



HAL
open science

**Les comportements de choix d'itinéraire route /
autoroute pour les déplacements régionaux (50 à 200
km). Les déterminants de choix d'itinéraires.
Exploitation des scénarios " Intempéries " et " Ruptures
d'itinéraire ". Rapport intermédiaire n°3**

Odile Andan, Bruno Faivre d'Arcier

► **To cite this version:**

Odile Andan, Bruno Faivre d'Arcier. Les comportements de choix d'itinéraire route / autoroute pour les déplacements régionaux (50 à 200 km). Les déterminants de choix d'itinéraires. Exploitation des scénarios " Intempéries " et " Ruptures d'itinéraire ". Rapport intermédiaire n°3. 1999. halshs-00849543

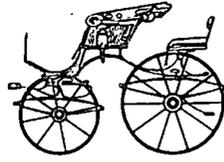
HAL Id: halshs-00849543

<https://shs.hal.science/halshs-00849543>

Submitted on 31 Jul 2013

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.



Les comportements de choix d'itinéraire route / autoroute pour les déplacements régionaux (50 à 200 km)

Les déterminants de choix d'itinéraires
Exploitation des scénarios « Intempéries » et « Ruptures d'itinéraire »

Rapport intermédiaire n°3 pour le compte du SETRA

Odile ANDAN
Bruno FAIVRE d'ARCIER

Octobre 1999

à l'Université Lumière Lyon 2 :

ISH
14, avenue Berthelot
69363 Lyon Cedex 07
Tél 33 (0) 4 72 72 64 03
Fax 33 (0) 4 72 72 64 48

Laboratoire d'Économie des Transports
Unité Mixte de Recherche du CNRS N° 5593

email: let@let.ish-lyon.cnrs.fr - Web LET: <http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let>

à l'École Nationale
des Travaux Publics de l'État :

ENTPE
Rue Maurice Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
Tél 33 (0) 4 72 04 70 46
Fax 33 (0) 4 72 04 70 92

I. NOTE METHODOLOGIQUE POUR L'EXPLOITATION DES SCENARIOS

Nous rappelons brièvement dans quel but ces scénarios ont été construits. La question centrale est d'identifier les facteurs qui amènent à changer d'itinéraire et ceux qui confèrent une certaine rigidité de comportement, poussant certains individus à rester inconditionnellement sur les mêmes itinéraires. Donc ce qu'il faut tester c'est cette aptitude à changer. La question peut se décliner en trois étapes :

avant d'entreprendre le voyage, les individus ont-ils ou non des itinéraires alternatifs entre lesquels ils vont faire un choix ?

Une fois qu'ils sont en route, les individus sont-ils aptes à sortir spontanément de l'itinéraire qu'ils ont emprunté et dans quelles circonstances ?

S'ils ne sortent pas spontanément de leur itinéraire, comment font-ils dans le cas où certains incidents les contraindraient à le faire, ?

Les types de scénarios

Cette aptitude à changer a été appréciée successivement dans les quatre scénarios suivants, où l'on modifie à chaque fois une des conditions de déplacement :

Les conditions météorologiques : sont relatives aux critères de choix avant le départ, donc se réfèrent de préférence aux qualités mêmes du réseau routier et autoroutier (largeur, déclivité, qualité de chaussée, possibilité d'arrêt... Les répondants ont-ils aptes à faire un choix entre diverses solutions ?

L'augmentation du trafic : fait intervenir des conditions de circulation qui varient selon la vitesse d'écoulement des flux, l'importance de trafic. Les répondants sont-ils aptes à sortir spontanément d'un itinéraire ou non ?

La rupture d'itinéraire : impose la recherche d'un nouvel itinéraire en cours de trajet, et oblige donc à explorer dans une situation imprévue les alternatives de second choix.

La construction d'itinéraire fictif : permet d'observer sur un cas non expérimenté par le répondant comment il déterminerait son itinéraire et quels critères rentrent en jeu dans son choix.

L'exploitation des scénarios se fait en deux étapes:

La première consiste à analyser les résultats de chacun des scénarios pris isolément. Elle doit permettre d'améliorer la connaissance des facteurs de choix d'itinéraire, d'une part en repérant ceux qui sont encore mal cernés comme les caractéristiques de l'offre de transport routière, des variables psychologiques... , d'autre part en identifiant la manière dont certains bien connus comme le prix et le temps interviennent sur les comportements.

la seconde porte sur l'analyse de comportements que les individus ont adoptés dans les différents scénarios. Elle doit permettre de proposer des hypothèses sur les comportements en fonction des itinéraires permettant de distinguer parmi les individus :

ceux qui sont captifs de certains types d'itinéraire, c'est à dire qui ont un comportement stable (respect de certaines règles)

ceux qui sont transférables, dans la mesure où ils ont un comportement flexible, qui évolue en fonction du contexte.

Une approche « behaviouriste »

L'analyse des réponses données par les individus au fil des scénarios est faite selon une approche qui fait appel au concept de mobilité, c'est à dire qui fait référence à la vie de l'individu.

La mobilité correspond à l'ensemble des déplacements qu'effectue chaque individu à plus ou moins forte fréquence, pour accomplir les actes de sa vie - travail, achats, loisirs, etc...compte tenu de ses préférences, ses contraintes et ses opportunités. Le déplacement se définit comme un trajet fait par un individu donné, suivant un itinéraire donné, ayant une origine et une destination précises, un motif à destination (activité), une heure de départ et d'arrivée, effectué au moyen d'un mode de déplacement - dans le cas présent, la voiture. Cette approche se démarque donc délibérément de l'approche modélisatrice, en intégrant la dimension humaine et sociale dans l'analyse. Dans ce cadre là, le déplacement n'est plus considéré isolément, mais il est situé dans la succession des activités et des déplacements qui leur sont liés, sur une période de temps donnée et qui constituent le « schéma d'activité » de l'individu. Ces activités se rapportent aussi à l'individu en tant qu'être social qui a ses propres caractéristiques (âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle....) et qui agit selon ses besoins et ses préférences personnelles. Son appartenance à un ménage et le rôle qu'il y joue, son adhésion à des organisations sociales, génèrent pour lui des dépendances plus ou moins fortes vis-à-vis d'autres individus, qui vont peser dans la gestion de ses activités et de ses déplacements. Les conditions de déplacement relevant de l'offre routière s'ajoutent à tous ces éléments de contexte liés à la vie et à la personnalité de l'individu, pour former son univers de choix dans lequel il va réagir. Cet univers de choix définit en effet ses marges de manoeuvre résultant du jeu des ressources (temps, argent, individus, activités...) dont il dispose et des contraintes qui pèsent sur lui, pour faire face à la pression qui va s'exercer sur lui dans chacun des scénarios.

L'exploitation scénario par scénario

L'exploitation par scénarios a un but multiple.

Dans un premier temps, il s'agit d'interpréter les réponses de chaque enquêté et de les ordonner selon les grands domaines d'action constituant un schéma élémentaire de comportement : variables observées relevant de l'univers de choix de l'individu (liées au schéma d'activité, à l'offre routière et à la personnalité de l'individu) et adaptations déclarées. Pour ce décryptage, nous nous appuyons sur la grille de lecture ci-dessous établie pour exploiter les réponses scénario par scénario. Il importe donc de préciser les conditions de déplacement qui vont être modifiées dans chaque scénario et proposer une hypothèse sur les variables comportementales sur lesquelles elles sont censées a priori avoir une influence.

Nous remplissons les diverses rubriques de la grille d'exploitation (cf. tableau 10) avec les variables que nous avons identifiées à partir des propos de l'individu que nous citons *in extenso* afin de permettre toute vérification éventuelle de l'interprétation que nous en avons donnée. Cette confrontation entre les réponses des individus et la grille de lecture permet déjà

de valider ou non, de remplir la grille d'analyse et de l'améliorer. Ce travail qui est illustré par 2 exemples d'exploitation pour chaque scénario.

Tableau 1 : Grille d'exploitation des réponses

<i>Hypothèse sur</i>	scénario	
<i>Variable d'action</i>	étape du scénario	
<i>Variables observées</i>	variables contextuelles liées au schéma d'activités liées à l'offre de transport liées aux ressources disponibles	variables propres à l'individu d'ordre psychologique attitudes connaissance expérience
<i>Adaptations</i>	comportements déclarés	éléments justificatifs des choix

Dans un deuxième temps, il s'agit de valider ou non l'hypothèse que nous avons faite sur la nature de l'impact de chacun des scénarios. sur les comportements Il faut d'abord repérer sur l'ensemble des réponses les diverses adaptations, les classer selon le domaine de l'univers de choix individuel dont elles relèvent, et de faire ainsi un bilan de chaque étape du scénario. Ensuite, nous faisons la répartition des individus selon les types d'adaptations qu'ils ont faites en réaction aux différentes pressions qu'ils ont subies. Nous avons donc une partition des individus selon leur plus ou moins grand degré de flexibilité.

Dans un troisième temps, il s'agit d'identifier les facteurs explicatifs de ces divers types de comportement. L'attention va se focaliser sur les variables de l'univers de choix qui ont joué un rôle plus ou moins actif chez l'individu dans sa recherche de solutions à la pression. Ces variables relèvent de divers domaines d'action de l'individu que nous devons identifier. Ces variables doivent ensuite être classées selon ces domaines d'action. Nous disposons alors de l'ensemble des paramètres explicatifs des comportements.

Cette étape produit les éléments nécessaires pour la deuxième phase de l'analyse portant sur la partition des individus selon leur degré de flexibilité : les réactions des individus à chacun des scénarios et les éléments qui interviennent dans les décisions.

II. EXPLOITATION DU SCENARIO DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES (S1)

La question centrale est d'identifier, au moyen de plusieurs scénarios où l'on modifie les conditions de déplacement, les divers facteurs qui amènent certains individus à changer d'itinéraire et d'autres à rester inconditionnellement sur les mêmes itinéraires.

Parmi les divers stimuli dont nous faisons l'hypothèse qu'ils peuvent amener les individus à changer de comportement, dans ce premier scénario, on teste l'influence des conditions climatiques sur le choix d'itinéraire. Ce scénario intervient avant le départ et est exprimé en termes de changement des conditions climatiques sur l'ensemble du parcours, et donc laisse plus de choix à l'enquêté pour garder le même itinéraire, en changer, voire renoncer au déplacement.

Parmi les changements de conditions, nous proposons de tester la pluie, le verglas et le brouillard, dans la mesure où nous faisons l'hypothèse que les réactions des individus ne sont pas les mêmes face à ces phénomènes, selon la vitesse et le niveau de sécurité offerts par chaque type d'infrastructure. De même, nous testons l'influence jour/nuit sur le choix d'itinéraire. Afin de ne pas alourdir le nombre de variantes testées au cours de ce scénario, nous avons arrêté notre choix sur le dispositif et l'ordre suivant :

Cas n°1 :

Juste avant de partir, vous apprenez par la radio que la météo annonce des **fortes pluies continues sur toute la région**...que faites-vous ?

Cas n°2 :

Un contre temps de dernière minute vous oblige à **partir de nuit** et la météo annonce **des fortes pluies continues sur toute la région**...

Cas n°3 :

Votre voyage est reporté à l'automne. Avant votre départ, la météo annonce des **brouillards importants sur toute la région**

Cas n°4 :

Votre voyage est encore reporté en janvier. Avant votre départ, la météo annonce du **verglas sur toute la région**

Ce scénario permet de révéler la plus ou moins grande adaptabilité de chaque individu à des conditions de route plus ou moins difficiles. Son adaptabilité dépend d'une part de sa plus ou moins grande maîtrise de conduite, d'autre part de son degré d'aversion aux risques d'accident. C'est pourquoi le scénario a été découpé en 4 étapes censées correspondre à des difficultés croissantes : pluie seule, pluie combinée à la nuit, brouillard et enfin verglas. Selon la manière dont ils perçoivent ces nouvelles conditions de route, les individus vont donc changer plus ou moins sensiblement de comportement. L'analyse des résultats de ce premier scénario a pour objet de répondre à ces deux questions :

- comment les individus ont réagi à ces stimuli : ont-ils ou non modifié quelque chose
- quels sont les facteurs qui permettent d'expliquer la manière dont ils ont réagi.

1. Présentation des déplacements sélectionnés

Les tableaux n°2, n°3 et n°4 donnent les principales caractéristiques des déplacements soumis au changement des conditions climatiques. Ces déplacements présentent une grande diversité à divers points de vue :

- au niveau des fréquences, les cas les plus courants correspondant à des trajets faits soit occasionnellement pour 10 personnes, soit pour la première ou seconde fois au moins sur une partie de l'itinéraire pour 8 autres, si ce n'est sur la totalité de l'itinéraire. On peut supposer que ceci peut éventuellement constituer pour ces personnes un handicap pour s'adapter dans la mesure où elles n'ont guère eu l'occasion de se familiariser avec les qualités de l'itinéraire emprunté, ni les conditions de route.
- au niveau du motif, ce sont les visites à la famille ou aux amis qui dominent, les autres motifs étant représentés à même niveau de fréquence.

Tableau n°2 : Répartition des voyages selon le motif et la fréquence de déplacement

	travail + RV professionnel	visite famille-amis	retour domicile	autres motifs	total
1 ^{ère} ou 2 ^{nde} fois	2	4	1	1	8
occasionnel	1	4	2	3	10
assez fréquent	1	2		2	5
fréquent	2	3	2		7
total	6	13	5	6	

- au niveau de la longueur en kilomètres, ces déplacements se répartissent de façon relativement homogène, entre déplacements courts de moins de 70 km (12), déplacements moyennes entre 70 et 150 km (10) et déplacements longs de plus de 150 km (8). La même observation est valable quand on prend en compte la durée. Va-t-on observer une variété des comportements, dans la mesure où la gêne liée à l'intempérie peut être plus ou moins bien acceptée selon la durée du trajet ?

Tableau n°3 : Répartition des voyages selon leur longueur en temps et en km

Durée	Longueur en kilomètres											
	moins 70km		70 à 100km		100 à 150km		150 à 200km		plus de 200		Total	
	sans arrêt	avec arrêt	sans arrêt	avec arrêt	sans arrêt	avec arrêt	sans arrêt	avec arrêt	sans arrêt	avec arrêt	sans arrêt	avec arrêt
moins d'1h	3										3	-
1h à 1h30	4	1	3								7	1
1h30 à 2h		1	3		1	2	1				5	3
2 h à 3h		1			1		2	2		1	3	4
plus de 3 heures		1						1	1		1	2
total	7	5	6		2	2	3	3	1	1	20	10

Tableau n°4: Description des itinéraires soumis aux conditions météorologiques

	Origine- destination	horaire	km	itinéraire effectué	trajet autoroute	trajet routier	fréquence itinéraire	motif
01	Lyon-Usson	14h14-15h57	115	A7/A47/A72/D498	Lyon-Andrézieux- 8F	Andrézieux-Usson	fréquent /occasion sur D498	RV d'affaires
02	St Paul 3 Ch-Vals les Bains	9h15-10h30	87	D458/N7/D59/N86/D107/N102	-	St Paul- Vals les Bains	fréquent/exception nel sur D107/N102	assister communion
03	Voreppe-Bourgoin	10h45-12h	64	N92/D45/N85	-	Voreppe-Bourgoin	fréquent auparavant	visite amie
04	Challes-Beaufort	9h40-13h	63	N6/N90/D925	-	Challes-Beaufort	fréquent	visite amis
05	Lyon- Chapelle Guinchay	13h45-15h15		A43/A46/A6/N6	Lyon-Belleville- 12F	Belleville-Chapelle G	1fois/2 mois	achat
06	Pressins-Montbonnot	19h30-20h30	68	D28/D82/N75/A48	Voiron-Grenoble- 7F	Pressins-Voiron	6 fois/an	retour domicile
07	Veurey-Corbelin	10h10-11h05	48	N75	-	Veurey-Corbelin	fréquent	livraison
08	Tournon-Juré	16h15-18h30	154	N86/N82/A72/D1	St Etienne-St Germain L	Tournon-St E/St G- Juré	fréquent	visite famille
09	Lyon-St Etienne	13h-14h20	60	A7/A47-gratuit	Lyon-St Etienne	-	1ère fois	travail
10	Dardilly-Amphion	8h50-11h	189	A42/A40/N206/N5	Ecully-Annemasse-71F	Annemasse-Amphion	1ère fois	réunion syndicale
11	St Etienne-Clermont	7h05-9h	124	A72	St Etienne-Clermont	-	occasionnel	visite famille
12	Bron-Loisin	16h30-18h25	171	A42/A40/N206	Lyon-Annemasse-72F	Annemasse-Loisin	2nde fois	visite famille
13	St Jean d'A-St Etienne du Bois	17h50-20h30	275	D902/D22/N5 /N206/A40	Bellegarde-Bourg	St Jean-Bellegarde	fréquent sur A/1ère fois sur partie route	retour domicile
14	Grenoble-Chambéry	10h30-11h10	55	N90	-	Grenoble-Chambéry	occasionnel	visite amis
15	St Etienne-St Symphorien en Lay	-10h30	72	A72/A89/N82/D80	St Etienne-Balbigny	Balbigny-St Symphorien	fréquent/1ère fois sur D80	Rv professionnel
16	St Agans- St Etienne	17h10-19h45	137	N82/D532/D518	-	St Agnan-St Etienne	fréquent	retour domicile
17	Lyon-Chambéry	17h30-19h	103	A43- 55F	Lyon-Chambéry	-	5 fois/an	visite amis
18	Diemoz-Grandris	17h40-19h10	71	D518/périp/A6/N6/ D485/D604	Lyon-Limonest- gratuit	Diemoz-Lyon/Limonest-Grandris	fréquent/2nde fois sur D485/D604	repas famille
19	Voreppe-Annecy	9h-13h30	150	A48/A41/D925 /N212/N508	Voreppe-Pontcharra-9F	Pontcharra-Annecy	en partie assez fréquent avant/exceptionnel actuellement	restaurant
20	Valence-Bougé Chambalud	11h05-12h15	59	N532/D53	-	Valence-Bougé	exceptionnel	visite famille
21	Lyon-Avignon	16h-19h30	243	A7/N86	Lyon-Vienne- gratuit	Vienne-Avignon	occasionnel	visite famille
22	Mions-Romagnieu	14h-14h40	66	D518/A43/D592	Isle d'A-Les Abrets-21F	Mions-Isle/Abrets-Romagnieu	fréquent	visite amis
23	St Lager-Lyon	15h30-18h	54	N6/D/A6	Limonest-Lyon	St Lager-Limonest	occasionnel	retour domicile
24	Vienne-Grenoble	13h05-14h40	90	D502/518/73/N85/ A48	Voreppe-Grenoble-gratuit	Vienne-Voreppe	occasionnel	Rv professionnel

25	<i>Valence-Aubenas</i>	<i>13h-14h</i>	<i>67</i>	<i>A7/N304/N104</i>	<i>Valence-Livron</i>	<i>Livron-Aubenas</i>	<i>assez fréquent</i>	<i>travail</i>
26	<i>Lyon-Thiers</i>	<i>7h30-9h40</i>	<i>169</i>	<i>A7/A47/A72- ?F</i>	<i>Lyon-Thiers</i>		<i>1fois/2mois</i>	<i>RV professionnel</i>
27	<i>Rumilly-Genève</i>	<i>8h15-9h15</i>	<i>59</i>	<i>D910/D992</i>	-	<i>Rumilly-Genève</i>	<i>fait 4 fois en 2 jrs</i>	<i>accompagner qqun</i>
28	<i>Joudes-Oullins</i>	<i>15h-16h45</i>	<i>95</i>	<i>N83/A42</i>	<i>Bourg-Lyon- 30F</i>	<i>Joudes-Bourg</i>	<i>fréquent</i>	<i>retour domicile</i>
29	<i>St Etienne-Roanne</i>	<i>19h20-20h30</i>	<i>88</i>	<i>A72/A89/N82</i>	<i>St Etienne-Balbigny- 16F</i>	<i>Balbigny-Roanne</i>	<i>fréquent/occasion sur N82</i>	<i>visite amie</i>
30	<i>Passy-Bévenais</i>	<i>15h-18h</i>	<i>180</i>	<i>N203/201/D73</i>	-	<i>Passy-Bévenais</i>	<i>occasionnel ?</i>	<i>retour domicile</i>

2. Réactions au fil des étapes du scénario au niveau de l'ensemble de l'échantillon

Dans un premier temps, nous allons examiner pour l'ensemble de l'échantillon, les diverses réactions qu'ont suscitées les différentes intempéries qui peuvent rendre plus ou moins difficiles les conditions de route : pluie, pluie et nuit, brouillard et verglas. Il s'agit, rappelons le, d'une pression exercée quelque temps avant le départ, ce qui laisse aux personnes une certaine latitude pour réagir, dans la mesure où elles disposent d'un certain laps de temps pour se réorganiser.

