redressement

Le redressement est effectué sur la base des variables suivantes : la taille des ménages ;

le type de logement (maison, appartement...) ;

les profils de personnes pour lesquels sont retenus 30 classes fondées sur le sexe, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle (CSP) et l'occupation principale.

Pour les jours de la semaine, le coefficient « ménage » est construit de telle sorte que, par secteur, il respecte la répartition du type de logement et qu'il concorde avec la taille réelle des ménages issus du recensement de la population (RP) 2008. Ce coefficient est à utiliser pour les exploitations de la table Ménages.

Le coefficient de redressement « personne » est construit à partir du coefficient ménage afin d'obtenir la même répartition par profil de personnes au niveau du secteur que celle issue du fichier détail du RP 2008. Le coefficient « personne » est à utiliser lors des exploitations des tables Personnes, Déplacements et Trajets.

La même méthodologie a été appliquée pour obtenir les coefficients du samedi et du dimanche, toutefois le niveau de redressement s'est effectué au niveau du département, le taux de sondage étant trop faible pour qu'il soit réalisé au niveau du secteur.

Une enquête organisée en 4 questionnaires

Chaque ménage ainsi tiré au sort a été interrogé en face à face par un enquêteur sur la base d'un questionnaire composé de 4 parties distinctes :

La fiche « Ménages » :

Elle recense les caractéristiques du ménage : le type de logement occupé, l'équipement du ménage en moyens de déplacements (voitures et deux roues motorisés) et leur niveau de revenu.

La fiche « Personnes » :

Elle décrit chaque personne du ménage : son âge, son sexe, son niveau d'études, son occupation principale, sa CSP, sa possession ou non d'un permis de conduire, d'un abonnement aux transports collectifs ou aux vélos en libre service (VLS)...

La fiche « Déplacements » :

Pour toutes les personnes du ménage de 5 ans et plus qui se sont déplacées la veille, elle recense l'ensemble des déplacements effectués. Ces derniers sont caractérisés par leurs lieux d'origine et de destination, leur durée ainsi que leurs motifs de réalisation (travail, études, achats, loisirs...).

La fiche « Trajets » :

Elle détaille chaque déplacement en décrivant l'enchaînement des modes de transport qui le constituent. Tout comme les déplacements, les trajets sont géo-localisés finement à l'aide du carroyage 100mX100m.

Ces 4 niveaux d'information ont été conservés dans la structure de la base de données associée, chacune de ces fiches correspondant à une table de cette base.

Utilisation et limites de l'EGT 2010

Principaux cas d'utilisation

Grâce à l'importance de la taille de l'échantillon retenu (43 000 personnes interrogées), de nombreux travaux peuvent être menés en effectuant des exploitations de la base de données EGT

2010. Des analyses peuvent être réalisées jusqu'au niveau infra-départemental (celui des secteurs de tirage) pour les déplacements réalisés en semaine et jusqu'au niveau départemental pour ceux effectués le week-end.

Limites d'utilisation

Lorsque l'analyse est effectuée sur un périmètre relativement restreint ou sur une catégorie précise de la population, il est nécessaire de s'assurer de la pertinence des résultats calculés en estimant leur précision statistique (voir guide du CERTU « Éléments pour évaluer la précision obtenue dans l'estimation des indicateurs donnés par les enquêtes ménages déplacements » - Annexe 34). Pour rappel, le taux d'échantillonnage de l'enquête est de 1 ménage enquêté sur 330 pour les jours de semaine ; 1 ménage enquêté pour 3200 le samedi et le dimanche.

Une attention toute particulière doit également être portée lors d'analyses faisant intervenir les différentes catégories socioprofessionnelles, car le redressement des données a été réalisé pour les plus rares d'entre elles sur des périmètres plus grands (Ainsi, les coefficients correctifs ont été calculés au niveau régional pour les agriculteurs et au niveau départemental pour les artisans et commerçants).

Par ailleurs, l'EGT ne fournit aucune indication concernant les déplacements effectués en Ile-de-France par les non-Franciliens. De même, elle ne porte ni sur les déplacements de transit et d'échange, ni sur le trafic de marchandises qui constituent une part non négligeable du trafic en Île-de-France. Les volumes globaux de déplacements recensés sur les différents réseaux (routes et rails) ne peuvent donc être reconstitués exclusivement avec les données de cette enquête.

Quelques exemples d'exploitation pour lesquelles les données de l'EGT ne sont pas directement utilisables (liste non exhaustive):

- l'EGT ne permet pas d'analyser les déplacements à un niveau de détail inférieur au secteur de tirage car l'échantillon n'est pas représentatif en-deçà de ce niveau géographique ;
 - l'EGT ne permet pas d'estimer la fréquentation d'une ligne de RER, métro ou bus ; en particulier, elle ne peut être directement utilisée pour réaliser la restructuration d'un réseau de bus ;
 - de la même manière, l'EGT ne permet pas d'estimer des trafics routiers.
-

Annexe 11 – Détail des motifs de déplacements dans l'EGT 2010 (variable à 37 modalités)

01. Domicile habituel (celui où la personne est enquêtée)
02. Un des domiciles correspondant à une garde alternée
03. Résidence secondaire, logement occasionnel, hôtel, autre domicile
<u>Motifs professionnels</u>
11. Travail sur le lieu de travail déclaré dans la fiche personne
12. Travail sur un autre lieu (hors affaires professionnelles)
13. Affaires professionnelles hors lieu de travail habituel (RV professionnel, réunion, etc.)
14. Tournée professionnelle
<u>Restauration hors domicile</u>
15. Repas d'affaires, déjeuner professionnel
16. Pause déjeuner durant la journée de travail (cantine, cafétéria, restaurant situés hors du lieu de travail...)
17. Autre restauration hors domicile (restaurant, bar, café, cybercafé...)
<u>Études -Garde d'enfants</u>
21. Nourrice, crèche, garde d'enfants
22. Études sur le lieu d'études déclaré (école maternelle et primaire)
23. Études sur le lieu d'études déclaré (enseignement secondaire : collège et lycée)
24. Études sur le lieu d'études déclaré (enseignement supérieur, universités et grandes écoles)
25. Études sur un autre lieu (école maternelle et primaire)
26. Études sur un autre lieu (enseignement secondaire : collège et lycée)
27. Études sur un autre lieu (enseignement supérieur, universités et grandes écoles)
<u>Achats</u>
31. Achats quotidiens (pain, journal, ...)
32. Achats hebdomadaires ou bi hebdomadaires
33. Achats occasionnels (livres, vêtements, électroménager, musique, meubles etc.)
<u>Loisirs</u>
41. Participation à une activité sportive, culturelle, associative ou religieuse
42. Promenade, lèche-vitrines (sans achat), leçons de conduite
43. Visite à des parents
44. Visite à des amis
45. Spectacle, exposition, cinéma, musée, théâtre, concert, match de foot...
46. Voyage, sortie touristique
47. Autres loisirs
<u>Démarches administratives/ Affaires personnelles</u>
50. Démarches administratives
51. Recherche d'emploi (y. entretiens)
52. Aide ou soins à des proches
53. Santé (hôpital, clinique)
54. Santé autres (consultation professionnel de la santé hors hôpital : médecin, dentiste, kiné, etc.)
55. Affaires personnelles autres (avocat, notaire, garage, réunion parents d'élèves, réunion de copropriétaires etc.)
<u>Accompagnement</u>
61. Dépose d'une personne à un mode de transport (station, gare, arrêt de bus, aéroport...)
62. Reprise d'une personne à un mode de transport (station, gare, arrêt de bus, aéroport...)
63. Accompagner quelqu'un dans un lieu autre qu'un mode de transport (école, garderie, amis, cinéma, sport, travail etc.)
64. Aller chercher quelqu'un dans un lieu autre qu'un mode de transport (école, garderie, amis, cinéma, sport, travail etc.)
98. Autre motif

Annexe 12 – Précisions sur le calcul de l'indicateur de la présence des enfants

Je propose un indicateur qui n'est pas fourni par la base originale de l'EGT 2010 : la présence d'un enfant lors d'un déplacement d'un parent. En effet, la base de données de l'EGT ne renseigne pas, dans une variable en tant que telle, si d'autres personnes sont présentes lors d'un déplacement, à l'exception des accompagnements. Toutefois, je fais l'hypothèse que les déplacements des mères solos se caractérisent par une présence presque continue des enfants, même lorsqu'ils ne sont pas concernés.

Grâce aux données des enquêtes sur les déplacements des membres d'un même ménage (qui est défini avec l'identifiant « NQUEST »), il est possible de savoir si deux personnes ont effectué un déplacement ensemble. Pour ce faire, j'ai appliqué les étapes suivantes dans le logiciel Rstudio, en me basant sur le fichier « déplacements » :

- Créer une clé d'identifiant pour chacun des déplacements qui regroupe les caractéristiques suivantes :
 - o jour du déplacement ;
 - o carreau (dans un carroyage géographique de l'Île-de-France, voir Annexe 10) d'origine et carreau de destination du déplacement ;
 - o heure et minute du départ et de l'arrivée du déplacement.
- Construire deux tableaux uniques des déplacements des enfants et des déplacements des parents, avec les clés d'identifiant créées.
- Pour chaque déplacement d'un parent, je vérifie s'il y a une correspondance dans la clé unique du déplacement avec un enfant du même ménage. Je vérifie donc si un déplacement de parent et un déplacement d'enfant ont la même clé d'identifiant (c'est-à-dire, le même lieu et le même moment de départ et d'arrivée du déplacement).
- Créer une nouvelle variable booléenne qui indique si oui ou non, il y a présence de l'enfant. Cette variable renseigne, pour chaque déplacement, la correspondance repérée dans l'étape précédente.

À partir de cette nouvelle variable (présence/absence d'un enfant lors du déplacement), créée dans le fichier « déplacements », je peux compter, au niveau du fichier « personnes » le nombre de déplacements réalisés en présence des enfants ou le budget-temps par personne des déplacements où un enfant est présent. Je peux ainsi calculer des moyennes pour comparer différents groupes de population. Une limite du calcul de cet indicateur, liée directement à la méthodologie de l'EGT, est qu'il ne prend pas en compte les enfants de moins de 5 ans, car leurs déplacements ne sont pas renseignés dans l'EGT 2010.

Annexe 13 – Précisions sur la division de l'Île-de-France en trois secteurs de densité urbaine

Pour les analyses statistiques descriptives, notamment des tris croisés, j'ai construit une variable catégorielle en trois modalités. Elle permet de réaliser une comparaison des pratiques de mobilité des mères en fonction des caractéristiques urbaines du secteur de résidence, à partir d'une simplification qui facilite la lecture. La variable classe les zones de tirage de l'EGT 2010 en trois groupes. L'échelle de la « zone de tirage » de l'EGT est utilisée car il s'agit de l'unité minimale de représentativité des résultats de l'enquête. Trois indicateurs sont utilisés comme base pour la définition des trois secteurs :

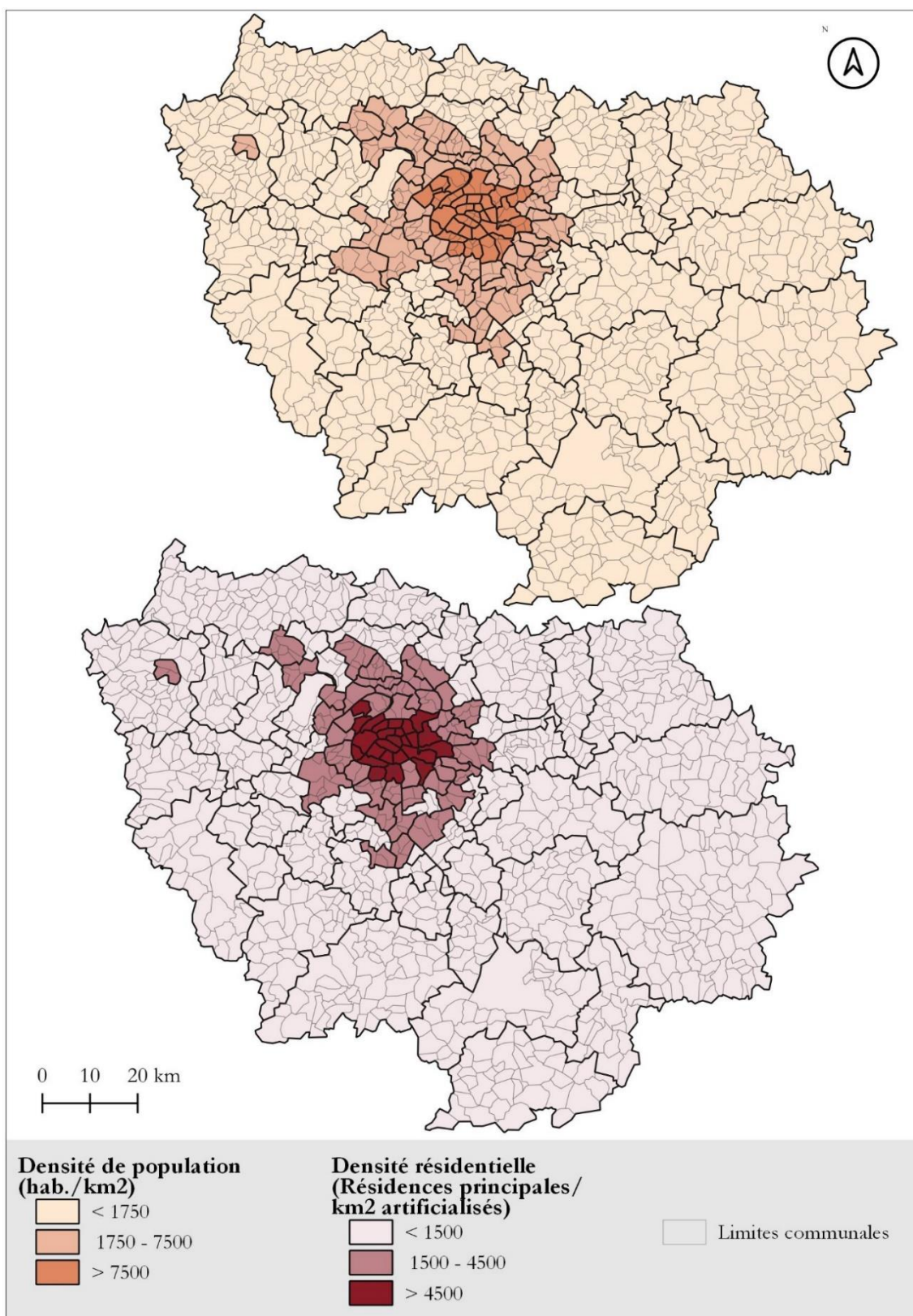
- La densité de population calculée en habitant·es par kilomètre carré. Il s'agit de la mesure classique de calcul de la densité. Dans l'étude de la mobilité quotidienne, elle est souvent privilégiée pour expliquer les différences dans les pratiques notamment en termes de modes de transport et de distances. De plus, la recherche a montré que la densité a une valeur prédictive importante, ce qui la positionne comme un substitut à d'autres variables, comme la localisation centrale ou la mixité des usages, souvent utilisées pour comprendre les différences de mobilité (Ewing et Cervero 2010).
- La densité résidentielle calculée en nombre de résidences principales divisé par la surface artificialisée (en kilomètres carrés). Comme expliqué dans le Chapitre 3, la densité résidentielle s'avère plus précise que la densité de population pour évaluer la concentration urbaine, notamment dans des communes comportant de vastes espaces boisés ou agricoles, comme Fontainebleau (avec sa forêt) ou Paris 12^e (avec le bois de Vincennes).
- La concentration de l'emploi calculée en nombre d'emplois de la zone de tirage divisé par le nombre d'habitant·es en activité. Elle est utilisée comme un *proxy* de la concentration de l'offre en services et aménités, puisque les concentrations de l'emploi franciliennes tendent à coïncider avec d'autres types de concentrations d'aménités, comme celle des commerces (Delage 2012).

La définition des trois secteurs s'est faite avec une méthode cartographique. Trois cartes ont été élaborées avec chacun des trois indicateurs évoqués ci-dessus. Pour chaque indicateur, j'ai créé trois classes différentes dont les seuils ont été calculés avec la méthode du « nombre égal » ou des quantiles, c'est-à-dire, une méthode pour diviser un jeu de données en classes statistiques de manière à ce que chaque classe contienne à peu près le même nombre de zones de tirage. Cette méthode permet de donner une vision schématique, certes réductrice des caractéristiques urbaines, mais qui facilite la lecture afin de proposer un classement des zones de tirage de l'EGT 2010. Les trois premières cartes ci-dessous présentent le résultat de cette