2.1. Les réactions sur l'ensemble de l'échantillon

Ces réactions sont multiples et d'inégale importance, les plus radicales consistant à renoncer ce jour là au moins, au déplacement, les moins radicales étant de moduler la conduite en cours de trajet, ou même l'absence de toute modification. Voici une liste non exhaustive de ces réactions données en vrac :

- quitter la route pour aller sur l'autoroute
- avancer l'heure de départ
- céder le volant à son passage
- abandonner la route nationale qui a été empruntée pour une autre route nationale
- changer d'itinéraire pour un autre comportant une plus grande partie sur autoroute
- supprimer un arrêt qui a été effectué en cours de route..
- rouler moins vite
- reculer l'heure de départ
- vérifier l'état de son véhicule avant le départ
- essayer de réagir par rapport à la conduite des autres
- partir sur le même itinéraire
- arriver plus tard à destination
- avertir du retard pour une visite ou un rendez-vous
- téléphoner pour avoir plus d'information sur l'intempérie, avant de se décider
- téléphoner pour essayer de reporter le déplacement à une date ultérieure
- tester soi-même par quelques minutes de conduite la gravité de la situation
- reporter déplacement à un autre jour,
- éviter les heures de forte densité du trafic

Comme nous le constatons, ces réactions portent sur des domaines variés. Certaines concernent la réalisation même du déplacement - partir ou non, les conditions de réalisation du déplacement - changer ou non d'itinéraire, d'horaires de départ, etc..., d'autres différentes mesures que les personnes prennent pour affronter ces changements de conditions de route. Ces mesures portant sur des registres divers comme téléphoner pour avoir de l'information ou pour négocier un report de l'activité, vérifier l'état de sa voiture, baisser sa vitesse.... Dans un premier temps l'analyse de ces réactions va se faire au niveau de l'ensemble de l'échantillon. Conformément à l'approche « mobilité » que nous avons choisie, pour mettre ainsi en évidence la complexité des comportements, l'objectif de cette première analyse sera d'une part d'identifier les domaines d'action dont elles relèvent et à les ordonner selon ces domaines ces réactions, d'autre part d'identifier les stratégies d'adaptation aux nouvelles conditions

2.1.1. Un traitement selon les domaines de l'univers de choix

Les réactions que nous avons répertoriées relèvent de ces quatre principaux domaines d'action auxquels l'individu va recourir pour faire face aux changements de conditions climatiques : l'offre de transport que l'individu perçoit sur le trajet de son déplacement, son schéma d'activités, ses liens d'interdépendance avec son entourage et les traits de sa personnalité.

La qualité de l'offre de transport perçue : les actions consistent à quitter l'infrastructure empruntée sur le trajet pour une autre considérée mieux adaptée aux circonstances :

- passer d'une route à une autre route
- quitter la route pour aller sur l'autoroute
- quitter l'autoroute utilisée pour ce trajet pour une autre autoroute

Les schémas d'activités des individus : les actions qui en relèvent se situent sur deux plans : celui de la pratique des activités et celui de la gestion du temps :

- *les activités elles-mêmes*

- supprimer une activité secondaire qui avait suscité un arrêt. Cette action est moins drastique que la première qui remet en cause le déplacement même, en ce sens qu'elle modifie à la marge le trajet, en supprimant une activité qui était faite sur le trajet effectué

- différer la réalisation du motif du déplacement au lendemain ou même à un jour ultérieur

- *la gestion du temps du déplacement* : dans ce cadre là les individus reconsidèrent les horaires de leur déplacement. Les deux premiers cas correspondent à un changement de l'heure de départ :

- part plus tôt ou plus tard
- éviter les heures de forte densité de trafic
- ne rien modifier et envisager d'arriver en retard

Les interdépendances de l'individu avec son entourage : elles conditionnent des négociations que l'individu envisage ou non pour aboutir à la solution qu'il souhaite.

Dans le premier cas, il doit obtenir l'assentiment :

- soit de son passager pour lui céder le volant
- soit des personnes qu'il doit rencontrer à son arrivé pour pouvoir reporter l'activité prévue à destination à un autre jour.

Dans le second cas, il prend toute liberté de décider par lui même. Il décide de partir ou non. S'il décide de ne pas partir, il va alors seulement informer les personnes concernées d'un changement concernant le déplacement - arrivée tardive ou report.

La personnalité de l'individu commande toute une série d'actions qui se situent dans deux temps du déplacement : avant ou pendant le déplacement.

Avant le départ, les personnes vont tenter de connaître le degré de gravité de l'intempérie avant de se décider à partir ou à renoncer à leur déplacement

- elles vont interroger d'autres personnes ou des organismes spécialisés,
- elles vont chercher à vérifier par eux-mêmes en faisant un petit test de conduite

En cours de route, l'action intervient sur la conduite même, à titre d'exemples :

- rouler moins vite
- essayer de réagir en fonction de la conduite des autres

2.1.2. Les stratégies d'adaptation

Selon la logique de notre analyse, les réactions sont ici regroupées de façon à exprimer les stratégies que les répondants adoptent pour faire face à ces conditions de route plus difficiles. Nous avons pu ainsi en repérer trois : l'adaptation aux nouvelles conditions, la minimisation des risques, l'évitement.

- celles qui relèvent d'une stratégie d'adaptation aux conditions qui consiste à affronter les risques liés aux intempéries, en gardant le même itinéraire et en ne comptant que sur ses compétences de chauffeur:

- ne change rien
- roule moins vite
- essaie de réagir en fonction de la conduite des autres
- vérifier l'état de son véhicule avant le départ

- celles qui relèvent d'une stratégie de minimisation des risques qui correspond à un souci de maintenir son déplacement, tout en cherchant à se sécuriser, en choisissant des itinéraires ou des horaires où l'on estime que les risques sont moins importants

- éviter les heures de forte densité de trafic
- supprimer un détour
- quitter la route pour aller sur l'autoroute
- abandonner la route nationale qui a été empruntée pour une autre route nationale
- changer d'itinéraire pour un autre comportant une plus grande partie sur autoroute

- celles qui relèvent d'une stratégie d'évitement des risques qui vise à se soustraire aux risques en reportant le déplacement. Mais il faut distinguer deux cas de figures : le report inconditionnel et le report conditionnel, comme nous l'avons déjà dit précédemment. Le report conditionnel n'a pas la même signification selon qu'il dépend d'une négociation avec d'autres (céder le volant/- téléphoner pour essayer de reporter le déplacement à une date ultérieure) ou de la gravité de la situation. Dans ce dernier cas, la personne est prête dans une certaine mesure à affronter la situation.

- céder le volant à son passager
- téléphoner pour avoir plus d'information sur l'intempérie, avant de se décider
- téléphoner pour essayer de reporter le déplacement à une date ultérieure
- tester soi-même par quelques minutes de conduite la gravité de la situation
- reporter déplacement à un autre jour.

Tableau 5 : Nombre d'individus ayant adopté ces stratégies d'adaptation

Stratégies d'adaptation		pluie	pluie + nuit	brouillard	verglas
adaptation aux risques	même itinéraire	22	17	16	9
minimiser les risques	changer d'itinéraire	6	7	7	5
	changer horaires départ	1	1	1	
évitement	report inconditionnel du déplacement	-	1	1	7
	report par négociation	-	2	1	4
	report selon degré de l'intempérie	-	2	6	5

Le nombre d'individus qui prévoient de changer d'itinéraire ne varie guère d'une étape à l'autre - de 5 pour le verglas à 7 pour le brouillard ou la pluie et nuit, ce qui constitue une petite minorité. Signalons qu'aucun des enquêtés n'envisage de prendre le train au lieu de la route, éventualité que la structure du jeu autorise. Parmi les diverses étapes du scénario météorologique, celle de la pluie apparaît le stimuli le moins efficace pour amener les individus à modifier leur comportement puisque 22 personnes partent en gardant le même itinéraire, alors que ce comportement concerne de moins en moins de personnes au fur et à mesure que l'intempérie devient plus sévère. Le verglas à l'opposé provoque les réactions les plus drastiques, puisque 16 personnes envisagent de ne pas partir ce jour là. Quant au brouillard, il entraîne surtout des effets sur la conduite, 17 personnes cherchant à moduler la vitesse en fonction des difficultés.

Dans le cas du verglas, parmi les 16 personnes qui envisagent de renoncer au déplacement, notons que dans plus de la moitié des cas - 9 sur les 16 - cette décision est conditionnelle, dépendant soit de la possibilité d'obtenir le report de l'activité auprès de l'interlocuteur concerné par cette activité (pour 4 répondants), soit de la gravité de l'intempérie (pour 5 autres). La présentation volontairement peu précise de l'intempérie amène ainsi quelques uns à chercher plus ample information, montrant par là même le rôle plus ou moins important de l'information, dans la prise de décision concernant le voyage. Cette réaction mérite d'être soulignée sur deux plans. Le premier est relatif à la manière dont elle est recherchée : la quête se fait auprès des autres auxquels on va se fier pour partir ou non - soit organismes spécialisés dans l'information (météo, radio...), soit des personnes de son entourage ; la quête peut aussi se faire de façon plus autonome en vérifiant soi-même l'état de la situation. Le second concerne à la qualité de l'information : sa fiabilité, son degré de précision sur le type d'intempérie et sur sa localisation.

2.2. L'analyse des réactions au niveau individuel

Ces différentes réactions ne sont pas exclusives les unes des autres, ainsi donc un individu peut réagir différemment aux différentes pressions exercées sur lui, et changer de comportement d'une étape à l'autre du scénario.

Dans un deuxième tend, l'analyse va se centrer sur l'individu, pour étudier son comportement tout au long des étapes du scénario, en fonction de la question de départ : ce scénario de conditions météorologiques peut-il amener les personnes à changer d'itinéraire et face à quel type de risques et pourquoi. Selon cette logique, il conviendra alors d'identifier deux grands types de variables - variable à expliquer et variables explicatives :

- la variable à expliquer, ce sont les réponses au stimuli du scénario : partir ou non et si oui, changer ou non d'itinéraire
- les variables explicatives, ce sont celles qui correspondent aux facteurs qui interviennent dans la formation de ces réponses et qui relèvent des domaines d'action que nous avons identifiés : offre routière, schéma d'activités, interdépendances, traits de personnalité....

2.2.1 La partition des individus selon leurs comportements d'adaptation - la variable à expliquer

Le tableau x présente les stratégies que chacun a adoptées au cours des différentes étapes du scénario et le tableau (y) le complète en donnant les détails sur les itinéraires empruntés par chacun..

Tableau n°6 : Stratégies adoptées par les répondants au cours des quatre étapes du scénario

N° répondant	Adaptation	changer pour minimiser risques		éviter		
		itinéraire	horaires	inconditionnel	conditionnel	
					négociation	d° intempérie
01	a		c	-	bd	-
02	-	abcd	-	-	-	-
03	-	abcd	-	-	-	-
04	abcd	-	-	-	-	-
05	abc	-	-	d	-	-
06	abc	-	-	-	d	-
07	abc	-	-	d	-	-
08	ac	b	-	d	-	-
09	abd	-	-	-	-	c
10	ac	-	-	-	bd	-
11	abcd	-	-	-	-	-
12	ab	-	-	cd	-	-
13	b	cd	-	-	-	cd
14	ac	d	-	-	-	b
15	abcd	-	-	-	-	-
16	abcd	-	-	-	-	-
17	a	-	-	-	-	bcd
18	abcd	-	-	-	-	-
19	-	abc	-	-	d	-
20	-	abc	-	d	-	-
21	abc	-	-	-	-	d
22	.	-	ab	d	-	c
23	-	abc	-	d	-	c
24	abc	d	-	-	-	-
25	ab	-	-	-	c	d
26	abcd	-	-	-	-	-
27	abcd	-	-	-	-	-
28	a			b		cd
29	abcd	-	-	-	-	-
30	-	abcd				
<i>nombre répondants</i>	23	10	2	8	5	8

a= pluie/ b=pluie+nuit/ c= brouillard/ d= verglas

Tableau n°7 : Description des itinéraires soumis aux conditions météorologiques

				itinéraire initial	itinéraires			
	Origine- destination	horaire	km		pluie	pluie+nuit	brouillard	verglas
01	Lyon-Usson	14h14-15h57	115	A7/A47/A72/D498	même itinéraire	néant/mari conduit	même itinéraire	néant/mari conduit
02	St Paul 3 Ch-Vals les Bains	9h15-10h30	87	D458/N7/D59/N86/ D107/N102	D458/N7/N102	D458/N7/??	D458/N7/???	D458/N7/???
03	Voreppe-Bourgoin	10h45-12h	64	N92/D45/N85	N92/N85	N92/N85	N92/N85	néant ou A48
04	Challes-Beaufort	9h40-13h	63	N6/N90/D925	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire
05	Lyon- Chapelle Guinchay	13h45-15h15		A43/A46/A6/N6	même itinéraire	(biais enquêteur)	même itinéraire	néant
06	Pressins-Montbonnot	19h30-20h30	68	D28/D82/N75/A48	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	néant/mari conduit
07	Veurey-Corbelin	10h10-11h05	48	N75	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	néant
08	Tournon-Juré	16h15-18h30	154	N86/N82/A72/D1	même itinéraire	A7/A47/A72	même itinéraire	néant
09	Lyon-St Etienne	13h-14h20	60	A7/A47-gratuit	même itinéraire	même itinéraire	même iti ou néant	même itinéraire
10	Dardilly-Amphion	8h50-11h	189	A42/A40/N206/N5	même itinéraire	néant	même itinéraire	néant/frère conduit
11	St Etienne-Clermont	7h05-9h	124	A72	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire
12	Bron-Loisin	16h30-18h25	171	A42/A40/N206	même itinéraire	même itinéraire	néant	néant
13	St Jean d'A-St Etienne du Bois	17h50-20h30	275	D22/D902/N5 /N206/A40	x	même itinéraire	néant ou D22/D902/A40	néant ou D22/D902/A40
14	Grenoble-Chambéry	10h30-11h10	55	N90	même itinéraire	même itinéraire ou néant	même itinéraire	A41
15	St Etienne-St Symphorien en Lay	-10h30	72	A72/A89/N82/D80	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire
16	St Agans- St Etienne	17h10-19h45	137	N82/D532/D518	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire
17	Lyon-Chambéry	17h30-19h	103	A43- 55F	x	même itinéraire ou néant	même itinéraire ou néant	même itinéraire ou néant
18	Diemoz-Grandris	17h40-19h10	71	D518/périp/A6/N6/ D485/D604	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire
19	Voreppe-Annecy	9h-13h30	150	A48/A41/D925 /N212/N508	A48/A41	A48/A41	même itinéraire	mari conduit
20	Valence-Bougé Chambalud	11h05-12h15	59	N532/D53	A7/D519	A7/D519	A7/D519	néant
21	Lyon-Avignon	16h-19h30	243	A7/N86	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire ou néant
22	Mions-Romagnieu	14h-14h40	66	D518/A43/D592	néant	même itinéraire	même itinéraire ou néant	néant
23	St Lager-Lyon	15h30-18h	54	D37/N6/D/A6	D37/A6	D37/A6	D37/A6 ou néant	D37/A6 ou néant
24	Vienne-Grenoble	13h05-14h40	90	D502/518/73/N85/ A48	même itinéraire	même itinéraire	même itinéraire	D75/A43/A48

25	<i>Valence-Aubenas</i>	<i>13h-14h</i>	<i>67</i>	<i>A7/N304/N104</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>néant</i>	<i>même itinéraire ou néant</i>
26	<i>Lyon-Thiers</i>	<i>7h30-9h40</i>	<i>169</i>	<i>A7/A47/A72- ?F</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>
27	<i>Rumilly-Genève</i>	<i>8h15-9h15</i>	<i>59</i>	<i>D910/D992</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>
28	<i>Joudes-Oullins</i>	<i>15h-16h45</i>	<i>95</i>	<i>N83/A42</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>néant</i>	<i>même itinéraire ou néant</i>	<i>même itinéraire ou néant</i>
29	<i>St Etienne-Roanne</i>	<i>19h20-20h30</i>	<i>88</i>	<i>A72/A89/N82</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>x</i>	<i>même itinéraire</i>	<i>même itinéraire</i>
30	<i>Passy-Bévenais</i>	<i>15h-18h</i>	<i>180</i>	<i>N205/N203/201/N604/N516/N75/D73</i>	<i>A41/A40/A43/A48/D73</i>	<i>x</i>	<i>A41/A40/A43/A48/D73</i>	<i>A41/A40/A43/A48/D73</i>

Ce tableau met en évidence que ce n'est qu'une minorité qui adopte la même stratégie tout au long du scénario 11 personnes dont 8 personnes qui s'adaptent aux risques et 3 changent systématiquement d'itinéraire. Les autres - soit 19 personnes- ont des comportements qui varient selon le type d'intempérie.

Sur la base d'une double lecture de ce tableau, type de stratégie adoptée et comportement au cours des 4 étapes, nous pouvons répartir les individus en 3 groupes, dont deux sont eux mêmes divisés en 3 sous groupes. Etant donné le nombre important de ses adeptes, la stratégie d'adaptation n'a guère de pouvoir séparatif et donc ne pourra être prise en compte, sauf pour ceux qui y ont eu recours systématiquement.

- groupe 1- ceux qui s'adaptent toujours aux risques : 8 personnes (R04, R11, R15, R16, R18, R26, R27, R29)
- groupe 2- ceux qui changent d'itinéraire. Ce groupe peut être subdivisé en fonction de la variabilité du comportement : 10 personnes
 - * groupe 2a- changent seulement d'itinéraire : 3 personnes systématiquement (R02, R03, R30) et une pour une seule étape : R24
 - * groupe 2b- changent d'itinéraire ou reportent leur déplacement en fonction du degré d'intempérie : R13, R14, R23
 - * groupe 2c -changent d'itinéraire ou reportent leur déplacement soit inconditionnellement, soit selon la négociation : R08, R19, R20,
- groupe 3- ceux qui évitent leurs déplacements parmi lesquels on peut distinguer : 12 personnes
 - * groupe 3a- ceux qui reportent selon le degré de gravité de l'intempérie : 3 personnes (R09, R17, R21)
 - * groupe 3b - ceux qui reportent le déplacement soit inconditionnellement, soit l'évitent selon la négociation : 6 personnes (R01, R05, R06, R07, R10, R12)
 - * groupe 3c - ceux qui reportent selon le degré de gravité de l'intempérie ou de manière inconditionnelle ou l'évitent par négociation : 3 personnes (R22, R25, R28)

2.2.2. Identification des paramètres actifs - les variables explicatives

Il s'agit en second lieu de réexaminer plus en détail les éléments qui ont pu jouer un rôle quelconque dans l'élaboration de ces stratégies d'adaptation et de les regrouper selon les domaines d'action dont ils relèvent, afin de pouvoir proposer un schéma explicatif de ces comportements. Ce schéma explicatif fera l'objet de la dernière étape de l'analyse de ce scénario.

Une première série d'éléments correspond aux composantes du contexte du déplacement. En effet il est nécessaire de prendre en compte les éléments du contexte dans lequel se produisent les changements des conditions climatiques et qui peuvent à divers titres infléchir les comportements, pour comprendre les mécanismes de formation des comportements.

- le schéma d'activité
- les préférences révélées dans le choix de l'itinéraire initialement emprunté pour le déplacement

Une deuxième série définit les aptitudes de l'individu à gérer les changements des conditions climatiques. Plusieurs types de paramètres sont pris en considération :

- le jeu de sa perception et ses attitudes concernant les différentes étapes du scénario et l'itinéraire qu'il a emprunté pour son déplacement,
- les aptitudes liées à personnalité pour s'adapter à des conditions climatiques considérées plus ou moins difficiles

Une troisième série relève de la perception des ressources dont la personne dispose dans le contexte du scénario pour répondre aux pressions du scénario qu'il a plus ou moins fortement ressenties :

- la dotation en connaissance du trajet, du climat et des intempéries
- les ressources et contraintes liées à son schéma d'activité et ressources liées au trajet
- la perception de l'itinéraire alternatif

2.2.2.1. Le contexte du déplacement (A dans tableaux annexes)

Les informations relatives au contexte sont tirées à la fois de la description préalable du déplacement lors de l'entretien téléphonique et du jeu de simulation. Nous les énumérons seulement pour mémoire dans la mesure où ils sont de nature factuelle :

Paramètres d'ordre factuel (A1 dans tableaux annexes)

- relevant du schéma d'activité :
 - * motif du déplacement
 - * accompagnement ou non
 - * horaires de départ et d'arrivée libres ou imposées
 - * arrêts en cours de route
- relevant du trajet même
 - * type d'infrastructure (s) empruntée(s)
 - * longueur en kilomètres

Quant aux autres séries d'éléments, elles sont d'ordre psychologique et à ce titre il convient de s'y attarder pour en préciser le sens.

Itinéraire initial- critères de choix (A2)

- **temps garanti**- éviter sources ralentissement *« comme j'ai une contrainte à l'arrivée, pour moi c'est l'itinéraire sur lequel je minimise la possibilité d'être par exemple coincée derrière un camion sur une petite route sans pouvoir le doubler, ou des traversées de villages, des choses comme ça (R01). »*
- **suit itinéraire flèche** *« (Et à partir de Viviers, tu es passé par où ?) C'est fléché....(après hésitation) C'est fléché Aubenas.....Pas à partir de Viviers, non. Quand on prend la route de Saint Andéol, il y a une direction qui est Aubenas, par l'intérieur (R02)».*
- **faire détour pour activité** *-« je devais aller voir une amie à Bourgoin, je suis passée par Saint Quentin pour acheter des noix à la ferme et puis, j'ai fait Bourgoin Saint Quentin, je suis passée par Thulins pour retourner à la nationale, la nationale N85 et donc après j'ai fait la nationale jusqu'à Bourgoin (R03) »*
- **gain temps** *« Absolument. Toujours, c'est mieux. C'est mieux. Je pourrais sortir à Macon et revenir au sud mais, je veux dire, la nationale 6 elle roule très bien. C'est à dire que l'autoroute jusque Belleville on pourrait, si vous voulez, mais ce n'est pas plus rapide, on pourrait aller jusqu'à Belleville et puis redescendre ensuite sur la Chapelle de Guinchay, mais c'est pas intéressant.(R05) ».*
- **temps disponible - loisir** *« Finalement, disons qu'on va un peu plus vite sur l'autoroute mais, avec les bretelles et tout, on fait des détours et finalement quand je ne suis pas pressée, je prends Voiron.*

Sinon, au niveau kilomètres, il y a une différence ? Il ne doit pas y avoir grand chose. Ça doit être un peu plus long par l'autoroute au point de vue kilométrage, mais plus court au point de vue temps... on a choisi cet itinéraire... je peux dire on parce que je n'étais pas seule, on est passé par là, parce qu'il y a moins de villages à traverser et la route est jolie, pour changer un petit peu par rapport à l'aller (R06) »

problème de coût -« avec le camion je ne prends pas l'autoroute, ça coûte trop cher (R07)»

« moins cher que par autoroute, moins de km et même temps si les conditions météo sont bonnes, pour permettre de rouler (R08) »

- itinéraire choisi par son frère (R10)-

-mari décide « De toute façon là, il m'avait pas donné le choix, il m'avait dit on ne prend pas l'autoroute. Alors je n'avais pas le choix (19)»

- frais de péage partagés « Bien déjà parce qu'il y avait des personnes qui avaient dit qu'elles payeraient l'autoroute pour diviser un peu les frais de péage et puis, voilà, c'est vrai qu'il y avait surtout ce côté d'aller jusqu'à Roanne, on prend plutôt la portion d'autoroute plutôt que de prendre que la nationale qui doit rallonger (29) ».

2.2.2.2. L'aptitude du répondant à gérer les changements des conditions climatiques (B)

Jeu de perception et d'attitudes (B1)

Il constitue un des premiers facteurs qui va conditionner les stratégies d'adaptation aux nouvelles conditions climatiques..

La perception des intempéries (b11)

La pression de ces conditions est différemment ressentie selon qu'il les considère ou non comme sources de difficultés :

- pour certains, elles génèrent une perte de temps qui peut perturber l'emploi du temps de la personne « j'appelle au moment où je pars, "je pars, je pars à telle heure donc je serai là-bas en fonction du trajet, donc je compte, ça fait combien.. on avait dit 1h. 15h15 ça fait quand même une heure et demie, bon bien, je vais dire je mettrai un quart d'heure de plus... vues les conditions de brouillard et tout, je serai un peu en retard, mais qu'il m'attende toujours (R05)»

- pour d'autres, elles peuvent poser un problème pour trouver sa route face auquel la personne a ou non une solution « Oui, tandis que pour trouver le chemin, on a toujours une carte dans la voiture, donc on peut toujours s'y référer si on voit qu'on tourne trop longtemps (R02) », à l'opposé, la crainte de se perdre « et encore, je serais capable de me perdre vers Saint Laurent d'Oingt ou Ternand, parce que nous on y est allé déjà avec le brouillard, juste sur ce secteur on y voyait presque rien...(le beau-frère) il ne la connaît pas très bien non plus la route, il doit y aller 2-3 fois dans l'année, ça changera rien du tout, on sera capable de se perdre (R18)»

- elles peuvent être source de tension dans la conduite « Bien facilement à 130, 140, faut déjà tenir... Non, ce n'est pas évident de toute façon pour rouler par fortes pluies « mais c'est vrai que les cars ils font de la projection de d'eau..., comme un camion..(R22) » - source d'inconfort « ça ne me dérange pas de rouler de nuit, mais dans ces conditions là, c'est vrai qu'avec des fortes pluies ça peut être...en plus la nuit plus les phares, c'est pas terrible la visibilité...surtout ceux des autres voitures, avec la pluie ça réfléchit beaucoup(R14)»

Mais elles sont le plus souvent considérées comme génératrices de danger et ceci à plusieurs titres :

- danger lié à la conduite des autres « c'est un endroit où je me suis fait rentrer dedans plusieurs fois, parce que les gens ne savent pas conduire, alors l'arrêt dans Choulans, il y a toujours des imbéciles qui n'arrivent pas à freiner, ils vous rentrent dedans (R23) »

- danger lié à une mauvaise visibilité - en cas de brouillard par exemple « *Ce n'est pas le trajet en lui-même, c'est le brouillard. Parce que j'étais sur autoroute aussi, quand on y voit vraiment rien, quand on y voit vraiment rien, quelle que soit la route, on n'est pas à l'aise, on est vraiment, c'est même pas attentif, j'étais crispée sur le volant à essayer de ne pas dévier de la voie d'à côté parce que pas voir la route et pas voir les gens! (R12)* »

* danger lié au problème de contrôle de la voiture « *dès qu'il fait nuit ou qu'il y a des intempéries, je n'ai plus confiance dans ma voiture parce que ce n'est pas une grosse VP donc je suis consciente qu'elle aura peut-être plus de difficultés à réagir qu'une grosse (R28)* »

* danger non précisé « *Ah oui, pour moi le brouillard c'est quelque chose de dangereux....Surtout que c'était une route... ce n'est pas de l'autoroute là (R25)* ».

Les attitudes face aux intempéries (b12)

Selon la manière dont elles sont perçues, les nouvelles conditions météorologiques vont susciter des attitudes qui peuvent varier d'un extrême à l'autre

- insensible à la gêne, attitude la plus courante pour le scénario de la pluie, mais qui devient nettement minoritaire avec le verglas « *Oui, j'allais voir des amis. Faut pas que trois gouttes de pluie arrêtent la circulation (R04)* » ou « *j'ai déjà roulé de pluie et de nuit ce n'est pas ça qui m'arrête à moins que ce soit vraiment une grosse pluie, et encore, ça passe toujours. Non, ce n'est pas ça qui m'arrête (R03)* » ou « *A part le verglas, le reste, qu'il pleuve où qu'il y ait du vent je prends l'autoroute ou la nationale, ça me fait rien. Même s'il pleut, ce n'est pas catastrophique.....La neige ça va, ça me fait pas peur (R19)* ».

- être conscient des risques qu'elles entraînent et en tenir compte dans sa conduite - par temps de pluie « *Je vais pas dire que j'ai l'habitude mais disons c'est jamais facile de maîtriser un véhicule de l'aquaplaning, donc on prend les marges de sécurité qu'il faut, rouler moins vite, distances de sécurité et des choses comme ça.(07)* » ou encore avec le verglas « *d'autant que le verglas même parfois en faisant attention on n'est pas forcément maître de son véhicule... le verglas, vous pouvez partir dans le décor donc(21)* ». Ce sont aussi des risques qui évoluent dans le temps « *En fonction de la nécessité du parcours, de la circulation... Je la descends à environ 70, oui, 70-80, mais de toutes façons... Surtout dans les premières heures de la pluie, parce que quand vous avez -ben ça, vous le savez- c'est vrai que les routes sont très mauvaises aux premières pluies, parce que vous avez toujours sur la route, c'est gras quoi, une fois qu'il a plu beaucoup, la route est lavée, on n'a plus ce problème (R04)* »

- sensible à la gêne de conduite « *Ça me fatigue un peu plus, je roule peut-être un peu moins vite. Je suis assez sensible, je me laisse facilement éblouir par les phares des voitures. Sur autoroute, c'est pas très grave (R06)* » ou « *A la limite c'est le brouillard qui est le plus handicapant parce qu'on ne peut pas faire ce qu'on veut. On ne peut pas doubler par exemple.... A la limite c'est le brouillard qui est le plus handicapant parce qu'on ne peut pas faire ce qu'on veut. On ne peut pas doubler par exemple(R27)* »

- se sentir démuni par rapport à une situation qui peut surprendre et face à laquelle il n'existe pas de moyen adéquat pour parer les risques « *Par contre, pour le verglas, on peut pas savoir, c'est pas indiqué, ça arrive, ça arrive et ça repart. La pluie ce n'est pas gênant, je lève un peu le pied parce l'aquaplaning, ça m'est arrivé d'en faire aussi mais, le verglas on sait pas (R05)* » ou encore « *Oui parce que vraiment, s'il y a du verglas, vraiment ça devient dangereux. Même en roulant doucement, ça dépend plus de moi (R03)* »

- appréhension par rapport à une situation qu'on ne se sent pas toujours capable de contrôler « *Conduite sur la glace, ça ne m'a jamais plu..... s'il n'y a que de la glace et du soleil, ça peut faire un cocktail un peu explosif, parce que si le soleil se lève sur le verglas de la route, ben on n'y voit plus rien, et on ne sait plus si le virage est à droite, à gauche(R02)* »

- stress par rapport à une situation qui a priori fait peur et qu'on ne se sent pas capable d'affronter « *Eh bien j'ai toujours peur de déraper, de pas maîtriser mon véhicule. Je trouve que les gens roulent excessivement vite et ne respectent pas les limitations donc, en plus c'est une route qui est quand même qui... une route de montagne (R25)* » ou « *c'est pas très rassurant de voir la voiture qui zappe, à 10 ou 20 à l'heure sur un parking, même en roulant à une vitesse très faible. Il n'y a pas... enfin moi, il n'y a pas de maîtrise et toutes les voitures pareil, donc là, je crois que je laisse tomber (R12)* »

La réévaluation de l'itinéraire initial (b13)

Lors de l'entretien téléphonique, le répondant a été invité à détailler son itinéraire et à cette occasion à faire quelques commentaires, tant sur le choix de cet itinéraire que sur les qualités des infrastructures utilisées. Le scénario des intempéries amène la plupart des répondants à reconsidérer les qualités de cet itinéraire en fonction de la nature des diverses intempéries. Quels sont les inconvénients, mais aussi quels avantages peut-il procurer pour affronter toutes les difficultés qu'ils ont perçues comme générées par ces intempéries.

Il s'agit le plus souvent d'inconvénients qui peuvent avoir ou non des effets plus ou moins importants sur le comportement d'adaptation, allant depuis la simple réduction de vitesse ou la modification des horaires de départ jusqu'au changement d'itinéraire ou même le report du déplacement.

Les différentes caractéristiques routières interviennent au niveau de :

- profil de la route pouvant

* donner simplement lieu à une description des conditions de route « *(D925) Parce que c'est une route qui est très sinueuse, hein, effectivement, où il y a des surplombs de rochers, donc un car, une voiture, l'un doit laisser passer l'autre, à deux on ne peut pas se croiser, mais seulement à deux ou trois endroits. Donc très sinueuse et pas large (R04)* »

* amener à être prudent « *ben j'irais moins vite parce qu'il y a une partie de route qui est mauvaise là, donc c'est petit, étroit et en falaise, donc je ne sais pas si vous connaissez..(R16)*

* donner quelque crainte « *(D73)oui c'est plus embêtant que la pluie, parce que c'est une route, c'est une départementale qui n'est pas très droite, il y a des endroits par ici, Vienne-St André, La Frette des parties boisées (R24)» ou encore gêner la conduite selon le temps « surtout par forte pluie vous doublez des camions, jusqu'à Bourgoin c'est à 3 voies et après ça passe à 2 voies donc c'est pas évident quand on veut doubler (R22)»*

* ne pas offrir de visibilité suffisante « *c'est ce que je mets beaucoup de véhicules lents, difficiles à doubler, vu la visibilité de la route, c'est à dire pas la visibilité parce que je veux dire la visibilité est bonne, le temps mais je veux dire la visibilité, le découpage de la route, il y a assez de virages, et j'ai croisé beaucoup de voitures, genre voitures sans permis (R20)»*

* être source de danger « *(RN90) entre les villes par ex: Crolles c'est la fin de l'autoroute, entre Crolles et Pontcharra, il y a plusieurs petits villages et entre, il y a souvent 4 à 5 km de ligne droite et c'est là que tout le monde double, double, double, les gens roulent à 120-130, ça fait un peu des dos d'ânes, ça descend, ça remonte, il y a souvent des accrochages (R14)»*

- le dénivelé pouvant

* impressionner par temps de pluie « *qu'entre Clermont et St Etienne, c'est une autoroute (A72) où il y a beaucoup de montées et de descentes, il m'est arrivé de passer avec des pluies assez importantes, et c'est franchement impressionnant (R11)»*

* même être dissuasif avec la nuit « *en plus c'est une route qui est quand même qui... une route de montagne (N104), donc il y a quand même la Côte du Pin à prendre, non, je ne pars pas la nuit !(R25)* » ou encore avec le verglas « *(D498) ça va me poser un gros problème, parce que Usson, c'est à 1000 mètres, donc s'ils annoncent du verglas au départ de Lyon, euh (R01)»*

- traversées de localités et carrefours

* pour des questions de cessation de priorité « (RN102 -pluie et nuit) « enfin, pas plus directe, mais avec moins de bifurcations, qui emprunte plus de nationales.... Au plus une route cède de priorité, au plus il y a de risques d'avoir un accident ou quoi que ce soit(R02) »

* pour des difficultés de freinage « (D37-N6), par mauvais temps, je me sens plus en sécurité sur l'autoroute que sur les petites nationales où il y a toujours des traversées de villages, où il y a des feux, où il faut freiner souvent, il faut faire beaucoup plus attention (R23) »

- l'importance de la route

* pour l'effort d'attention qu'elle demande « oh là, en plus c'est une petite route et tout.... Saint Symphorien de Lay, alors là, je ferais très attention, c'est sûr (R15) ».