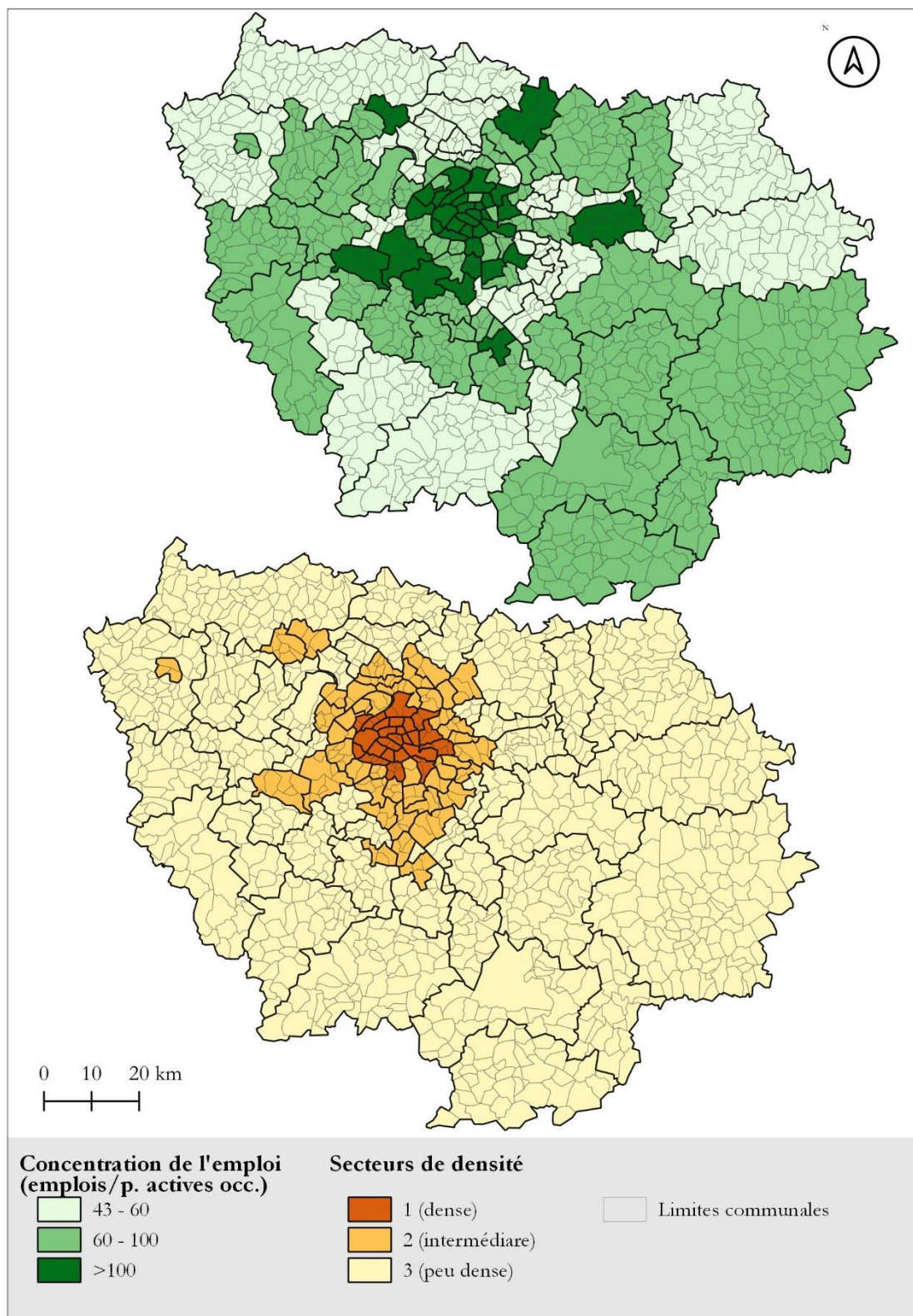
étape. À partir du croisement cartographique de ces trois indicateurs, j'ai décidé de classer les des zones de tirage en trois secteurs :

- Secteur 1 : zone dense et centrale de l'Île-de-France, qui est la mieux dotée en services et aménités et où le réseau de transports en commun est bien maillé. Il regroupe les zones de tirage de l'EGT 2010 avec une densité de population très élevée (>7500 hab/km²), une densité résidentielle haute (>4500 résidences principales/km² artificialisé), et une forte concentration de l'emploi (au moins 1 emploi par habitant·e en activité).
- Secteur 2 : espaces de densité intermédiaire, situés majoritairement en couronne du secteur 1, et dans deux pôles périphériques à l'ouest (Mantes-la-Jolie et Cergy-Pontoise). Il s'agit d'espaces avec certaines formes de centralité, et une présence de quelques aménités et services. Une bonne partie des communes de ces zones sont desservies par les transports en commun ferrées (une gare de train de banlieue, par exemple) et disposent de lignes de bus. Ces zones présentent une densité de population moyenne à élevée, une densité résidentielle intermédiaire, et une concentration d'emplois plus variable, généralement supérieure à 0.5 emploi par habitant·e en activité.
- Secteur 3 : espaces les moins denses, situés en périphérie de l'Île-de-France. Les zones de tirage qui le composent se caractérisent par une faible densité de population (<1750 hab/km²), une densité résidentielle basse (<1500 résidences principales/km² artificialisé) et une concentration de l'emploi réduite.

La quatrième carte, équivalente à celle du Chapitre 3, représente la distribution des différents secteurs.



Source : INSEE, Recensement de la population 2015 ; réalisation de G. Cerdà Bencito.



Source : INSEE, Recensement de la population 2015 ; réalisation de G. Cerdà Beneito.

Annexe 14 - Détail sur les calculs et lecture des modèles de régression utilisés dans la thèse

Deux types de modèles de régression sont utilisés dans la thèse :

- Le modèle linéaire

Soit Y la variable quantitative continue à expliquer par le modèle. Les X ($X_1, \dots, X_n$) représentent l'ensemble des variables explicatives du modèle pouvant avoir une influence sur la variable Y . $\beta_1, \dots, \beta_n$ sont les coefficients correspondant à chaque variable X . Les variables explicatives peuvent être qualitatives (proposant plusieurs catégories) ou quantitatives. Pour ces dernières, la modalité que l'on cherche à estimer prend la valeur de 1, et 0 les autres. Le modèle de régression linéaire s'écrit alors :

$$Y_n = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n$$

Pour lire les tableaux avec les résultats d'une régression linéaire présentés dans les chapitres, il faut prendre en compte les coefficients β estimés pour la variable considérée. β représente la variation attendue de la variable « à expliquer » lorsque la variable explicative augmente d'une unité (pour les variables quantitatives) ou change de modalité (pour les variables qualitatives ou catégorielles), toutes choses égales par ailleurs. Par exemple, un coefficient de 2,5 signifie que l'on observe une augmentation moyenne de 2,5 unités de la « variable à expliquer » avec un changement de modalité (par exemple, entre « femmes » et « hommes »). Les coefficients sont à lire en lien avec la constante du modèle (ou intercept) qui correspond à la valeur moyenne de la variable « à expliquer » lorsque toutes les variables explicatives sont dans la modalité de référence. L'élément sur lequel je vais le plus m'attarder lors des analyses sera la p -valeur qui indique une signification statistique à partir d'un certain seuil (0.05 pour une significativité légère, 0.01 pour une forte significativité et donc un certain lien statistique ou 0.001 pour une très forte significativité et donc un lien statistique important). Enfin, le coefficient de détermination, noté R^2 , est une mesure utilisée pour évaluer la qualité d'une régression. Il indique à quel point les variables explicatives permettent de prédire (estimer ou anticiper) la valeur de la variable dépendante ou « à expliquer », c'est-à-dire la variable dont on cherche à comprendre ou expliquer les variations à partir d'autres facteurs. Plus le R^2 est proche de 1, meilleure est la qualité de la régression, car le modèle explique bien les variations observées. Cependant, les régressions de cette thèse comportent des R^2 très faibles. Cela n'est pas problématique, dans la mesure où l'objectif n'est pas de prédire parfaitement les comportements, mais d'identifier des relations statistiquement significatives entre certaines variables et la variable étudiée.

- Le modèle logistique ou *Logit*

Il permet de calculer la probabilité (p) d'obtenir le résultat positif d'une variable binaire/booléenne X . Par exemple, si l'on cherche à estimer la probabilité d'une personne à se déplacer pour le travail domestique un jour donné, selon différentes variables de la personne, X est égal à « oui ». Elle s'exprime selon les mêmes variables explicatives X , en calculant les paramètres ($\beta_1, \dots, \beta_n$) comme suit :

$$p(X) = \frac{e^{\beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n}}{1 + e^{\beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n}}$$

Qui peut être également réécrite :

$$\log\left(\frac{p(X)}{1-p(X)}\right) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n$$

Le tableau d'une régression logistique se lit de la même manière que celui d'une régression linéaire à une différence près, les coefficients estimés correspondent au logarithme du rapport des cotes (*log-odds*) plutôt qu'à une variation directe de la variable dépendante. Ainsi, pour faciliter l'interprétation, on utilise généralement les *odds ratios* (exponentielle des coefficients), qui indiquent l'effet multiplicatif sur les chances que l'événement étudié se produise lorsqu'une variable explicative augmente d'une unité, toutes choses égales par ailleurs.