Certains individus évoquent des problèmes de guidage :

- lié au marquage au sol défectueux pénible par temps de brouillard « même de Mions à Heyrieux, même sur une nationale ou départementale, je sais plus ce que c'est, eh bien ce n'est pas évident, faut chercher les bandes blanches sur les côtés (R22) »

- lié à une signalisation insuffisante pour trouver sa route « Il y a juste une petite route à prendre à gauche, on la voit très mal, moi je l'ai vue, heureusement que je le suivais, mais je pense que si vraiment il y avait beaucoup de brouillard on ne la voit pas du tout, on aurait continué sur la lancée et puis on aurait été obligé de faire demi-tour à un certain moment.... Il y a juste une petite route à prendre à gauche, on la voit très mal, moi je l'ai vue, heureusement que je le suivais, mais je pense que si vraiment il y avait beaucoup de brouillard on la voit pas du tout, on aurait continué sur la lancée et puis on aurait été obligé de faire demi-tour à un certain moment (R18) »

Les risques liés au climat

Certaines infrastructures sont considérées comme plus incertaines en raison des risques qu'elles comportent en fonction des conditions météorologiques :

- risques de brouillard « Surtout sur ces petites routes là où il y a déjà peu de visibilité en temps normal en plus c'est des... c'est ce qu'on appelle la Drôme les terres froides et il est vrai que l'hiver, ce n'est pas des... s'il y a du brouillard il est important, la visibilité est très limitée (R20) »

- risques de verglas « éventuellement par l'autoroute parce que ça craint moins, mais ensuite comme on est obligé de prendre les petites départementales et sur Juré, c'est vrai ça craint (R08) »

- risques d'inondation « et il y aurait peut-être eu moins de problèmes.... mais s'il y a vraiment énormément de pluie, si c'est le cas, il se peut qu'à cet endroit de Saint-Andéol, quand on descend sur les berges, le Rhône monte, peut-être que ça a pu poser un problème à ce niveau-là (R02)»

- aléas du climat « Là, le seul aléa vraiment sérieux, c'est le temps, en particulier la neige, parce qu'après Noirétable, on a du relief, avec parfois de la neige(R26) »

Les conditions du trafic

Elles sont considérées comme sources de danger sous plusieurs aspects :

- points noirs « moi je fais Diémoz, par exemple les patelins qui sont plus haut où il y a 15kms de virages là, c'est le verglas le pire. Mais pour moi c'est la pluie, parce que le chemin que je prends, il y a toujours des accidents, du moment qu'il pleut, c'est la pagaille....à la hauteur de Saint Priest...sur le périphérique, il y a deux voies pour aller à Gerland, deux voies direction Marseille, et là à chaque fois, dans le virage ils se loupent, ça marche à tous les coups et il y a le Tunnel de Fourvière (R18)»

- densité du trafic « (N90) Mais c'est vrai que cette route est très fréquentée, c'est pour ça qu'elle devient dangereuse parce qu'il y a beaucoup de camions, il y a beaucoup de voitures et

puis, quand on fait ce trajet de façon régulière, faut être un peu vigilant parce que le mécanisme... je vois, ça fait 3 mois que je fais ça, il faut faire attention quoi (R14) »

- conduite des poids lourds « (A47) je sais par expérience que c'est un axe qui est très chargé en poids lourds. Et ils se ménagent très peu de distance de sécurité, donc quand il y a du brouillard, c'est particulièrement gênant parce qu'on a énormément de mal à se rabattre, donc on est quasiment enclin à rouler tout le temps sur la voie rapide, enfin sur la voie de dépassement. Moi je n'aime pas trop ça, mais enfin bon, parce que l'autoroute est pas très large, c'est une route qui a un gabarit pas très large, donc on se sent vite coincé entre le poids lourd et le parapet (R01)»

- ralentissement « Mais le brouillard, doucement, surtout sur autoroute... Ouais, surtout sur autoroute, route... c'est moins gênant... Par contre, sur autoroute, je fais gaffe c'est... c'est plus gênant le ralentissement. Suite à un accident ou à n'importe quoi. (R05)»

Comme nous pouvons le constater les désavantages cités concernent beaucoup plus les routes, y compris les nationales. A l'opposé, les autoroutes sont considérées comme plus sécuritaires, sous les aspects suivants :

- parce qu'il n'y a pas de localités à traverser « même que ça roule énormément et très vite, moi je me mets sur la file de droite, je roule à mon allure et je me sens plus en sécurité que sur une nationale; bon il y a pas mal de feux, de villages à traverser, de petites rues de chaque côté. Moi sur l'autoroute je suis plus en sécurité (R30)»

- à cause de l'aménagement de la chaussée qui élimine les risques d'inondation par exemple « sur l'autoroute je pense qu'il y a peu de risque d'être sous l'eau. Je pense que j'y vais avec une conduite plus prudente encore qu'en temps normal (R12) »

- à cause du confort pour croiser apprécié avec la conduite de nuit « sur une autoroute on est plus en sécurité malgré tout, vous n'avez pas des voitures qui croisent, vous avez pas les phares, sur une autoroute vous avez pas les phares, vous les avez moins que sur une route (R15) »

- en raison de la largeur qui concerne une nationale, la N6 « Parce que je la connais, je la prends plusieurs fois, parce que entre Belleville et la Chapelle de Guinchay, c'est à trois voies mais il y a une ligne continue, oui deux lignes, donc on sait où on peut doubler. Donc, à la limite, s'il y a quelqu'un qui roule plus doucement devant moi, je sais que je peux doubler là et qu'il n'y en aura pas un autre en face, sur la nationale (R05) »

- en raison du faible trafic « (A72) On fait facilement 150-160 avec une petite voiture sur cette autoroute, il n'y a pas un chat, donc par contre, avec le brouillard, là ça va être 100. Ah ça chute ! (R15)»

- en raison de la fiabilité hivernale « je n'aime pas le verglas, mais je pars pour 14h20 ?...non, non les routes sont bien dégagées, pas de problème, je pars à l'heure... en plus c'est une espèce d'autoroute, il n'y a pas de problème...parce que les routes sont bien dégagées sur les autoroutes, là c'est une route très fréquentée, il n'y a pas de problème...le verglas, route glissante même pas parce que c'est de nos jours, c'est très bien, les routes sont bien dégagées, non, non la voirie est très bien faite (R09)».

- réduit partie route « c'est l'itinéraire que je connais le mieux, et je sais que je minimise la partie petites routes en prenant cet itinéraire, donc non, je ne change rien (R01) »

Traits personnalité (B2)

La confiance en soi ou son contraire (b21)

La confiance peut être une donnée en soi :

* qu'on ne cherche pas à expliquer « *Mais pratiquement dans tous les cas- je ne connais pas un seul cas qui m'empêche de faire ce déplacement, pratiquement (R26)* »

* qui amène à ne compter que sur soi « *j'ai pas d'équipement spécial, par contre moi le verglas ne me dérange pas du tout, j'aime bien conduire sur le verglas, pas beaucoup de kilomètres mais ça me dérange pas (R20)* »

Elle peut être liée à différents facteurs :

* à sa capacité de réagir « *Il m'est arrivé d'avoir la voiture qui partait un peu, mais, rien de très grave, j'ai réussi à rattraper (R11)* »

* à la pratique de la route en tant que conducteur « *J'ai toujours eu l'habitude de faire des trajets Lyon Grenoble par tous les temps et il faudrait vraiment que ce soient de très mauvaises conditions, qu'on nous recommande de ne pas sortir, pour qu'on ne revienne pas (R06)* »

* à l'expérience du type d'intempérie « *j'ai déjà roulé de pluie et de nuit ce n'est pas ça qui m'arrête à moins que ce soit vraiment une grosse pluie, et encore, ça passe toujours. Non, ce n'est pas ça qui m'arrête (R03)* »

Le manque de confiance en soi peut être activé par le type d'intempérie, dans la mesure où elle correspond à une situation que la personne ne se sent pas capable d'affronter « *Eh bien j'ai toujours peur de déraper, de pas maîtriser mon véhicule (R25)* ». Comme on peut le constater sur les tableaux, un même individu peut donc facilement basculer d'un état de confiance en soi à son contraire.

La prise de risques (b22)

Un certain nombre de paramètres psychologiques vont influencer sur la manière de gérer les risques liés aux intempéries :

L'aversion aux risques

Elle est significative d'un impératif besoin de la sécurité, qui incite la personne à se soustraire à tout risque d'accident qu'elle peut percevoir face à tel ou tel type d'intempérie. Elle amène à une stratégie d'évitement :

- soit en renonçant au déplacement :

* de manière spontanée « *je pense que je vais... que je risque de différer.....Je diffère le truc, surtout que c'était prendre des cubitainers, donc ça peut attendre un jour ou deux. Je diffère le voyage. Brouillard ça ne me dérange pas, pluies non plus, verglas je fais gaffe à ça (R05)* ».

* de manière plus circonstanciée, en reconsidérant le schéma d'activités pour en redéfinir les priorités « *si c'était un rendez-vous important, je le déplace parce qu'il n'y a rien de plus important que de se casser la figure sur l'autoroute...il faut relativiser les problèmes, je déplace le rendez-vous parce que j'ai une raison valable(R23)* »

* de manière circonstanciée, en reconsidérant les conditions de route en fonction des difficultés qu'elles présentent dans ce genre d'intempérie « *Pluie verglaçante par exemple, alors là, c'est une cata ! là, il n'y a pas, faut coucher sur place, il n'y a pas de mystère s'il n'y a pas un véhicule qui a des clous ou des chaînes, mais faire 200km avec des chaînes...(R13)* »

- soit en évitant l'infrastructure où l'on se sent exposé au danger « *Moi, je sors à Gerland, juste avant les accidents qui sont à gauche où ils sont toujours un peu plus loin (R18)* »

La prévoyance

Elle consiste à minimiser les risques, en prenant avant le départ les moyens pour faire face aux différentes difficultés que l'on peut rencontrer en cours de trajet. Ces moyens consistent à :

- pour parer aux dangers de la route à :

* s'aménager des marges de manoeuvre pour la conduite en cas de verglas « *Je pense que c'est sûrement dû au fait que... les routes sont plus larges, et si on a plus de place pour.. faire face à un dérapage sur le verglas, ça se passe mieux que si on a moins de place. Donc la route nationale étant sûrement plus grande, les rattrapages sont plus faciles (R02)* »

* à s'assurer du bon fonctionnement de la voiture avant le départ « *je vérifie bien que tous les feux marchent bien sur mon véhicule déjà (R10)*»

- pour parer aux aléas du climat

* prévoir un équipement adéquat de la voiture « *Si on m'annonce du verglas, on se trouve donc dans une autre période, j'ai déjà un équipement qui me permet de rouler en cas de verglas Ah bah, j'ai des pneus à lamelles, ça va bien, le pneu à lamelles (R04)*»

* à veiller à l'entretien régulier de sa voiture « *Des pneus en bon état, de bonnes suspensions, des freins... Je fais une révision assez régulière du véhicule, ça évite tous les problèmes de phare, ... Un bon état général je dirais sur toute la voiture, surtout quand on s'en sert beaucoup, pour qu'il dure longtemps, et qu'on n'ait pas de problème sur la route (R11)* »

- pour parer au retard dû aux aléas de la circulation à se prévoir un temps de précaution « *Eh bien disons c'était justement pour éviter les bouchons parce que c'est vrai, il y a beaucoup de gens qui viennent travailler qui prennent l'autoroute, ce qui m'est arrivé de faire ce déplacement pour des raisons professionnelles et il y avait toujours beaucoup de circulation, donc je préfère partir plus tôt et arriver tôt dans la matinée et après prendre mon temps quoi (R11)*».

- pour parer aux aléas des pannes, à choisir une infrastructure présentant certaines facilités « *il y a plus de circulation, plus de monde, s'il arrive quelque chose c'est rassurant de savoir... si vous vous trouvez sur une petite route de campagne dans le brouillard, vous tombez en panne (R19)* ».

L'anticipation

C'est être capable de prévoir les conséquences entraînées par les intempéries et de parer leurs effets :

- anticipe la perte de temps peu compatible avec les contraintes temporelles de son déplacement pour décider d'y renoncer « *là c'est pareil, c'est surtout sur le temps du voyage que ça va jouer, ce n'est pas trop sur la circulation (R07)*».

-anticipe le retard pour réaménager son rendez-vous « *j'appelle au moment où je pars, "je pars, je pars à telle heure donc je serai là-bas en fonction du trajet, donc je compte, ça fait combien ? on avait dit 1h. 15h15 ça fait quand même une heure et demie, bon bien, je vais dire je mettrai un quart d'heure de plus.... vu les conditions de brouillard et tout, je serai un peu en retard, mais qu'il m'attende toujours (R05)*».

- anticipe la conduite des autres pour adapter sa conduite « *Parce que il y a beaucoup de gens, c'est comme quand il pleut ou quand il neige, dès qu'il il y a un truc qui sort de l'ordinaire, beaucoup de gens qui freinent et qui sont tétanisés au volant donc il faut être prudent pour les autres aussi (R14)* ».

- anticipe le comportement du passager pour décider l'heure de départ « *Elle va dire je vais être en retard, et puis moi aussi éventuellement, parce que j'ai envie d'être correct par rapport à elle, enfin par rapport à la personne que j'emmène, je prendrai un peu de marge (R27)*».

La relation aux autres (b23)

Elle intervient dans la décision concernant la réalisation du déplacement, qui peut être plus ou moins remise en cause par les perturbations entraînées par les intempéries.

- le sens de la responsabilité

Il s'agit de la responsabilité qu'on a en tant que conducteur vis à vis de ses passagers et de décider dans quelle mesure on peut s'autoriser ou non à les exposer aux risques « *Pour intempéries quoi, parce que j'ai mes enfants avec moi....Je suis accompagnée et qu'en fait, c'est quand même pas quelque chose qui est vital (20)* »

- le sens de l'engagement

Il s'agit de respecter l'engagement que l'on a pris vis à vis d'autres de faire telle ou telle activité, quelles que soient les circonstances. Ce sens de l'engagement est indépendant de la nature du motif du déplacement :

- il peut concerner une activité « contrainte » comme d'aller au travail auquel on ne s'estime guère la liberté de se soustraire « (êtes tenu vis-à-vis de votre client d'y aller) « *Parce que si, en pratique, il est possible de le faire, je peux difficilement donner... c'est un petit peu une nécessité de mon métier(R26)* ».

- il peut concerner une activité « non contrainte » pour laquelle on a passé un accord avec un tiers « *Non, il faut que j'y aille, c'est prévu ce jour là, j'ai un rendez-vous là-bas, donc il faut que j'y aille (R05)* »

- il peut concerner une activité « non contrainte » dont on s'impose soi-même la réalisation par obligation morale ou affective « *Dans ce cas-là, je ne sais pas si j'aurais changé mes plans à cause de la météo. Je ne pense pas. Parce que je la vois une fois par an.... il y a un impératif affectif je dirais (R03)* »

A l'inverse, on peut se considérer entièrement libre de tout engagement « *quand il faut aller au travail, vous attendez que ça soit.. ou alors vous ne partez pas... Ca gêne certainement, ça gêne puisqu'il manque quelqu'un mais du moment où vous avertissez, les gens ils sont comme moi, il y en a qui arrivent en retard et ça dépend dans quel coin (R22)* »

La relation aux autres peut intervenir également dans la manière dont la personne va se réorganiser face aux difficultés du trajet même.