**Annexe 15 – Tableau récapitulatif de résultats des indicateurs statistiques de mobilité
pour les groupes étudiés**

Indicateur	Solos		En couple		Adultes sans enfants	
	Mères	Pères	Mères	Pères	Femmes	Hommes
<u>Tous motifs</u>						
Nombre moyen de déplacements	4.74	4.98	4.73	4.43	3.73	3.93
Taux de mobilité (1 dép. ou plus)	96.5%	97.3%	92.7%	96.5%	93.6%	96.0%
Budget-temps de transport (min.)	114	119	94	121	101	113
Taux de maximisation de chaînage	0.65	0.62	0.60	0.66	0.70	0.71
Part de déplacements avec enfants	19.3%	16.6%	17.9%	10.2%	-	-
Budget-temps transport avec enfants	13	11	11	6	-	-
<u>Travail domestique</u>						
Nombre moyen de déplacements	1.60	1.41	1.73	1.13	0.75	0.68
Taux de mobilité (1 dép. ou plus)	69.4%	68.5%	70.0%	56.6%	46.9%	44.1%
Budget-temps de transport (min.)	28	23	24	18	14	12
Portée (km)	2.39	2.43	3.92	3.52	4.27	5.21
<u>Activité professionnelle</u>						
Nombre moyen de déplacements	0.96	1.21	0.82	1.31	0.91	1.19
Taux de mobilité (1 dép. ou plus)	59.7%	72.1%	52.3%	73.4%	56.8%	66.1%
Budget-temps de transport (min.)	28	37	24	45	29	37
Distance domicile-travail (km)	9.06	10.44	9.85	12.92	8.32	11.58
<u>Pourcentages motifs</u>						
Travail domestique	44.4%	52.5%	40.1%	58.1%	27.2%	31.6%
Activité professionnelle	37.8%	31.1%	46.3%	27.5%	46.7%	38.2%
Loisirs / Visites	13.7%	12.2%	10.7%	11.2%	20.8%	22.4%
Autres	4.1%	4.2%	2.8%	3.2%	5.2%	7.7%
<u>Modes de Transport</u>						
Permis de conduire	64.7%	92.5%	72.6%	89.8%	77.0%	84.4%
Possibilité d'utiliser une voiture	51.6%	77.7%	64.3%	81.5%	52.5%	60.5%
Abonnement aux TC	48.4%	32.8%	34.0%	33.3%	49.7%	45.1%
Nb. Dép. Voiture	4.29	3.95	4.34	3.92	3.30	3.42
Nb. Dép. TC	2.35	2.50	2.20	2.22	2.34	2.34
Nb. Dép. Pédestres	3.45	3.48	3.73	3.11	2.83	2.83
Échantillon	1052	165	4043	4043	3658	3556

Source : DRIEA-IDFM, EGT 2010 ; calculs de G. Cerdà Beneito.

Index des cartes

CARTE 1.1 – Distribution communale de la proportion de mères solos (haut) et le revenu médian par ménage (bas), en Île-de-France, en 2020	30
CARTE 1.2 – Distribution de la proportion de mères solos (haut) et de la part de logements en location HLM parmi les résidences principales (bas), en 2020 en Île-de-France.....	35
CARTE 3.1 – Localisation résidentielle des mères (et pères) solos interrogées	149
CARTE 3.2 – Division de l'Île-de-France en « zones de tirage » de l'EGT 2010	155
CARTE 3.3 – Les secteurs de densité retenus pour l'analyse de l'EGT 2010.....	169
CARTE 6.1 – Localisation des logements d'avant séparation des mères solos interrogées, en fonction du statut d'occupation et de l'éventuel déménagement	288
CARTE 6.2 – La trajectoire résidentielle des mères solos qui déménagent suite à la séparation, en fonction de l'évolution du statut d'occupation (avant et après séparation)	291
CARTE 7.1 – L'organisation des déplacements du lundi soir de Sabine.....	345
CARTE 8.1 – Proportion des ménages avec au moins une voiture dans les communes d'Île-de-France, en 2020	382
CARTE 8.2 – Proportion des mères solos avec au moins une voiture dans les communes d'Île-de-France, en 2020.....	384
CARTE 8.3 – Les lieux d'activités quotidiennes de Marie-Paule de Paris 15 ^e	400
CARTE 8.4 – Les lieux d'activités quotidiennes d'Anissa de Saint-Ouen-l'Aumône	402
CARTE 8.5 – Les lieux d'activités quotidiennes de Marlène de Versailles.....	409
CARTE 8.6 – Les lieux d'activités quotidiennes de Juliette de Chevreuse et la manière dont elle s'y déplace	419

Table des figures

FIGURE 1.1 – Diagramme tridimensionnel de la <i>Time-geography</i> représentant une « trajectoire individuelle » dans l'espace-temps.	60
FIGURE 2.1 – Schéma du croisement des notions qui composent la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos	117
FIGURE 3.1 – Frise chronologique du contexte sanitaire de la pandémie CoViD-19 et de l'enquête de terrain.....	141
FIGURE 3.2 – Schéma de l'organisation des tableaux composant la base de l'EGT 2010 .	154
FIGURE 3.3 – Distribution des déplacements par motif de déplacement (catégories EGT-2010), selon les sexes (en %)	161
FIGURE 3.4 – Schéma des catégories de motifs de déplacement retenus pour l'analyse et des motifs détaillés qui le composent	163
FIGURE 4.1 – Part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction de la situation parentale	177
FIGURE 4.2 – Classement par motif des déplacements des parents et des adultes sans enfants	178
FIGURE 4.3 – Évolution des espaces d'activité d'une mère avant et quelques années après l'arrivée de l'enfant.....	186
FIGURE 4.4 – Les adaptations de l'activité rémunérée mises en place à l'arrivée des enfants, et les mères concernées.....	188
FIGURE 4.5 – Part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction du sexe et de la situation parentale.....	203
FIGURE 4.6 - Classement par motif des déplacements des parents, en fonction du sexe et de la situation parentale.....	204
FIGURE 5.1 – Classement par motif des déplacements des parents, en fonction du sexe et de la situation conjugale	224
FIGURE 5.2 – Part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction du sexe et de la situation conjugale	229
FIGURE 5.3 – Horaires des déplacements du travail domestique (heures de départ) des mères solos et des mères en couple hétérosexuel (déplacements par personne)	234
FIGURE 5.4 – Budgets-temps de transport totaux, pour le travail domestique et pour l'activité professionnelle des parents, en fonction du sexe et la situation conjugale.....	236
FIGURE 5.5 – Note utilisée par une mère solo pour éviter d'être dérangée pendant une visioconférence.....	264

FIGURE 6.1 – Distribution des mères solos interrogées en fonction du régime de résidence des enfants.....	283
FIGURE 6.2 – Les mères solos non-séparées en fonction de l'origine de leur maternité et leur âge à l'arrivée de l'enfant.....	321
FIGURE 7.1 – Possibilités ou pratiques du télétravail ou du travail depuis le domicile pour les mères solos interrogées	336
FIGURE 7.2 – Les chaînes de déplacement de Jeanne de Montreuil lors d'une journée de semaine où elle se déplace au bureau	339
FIGURE 7.3 – Classification des mères en fonction du groupe de personnes à qui elles peuvent déléguer des déplacements.....	352
FIGURE 8.1 – Comparaison de la part de déplacements journaliers par mode principal, en fonction du secteur de résidence (densité) des mères solos et des mères en couple	389
FIGURE 8.2 – Comparaison de la part de déplacements journaliers par motif, en fonction du secteur de résidence (densité) des mères solos et des mères en couple	392
FIGURE 8.3 – Classement des types de quartiers des mères solos interrogées afin de construire une typologie binaire	399

Index des tableaux

TABLEAU 3.1 – Entretiens réalisés en fonction de la méthode de prise de contact avec les mères interrogées	137
TABLEAU 3.2 – Synthèse des caractéristiques des entretiens avec les mères solos	139
TABLEAU 3.3 – Caractéristiques démographiques et familiales des mères (et pères) interrogées.....	147
TABLEAU 3.4 – Caractéristiques sociales des mères (et pères) interrogées.....	148
TABLEAU 3.5 – Caractéristiques de localisation et possession de véhicule des mères (et pères) interrogées.....	150
TABLEAU 3.6 – Sous-échantillons pris en compte dans l'analyse de l'EGT 2010.....	156
TABLEAU 4.1 – Indicateurs de mobilité, au niveau individuel, en fonction de la présence d'enfants	175
TABLEAU 4.2 – Proportion d'adultes ayant le permis de conduire, la possibilité de conduire une voiture et un abonnement de transports collectifs, en fonction de la situation parentale	176
TABLEAU 4.3 – Indicateurs de mobilité par motif (domestique et professionnel), pour les adultes sans enfants et les parents	180
TABLEAU 4.4 – Résultat de la régression du modèle <i>Logit</i> sur la probabilité pour une personne de s'être déplacée pour le travail domestique ou pour une activité professionnelle	181
TABLEAU 4.5 – Les caractéristiques des mères solos liées à la période entre l'arrivée des enfants et la séparation.....	183
TABLEAU 4.6 – Indicateurs de mobilité en fonction du sexe et de la situation parentale ..	201
TABLEAU 4.7 – Proportion de parents ayant un permis de conduire, un abonnement de transports collectifs et la possibilité d'utiliser une voiture, en fonction du sexe et de la situation parentale.....	202
TABLEAU 4.8 – Part de personnes mobiles et nombre moyen de déplacements par personne, par motif (domestique et professionnel), en fonction du sexe et de la situation parentale	206
TABLEAU 4.9 – Part de personnes mobiles et nombre moyen de déplacements par personne, par motif (domestique et loisirs), en fonction du sexe et de la situation parentale, pour un jour de week-end.....	207
TABLEAU 5.1– Indicateurs de mobilité, au niveau individuel, en fonction du sexe et de la situation conjugale	222
TABLEAU 5.2 – Part de personnes mobiles et nombre moyen de déplacements par personne, par motif (domestique et professionnel), en fonction du sexe et de la situation conjugale	223
TABLEAU 5.3 – Résultat de la régression linéaire sur le nombre de déplacements des parents liés au travail domestique et aux activités professionnelles.....	225

TABLEAU 5.4 – Distances domicile-travail moyennes, en fonction du sexe et de la situation conjugale.....	227
TABLEAU 5.5 – Proportion de parents ayant un permis de conduire, un abonnement de transports collectifs et la possibilité d'utiliser une voiture, en fonction du sexe et de la situation conjugale	228
TABLEAU 5.6 – Résultat de la régression du modèle <i>Logit</i> sur la probabilité pour une mère de s'être déplacée pour le travail domestique ou pour une activité professionnelle.....	232
TABLEAU 5.7 – Résultat de la régression linéaire sur les budgets-temps de transport du travail domestique et des activités professionnelles des mères	239
TABLEAU 5.8 – Les indicateurs de mobilité par motif (domestique et loisirs) des mères solos ou en couple hétérosexuel, pour un jour de week-end.....	241
TABLEAU 5.9 – Les budgets-temps de transports, par motifs et totaux, des mères, solos et en couple, en fonction de la catégorie socioprofessionnelle.....	242
TABLEAU 5.10 – Taux de Maximisation de Chaînage et part de personnes ayant fait plus de deux déplacements, en fonction du sexe et la situation conjugale.....	248
TABLEAU 5.11 – Part de déplacements en présence d'un enfant sur l'ensemble, budget-temps de transport moyen en présence d'un enfant, et part du budget-temps de transport en présence d'un enfant sur le total.....	252
TABLEAU 5.12 – Résultat de la régression linéaire sur le budget-temps de transport des déplacements en présence d'un enfant (5-18 ans).....	253
TABLEAU 6.1 – Âges des mères solos et de leur enfant le plus jeune, au moment de la séparation, et ancienneté de la séparation (en années)	277
TABLEAU 8.1 – Proportion des mères, solos ou en couple, ayant un permis de conduire, un abonnement de transports collectifs et la possibilité d'utiliser une voiture.....	385
TABLEAU 8.2 – Résultat de la régression du modèle <i>Logit</i> sur la probabilité pour une mère d'avoir accès à la conduite d'une voiture privée (même si non utilisée)	386
TABLEAU 8.3 – Nombre moyen de déplacement des mères par mode de transport, en fonction du secteur de densité	388
TABLEAU 8.4 – Budget-temps de transport moyen journalier (en minutes) et nombre moyen journalier de déplacements (<i>italique</i>), en fonction du secteur de résidence.....	390
TABLEAU 8.5 – Budgets-temps de transport des mères par motif de déplacement en fonction du secteur de résidence (en minutes)	393
TABLEAU 8.6 – Comparaison des distances moyennes entre le domicile et le travail rémunéré et portées moyennes des déplacements du travail domestique (en Km.)	394
TABLEAU 8.7 – Indicateurs de chaînage et de présence des enfants (5-18 ans) dans les déplacements, en fonction du secteur de résidence (densité).....	395
TABLEAU 8.8 – Résultat de la régression linéaire sur le taux de maximisation de chaînage et le budget-temps de transports accompagné d'enfants (5-18 ans).....	397

Resum en català

Un trencacaps d'ací cap allà La mobilitat quotidiana de les mares soles a l'Île-de-France

Resum: El nombre de famílies monoparentals ha anat augmentant constantment durant les últimes cinc dècades. La majoria estan compostes per una dona adulta amb les seues filles i fills, de les quals se n'ocupa la major part del temps. A l'Île-de-France, la regió metropolitana de París, una de cada quatre famílies amb fills està encapçalada per una mare sola. Aquestes mares afronten una major precarietat que les parelles de progenitors o que els pares sols, i tenen dificultats a l'articulació dels temps socials, ja que assumeixen soles la gestió de les activitats domèstiques i parentals, alhora que s'encarreguen dels ingressos econòmics de la llar. Tot i que la mobilitat quotidiana constitueix una eina per analitzar les activitats de cada dia, permetent identificar les restriccions espacio-temporals i comparar experiències entre grups socials, la mobilitat quotidiana de les mares soles continua sent poc estudiada.

Aquesta tesi pretén abordar la mobilitat quotidiana de les mares soles per tal de comprendre millor com gestionen els reptes quotidians dins de situacions materialment precàries que sovint tenen en comú. Teòricament, està basada en reflexions del feminisme que consideren el gènere com una relació de poder estructural entre dones i homes, i situen el treball domèstic al centre de les anàlisis. La recerca s'inscriu en la continuïtat dels treballs sobre mobilitat quotidiana i gènere, alhora que explora com les desigualtats pesen sobre les mares soles més enllà del marc conjugal heterosexual.

Aquesta tesi s'interessa al context de l'Île-de-France, una gran regió metropolitana europea amb un centre urbà dens, ben connectat i dotat amb serveis de proximitat, que contrasta amb una ampla perifèria pitjor equipada. La metodologia combina l'explotació estadística d'una enquesta de mobilitat quotidiana de les llars (l'EGT 2010) amb un treball qualitatiu basat en entrevistes semi-estructurades. Aquest doble enfocament metodològic, que integra anàlisis estadístiques, relats biogràfics i narratives sobre pràctiques quotidianes, permet una millor comprensió tant de les especificitats de la mobilitat quotidiana de les mares soles com de les estratègies que despleguen per combinar totes les activitats del dia a dia. La tesi també examina les diferències entre mares soles segons les característiques urbanes dels seus barris de residència, per analitzar com les pràctiques de mobilitat reflecteixen dificultats variables.

Paraules clau: Mobilitat quotidiana, articulació dels temps socials, gènere, monoparentalitat, pràctiques espacio-temporals, mares soles, complexitat, Île-de-France.

Table des matières

Remerciements - <i>Agraïments</i>	7
Sommaire	11
Note sur les choix d'écriture (grammaticaux et stylistiques)	12
 Introduction générale	 13
« À plein temps ».....	13
Analyser les modes de vie urbains à partir de la mobilité quotidienne.....	14
Nommer les mères des familles monoparentales, une catégorie de parents en expansion	16
Les difficultés des mères solos au quotidien, en milieu urbain	19
La mobilité quotidienne comme prisme d'analyse des modes de vie et des contraintes des mères solos	20
Analyser la mobilité quotidienne des mères solo avec une posture féministe	21
Observer la mobilité des mères solos : méthodes mixtes et terrain francilien	22
Structure de la thèse.....	24
 Chapitre 1 La mobilité comme analyseur du quotidien des mères solos	 27
1.1 Le quotidien des mères solos marqué par des difficultés : les apports des sciences sociales.....	27
1.1.1 Les conditions matérielles d'existence des mères solos caractérisées par des difficultés	28
a) Entre pauvreté et précarité, les conditions de vie modestes des mères solos.....	28
b) Les conditions de logement difficiles.....	33
1.1.2 La séparation conjugale : une bifurcation biographique	36
a) Le cadre de l'évènement biographique et des bifurcations pour comprendre les séparations conjugales	36
b) L'attribution de la résidence principale : pourquoi les mères sont les premières concernées... 38	
c) Changer de domicile à la séparation : une pénalisation pour les mères	40
d) Changements professionnels et pension alimentaire. Des décisions qui risquent de contribuer à la précarité féminine	42
1.1.3 Une articulation des temps sociaux mise à mal par la monoparentalité	45
a) La notion d'articulation des temps sociaux pour éclairer le quotidien des mères solos	45
b) Dépendre des temporalités des enfants.....	47
c) Devoir articuler une activité professionnelle afin de garantir les revenus indispensables	50
d) S'occuper seule de ses enfants ou le sacrifice d'un temps à soi et aux loisirs	52
1.1.4 Le rôle de l'entourage dans l'articulation des temps sociaux des mères solos	54
1.2 La mobilité quotidienne au centre des analyses des espace-temps	56
1.2.1 Les apports de la mobilité quotidienne pour comprendre l'organisation des activités dans le temps et dans l'espace	58
a) Les vertus analytiques de la mobilité quotidienne	58
b) « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces »	62
c) Placer la mobilité quotidienne dans le temps long : les approches biographiques	65
d) La mobilité quotidienne comme activité à part entière du quotidien des personnes	67