- le sens de la ponctualité

Elles rendent le trajet plus laborieux et de ce fait en rallonge le plus souvent la durée du trajet. Cet allongement sera géré différemment si l'on a des horaires contraints et selon qu'on cherche ou non à les respecter :

- ponctuel l'individu va se soucier de respecter les heures d'arrivée, et de s'organiser en conséquence en dépit des difficultés que l'on peut rencontrer « *mon problème si vous voulez, c'est la circulation, le flot de circulation de voitures et les conditions important peu, je dois arriver à l'heure (R11)* »

- pas ponctuel « *Je me ferais jeter par mon beau-père mais enfin, non, il m'aurait prévenu de façon comme il y avait du brouillard ou du verglas, mais enfin je pars à la même heure. On verra après les conséquences (R18)* »

- le sens de l'initiative

Face aux difficultés liées au type d'intempérie, il s'agit de trouver une solution pour s'en sortir :

- soit en se débrouillant par soi-même

- en cherchant plus ample information pour prendre sa décision de partir ou non de manière circonstanciée « *je vais avoir l'information et puis ensuite, je pense que je dois pouvoir voir à quel équipement j'appellerai, l'équipement du Pouzin, Privas ou les mairies pour savoir l'état des routes...je me débrouillerai pour avoir une administration capable de me dire l'état des routes (R25)* »

- en allant explorer soi-même la situation pour se rendre mieux compte des risques à courir « *j'essaie par moi-même de me rendre compte des conditions de météo réelles (R13)* »

- en trouvant un moyen de réduire les difficultés de conduite en cours de route
« j'essaie de suivre quelqu'un, parce que je fais pas la route, j'aime mieux être derrière, ben je suis un camion, parce que le camion, en temps de brouillard, il est au-dessus, donc lui il voit. Je ne suis pas une voiture, mais je suis un camion jusqu'au bout (R23)»
- soit en comptant sur les autres
 - pour trouver un itinéraire plus sûr « J'aurais peut-être pris le temps de chercher.....Sur une carte, s'il n'y avait pas un autre itinéraire. Mais d'abord je me serais renseigné auprès de mes parents pour savoir s'ils pensaient qu'il y avait une meilleure solution (R02) »
 - se faire guider sur la route « j'y vais d'autant plus que je ne suis pas tout seul pour faire la route, parce que là je ne connaissais pas jusqu'où j'allai, ou du moins si j'avais personne pour aller avec moi, je ne sais pas si je serais parti, mais là en compagnie pour me dire la route(R10)»

Les qualités de conduite (b24)

- la prudence

Elle se manifeste sous le respect de différentes règles de conduite

- baisser la vitesse « j'arrive quand je peux en modérant mon allure, parce que c'est vrai que sous la pluie c'est hyper dangereux...mais si c'est de la grosse pluie, ça peut réduire de 70 à 60, en plus on traverse pas mal de petits villages tout le long (R14) »
- * garder des distances de sécurité « Je vais baisser un peu, le brouillard je n'aime pas trop, je vais baisser quand même considérablement... je roulerai à 110... sur route par brouillard, je fais attention, je laisse de la distance devant, sur route, c'est pareil, je laisse de la distance, surtout sur autoroute parce que là, ça risque de freiner brusque(R05) »
- * ne pas doubler sans visibilité « par brouillard je roulerai moins vite, ça c'est évident. S'il y a du monde on va encore moins vite. Je ne peux pas doubler quelqu'un qui est à 40 à l'heure. Je ne pourrai pas le doubler parce que je ne verrai pas ce qu'il y a en face(R27) »
- * ne pas freiner brusquement « Je préfère partir ½ heure avant et prendre mon temps, pas avoir à freiner brusquement, je prends mon temps : mamie, 50 ans, je prends mon temps (R09)»

- la vigilance

Elle consiste à maintenir toute son attention à la route et à observer la moindre modification qui se produit de façon à être prêt à réagir en cas de nécessité

- modification de l'état de la chaussée par pluie « En fonction de la nécessité du parcours, de la circulation... Je la descends à environ 70, oui, 70-80, mais de toutes façons... Surtout dans les premières heures de la pluie, parce que quand vous avez -ben ça, vous le savez- c'est vrai que les routes sont très mauvaises aux premières pluies, parce que vous avez toujours sur la route, c'est gras quoi, une fois qu'il a plu beaucoup, la route est lavée, on n'a plus ce problème (04)»
- par verglas « je pars à la même heure, je n'ai pas d'équipement spécialement pour le verglas, mais j'y vais et je m'adapte en fonction de ce que je vois, de ce que je trouve (R26) »
- modification de la circulation « parce que quand je conduis, je conduis. D'ailleurs je regarde la route, je suis très attentive à la circulation. Je ne regarde pas tellement le paysage mais je suis très attentive à la route, à la circulation elle-même. Donc ça me demande beaucoup de concentration (R06)».
- faire attention sans précision « Alors qu'ensuite, j'aurai plus à faire attention tout le temps, donc ayant à faire attention tout le temps, je préfère être sur une grande route que sur une petite(R02) »

- la maîtrise de conduite

Elle peut être liée à plusieurs facteurs

- connaître les ressources de conduite face à tel ou tel d'intempérie de façon à rester maître de son véhicule

* dans le cas de n'importe quel type d'intempérie « *il y a le col de la République qui est un peu difficile mais bon, ça se fait par tous les temps (R16)* »

* dans le cas de certains types d'intempérie « *ce n'est pas du tout pareil, par contre, en cas de verglas c'est pas prévisible, on peut pas savoir. En matière de brouillard, il faut rouler moins vite et surtout respecter les distances de sécurité par rapport à l'autre devant. Par contre, en matière de neige, c'est une conduite différente. Absolument différente. Il ne faut pas freiner. En matière de neige, il ne faut pas freiner. Boîte de vitesse et puis voilà, première, deuxième, troisième etc (R05)* »

* dans le cas du verglas « *je crois que la solution pour éviter d'avoir un accident s'il y a du verglas, c'est surtout de ralentir et pas donner d'à-coups dans ses manœuvres sinon... tous les coups vous partez, si en plus vous débrayez, frein à main je crois même que vous ferez la toupie(R21)* »

- à défaut d'être entièrement maître de son véhicule dans une situation difficile à contrôler, être capable de prendre des moyens pour en minimiser les risques :

- savoir quelle conduite adopter en cas d'aquaplaning par exemple « *je ne vais pas dire que j'ai l'habitude mais disons c'est jamais facile de maîtriser un véhicule de l'aquaplaning, donc on prend les marges de sécurité qu'il faut, rouler moins vite, distances de sécurité et des choses comme ça (R07)* » ou de dérapage avec le verglas « *je crois que la solution pour éviter d'avoir un accident s'il y a du verglas, c'est surtout de ralentir et pas donner d'à-coups dans ses manœuvres sinon... tous les coups vous partez, si en plus vous débrayez, frein à main je crois même que vous ferez la toupie(R21)* »

- connaître bien les réactions de sa voiture face à tel type d'intempérie « *Il faut beaucoup de prudence, ce n'est pas du tout la même conduite par temps sec, la pluie c'est pas gênant, bien équipé avec de bons pneus et tout, on connaît sa voiture(R05)* »

- connaître l'équipement de la voiture le mieux adapté à l'intempérie « *Il va de soi que initialement, moi je m'occupe de l'entretien de mon véhicule... est suivi, il va de soi que par temps de pluie notamment il vaut mieux avoir des pneumatiques qui soient en état. Bon, le verglas, il y a les pneus contact, les pneus clous mais enfin, les pneus clous vont être supprimés parce que sur le verglas vous savez... oui les pneus clous on peut faire quelque chose mais enfin, je ne crois pas qu'y ait de solution miracle pour...(R21)* »

- a contrario, ne pas avoir de maîtrise « *si j'ai l'occasion de conduire, de voir comment le véhicule, comment on l'a en main, mais là quand on sent le volant qui tourne dans le vide, ça fait drôle, je crois qu'une fois qu'on est parti à glisser sur la route, après, essayer de sortir de la route pour ne pas rentrer dans quelqu'un, je pense qu'il n'y a pas... Eh bien ça m'a fait drôle, au départ j'ai cru que c'était ma voiture qui avait un problème. Je tournais le volant et j'avais vraiment l'impression de rien avoir dans les mains d'avoir sorti le volant et de jouer avec (R12)* »

2.2.2.3. Ressources et contraintes (C)

La prise de décision est non seulement conditionnée par les aptitudes à gérer les inconvénients des intempéries, mais aussi par les moyens dont dispose la personne pour faciliter son adaptation. Ces moyens sont définis à la fois par les ressources et les contraintes qu'il tire de ses connaissances et expériences d'une part et du contexte dans lequel il fait son déplacement.

Connaissances et expérience (c1)

La connaissance concerne à la fois les qualités de l'itinéraire pratiqué et les conditions météorologiques de cet itinéraire. Elle intervient au niveau de la préparation à la conduite. Elle permet donc de mieux cerner les risques que l'on va prendre ou l'importance des efforts qu'il faudra déployer pour conduire, en fonction des inconvénients ou avantages de cet itinéraire là, selon le type d'intempérie, comme l'illustrent ces propos

La connaissance de l'itinéraire pratiqué

- de celui qui connaît bien la route *« Parce que je la connais, je la prends plusieurs fois, parce que entre Belleville et la Chapelle de Guinchay, c'est à trois voies mais il y a une ligne continue, oui deux lignes, donc on sait où on peut doubler. Donc, à la limite, s'il y a quelqu'un qui roule plus doucement devant moi, je sais que je peux doubler là et qu'il n'y en aura pas un autre en face, sur la nationale (R05) »*
- de celui qui connaît peu *« Ben si je l'apprends bien avant 9 heures et quart, je pars bien avant 9 heures et quart, pour essayer de- pour pouvoir rouler moins vite sur la partie qui se trouve entre Viviers et Aubenas, et Vals-les-Bains, que je connais peu(R02) »*

Le manque de connaissance peut jouer un rôle plus ou moins déterminant dans la décision comme le montre cet exemple :

- de celui qui ne pas connaît pas une partie du trajet *« Je récupère les amis et ils prennent l'autoroute avec moi de toute façon, c'est moi qui avais la voiture, mais toi tu aimes bien prendre les petites routes parce que tu es routier, tu connais toutes les petites routes. Evidemment moi je ne les connais pas ces routes (R19) »*

Le comportement de l'individu peut changer selon le niveau de connaissance qu'il a des différentes sections de son itinéraire :

- connaît une partie du trajet *« et puis je connais assez bien les routes avant donc... j'aurais un peu de- je pense que je n'aurais pas de problème à savoir où il y a un réel danger de verglas, où il faut faire vraiment attention. Alors qu'ensuite, j'aurai plus à faire attention tout le temps, donc ayant à faire attention tout le temps, je préfère être sur une grande route que sur une petite (R02) ».*

La connaissance des conditions météorologiques sur l'itinéraire

Elle concerne essentiellement la fréquence d'apparition du brouillard et du verglas qu'une longue pratique tout au long de l'année a permis d'observer. Cette connaissance aide à repérer les endroits qui nécessiteront une attention plus soutenue et concerne soit :

- la totalité de l'itinéraire *« sur la route d'Albertville, c'est une route qui longe l'Isère, elle est toujours verglacée, l'hiver, c'est une route qui est très mauvaise, qui est toujours verglacée. Il y a souvent des accidents, c'est vrai, il y a une prudence qui s'impose et puis c'est tout (R04) »*
- soit une partie seulement *« Alors le verglas c'est jusqu'à on va dire Heyrieu parce qu'après il y a plus de verglas, il y a trop de voitures qui passent donc en fait, par rapport aux bagnoles même s'il fait vraiment froid, il arrive quand même à s'estomper et après il retomberait à la hauteur, j'ai pris Dardilly la N6, juste avant le Breuil, je me rappelle plus, il y a un village par rapport à... là on commence à monter donc la température va baisser 2 fois plus, là y va commencer à avoir des risques de verglas beaucoup plus importants que ce qu'il y a chez moi (R18) ».*

Expérience des intempéries

L'expérience des intempéries intervient pour préparer la personne à affronter les difficultés entraînées par les intempéries. Mais cette préparation est plus ou moins efficace selon le niveau d'expérience :

- l'expérience par tous les temps donne une bonne connaissance des difficultés auxquelles on doit s'attendre et donc de ne pas être pris au dépourvu pour réagir en cas de nécessité - savoir à quoi s'en tenir « *Non, j'ai pas d'équipement spécial, par contre moi le verglas ne me dérange pas du tout, j'aime bien conduire sur le verglas, pas beaucoup de kilomètres mais ça me dérange pas, quand j'étais à Dijon je faisais mes trajets... je faisais Dijon Belfort, Dijon Sochaux tout ça et je peux vous dire que du verglas et du brouillard, en hiver, j'en avais plus que par ici (R20)* »

- l'expérience peut être considérée sous ces deux aspects :

* celui de l'apprentissage d'un comportement adapté à la circonstance, comme l'exprime cette personne au sujet du verglas « *dans la région on a verglas, on a neige, on a tout donc là, on est gâté pour ça. Non, et puis à force on a l'habitude, on a les équipements pour ici, sinon on se casse la figure, ça c'est clair donc on n'a aucun souci par rapport à ça (R18)* »

* celui de la prise de connaissance des difficultés qui peuvent survenir avec les émotions qu'elles suscitent « *je fais toujours beaucoup de kilomètres donc j'essaie de réagir par rapport aux autres, des fois on se fait avoir, des fois on ne se fait pas avoir, mais je crois déjà ça m'est pas arrivé, mais j'ai eu des choses des fois, on prend peur (R18)* »

- a contrario l'inexpérience amène à vivre plus ou moins mal le premier vécu d'un type d'intempérie

* prise de conscience des désagréments de la conduite liés à une absence de savoir faire « *en fait moi je suis arrivée et puis je tournais, j'ai commencé à déboîter beaucoup plus que ce que j'aurais dû et je me suis garée et j'ai eu une de mes collègues qui arrivait en se cassant la figure et qui m'a dit qu'il gelait et c'est ensuite que j'ai su qu'il gelait, ça se voyait pas au sol parce qu'il y avait une petite pellicule, mais en tournant sur le parking, le volant tournait à vide et c'est impressionnant (R12)* »

* traumatisme qui entraîne souvent une sorte d'inhibition « *Oui, j'ai déjà eu des ennuis, en montagne, sur une route de montagne avec du verglas le matin. La route qui va aux Deux-Alpes. Et dans un virage à droite, c'est-à-dire avec le fossé à gauche, j'ai freiné, mais ce n'est pas la vitesse qui compte à ce moment-là, et du coup on s'est retrouvé de l'autre côté, sur la partie de la route qui va dans l'autre sens (R02)* »

Ressources et contraintes liées au contexte du déplacement (c2)

Ces types d'intempéries peuvent remettre en cause à divers titres, comme nous venons de le constater, la réalisation du programme d'activité de la personne en modifiant les conditions dans lesquelles le déplacement doit se réaliser, comme les horaires de départ ou d'arrivée, le choix de l'itinéraire. Ces perturbations sont-elles ou non sans conséquences sur l'emploi du temps de la personne et si oui de quelles marges de manoeuvre dispose-t-elle pour prendre une décision. Ces questions amènent donc à reconsidérer le contexte du déplacement pour en repérer les ressources et ses contraintes

Ressources liées au schéma d'activité

Elles peuvent neutraliser les effets des perturbations, tel un allongement de la durée du trajet :

* une heure d'arrivée libre « *j'arriverai un peu plus tard, mais ce n'est pas gênant. Non, non mais je pars quand même, il n'y a pas de problème (R16)* »

- elles peuvent permettre de réaménager ses horaires ou son itinéraire

- * temps disponible avant le départ « dans la mesure où j'ai posé mon- où finalement le vendredi après-midi je n'ai pas travaillé, je suis partie, ben à ce moment-là, autant partir à midi et puis arriver à Usson avant deux heures, et puis voilà, rouler entre midi et deux (R01) »
 - * peut supprimer un détour « Oui, je n'aurais pas été aux noix, j'y serais allée une autre fois ou il ferait meilleur et j'aurais été directement chez elle (R03) ».
- elles permettent de réaliser le déplacement, tout en échappant à certaines craintes liées à la conduite :
- passager peut conduire « j'essaie de voir si je peux arriver à déplacer le rendez-vous et éviter de rouler de nuit, parce que je n'y vois rien la nuit ou alors, ben je demande à mon mari de conduire, puisqu'on est deux dans la voiture (R01) »
 - passager peut guider « je mets en plus à contribution mon frère puisque lui il connaît mieux la route encore, tant qu'on est sur l'autoroute, ça va, ce n'est pas trop compliqué, mais c'est après et c'est là qu'il aurait été mis à contribution mais autrement (R10) ».
- elles permettent de lever l'obligation de se déplacer ce jour là :
- * motif non contraint « RV non professionnel, si c'est possible je décale le RV chez les amis, mais si c'est professionnel, j'essaie de partir plus tôt (R14) »
 - * pouvoir de négociation avec la personne à rencontrer à l'arrivée « j'essaie d'appeler, donc en l'occurrence la grande-tante de Romain et lui dire qu'elle appelle son banquier, et qu'on ira à la banque quand il fera un peu meilleur temps (R01) »
 - * liberté de décision « quand c'est imprévu et qu'il faut rentrer bon on va tout doucement mais quand on a des possibilités de faire autrement, on fait autrement (R10) »

Les contraintes liées au schéma d'activité

Certaines de ces contraintes, en éliminant une certaine liberté de manoeuvre, peuvent ainsi conférer une plus ou moins grande rigidité de comportement qui, éventuellement, ne sera pas modifié en dépit d'une faible aptitude à gérer ces situations d'intempéries

- * heure d'arrivée contrainte « l'heure d'arrivée était impérative, je ne pense pas que ma femme m'ait pardonné le fait d'arriver en retard à la messe de communion... Il fallait y être (R02) »
- * pas de temps disponible « En plus j'ai un emploi du temps chargé, donc le fait de repousser une journée, ça entraîne des tas de problèmes dans tous les sens (R26) »
- * ne peut partir plutôt « Disons, on était attendu pour manger donc, a priori, on ne peut pas y aller beaucoup plus tôt et puis, oui, on avait dit 19h parce qu'il y avait des gens qui terminaient de travailler à 19h. De toute façon on ne serait pas parti plus tôt (R29) »
- * ne peut supprimer un détour « En revanche, on est obligés de passer prendre de l'essence parce qu'on n'en avait plus, donc on serait de toute façon allé à Bollène....(R02) »
- * ne peut reporter le déplacement « Dans ce cas-là, je ne sais pas si j'aurais changé mes plans à cause de la météo. Je ne pense pas. Parce que je la vois une fois par an, il y a un impératif affectif je dirais (03) »
- * n'a pas le pouvoir de décider « Il fallait y être, il serait dur de parlementer avec ma femme pour lui dire "bon ben je crois qu'on va pas y aller" surtout pour la communion, faudrait vraiment que les gens nous appellent (R02) »
- * la longueur du trajet peut intervenir chez certains pour rendre inacceptable la conduite avec tel ou tel type d'intempérie « Je ne peux pas vous l'affirmer, je n'ai jamais été en situation mais je pense qu'il y a des chances que je laisse, enfin pour un trajet aussi long. Je l'ai déjà fait dans le brouillard sur un trajet moins long, sur 50 kilomètres ça va, mais c'est quand même impressionnant je trouve(R12) »

Autres ressources

Elles interviennent dans l'aide à la conduite,

- équipement du véhicule « *Non, j'utilise 2 véhicules, généralement soit un fourgon type Trafic, soit une voiture plutôt gamme type Safrane donc les pneus sont un peu plus larges, mais plus large, meilleurs, c'est plus facile de conduire avec, il y a un ABS dessus donc on a déjà à moins maîtriser le véhicule que sur... et puis en fonction de la charge aussi. La voiture est un peu plus légère que le camion (R07)* ».
- aide à la conduite « *A ce moment-là, moi je prends mes distances par rapport à la voiture, si la voiture me met moins 5 du moment que c'est zéro elle clignote et me le signale, donc moi à ce moment-là je règle ma température par rapport à ce que m'indique la voiture (R18)*».
- bonne vue « *j'ai une bonne vue, mais je suis équipé pour, j'ai les antibrouillard, ça me gêne en rien du tout (R18)* »

Autres contraintes

Elles interviennent dans la décision de reporter le déplacement, étant considérées comme rédhitoires :

- * la voiture non équipée peut amener à un renoncement circonstancié « *là bas (à Romagnieu) j'ai eu une 4x4, j'ai eu des grosses voitures bon, même avec 10, 20cm oui j'y suis.. je me trouvais là-bas dans des chemins.. mais j'avais une voiture pour. Mais, à l'heure actuelle, comme je vous dis, non, je n'ai pas de voiture pour (R22)* » ou encore « *Eh bien non, je pars pas du tout là, c'est certain. Je n'ai pas l'équipement pour (R25)* »
- un problème de vue « *parce que je ne vois rien la nuit, mais disons que la nuit, c'est vraiment un cas où j'essaierais de pas conduire (R01)*».