1.2.2 Des exemples d'utilisation de la mobilité quotidienne comme analyseur : les spécificités des parents et des femmes	69
a) La mobilité quotidienne des parents qui montre un quotidien conditionné par les enfants	69
b) Des déplacements domicile-travail plus courts pour les femmes que pour les hommes qui reflètent leurs engagements domestiques et parentaux	71
1.2.3 Des pistes dans la mobilité quotidienne pour l'étude du quotidien des mères solos	74
a) Une mobilité des mères solo « plus conditionnée » par les enfants que pour les parents en couple ?	75
b) La mise en avant des transports publics dans la mobilité urbaine des mères solos	77
Conclusion	79
 Chapitre 2 Une approche féministe de la mobilité quotidienne pour analyser le quotidien des mères solos	81
2.1 Les apports conceptuels et théoriques des approches féministes	82
2.1.1 Le genre comme concept central du cadre d'analyse	83
a) Le genre comme la construction sociale de différences entre femmes et hommes	84
b) Le genre, un rapport de pouvoir	85
2.1.2 Les concepts-clé issus des réflexions féministes	86
a) Le travail domestique au centre des approches féministes matérialistes	86
b) Des pistes d'analyse à partir de l'intersectionnalité et la capacité d'agir	89
2.2 La « révolution » analytique des approches féministes dans la mobilité quotidienne	90
2.2.1 L'infusion des approches féministes dans la recherche sur la mobilité et les transports	91
a) De part et d'autre de l'Atlantique, la revendication d'une connaissance plus importante de la mobilité des femmes dès la fin des années 1970	91
b) La diffusion d'un champ de recherche structuré autour de deux thématiques	93
c) Une stagnation des recherches et les limites de la prise en compte du genre	95
2.2.2 Les apports des réflexions féministes à l'analyse de la mobilité quotidienne	96
a) Réfléchir au statut de la mobilité dans l'analyse du genre comme rapport de pouvoir	97
b) Conceptualiser la mobilité quotidienne en lien avec le travail domestique	100
c) Analyser les contraintes avec la notion de « fixité spatio-temporelle »	103
d) Placer la focale à l'échelle des corps	104
2.3 Pour une approche féministe de la mobilité quotidienne des mères solos : des connaissances à approfondir	106
2.3.1 Questionner les possibilités d'une analyse genrée de la mobilité quotidienne des mères solos	107
a) La monoparentalité : une question partiellement présente dans les recherches pionnières sur le genre et la mobilité	107
b) Une recherche qui approfondit peu le poids du genre	108
c) La séparation conjugale : un événement peu étudié avec la mobilité quotidienne	110
2.3.2 Creuser l'analyse des modes de transport et des caractéristiques de l'espace	112
a) Des interrogations autour de la motorisation moins importante des mères solos dans un contexte de « maman-taxi »	112
b) La nécessité d'une réflexion sur la différenciation des possibilités et des ressources de mobilité en fonction des caractéristiques du lieu de résidence	114
2.3.3 Construire le cadre analytique du rôle de la mobilité quotidienne dans la complexité spatio-temporelle du quotidien des mères solos	115
Conclusion	118

Chapitre 3 Une méthodologie mixte avec les épistémologies féministes en toile de fond..

.....	121
3.1 Les épistémologies féministes comme base pour le positionnement et la réflexivité	122
3.1.1 Les apports des épistémologies féministes : une « objectivité forte » au service de la recherche	123
3.1.2 Enquêter sur la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes sans en être une : un positionnement d' <i>outsider-within</i> féministe	126
a) Être homme, étudier les pratiques des mères et se positionner en féministe	126
b) Loin de la parentalité, proche de la famille	129
c) D'où je parle, mais aussi comment je parle	130
d) Un « outsider-within » dans le monde académique et le terrain francilien	131
3.1.3 Mettre le travail domestique et le <i>care</i> au centre des matériaux	132
3.2 Une enquête par entretiens semi-directifs auprès de mères solos franciliennes	133
3.2.1 Outils et caractéristiques de l'enquête par entretiens semi-directifs	134
a) Les outils de l'enquête : guide d'entretien et matrice biographique	134
b) Définition d'une population de mères solos des catégories modestes ou avec une situation de précarité professionnelle	135
c) Trouver et entrer en contact avec les personnes à interroger	136
d) Principales caractéristiques du déroulement des entretiens	138
3.2.2 Enquêter auprès de femmes occupées en temps de pandémie : adaptation aux réalités du terrain et rapports d'enquête	139
a) Les charges du quotidien comme limite pour la réalisation des entretiens	139
b) Faire du terrain en temps de pandémie : constructions et reconstructions de l'enquête	140
c) « Quand on est homme et qu'on entend autant d'histoires comme ça où les papas disparaissent, qu'est-ce que ça renvoie ? »	143
d) Complicités conscientes et inconscientes dans la situation d'entretien	144
3.2.3 Les caractéristiques des mères (et pères) solos interrogées	146
a) Caractéristiques démographiques, familiales et origine de la monoparentalité	146
b) Caractéristiques socioprofessionnelles et logement	147
c) Lieux de résidence et modes de transport	148
3.3 L'analyse statistique d'une enquête ménage déplacements pour caractériser les grandes tendances de mobilité et comprendre les spécificités des mères solos	150
3.3.1 L'EGT 2010 : une base riche pour l'analyse de la mobilité quotidienne	151
a) Les Enquêtes Ménages Déplacements : un dispositif technique de la socio-économie de la mobilité	151
b) Quelques caractéristiques de l'EGT 2010 : élaboration, redressement et zones de tirage	153
c) Échantillons pris en compte et limites	155
3.3.2 Les limites de l'EGT 2010 pour des analyses genrées et les choix pour les contourner	157
a) Contradictions et alliances entre féminisme et approches quantitatives	157
b) L'importance accordée au « déplacement-lieu d'activité » comme objet central qui définit l'EGT 2010	159
c) L'éparpillement du travail domestique dans les motifs de déplacement dans les catégorisations institutionnalisées et des possibilités de regroupement	160
d) Une possible sous-représentation des activités hebdomadaires	163
3.3.3 Les choix de calculs et d'indicateurs statistiques	164
a) Les indicateurs utilisés pour comprendre la mobilité quotidienne	164
b) Une proposition de variables autour de la densité urbaine	167
c) Les calculs pour explorer l'EGT 2010 : statistiques descriptives et régressions	170
Conclusion	170

Chapitre 4	Avoir des enfants : une transformation de la mobilité quotidienne surtout pour les mères	173
4.1	Différences entre parents et non parents dans la mobilité quotidienne : un reflet de la nécessité d'articuler différentes activités	174
4.1.1	Des déplacements plus nombreux, mais peu de différences en termes de budget-temps et de taux de mobilité	175
4.1.2	Une place plus importante de la voiture dans les déplacements quotidiens des parents	176
4.1.3	Des déplacements liés au travail domestique plus importants	178
a)	Le poids plus important du travail domestique dans la mobilité quotidienne	178
b)	La présence d'enfants comme facteur qui augmente les probabilités de se déplacer pour le travail domestique	180
4.2	L'arrivée des enfants : une évolution centrale dans la mobilité quotidienne	183
4.2.1	Une organisation spatio-temporelle qui tourne autour des enfants	184
a)	De nouveaux déplacements en lien avec les enfants : intégrer des horaires et des lieux au quotidien	184
b)	Un besoin d'articuler les temps sociaux qui se traduit par des adaptations professionnelles	187
c)	Des évolutions constantes au fil des années	191
4.2.2	Une double contradiction dans les rythmes quotidiens et la mobilité	192
a)	Entre rigidité et imprévus dans les organisations	192
b)	Ralentissement et accélération des déplacements	193
4.2.3	Un nouveau vécu de l'espace qui implique des changements dans l'usage des modes	194
a)	Les obstacles dans les espaces publics : un rappel au rôle de mères	194
b)	Des changements dans les pratiques modales pour contourner les obstacles	197
4.3	Être (ou devenir) mère comme synonyme d'un creusement des écarts liés au genre	198
4.3.1	Des écarts entre femmes et hommes amplifiés par la présence d'enfants, dans les couples hétérosexuels	200
a)	Plus de temps consacré aux déplacements pour les pères malgré un nombre de déplacements légèrement supérieur pour les mères	200
b)	Un usage de la voiture plus important pour les pères	201
c)	Une spécialisation genrée dans les motifs de déplacement plus importante avec la présence d'enfants	204
d)	Le déséquilibre parental : une attribution plus importante du travail domestique aux mères	205
e)	Un rééquilibrage de la prise en charge de la mobilité du travail domestique le week-end	207
4.3.2	L'accentuation des écarts dans l'organisation quotidienne au sein du couple hétérosexuel à l'arrivée des enfants	208
a)	Une organisation plus déséquilibrée qu'en apparence	208
b)	Les mécanismes d'une organisation déséquilibrée entre conjoints	210
c)	Le vécu des pères solos, des situations diverses mais présentées comme un « partage des tâches »	213
	Conclusion	216

Chapitre 5 Le quotidien à « flux tendus » en monoparentalité : une mobilité complexe rythmée par les besoins domestiques 219

5.1 Des écarts entre pères et mères atténués parmi les parents solos mais une persistance du schéma genré 220

5.1.1 De moindres écarts de genre parmi les parents solos 221

a) Des différences mères-pères moins importantes dans le total des déplacements 221

b) Une spécialisation genrée dans les motifs de déplacement moins marquée que pour les parents en couple 222

5.1.2 Un tropisme lié au genre dans la mobilité quotidienne persistant parmi les parents solos 224

a) Des écarts dans la mobilité entre pères et mères solos qui restent visibles dans les motifs de déplacement et les distances domicile-travail 224

b) Un usage des modes de transport encore plus différencié entre les pères et les mères solos 227

5.2 Un temps de déplacement des mères solos ancré autour du travail domestique 230

5.2.1 Les éléments révélateurs d'une charge de travail domestique importante qui nécessite de jongler avec le professionnel 231

a) La mobilité du travail domestique, un invariant pour les mères solos 231

b) Une organisation horaire des déplacements qui traduit des contraintes d'articulation des temps professionnel et domestique 233

5.2.2 La mobilité du travail domestique, une charge temporelle lourde 235

a) Un budget-temps de transport total proche de celui des pères 235

b) Un temps consacré à la mobilité du travail domestique plus élevé 237

c) Une charge temporelle de la mobilité du travail domestique également plus importante même le week-end 240

d) Les effets peu importants de la catégorie socioprofessionnelle 241

5.2.3 Au-delà des chiffres, le vécu d'une double contrainte dans la mobilité 244

a) Des déplacements dominés par le travail domestique et l'activité professionnelle 244

b) Les loisirs et leurs déplacements délaissés ou liés aux enfants 245

5.3 Une complexité de la mobilité qui dépasse l'importance des temps de déplacement 247

5.3.1 Le chaînage des déplacements, une nécessité de jongler entre activités 248

a) Peu de différences entre parents dans le chaînage 248

b) Chaîner des déplacements : une pratique nécessaire dans le quotidien des mères solos 250

5.3.2 La présence « constante » des enfants dans la mobilité quotidienne des mères solos 251

a) Des différences légères avec les mères en couple dans les déplacements en présence d'enfants 251

b) Faire avec la présence en continu des enfants 254

5.3.3 Les effets de l'intensité du rôle maternel au quotidien dans la mobilité 256

a) Des marges de manœuvre réduites pour gérer les imprévus 256

b) Des affaires à porter pendant les déplacements 259

c) La fatigue et la charge mentale, les conséquences d'un quotidien complexe 260

5.3.4 Une (im)mobilité à « flux tendus » pendant la pandémie de CoViD-19 ? 262

a) Mères et maîtresses : la double charge au domicile des mères solos confinées 263

b) Sans déplacements, un période de « repos » pour le quotidien de certaines mères solos 265

Conclusion 267

Chapitre 6	La complexité dans la mobilité quotidienne marquée par la séparation conjugale	271

6.1 Des décisions inhérentes à la séparation avec des répercussions sur les pratiques quotidiennes 273

6.1.1 La séparation comme soulagement d'une cohabitation conjugale dégradée	274
a) Se séparer pour mettre fin aux déséquilibres dans l'organisation familiale	274
b) La séparation conjugale pour mettre fin aux violences	277
6.1.2 L'établissement du régime de résidence des enfants chez les mères, une pérennisation des déséquilibres générés	279
a) Avoir la résidence principale des enfants avec un droit de visite et d'hébergement pour les pères	279
b) Avoir la résidence principale des enfants et s'en occuper à 100%.....	281
c) Le cas des pères qui ont la résidence principale de leurs enfants.....	284
6.1.3 Changements résidentiels à la séparation : des déménagements associés aux statuts d'occupation .	285
a) Rester dans le domicile : le rôle des accords entre conjoint·es et l'importance du logement social	286
b) Celles qui déménagent : contraintes dans la recherche de logement.....	289
c) Des déménagements qui s'accompagnent des changements de quartier	293

6.2 Une continuité dans les obligations et une intensification des contraintes visible dans la mobilité du travail domestique 295

6.2.1 Des apparences de continuité vis-à-vis du travail domestique.....	296
a) « Comme je faisais tout, j'ai donc continué à tout faire ».....	296
b) Un week-end sur deux « à soi » pour les mères solos « mixtes ».....	298
c) Un temps « sans enfants » qui reste majoritairement consacré au travail domestique	299
6.2.2 Un gardien et accompagnateur en moins : reconfigurations de la mobilité davantage marquée par les besoins des enfants	300
a) Courir davantage : une exacerbation des effets de la présence des enfants sur la mobilité	300
b) L'émergence des facteurs de complexité de la mobilité quotidienne des mères solos	302
c) Une adaptation à la marge des modes de transport	304
6.2.3 La présence symbolique des « ex » qui conditionne la mobilité quotidienne	306
a) Droit de visite et d'hébergement : une nouvelle source d'imprévus dans la mobilité	306
b) Les conflits post-séparation comme sources de déplacement.....	308
c) Des ex-conjointes plus présentes dans les cas des pères solos.....	309

6.3 Une dégradation des conditions financières à la séparation : des difficultés au quotidien mais peu d'effets sur la mobilité.....310

6.3.1 Des changements professionnels pour mieux articuler les temps, qui se répercutent sur le budget monétaire.....	311
6.3.2 Des difficultés financières au quotidien avec un salaire un moins dans le ménage.....	314
a) Une précarisation financière liée à la décohabitation conjugale	314
b) La pension alimentaire : un complément financier peu fiable.....	315
6.3.3 Des effets ambivalents sur la mobilité quotidienne	316
a) Peu d'effets directs sur un budget monétaire de déplacements incompressible	316
b) Peu de marges de manœuvre dans la réduction des déplacements	317
c) Une rationalisation des dépenses d'achats avec des effets contre-intuitifs sur la mobilité.....	318

6.4 Lorsque enfants et monoparentalité arrivent en même temps : la double déstabilisation du quotidien.....	319
6.4.1 Avoir des enfants en dehors du cadre conjugal cohabitant.....	320
6.4.2 Une déstabilisation pour le quotidien des nouvelles mères solos.....	322
a) Des bouleversements dans la vie quotidienne.....	322
b) Un chamboulement des situations professionnelles et financières	323
c) Une absence de conflits avec les « géniteurs ».....	324
Conclusion	326
 Chapitre 7 Stratégies dans la mobilité quotidienne pour gérer la complexité.....	329
7.1 Optimiser les temps et les espaces de mobilité	331
7.1.1 Éviter des déplacements grâce à l'usage de solutions numériques : une option limitée.....	332
a) Remplacer des déplacements du travail domestique par des démarches en ligne.....	332
b) Le rôle du travail depuis le domicile pour faciliter la conduite du quotidien.....	334
7.1.2 Optimiser le temps pendant les déplacements : une superposition d'activités	337
a) Superposer des activités du travail (domestique) au déplacement	338
b) Se réapproprier la mobilité pour trouver un temps à soi	341
7.1.3 Optimiser les temps entre les déplacements	344
a) Une valorisation des « temps morts » entre déplacements.....	344
b) La sociabilité associée aux accompagnements des enfants	346
7.2 Déléguer des déplacements aux personnes de l'entourage.....	347
7.2.1 Les actrices et acteurs de l'aide et l'entraide dans un contexte métropolitain	348
a) La famille-entourage locale	349
b) Les réseaux autour de l'école et du voisinage	350
c) Un soutien familial qui dépasse les limites de l'Île-de-France	354
7.2.2 Les différents types de solidarités : une aide récurrente ou un soutien ponctuel	355
a) Un soutien-clé à l'entrée en monoparentalité.....	355
b) Une aide constante au quotidien.....	357
c) Un « joker » à mobiliser dans des situations particulières	358
d) Un refus d'être aidée lié aux injonctions à être une bonne mère	360
7.2.3 Des différences entre parents dans la délégation des déplacements à des proches	361
a) Un déséquilibre entre mères lié à la présence des proches	361
b) Le rôle du genre dans le soutien aux parents solos : des pères plus aidés ?	363
7.3 Accompagner la nécessaire autonomisation des enfants dans leur mobilité	365
7.3.1 L'expression d'un souhait d'autonomisation qui commence au domicile	366
a) Un souhait d'autonomisation des enfants exprimé par les mères solos malgré l'âge.....	366
b) Des initiatives qui commencent à l'intérieur du domicile	367
7.3.2 L'autonomisation de la mobilité des enfants : un processus accompagné.....	369
a) Une autonomisation progressive dans les trajets scolaires.....	369
b) Le rôle du téléphone dans l'autonomisation des enfants : des stratégies d'appel courantes...	372
c) La participation de tierces personnes dans l'autonomisation	373
7.3.3 Une crainte du jugement avec l'autonomisation des enfants	375
Conclusion	377