La perception des itinéraires alternatifs

Face aux inconvénients que peut procurer l'itinéraire initial dans le cas des diverses intempéries, la connaissance d'autres itinéraires dans certains cas peut ou non offrir une solution valable pour maintenir ou non le déplacement. Tout dépend comment le répondant perçoit les possibilités qu'offre cet itinéraire à répondre à ses besoins du moment :

- ne pas perdre de temps sur un itinéraire plus performant :

- * sans sources de ralentissement « *si à l'aller je trouve des problèmes d'un côté, que ce soit un accident, des problèmes de circulation ou quelque chose comme ça, je connais un autre circuit qui est un peu plus long, mais je sais où il y a peu de chances qu'il y ait des travaux dessus (R07)*»
- * couvre l'intégralité du trajet « *et puis bon, puisque l'autoroute va seulement jusqu'à Rives si je prends l'autoroute, je préfère pas partir, ça sert à rien (R07)* »

- le besoin de se sécuriser, sur un itinéraire qui répond aux critères suivants :

- * réduire la partie route « *j'essaie de rejoindre l'autoroute, je repasse par l'autre côté c'est à dire je rentre par Cluses où je peux récupérer l'autoroute, où je peux prendre une plus grande portion d'autoroute, je pense que même avec le brouillard on est en sécurité (R13)*»
- * offrir une meilleure visibilité « *C'est sûr que sur les deux chemins que j'utilise, c'est sûr qu'il y en a un que je n'utiliserais pas(par Apprieu-Burcin- Les Abrets-D520/D73) parce que je sais que la route est beaucoup moins large, il y a pas de signalisation au sol, par temps de brouillard, il vaut mieux prendre celle qui est signalisée au sol* ».
- * avoir un meilleur profil de route « *éventuellement par l'autoroute parce que ça craint moins, mais ensuite comme on est obligé de prendre les petites départementales et sur Juré, c'est vrai ça craint, je pense que j'aurais annulé, j'aurais reporté au week end suivant (R08)* ».

- * fiabilité hivernale « si c'est sur tout le trajet c'est la catastrophe, au moins sur le tronçon de l'autoroute je suis quasiment sûr que ce sera salé donc il n'y aura pas de problème. Eventuellement je prendrai l'autoroute jusqu'à Chambéry (R14) »
- * confort de l'autoroute « c'est plus lié à la fatigue de la route, parce que l'autoroute elle est en plaine, elle est très facile. Et puis il n'y a pas de grands virages, elle n'est pas hyper fréquentée cette autoroute. Il n'y a pas souvent grand monde (R14) »
- * largeur « Alors qu'ensuite, j'aurai plus à faire attention tout le temps, donc ayant à faire attention tout le temps, je préfère être sur une grande route que sur une petiteles routes sont plus larges, et si on a plus de place pour.. faire face à un dérapage sur le verglas, ça se passe mieux que si on a moins de place. Donc la route nationale étant sûrement plus grande, les rattrapages sont plus faciles (R02) ».
- * moins de trafic « on roule mieux, il y a moins de circulation, on est plus en sécurité (R30) ».
- * éviter traversées de localités et carrefours « par mauvais temps, je me sens plus en sécurité sur l'autoroute que sur les petites nationales, où il y a toujours des traversées de villages, où il y a des feux, où il faut freiner souvent, il faut faire beaucoup plus attention, alors que sur l'autoroute je me sens en complète sécurité, surtout un jour normal (R23) ».
- * prise en charge « Oui, mais pour être tranquille. C'est vrai que si c'est une route que je connais par coeur, que j'ai l'habitude de faire, je prendrais peut-être la petite route mais si je ne connais pas bien, je prendrais l'autoroute (R19) ».

L'autoroute apparaît comme l'alternative la plus recherchée, en raison des divers critères de sécurité auxquels elle satisfait, comme le résume ce répondant « Je préfère passer par l'autoroute; c'est direct, c'est dégagé, pour le brouillard, ce n'est pas dégagé, le brouillard, on peut pas dégager le brouillard mais enfin, on est quand même beaucoup plus en sécurité sur l'autoroute que sur les routes. Eh bien c'est déjà plus sécurisant parce qu'au niveau des dépassements, même s'il n'y a pas de visibilité, je veux dire les dépassements qu'on peut effectuer sont quand même plus surs et puis, malgré tout... vous allez me dire le brouillard il est partout pareil là oui, le brouillard est partout pareil mais c'est plus sécurisant quand même, il n'y a pas de virages et personnellement, dans ma tête, c'est plus sécurisant (R20) ».

3- Comment expliquer les différences de comportements d'adaptation

Une fois établie la partition des individus selon leurs comportements d'adaptation sur l'ensemble du scénario et une fois identifiés les multiples facteurs explicatifs, la dernière étape de l'analyse consiste à expliquer les différences entre chaque groupe d'individus. Cette phase vise donc à proposer des schémas explicatifs de chaque type de comportement. A ce titre, il est nécessaire de reprendre l'analyse de manière plus approfondie individu par individu, pour repérer les similitudes de facteurs pour des répondants appartenant au même type. C'est ainsi qu'au cours de cette nouvelle phase de l'analyse, nous avons pu observer que des répondants ayant des caractéristiques similaires pouvaient dans certains contextes ne pas avoir systématiquement les mêmes réactions. Ce constat nous a donc amenés à modifier marginalement la première partition des individus que nous avons proposée.

3.1. L'identification des types de comportement

Nous avons identifié huit types de comportement, pour lesquels nous avons dégagé les principaux paramètres explicatifs. Le tableau suivant présente de manière synthétique ces résultats, par type de comportement. Pour les détails donnés individu par individu, nous renvoyons le lecteur à la série de tableaux qui présentent les grands groupes de facteurs classés par domaine d'univers de choix :

A- contexte du déplacement

- * a1- schéma d'activités
- * a2- trajet
- * a3- critères de choix de l'itinéraire initial

B- Capacité à gérer les changements de conditions météorologiques

- * b1- perception et attitudes par rapport aux types d'intempéries
- * b2- perception des qualités de l'itinéraire initial
- * b3- aptitudes liées à la personnalité

C- Ressources et contraintes

- * c1- liées à la connaissance et l'expérience
- * c2- liées au contexte du déplacement
- * c3- liées à la perception de l'itinéraire alternatif

Comme le montre ce tableau des facteurs explicatifs, les comportements d'adaptation apparaissent donc comme la résultante de l'action de divers paramètres qui peuvent soit agir de façon similaire, comme c'est le cas du premier type de comportement, soit de manière opposée, les uns ayant alors une influence plus déterminante que les autres, ce qui est le cas le plus courant. C'est pourquoi nous avons choisi d'exprimer ces actions par des signes positifs, quand ils incitent à maintenir le déplacement et par des signes négatifs quand ils concourent au report du déplacement. Pour hiérarchiser les facteurs selon le rôle plus ou moins déterminant qu'ils jouent par rapport à d'autres dans la décision, nous leur avons affecté soit (++), soit (--).

Tableau n°10. Les facteurs explicatifs des différents types de comportements

Comportement d'adaptation		Facteurs explicatifs								
		contexte	perception attitude face à intempérie	perception de l'itinéraire initial	prise de risques	qualités de conduite	sens de engagement	expérience connaissance	VP équipée	perception itinéraire alternatif
1 ^{er} type	« gardent le même itinéraire, mais la prudence s'impose »		++		++	++		++	+	
2 ^{ème} type	« de bons conducteurs que le contexte oblige à reporter le déplacement ou à changer d'itinéraire »	-	++	-	+	++		++	-	-
3 ^{ème} type	« le même itinéraire, le travail n'attend pas »	++			+	+	++	+		
4 ^{ème} type	« tenir ses engagements, même si on n'est pas sûr de soi : se sécuriser sur un meilleur itinéraire »	++	--	-	-	-	++	++		++
5 ^{ème} type	« de bons conducteurs soucieux de minimiser les risques sur un itinéraire plus sûr ou reporter le déplacement »		--	-	-	+		++		++
6 ^{ème} type	« des conducteurs expérimentés, trop sensibles aux risques d'une situation qu'ils n'ont pas les moyens de maîtriser »	-	--(d)		-	++		++		
7 ^{ème} type	« inexpérience et appréhension vont de pair pour reporter »		--		--	-		-		
8 ^{ème} type	« c'est trop dangereux sur ce type de route, surtout quand on n'est plus sûr de soi »	+	--	-	-		++	-		

1^{er} type de comportement -« gardent le même itinéraire, mais la prudence s'impose » :
R04, R11, R16, R18 et R27

Il s'agit de personnes pour lesquelles seule agit la bonne maîtrise de la situation à laquelle concourent toute une série de facteurs. Ils sont en effet suffisamment prévoyants pour être en mesure de parer à divers types d'aléas, de bons conducteurs qui savent comment adapter leur conduite à chaque type d'intempérie, dans la mesure où ils en ont une solide expérience, et enfin ils connaissent bien leur itinéraire et les conditions météorologiques que l'on peut y trouver. L'action du contexte du déplacement, ni celle de l'offre routière n'apparaît pas dans leur comportement

2^{ème} type - « de bons conducteurs que le contexte oblige à reporter le déplacement ou à changer d'itinéraire » : R07 et R20

Ces personnes ont un profil proche du premier type, en matière de maîtrise de la situation : niveaux de connaissance et d'expérience et qualités de conduite. Cependant d'autres facteurs liés au contexte les amènent à adopter un autre comportement. Il s'agit pour l'un (R07), de faire pour son travail un aller-retour dans la matinée, ce qui l'amène à ce titre à percevoir les intempéries comme une perte de temps qui peut rendre difficile cet aller-retour, quand il ne peut trouver un itinéraire de remplacement plus rapide pour compenser la perte de temps. Le cas du second (R20) est tout différent : il s'agit là de faire un déplacement de loisir, en compagnie d'enfants. La présence d'enfants dont il se sent hautement responsable l'amène à ne pas leur faire courir de risques, soit en cherchant un itinéraire plus sûr par autoroute, et à reporter quand le risque devient trop important comme en cas de verglas.

3^{ème} type -« le même itinéraire, le travail n'attend pas » : R15, R26

Bien qu'adoptant le même comportement que ceux du premier type, c'est à dire partir sur le même itinéraire, ces deux personnes s'en distinguent surtout par une moins bonne maîtrise de la situation : moins d'expérience et moins de maîtrise de conduite ceux des 1^{er} et 2^{ème} types, compensées par la confiance en soi. Pour eux l'action déterminante est la contrainte du schéma d'activité - déplacement pour le travail, renforcée par le sens de l'engagement.

4^{ème} type : « tenir ses engagements, même si on n'est pas sûr de soi : se sécuriser sur un meilleur itinéraire » : R02, R03, R30, R19, R23

Comme pour le troisième type, l'action déterminante est celle du contexte. Les motifs de déplacement sont divers, mais de nature a priori non contrainte : loisir, visite, retour au domicile. Cependant le sens de l'engagement leur confère un caractère obligatoire qui exclut tout report. A l'opposé, la perception aiguë du danger lié aux intempéries, l'aversion aux risques, un problème commun de maîtrise de conduite insuffisante militent en faveur du report. L'offre routière permet de satisfaire à l'obligation morale sur un itinéraire alternatif plus sécurisant.

5^{ème} type : « de bons conducteurs soucieux de minimiser les risques sur un itinéraire plus sûr ou reporter le déplacement » : R08, R13, R14, R24

La perception aiguë du danger lié aux intempéries, une certaine appréhension aux risques sur un itinéraire dont les qualités de route posent problème priment sur les

qualités de conduite (prudent/vigilant et chauffeur expérimenté), pour chercher un itinéraire plus sûr et même reporter le déplacement pour trois d'entre eux.

6ème type : « des conducteurs expérimentés, trop sensibles aux risques d'une situation qu'ils n'ont pas les moyens de maîtriser » : R05, R06, R21, R22

D'une part la perception forte du danger en cas de verglas qui provoque chez eux appréhension ou sentiment d'être démunis pour maîtriser ce type de situation, d'autre part l'aversion aux risques priment sur leur bonne qualité de conduite et leur bon niveau d'expérience pour les amener à reporter leur déplacement, d'autant plus volontiers qu'il n'y a pas de contrainte du schéma d'activité.

7ème type : « inexpérience et appréhension vont de pair pour reporter » : R10, R12, R17

Il s'agit là de personnes peu aptes à affronter les intempéries dans la mesure où elles n'ont dans ces cas là ni maîtrise de conduite, ni l'expérience. Leur perception du danger qui provoque appréhension ou stress et leur profonde aversion aux risques les amènent à reporter leur déplacement, sans prendre en compte d'autres éléments liés au contexte du déplacement ou à l'offre routière.

8ème type - « c'est trop dangereux sur ce type de route, surtout quand on n'est plus sûr de soi » : R01, R25

Le report du déplacement est pour ces répondants, également peu expérimentés, la résultante d'un jeu de facteurs contradictoires. La perception du danger qui provoque appréhension et stress, l'aversion aux risques et surtout la prise en compte des inconvénients d'une partie du trajet sur une route en altitude priment sur le caractère contraint du motif contraint et le sens de l'engagement.

3.2. Que conclure d'une telle analyse ?

Comme nous l'avons constaté, des individus de caractéristiques proches comme ceux des types 1, 2 ou même 6 ont eu des réactions différentes : partent sur le même itinéraire, changent d'itinéraire ou même reportent. Il est difficile d'expliquer ces différences de comportements d'adaptation sans prendre en compte les contextes dans lesquels se font les déplacements ou plus précisément l'aspect permissif ou contraignant du schéma d'activité qui augmente ou diminue les marges de manoeuvre. Il s'agit de la contrainte de temps ou du caractère obligatoire du motif, mais seulement à condition qu'elle soit ressentie comme une obligation morale (sens de l'engagement) par l'individu.

Ainsi un motif a priori considéré contraint comme le travail peut selon le sens de l'engagement de la personne perdre ou non son aspect obligatoire, donc perdre toute influence. Ce constat amène à faire une réserve sur l'idée volontiers admise de l'influence des motifs de déplacements sur les comportements de mobilité.

Cependant les aptitudes des individus à gérer ces changements semblent jouer un rôle central, en définissant une plus ou moins grande probabilité à maintenir ou non le déplacement. L'action du jeu de perception et attitudes vis à vis du type d'intempérie, tout comme celle de la capacité à prendre ou non les risques paraissent volontiers primer sur les compétences de conducteur et l'expérience- il suffit dans certains cas qu'il n'y ait pas de motif contraint (type 6).

Ces résultats permettent aussi de relativiser l'impact de l'offre routière sur les comportements. Elle intervient plus souvent par le biais de l'itinéraire alternatif auquel on va avoir recours pour résoudre ses difficultés : essayer de gagner du temps comme dans le cas du répondant R07 ou chercher à se sécuriser comme les personnes des types 4 et 5. Quant aux qualités de l'itinéraire initial, il intervient le plus souvent pour modifier à la marge les comportements -réduire la vitesse, partir plus tôt, éviter les heures de gros trafic, mais plus rarement pour dissuader, comme c'est le cas du type 8.

Peut-on observer des différences de comportement selon le sexe ?

Tableau n°11. Répartition des types de comportement par sexe

	type 1	type 2	type 3	type 4	type 5	type 6	type 7	type 8
hommes	5	1	2	1	4	3	1	1
femmes	-	1	-	4	-	1	2	2

TABLEAUX ANNEXES DU SCENARIO I

		1 ^{er} type					2 ^{ème} type		3 ^{ème} type	
A-Contexte-G1		04	11	16	18	27	07	20	15	26
<i>A1- Schéma d'activités</i>										
<i>motif</i>	<i>travail</i>						x		x	x
	<i>visite</i>	x	x					x		
	<i>achats</i>									
	<i>réunion</i>				x					
	<i>affaires/autres</i>					x				
	<i>loisir</i>									
	<i>retour domicile</i>			x						
<i>accompagnement</i>	<i>seul</i>	x					x			x
	<i>conjoint</i>		x	x	x					
	<i>enfants</i>							x		
	<i>famille</i>									
	<i>autre passager</i>				x	x			x	
<i>horaires</i>	<i>départ imposée</i>									
	<i>arrivée libre</i>									x
	<i>arrivée imposée</i>		x		x	x	AR		x	
<i>arrêt</i>	<i>oui</i>	x								x
<i>A2- Trajet</i>										
<i>type d'itinéraire</i>	<i>autoroute</i>		x							x
	<i>A+ RN</i>									
	<i>A + RD</i>									
	<i>A+ RN + RD</i>				x				x	
	<i>RN</i>						x			
	<i>RN + RD</i>	x		x				x		
	<i>RD</i>					x				
<i>longueur km</i>		63	124	137	71	59	48	59	72	169

		4 ^{ème} type					5 ^{ème} type			
		02	03	19	23	30	08	13	14	24
<i>A1- Schéma d'activités</i>										
<i>motif</i>	<i>travail</i>									x
	<i>visite</i>		x				x		x	
	<i>achats</i>									
	<i>réunion</i>	x								
	<i>affaires</i>									
	<i>loisir</i>			x						
	<i>retour domicile</i>				x	x		x		
<i>accompagnement</i>	<i>seul</i>		x						x	x
	<i>conjoint</i>	x		x			x			
	<i>enfants</i>									
	<i>famille</i>					x		x		
	<i>autre passager</i>			x	x					
<i>horaires</i>	<i>départ imposée</i>									
	<i>arrivée libre</i>									
	<i>arrivée imposée</i>		x	x					x	AR
<i>arrêt</i>	<i>oui</i>	x	x	x	x		x	x		
<i>A2- Trajet</i>										
<i>type d'itinéraire</i>	<i>autoroute</i>									
	<i>A+ RN</i>									
	<i>A + RD</i>									
	<i>A+ RN + RD</i>			x	x		x	x		x
	<i>RN</i>								x	
	<i>RN + RD</i>	x	x			x				
	<i>RD</i>									
<i>longueur km</i>	<i>..</i>	87	64	150	55	180	154	90	275	54

		6ème type				7ème type			8ème type		
		05	06	21	22	10	12	17	01	25	28
<i>A1- Schéma d'activité</i>											
<i>motif</i>	<i>travail</i>									x	
	<i>visite</i>			x	x		x	x			
	<i>achats</i>	x									
	<i>réunion</i>					x					
	<i>affaires</i>								x		
	<i>loisir</i>										
	<i>retour domicile</i>		x								x
<i>accompagnement</i>	<i>seul</i>	x		x	x		x			x	
	<i>conjoint</i>		x						x		x
	<i>enfants</i>										
	<i>famille</i>							x			
	<i>autre passager</i>					x					
<i>horaires</i>	<i>départ imposée</i>						x	x			
	<i>arrivée libre</i>										
	<i>arrivée imposée</i>			x					x		x
<i>arrêt</i>	<i>oui</i>	x						x	x		
<i>A2- Trajet</i>											
<i>type d'itinéraire</i>	<i>autoroute</i>	x						x			
	<i>A+ RN</i>			x		x	x			x	x
	<i>A + RD</i>				x				x		
	<i>A+ RN + RD</i>		x								
	<i>RN</i>										
	<i>RN + RD</i>										
	<i>RD</i>										
<i>longueur km</i>			68	243	66	189	171	103	115	67	95

<i>- A3- Choix de l'itinéraire initial</i>										
<i>critères de choix</i>	<i>infra</i>	<i>1er type</i>					<i>2ème type</i>		<i>3ème type</i>	
		<i>04</i>	<i>11</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>27</i>	<i>07</i>	<i>20</i>	<i>15</i>	<i>26</i>
<i>itinéraire agréable</i>	x									
<i>le plus court</i>	x		x							
<i>éviter aléas durée</i>		x					x			
<i>gain temps</i>										x
<i>le moins cher</i>							x			
<i>habitude</i>									x	x
<i>choisi par autre personne</i>					x					
<i>parcours flèche</i>										
<i>faire détour pour arrêt</i>										
<i>temps disponible</i>	x							x		
<i>moins de trafic</i>										
<i>explorer nouveau iti</i>								x		
<i>pas de choix</i>										
<i>réduire partie route</i>										
<i>entretien météo</i>										
<i>???</i>										
<i>selon motif</i>								x		
<i>selon météo</i>										
<i>selon état de fatigue</i>										

<i>A3- Choix de l'itinéraire initial</i>										
<i>critères de choix</i>		<i>4ème type</i>					<i>5ème type</i>			
		<i>02</i>	<i>03</i>	<i>19</i>	<i>23</i>	<i>30</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>24</i>
<i>itinéraire agréable</i>									x	
<i>le plus court en km</i>							x	x		x
<i>éviter aléas durée</i>										
<i>gain temps</i>										
<i>le moins cher</i>						x	x			
<i>habitude</i>										
<i>choisi par autre personne</i>				x						
<i>parcours fléché</i>	x									
<i>faire détour pour arrêt</i>	x	x			x					
<i>temps disponible</i>					x			x	x	
<i>moins de trafic</i>									x	
<i>explorer nouveau iti</i>										
<i>pas de choix</i>										
<i>réduire partie route</i>										
<i>entretien météo</i>										
<i>???</i>										
<i>selon motif</i>					x				x	
<i>selon météo</i>							x			
<i>selon état de fatigue</i>									x	

<i>A3- Choix de l'itinéraire initial</i>											
<i>critères de choix</i>	<i>6ème type</i>				<i>7ème type</i>			<i>8ème type</i>			
	<i>05</i>	<i>06</i>	<i>21</i>	<i>22</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>17</i>	<i>01</i>	<i>25</i>	<i>28</i>	
<i>itinéraire agréable</i>		x									
<i>le plus court en km</i>		x									
<i>éviter aléas durée</i>								x			
<i>gain temps</i>	x					x					
<i>le moins cher</i>											
<i>habitude</i>				x			x				
<i>choisi par autre personne</i>					x						
<i>parcours flèche</i>											
<i>faire détour pour arrêt</i>											
<i>temps disponible</i>		x	x								
<i>moins de trafic</i>											
<i>explorer nouveau iti</i>											
<i>pas de choix</i>										x	
<i>réduire partie route</i>								x			
<i>entretien météo</i>	x										
<i>???</i>									x		
<i>selon motif</i>											
<i>selon météo</i>											
<i>selon état de fatigue</i>											

<i>b1- Perception et attitudes par rapport aux intempéries</i>											
			<i>1er type</i>					<i>2ème type</i>		<i>3ème type</i>	
			04	11	16	18	27	07	20	15	26
<i>1- Perception des intempéries comme sources de</i>											
	perte de temps						c	bcd			
	pb trouver route					c					
	tension										
	danger lié à	conduite autres				bcd	bc				
		visibilité				c	c		c	c	
		contrôle VP									
		non précisé								d	
<i>2- attitudes par rapport aux intempéries</i>											
	insensible gêne		abcd	abcd	abcd	bcd	abd	a	abcd	a	abcd
	conscient risques				cd	bcd	bc	bcd			bc
	sensible gêne							c		bc	
	appréhension									d	
	démuni										
	stress										

<i>b1- Perception et attitudes par rapport aux intempéries</i>											
			<i>4ème type</i>					<i>5ème type</i>			
			02	03	19	23	30	08	13	14	24
<i>1- Perception des intempéries comme sources de</i>											
	perte de temps		a								
	pb trouver route										
	tension				abc						
	danger lié à	conduite autres				a				a	
		visibilité	d			bc	c			b	c
		contrôle VP		d							
		non précisé	bc		d		d	d	cd	d	d
<i>2- attitudes par rapport aux intempéries</i>											
	insensible gêne			ab	a		a	a	b		ab
	conscient risques							bcd	d	bc	
	sensible gêne		a		abc			bc		b	cd
	appréhension		bc	c		ab	cd	d	c	d	
	démuni			d					d		
	stress		d		d	cd					

<i>b1-Perception et attitudes par rapport aux intempéries</i>											
		<i>6ème type</i>				<i>7ème type</i>			<i>8ème type</i>		
		05	06	21	22	10	12	17	01	25	28
<i>1- Perception des intempéries comme sources de</i>											
	perte temps		c								
	trouver route					abc					
	tension		c	b		ab					
	danger lié à	conduite autres		d				ab		b	ab
		visibilité			b	c		c		c	c
		contrôle VP	d		ad			d		b	
		non précisé				d			acd	d	cd
<i>2- attitudes par rapport aux intempéries</i>											
	insensi. gêne		ab	ac						a	
	cst risques		cd		abd						a
	sensible gêne		c	b	abc	abc	abc			b	a
	appréhension			d		d		ab	ac	bc	ab
	démuni		d		d						
	stress						d	cd	d	d	bcd

<i>b2-Perception des qualités de l'itinéraire initial</i>										
<i>Groupe 1</i>	<i>type infra</i>	<i>1er type</i>					<i>3ème type</i>		<i>2ème type</i>	
		<i>04</i>	<i>11</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>27</i>	<i>15</i>	<i>26</i>	<i>07</i>	<i>20</i>
<i>Inconvénients</i>										
<i>profil</i>	<i>RD</i>	x		xc	xc	x				xc
<i>visibilité</i>	<i>route</i>									xc
<i>dénivelé</i>	<i>A</i>		x					x		
<i>problèmes traversées</i>										
<i>problème de carrefour</i>										
<i>importance route</i>	<i>RD</i>					x	xd			
<i>guidage</i>	<i>RD</i>				xc				xc	
<i>risques brouillard</i>	<i>RD</i>				xc					xc
<i>risques verglas</i>	<i>RD</i>	x								
<i>risques inondation</i>										
<i>aléas climat</i>	<i>A</i>							x		
<i>points noirs</i>	<i>A</i>				xb					
<i>sécurité densité trafic</i>									xd	
<i>sécurité conduite PL</i>	<i>A</i>									
<i>cohabitation PL</i>	<i>A</i>									
<i>sécurité ralentissem.</i>	<i>A</i>									
<i>aléas de durée</i>	<i>A</i>							x		
<i>ne connaît pas</i>	<i>partie route</i>				xb		xd			
<i>Avantages</i>										
<i>entretien météo</i>	<i>A</i>		x							
<i>largeur</i>	<i>RN</i>						xb			
<i>peu de trafic</i>	<i>A</i>						x			
<i>sécurité</i>	<i>A</i>						xb			
<i>confort pour croiser</i>	<i>A</i>						xb			
<i>pas traversée localités</i>	<i>A</i>									
<i>réduit partie route</i>										
<i>trajet connu</i>						x				
<i>pas risques inondat</i>	<i>A</i>									

x=sans influence sur la décision

xa= influe dans scénario pluie/ xb= influe dans scénario pluie+nuit/ xc= influe dans scénario brouillard/

xd= influe dans scénario verglas - soit en tant qu'inconvénient, soit en tant qu'avantage

<i>b2- Perception des qualités de l'itinéraire initial</i>										
		<i>4ème type</i>					<i>5ème type</i>			
		<i>02</i>	<i>03</i>	<i>19</i>	<i>23</i>	<i>30</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>24</i>
<i>Inconvénients</i>										
<i>profil</i>	<i>route</i>				<i>xa</i>		<i>xbd</i>	<i>x</i>	<i>xb</i>	<i>xc</i>
<i>visibilité</i>	<i>route</i>									
<i>dénivelé</i>	<i>route</i>	<i>x</i>					<i>xbd</i>			
<i>problèmes traversées</i>	<i>RN</i>				<i>xab</i>	<i>xacd</i>			<i>xa</i>	
<i>problème de carrefour</i>	<i>RN</i>	<i>xb</i>								
<i>importance route</i>		<i>xd</i>					<i>xd</i>			
<i>guidage</i>	<i>route</i>				<i>xc</i>					
<i>risques brouillard</i>	<i>route</i>							<i>xc</i>	<i>xc</i>	
<i>risques verglas</i>	<i>RN</i>	<i>xd</i>	<i>xd</i>				<i>xd</i>	<i>xd</i>		
<i>risques inondation</i>	<i>RN</i>	<i>xa</i>								
<i>aléas climat</i>										
<i>points noirs</i>										
<i>sécurité densité trafic</i>	<i>RN</i>					<i>xa</i>			<i>xb</i>	
<i>sécurité conduite PL</i>	<i>A</i>								<i>xb</i>	
<i>cohabitation PL</i>					<i>xb</i>				<i>xb</i>	
<i>sécurité ralentissem.</i>	<i>A</i>				<i>xab</i>					
<i>aléas de durée</i>										
<i>ne connaît pas</i>	<i>partie route</i>	<i>xc</i>		<i>xab</i>						
<i>Avantages</i>										
<i>entretien météo</i>	<i>A</i>						<i>xd</i>			
<i>largeur</i>	<i>RN</i>	<i>xd</i>								
<i>peu de trafic</i>	<i>A</i>			<i>x</i>						
<i>sécurité</i>	<i>A</i>							<i>xc</i>		
<i>confort pour croiser</i>										
<i>pas traversée localités</i>										
<i>réduit partie route</i>										
<i>trajet connu</i>										
<i>pas risques inondat</i>	<i>A</i>									

<i>b2- Perception des qualités de l'itinéraire initial</i>											
		<i>6ème type</i>				<i>7ème type</i>			<i>8ème type</i>		
		05	06	21	22	10	12	17	01	25	28
<i>Inconvénients</i>											
<i>profil</i>	<i>route</i>		xb						x		
<i>largeur</i>	<i>A</i>				xb				xb		
<i>visibilité</i>	<i>route</i>								xc		
<i>dénivelé</i>	<i>route</i>								xd	xbc	
<i>problèmes traversées</i>	<i>RN</i>										x
<i>problèmes carrefours</i>	<i>RN</i>										
<i>importance route</i>						xc				xb	
<i>guidage</i>	<i>route</i>				xc	xc					
<i>risques brouillard</i>	<i>route</i>									xc	
<i>risques verglas</i>	<i>RN</i>								xd		
<i>risques inondation</i>	<i>RN</i>										
<i>aléas climat</i>											
<i>points noirs</i>											
<i>sécurité densité trafic</i>	<i>RN</i>	x									
<i>sécurité conduite PL</i>	<i>A</i>	x							xc		
<i>cohabitation PL</i>	<i>A</i>	x			xab						
<i>sécurité ralentissem.</i>	<i>A</i>	xc									
<i>aléas de durée</i>	<i>route</i>								x		
<i>ne connaît pas</i>	<i>partie route</i>					xb					
<i>Avantages</i>											
<i>entretien météo</i>	<i>A</i>										
<i>largeur</i>	<i>A</i>										
<i>peu de trafic</i>	<i>A</i>		xc								
<i>sécurité</i>	<i>A</i>										
<i>confort pour croiser</i>			xb								
<i>pas traversée localités</i>											
<i>moins de vitesse</i>	<i>RN>A</i>										
<i>réduit partie route</i>											
<i>trajet connu</i>											
<i>pas risques inondat</i>	<i>A</i>						xb				x

<i>b3- Aptitudes liées à la personnalité</i>									
	<i>1er type</i>					<i>3ème type</i>		<i>2ème type</i>	
<i>Groupe 1</i>	<i>04</i>	<i>11</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>27</i>	<i>15</i>	<i>26</i>	<i>07</i>	<i>20</i>
<i>confiant en soi</i>	x	x	x	x	x	xabc	x	x	x
<i>pas confiant en soi</i>						xd			
<i>Prise de risques</i>									
<i>aversion aux risques</i>				x		x			
<i>temps de précaution</i>		x			x	x			
<i>prévoyant</i>	x	x	x	x	x				
<i>anticipation</i>					x			x	
<i>Relation aux autres</i>									
<i>sens de responsabilité</i>					x				x
<i>sens engagement</i>			x				x		
<i>ponctuel</i>		x		non					
<i>débrouillard</i>				x					
<i>dépendant des autres</i>				x					
<i>qualités de conduite</i>									
<i>prudent</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>vigilant</i>	x		x	x		x	x		
<i>maitrise de conduite</i>	x	x	x	x	x			x	x

<i>b3- Aptitudes liées à la personnalité</i>									
	<i>4ème tye</i>					<i>5ème type</i>			
	<i>02</i>	<i>03</i>	<i>19</i>	<i>23</i>	<i>30</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>24</i>
<i>confiant en soi</i>	xa	xab	xa	xab	xab	xabc	xbc		xab
<i>pas confiant</i>	xbcd	xcd	xbc	xcd	xcd	xd	xd	xabc	xcd
<i>Prise de risques</i>									
<i>aversion aux risques</i>	x	x	xd	x	x	xd	x	xb	x
<i>temps de précaution</i>									
<i>prévoyant</i>	x		x		x		x		
<i>anticipation</i>								x	
<i>Relation aux autres</i>									
<i>sens responsabilité</i>									
<i>sens engagement</i>	x	x	x	xab	x				x
<i>ponctualité</i>	x		non						
<i>débrouillard</i>				x			x		
<i>dépendant des autres</i>	x		x	xc					
<i>qualités de conduite</i>									
<i>prudent</i>					x	x	x	x	x
<i>vigilant</i>	x					x	x	x	
<i>maitrise de conduite</i>	-								
<i>ne maitrise pas</i>		xd	xd	xcd					

<i>b3- Aptitudes liées à la personnalité</i>										
	<i>6ème type</i>				<i>7ème type</i>			<i>8ème type</i>		
	<i>05</i>	<i>06</i>	<i>21</i>	<i>22</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>17</i>	<i>01</i>	<i>25</i>	<i>28</i>
<i>confiant en soi</i>	xabc	xabc	x							
<i>pas confiant</i>	xd	xd	xd	xa	x	x	x	xbd	xbcd	x
<i>Prise de risques</i>										
<i>aversion aux risques</i>	x	x	xd	x	x	xc	x	x	xb	x
<i>temps de précaution</i>								x		
<i>prévoyant</i>			x					x		
<i>anticipation</i>	x									
<i>anticipation</i>										
<i>Relation aux autres</i>									x	
<i>sens engagement</i>	xabc		x	non			non	x	xab	x
<i>ponctuel</i>								x		
<i>débrouillard</i>			x					x	x	
<i>dépendant des autres</i>					x		x			
<i>qualités de conduite</i>										
<i>prudent</i>	x	x	x		x	x			x	x
<i>vigilant</i>		x								
<i>maîtrise de conduite</i>	xabc		x							
<i>ne maîtrise pas</i>						xcd	xd			

<i>c1-Ressources et contraintes liées à la connaissance et l'expérience</i>									
	<i>1^{er} type</i>					<i>2^{ème} type</i>		<i>3^{ème} type</i>	
<i>Groupe 1</i>	<i>04</i>	<i>11</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>27</i>	<i>07</i>	<i>20</i>	<i>15</i>	<i>26</i>
<i>Connaissance de l'itinéraire pratiqué- dans sa totalité</i>									
<i>bonne</i>	x		x			x			x
<i>à peu près</i>		x			x				
<i>inexistante</i>							x		
<i>Connaissance de l'itinéraire pratiqué - sur une partie</i>									
<i>bonne</i>				x				x	
<i>à peu près</i>									
<i>inexistante</i>				x				x	
<i>Connaissance météo-</i>									
<i>totalité trajet</i>	x		x			x	x		x
<i>une partie du trajet</i>				x				x	
<i>Expérience des différents types d'intempéries</i>									
<i>expérimenté</i>	abcd	abcd	abcd	abcd	abcd	abcd	abcd	abc	ab
<i>peu expérimenté</i>								d	c
<i>inexpérimenté</i>									d
<i>traumatisé</i>									