Chapitre 8	Faire avec l'espace : influences des lieux de résidence sur les pratiques de mobilité	379
8.1	La spécificité des mères solos persiste indépendamment de la densité	380
8.1.1	Une motorisation moins importante partout pour les mères solos, mais des pratiques modales qui dépendent des espaces	382
a)	La possibilité d'utiliser l'automobile liée à la basse densité... ..	382
b)	... mais qui les différencie des mères en couple	385
c)	Une utilisation des modes de transport différente entre secteurs mais similaire entre mères solos et en couple	387
8.1.2	Les effets marginaux de la densité sur les budgets-temps de transport et les motifs de déplacement	390
a)	Des budgets-temps de transport légèrement plus élevés dans les espaces peu denses.....	390
b)	Des différences entre espaces peu marquées dans les motifs de déplacement	391
c)	Une proximité aux lieux de travail rémunéré caractéristique de la densité et de la monoparentalité.....	393
8.1.3	Une mobilité plus complexe pour les mères solos des zones peu denses ?.....	395
8.2	Dense ou périurbain : une complexité similaire malgré des pratiques différentes liées aux distances et à l'usage de la voiture.....	398
8.2.1	Une typologie binaire pour analyser les pratiques différentes entre espaces de résidence	399
a)	Constituer deux groupes à partir de la diversité d'espaces de résidence des mères solos interrogées	399
b)	Dense et bien doté en aménités de proximité versus périurbain résidentiel : les cas exemplaires de Marie-Paule et Anissa.....	400
8.2.2	L'importance de la proximité aux aménités, un avantage pour les « urbaines ».....	403
a)	La possibilité d'enchaîner des déplacements, d'improviser et de gérer les imprévus dans un périmètre restreint.....	404
b)	Quelques ressources pour rendre les enfants plus autonomes.....	405
c)	La présence des transports en commun, un avantage et une dépendance pour les déplacements au-delà du quartier.....	407
d)	Les possibilités d'une vie sociale locale	410
8.2.3	Une dépendance accrue à la voiture pour les « périurbaines ».....	411
a)	La voiture comme substitut à la souplesse de la proximité.....	412
b)	La dépendance à un mode cher pour des ménages modestes	413
c)	Devoir accompagner les enfants, une charge « perpétuelle »	415
d)	Un ancrage local dans le périurbain permet l'aide des proches et les sociabilités familiales ...	417
8.3	Au-delà de la densité urbaine, le cas des mères solos de quartiers stigmatisés	420
8.3.1	Une double stigmatisation des mères solos et des quartiers populaires ?	421
8.3.2	Accompagner les enfants plus loin, une manière de « sortir du quartier ».....	422
a)	Un ancrage familial dans le quartier, mais une volonté de distance symbolique.....	422
b)	L'ambition de « faire sortir » son enfant du quartier se manifeste dans les déplacements aux activités extrascolaires et aux loisirs	424
Conclusion		426

Conclusion générale.....	429
Principaux apports de l'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos franciliennes.....	429
a) Le quotidien des mères solos comme clé de lecture du rapport de pouvoir genré au-delà du cadre conjugal.....	430
b) Considérer la mobilité quotidienne au-delà des seuls déplacements : un outil de gestion spatio-temporelle du quotidien.....	434
c) La catégorie des mères solos, des pratiques et des difficultés très similaires	436
Le quotidien des mères solos comme « modèle » pour orienter l'action publique.....	438
a) Visibiliser les situations familiales et le travail domestique dans les outils de quantification de la mobilité.....	439
b) Construire des initiatives publiques à l'échelle locale pour faciliter le quotidien des mères solos	441
c) Penser des aménagements qui prennent en compte les besoins des mères solos.....	444
Des perspectives ouvertes par l'analyse de la mobilité quotidienne des mères solos.....	446
a) Approfondir l'analyse intersectionnelle dans la mobilité quotidienne : le genre au croisement des rapports de pouvoir.....	447
b) Vers l'étude d'autres types de parentalité (solo).....	448
c) Faire de l'action publique urbaine sur les parents solos un objet d'étude	450
d) La mobilité quotidienne des mères solos au croisement des enjeux de transition (et de justice) écologique.....	450
 Bibliographie	 453
Liste de documents d'urbanisme et planification cités dans la thèse.....	486
Acronymes et abréviations	487
 Annexes	 489
Annexe 1 – Cartes de distribution communale des habitant·es et ménages en Île-de-France (2020).....	489
Annexe 2 – Carte du réseau de transports en commun en Île-de-France	494
Annexe 3 – Guide d'entretien	495
Annexe 4 – Matrice biographique (exemple rempli)	503
Annexe 5 – Entretiens exploratoires réalisés avant l'enquête.....	504
Annexe 6 – Courriels et messages pour trouver des personnes à interroger et les contacter.....	505
Annexe 7 – Entretiens avec des actrices de l'action sociale ou du secteur associatif.....	507
Annexe 8 – Carte de localisation des communes des mères (et pères) solos interrogées.....	510
Annexe 9 – Caractéristiques individuelles des mères solos interrogées (par ordre alphabétique du pseudonyme).....	511
Annexe 10 – Note méthodologique de l'EGT 2010	548
Annexe 11 – Détail des motifs de déplacements dans l'EGT 2010 (variable à 37 modalités).....	551
Annexe 12 – Précisions sur le calcul de l'indicateur de la présence des enfants	552
Annexe 13 – Précisions sur la division de l'Île-de-France en trois secteurs de densité urbaine.....	553
Annexe 14 - Détail sur les calculs et lecture des modèles de régression utilisés dans la thèse.....	557
Annexe 15 – Tableau récapitulatif de résultats des indicateurs statistiques de mobilité pour les groupes étudiés	559

Index des cartes	561
Table des figures	563
Index des tableaux	565
Resum en català.....	567
Table des matières.....	569

Courir, jongler, s'arranger

La mobilité du quotidien des mères solos en Île-de-France

Mots-clés : Mobilité quotidienne, articulation des temps sociaux, genre, monoparentalité, pratiques spatio-temporelles, mères solos, complexité, Île-de-France

Résumé : Depuis cinq décennies, le nombre de familles monoparentales connaît une augmentation constante. La majorité d'entre elles sont composées d'une femme adulte avec ses enfants dont elle assume la charge la majeure partie du temps. En Île-de-France, environ un quart des familles avec enfants ont une mère solo à leur tête. Ces dernières font face à une précarité matérielle plus importante que les parents en couple ou les pères solos, et rencontrent des difficultés d'articulation des temps sociaux, liées au fait qu'elles assument seules la gestion du foyer et des enfants, tout en assurant les ressources économiques du ménage. Or, la question de leurs déplacements quotidiens reste peu étudiée, alors que la mobilité quotidienne constitue un outil d'analyse central pour retracer les programmes d'activités, identifier les contraintes spatio-temporelles et comparer les expériences entre groupes sociaux.

Cette thèse porte sur la mobilité quotidienne des mères solos afin de saisir la complexité de leurs modes de vie, marqués par une articulation difficile des temps sociaux et une précarité matérielle. Elle s'appuie sur les apports des réflexions féministes pour adopter une posture qui considère le genre comme un rapport de pouvoir structurant entre femmes et hommes, et qui place le travail domestique au cœur de l'analyse. La thèse s'inscrit dans la continuité des travaux sur la mobilité quotidienne et le genre, tout en cherchant à explorer les effets de ce rapport de pouvoir au-delà du cadre conjugal hétérosexuel.

L'étude porte sur l'Île-de-France, grande métropole européenne caractérisée par un centre dense, bien doté en aménités et en transports collectifs, et par des périphéries diffuses, marquées par l'étalement urbain et moins bien pourvues en équipements. La méthodologie combine l'exploitation de l'enquête de mobilité des ménages d'Île-de-France (EGT 2010) et une enquête qualitative fondée sur des entretiens semi-directifs. Cette double approche permet de mettre en évidence à la fois les spécificités de la mobilité des mères solos et les stratégies qu'elles mettent en place pour réussir à articuler l'ensemble des activités du quotidien, grâce au croisement d'analyses statistiques, biographiques et de récits de pratiques. La thèse s'intéresse également aux différences qui existent entre les mères solos en fonction des caractéristiques urbaines de leur quartier de résidence, pour analyser comment leurs pratiques de mobilité reflètent des difficultés variables.

Running, juggling, making do

The daily mobility of single mothers in the Paris Region

Key words: Daily mobility, activities conciliation, gender, single parents, single mothers, space-time practices, complexity, Paris region

Abstract: For five decades, single-parent families have been steadily increasing in number. The majority are composed of an adult woman with her children, whom she cares for most of the time. In the Paris region, one family with children out of four is led by a single mother. They face greater material insecurity than parents in couples or single fathers, and encounter difficulties in balancing their social time, due to the fact that they are solely responsible for managing the household and children, while also providing the economic resources. Though daily mobility is a key analytical tool for tracing daily activities, identifying spatial and temporal constraints, and comparing experiences between social groups, the daily mobility of single mothers remain understudied.

This dissertation seeks to address this under-explored issue in order to better understand how these mothers manage their daily challenges in the materially precarious situations they often have in common. It draws on insights from feminist thinking to show how gender operates as a structuring power relation between men and women, and how central domestic work is in this respect. It builds on existing research on gender and mobility, while illuminating how daily constraints weigh single mothers down, beyond the context of the heterosexual marital framework.

The case study focuses on Ile-de-France, a large European metropolitan region characterized by a dense, well connected center with many amenities, contrasting with less well equipped sprawling peripheries. The methodology combines the use of Île-de-France household travel survey (EGT 2010) and qualitative research based on semi-structured interviews. This mixed methods approach, based on statistical analyses, and biographic accounts and narratives on practices, allows for a better understanding both of single mothers' specific mobility patterns, and of the strategies they deploy to coordinate all their daily activities. The dissertation also examines differences between single mothers according to the urban characteristics of their neighborhood of residence in order to analyze how mobility practices reflect varying degrees of difficulty.