<i>c1-Ressources et contraintes liées à la connaissance et l'expérience</i>									
	<i>4^{ème} type</i>					<i>5^{ème} type</i>			
	<i>02</i>	<i>03</i>	<i>19</i>	<i>23</i>	<i>30</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>24</i>
<i>Connaissance de l'itinéraire pratiqué- dans sa totalité</i>									
<i>bonne</i>		x		x		x		x	x
<i>à peu près</i>					x				
<i>inexistante</i>									
<i>Connaissance de l'itinéraire pratiqué - sur une partie</i>									
<i>bonne</i>	x		x						
<i>à peu près</i>			x				x		
<i>inexistante</i>	x						x		
<i>Connaissance météo</i>									
<i>totalité trajet</i>						x		x	x
<i>une partie du trajet</i>	x						x		
<i>Expérience des différents types d'intempéries</i>									
<i>expérimenté</i>	xa	xab		xab	abcd	abcd	abc	abcd	abcd
<i>peu expérimenté</i>	xbc	xc	bc				d		
<i>inexpérimenté</i>	xd								
<i>traumatisme</i>		xd	d	cd					

<i>c1-Ressources et contraintes liées à la connaissance et l'expérience</i>										
	<i>6ème type</i>				<i>7ème type</i>			<i>8ème type</i>		
	05	06	21	22	10	12	17	01	25	28
<i>Connaissance de l'itinéraire pratiqué- dans sa totalité</i>										
<i>bonne</i>	x		x	x				x		x
<i>à peu près</i>		x								
<i>inexistante</i>					x	x				
<i>Connaissance de l'itinéraire pratiqué - sur une partie</i>										
<i>bonne</i>							x		x	
<i>à peu près</i>							x		x	
<i>inexistante</i>										
<i>Connaissance météo</i>										
<i>totalité trajet</i>	x	x	x	x						x
<i>une partie du trajet</i>									x	
<i>Connaissance itinéraire alternatif- sur totalité du trajet</i>										
<i>oui</i>	x	x		?				?		x
<i>non</i>					non	non	?			
<i>Connaissance itinéraire alternatif- sur une partie</i>										
<i>oui</i>			x							
<i>Expérience des différents types d'intempéries</i>										
<i>expérimenté</i>	abcd	abc	abcd	abcd	a			ac		
<i>peu expérimenté</i>					bc	a	abc		a	abc
<i>inexpérimenté</i>						b	d	bd	bc	d
<i>« traumatisme »</i>		d	d	a	d	cd			d	

<i>c2- Ressources et contraintes liées au contexte</i>									
	<i>1er type</i>					<i>2ème type</i>		<i>3ème type</i>	
<i>Groupe 1</i>	<i>04</i>	<i>11</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>27</i>	<i>07</i>	<i>20</i>	<i>15</i>	<i>26</i>
<i>ressources liées au schéma d'activité</i>									
heure arrivée libre	x		x						
disponibilité en temps									
peut supprimer détour									
passager peut conduire									
passager peut guider									
motif non contraint									
peut négocier report									
peut reporter déplact							xd		
<i>contraintes liées au schéma d'activité</i>									
heure arrivée contraint		x		x	xbc	xbc		x	x
pas temps disponible						xd			x
ne peut supprimer détour									
ne peut partir + tôt									
ne peut reporter			xc						
<i>autres ressources et contraintes</i>									
VP équipée	xd	xd	xd	xcd	xd				
VP pas équipée						x	xd	xd	x
problème de vue								xb	
trajet long									
partie route									
<i>Perception itinéraire alternatif</i>									
pas itinéraire alternatif acceptable									
pas d'autre itinéraire						xd			

<i>c2- Ressources et contraintes liées au contexte</i>									
	<i>4ème type</i>					<i>5ème type</i>			
	02	03	19	23	30	08	13	14	24
<i>ressources liées au schéma d'activité</i>									
heure arrivée libre					xa				
disponibilité en temps					xa	xc	xcd	x	
peut supprimer détour		xab	x	xabc					
passager peut conduire			x						
passager peut guider									
motif non contraint							x	x	
peut négocier report									
peut reporter déplact				xcd		xd	xcd	xb	
<i>contraintes liées au schéma d'activité</i>									
ne peut reporter	xd	xbcd	x	xab	xc		xb		
heure arrivée	xc		x						x
pas temps disponible									x
ne peut partir + tôt									
ne peut supprimer détour	x								
ne peut reporter	x	x							
<i>autres ressources et contraintes</i>									
VP équipée					x		x		
VP pas équipée								xc	
pb de vue				xb					
trajet long			xd		x		xd		
pb partie route	xbd					xd			
<i>Perception itinéraire alternatif</i>									
pas itinéraire alternatif acceptable						xd			

<i>c2- Ressources et contraintes liées au contexte</i>										
	<i>6ème type</i>				<i>7ème type</i>			<i>8ème type</i>		
	05	06	21	22	10	12	17	01	25	28
<i>ressources liées au schéma d'activité</i>										
heure arrivée libre				x						
disponibilité en temps								xc		
peut supprimer détour										
passager peut conduire		xd			xd			xbd		
passager peut guider					xac					
motif non contraint										
peut négociier report								xbd		
peut reporter déplact	xd	xd	xd	x	xbd	x	x		xbcd	xb
<i>contraintes liées au schéma d'activité</i>										
ne peut reporter			abc						xa	xa
heure arrivée	abc							xa		x
pas temps disponible										
ne peut partir + tôt										
ne peut supprimer détour										
nz peut reporter										
<i>autres ressources et contraintes</i>										
VP équipée		x	xd							
trajet court		xc								
VP pas équipée	x			xd	xd	xc			xd	x
pb de vue								xb	xb	
trajet long						xc				xb
pb partie route								xd	xc	
<i>Perception itinéraire alternatif</i>										
pas itinéraire alternatif acceptable										xd

<i>c3- Perception de(s) itinéraire(s) alternatif(s)</i>			
	impact qualités itinéraire initial	perception itinéraires alternatifs	
<i>1er Type : gardent le même itinéraire, mais la prudence s'impose</i>			
04	-	N212+D218=grand détour A43 (au lieu de N90)	
11	trafic environ St Etienne (b)	-	change heure départ pour éviter trafic
16	-qualités D518 ©	-	roule moins vite ©
18	-D485/D604 qu'il ne connaît pas (bcd) - qualités de D485/D604 © - points noirs sur périph et A6 (b)	-	part plus tôt (bcd)
27	-	-	-
<i>2ème type : de bons conducteurs que le contexte oblige à reporter le déplacement / à changer ou non d'itinéraire</i>			
07	- trop de PL	D520/D73=route moins large, pas de signalisation au sol, plus de km A ne couvre qu'un petit bout du trajet	- ne part pas, car pas d'itinéraire alternatif acceptable (d)
20	- profil route/risques brouillard sur D53(c)	D519+A7=plus rapide, plus de sécurité que par RD- itinéraire habituel	-va sur A7/D519 (c) -
<i>3ème type : le même itinéraire, le travail n'attend pas</i>			
15	sécurité A (b) qualités de D80 qu'elle ne connaît pas	-	part malgré problème de vue (b) hésite à partir, puis part plus tôt (d)
26			
29 ?		RN82- entre Feurs et St Etienne=bcp de traversées	après hésitation, reste sur A72/A89

<i>c3- Perception de(s) itinéraire(s) alternatif(s)</i>			
	impact qualités de l'itinéraire initial	perception itinéraires alternatifs	choix : changent d'itinéraire
<i>4ème type : tenir ses engagements, même si on n'est pas sûr de soi, se sécuriser sur un meilleur itinéraire</i>			
02	risques d'inondation (a) qualités de D107/N102 (bcd) D107/N102 qu'il ne connaît pas (c)	A7 jusqu'à Loriol-puis par Privas <u>partie Rhône</u> =N86=risques inondation/aléas traversées/ N7= plus grande/gain de temps <u>partir Ardèche</u> = ? ? ?	- va sur D458/N7/ (abcd) -cherche à quitter N102 (bcd) - part plus tôt (c)
03	d- risques verglas	A48= même temps que route/ plus cher que route/ mais plus confortable car il faut faire moins attention aux carrefours/et entretien météo	- va sur autoroute (d)
19	-ne connaît pas D925/N212/N508 (a)	A 48/A41	- va sur autoroute (abc)
23	ab- beaucoup de traversées sur RN6 c -guidage sur RN6	A6	- va sur autoroute (abc)
30	acd- beaucoup de traversées	A41/A40/A43/A48= moins de temps, moins de km, mais plus de consommation d'essence, plus cher que route	- va sur autoroute (abcd)
<i>5ème type : de bons conducteurs soucieux de minimiser les risques sur un itinéraire plus sûr ou en reportant le déplacement</i>			
08	- dénivelé N82 (b) - qualités de D01 (d) - risques verglas sur D01 (d)	A7/A47=plus de km, plus cher et même temps que route	-va sur A7/A47 (b) - reporte déplacement (d)
13	cd- profil partie route	D22/D902/A40= plus long	- va sur D22/D902/A40 (cd)
14	a-beaucoup de traversées b-sécurité liée à densité trafic et PL	D523=bcp PL A41= gain de temps-peu de trafic- bon profil (d)	- roule moins vite (a) - reporte déplacement (b) - va sur A41 (d)
24	c- profil	A43/A48	-part plus tôt (c) - va sur autoroute (d)

<i>c3- Perception de(s) itinéraire(s) alternatif(s)</i>			
	impact qualités de l'itinéraire initial	perception itinéraires alternatifs	choix : reporte le déplacement
<i>6ème type : des conducteurs expérimentés trop sensibles aux risques d'une situation qu'ils n'ont pas les moyens de maîtriser</i>			
05	- sécurité ralentissement sur A6 (c)	A6 jusqu'à Macon et revenir sur La Chapelle= un peu moins de route, mais pas plus rapide	- roule moins vite (c)
06	- profil route (bc)	A43/A48= plus rapide, mais plus de détour que la route/ N75-N6-D=plus de trafic et PL	- roule moins vite (b) - part (c)
21	-	A7=itinéraire habituel	-
22	-cohabitation PL (ab) - problème de guidage (c)	?	- reporte (ac) - choisit heure pour éviter trafic (b)
<i>7ème type : inexpérience et appréhension vont de pair pour reporter</i>			
10	- ne connaît pas la route (b)	?	- ne part pas (b)
12	- pas risques inondation sur A	?	- part (b)
17	-	?	-
<i>8ème type : c'est trop dangereux sur ce type de route, surtout quand on n'est pas sûr de soi »</i>			
01	- minimise partie route (a) - sécurité PL sur A47(c) - dénivelé de D498 (d)	?	- même itinéraire (a) - part plus tôt (c) - reporte déplacement ou H conduit (d)
25	- dénivelé (cd)	?	- retarde heure départ (b) - reporte déplacement (cd)
28	- ne peut être remplacé par un meilleur	N83=traversées villages, plus de temps	- reporte déplacement (bcd)
<i>autres ? ? ?</i>			
09	- entretien météo sur A7/A47 (d)	?	- part (d)
29 ?		RN82- entre Feurs et St Etienne=bcp de traversées	après hésitation, reste sur A72/A89

III. EXPLOITATION DU SCENARIO DE RUPTURES D'ITINERAIRE

Ce scénario vient en complément de celui de la congestion où l'on a pu observer une plus ou moins propension des individus à changer d'itinéraire, sous la contrainte de la congestion. Les comportements ont varié à l'extrême entre quelques-uns qui sortent dès la moindre pression et d'autres qui restent obstinément sur le même itinéraire, même à un fort niveau de pression. Pourquoi ces derniers ne sortent-ils pas ? Est-ce parce qu'ils sont incapables de reconstituer un nouvel itinéraire ? C'est donc cette capacité à reconstruire un itinéraire que nous allons étudier dans ce scénario de rupture.

1. Présentation du scénario de ruptures d'itinéraire

Dans celui-ci, comme pour la mise en scène de la congestion, la pression exercée sur les individus intervient en cours du déplacement. Il s'agit cette fois de les amener à quitter impérativement leur itinéraire qui a été coupé sur une longueur indéterminée à la suite d'un incident divers. Les individus sont donc obligés d'explorer de nouveaux itinéraires, s'ils ne l'ont déjà fait pour faire face à la congestion.

Les réactions des répondants ont été testées suivant deux dimensions :

- la première est en relation avec la progression du trajet : modulation sur le lieu de sortie, c'est à dire proche de la destination (au 2/3 du parcours dans la 1ère étape) /proche du départ (au 1/3 dans la 2ème étape). La prise de risque sera-t-elle différente selon que le conducteur se sent proche ou non de son but ?

- la seconde est en relation avec la qualité du point de rupture : panel plus ou moins important d'itinéraires alternatifs. On peut tester la recherche d'un seuil d'acceptation de la rupture en fonction de l'intensité de la contrainte sur les alternatives.

Arrivé à _____, la gendarmerie vous signale que l'autoroute (la route) est coupée, en raison d'une manifestation. Vous devez impérativement changer d'itinéraire. Vous ne pouvez savoir jusqu'où votre itinéraire actuel est coupé, les manifestants pouvant se déplacer rapidement.

Pour ce scénario, il a été décidé de laisser d'abord le répondant réagir par lui-même, sans lui fournir a priori d'autres informations. Puis s'il en manifeste le besoin, une carte de la Région (Michelin au 200 000ème) lui a été fournie.

L'objectif est donc d'observer comment chacun « reconstruit » un nouvel itinéraire en cours de route. Il faut mettre en lumière les divers types de facteurs qui interviennent dans cet exercice de reconstruction. La rupture permet notamment d'analyser la réaction du répondant, notamment sur ces trois plans :

- comment il gère l'aléa : va-t-il spontanément accepter ce contre temps ou au contraire se monter réticent à changer. L'introduction d'une fermeture de l'itinéraire initial sur une longueur non précisée, peut permettre d'observer des comportements tels que le « saut de puce » visant à suivre l'itinéraire initial pour pouvoir le rejoindre au plus vite ?

Le comportement est-il différent selon que le lieu de la coupure est plus ou moins proche de la destination ?

- sur quelle base se fait la recherche de nouvel itinéraire : quelles vont être les ressources mobilisables et mobilisées ? Cette réaction dépend bien sûr de son expérience de l'itinéraire concerné, mais aussi de ses habitudes de conduite. Il faut en effet distinguer les conducteurs «autonomes» qui vont se débrouiller par leurs propres moyens, des conducteurs «dépendants», qui auront tendance à se faire prendre en charge (suivi passif de la signalisation, préférence pour le grand itinéraire bien balisé).
- en fonction de quels critères, il réaménage sa route : qualités de l'offre disponible perçue, préférences qui peuvent être infléchies par le contexte du déplacement en question.

2. Présentation des déplacements sélectionnés

Le tableau n°12 donne la description des itinéraires soumis à la rupture d'itinéraire pour chaque personne interrogée. Nous en rappelons dans quelques tableaux de synthèse les principales caractéristiques de ces déplacements.

Les déplacements sélectionnés concernent une diversité de situation, à tous les points de vue :

- au niveau du motif, ceux liés au travail et aux visites (respectivement 9 et 8) soient mieux représentés que les retours au domicile et les autres motifs (8 et 5).
- au niveau des fréquences, les déplacements occasionnels ou exceptionnels sont moins nombreux que ceux qui sont assez fréquents ou fréquent. On peut supposer que la plus grande fréquence de déplacement peut favoriser l'amélioration des connaissances des individus, en ce qui concerne les lieux qu'il traverse et les infrastructures qu'il a l'occasion d'emprunter.

Tableau n°12 : Répartition des voyages selon le motif et la fréquence de déplacement

	travail + RV professionnel	visite famille- amis	retour domicile	autres motifs	total
exceptionnel	1	2	2	1	6
occasionnel	3	1	-	1	5
assez fréquent	2	5	2	2	11
fréquent	3	-	4	1	8
total	9	8	8	5	30

Au niveau de la longueur des trajets, la répartition des déplacements est différente selon que l'on prend en compte le nombre de kilomètres ou la durée. En termes de kilomètres, elle est moins contrastée qu'en termes de durée :

- en termes de kilométrage les plus nombreux sont ceux de moins de 80 km et de 100 à 120km, soit respectivement 8, contre 4 ou 5 pour les autres longueurs
- en termes de durée, la grande majorité correspond à des déplacements de 1h à 2h, les deux extrêmes étant peu représentés : un seul de courte durée et 4 de 2 heures et plus.

Tableau n°13 : Répartition des voyages selon leur longueur en temps et en km

durée	moins de 80 km	80 à 100 km	100 à 120	120 à 150	plus de 150	total
moins d'1h	1				-	1
1h à 1h30	3	4	6	2	-	15
1h30 à 2h	3		1	-	3	7
2 h et plus	-			2	2	4
sans indication	1		1	1	-	3
total	8	4	8	5	5	30

La plupart des personnes ont emprunté l'autoroute sur ces trajets - soit exclusivement pour 10 d'entre elles, soit en complément avec la route pour 14 autres. Les trajets faits en totalité sur route sont une petite minorité.

Les deux lieux de rupture ont été choisis en des points où il existe systématiquement au moins une alternative - exclusivement routière pour la quasi totalité des cas. Ces points se situent dans les deux cas de coupure sur l'autoroute pour la majorité - pour 19- et sur la route pour 9. La coupure au 2/3 intervient sur la route pour 9, et pour un seul quand il passe de la route à l'autoroute ou vice versa. La coupure au 1/3 intervient sur la route pour 6, mais pour 4 au lieu où ils passent de la route à l'autoroute. Les ruptures d'itinéraires vont de ce fait imposer un effort de passage d'un type d'infrastructure, l'autoroute, à un autre, la route, souvent moins pratiqué.

Tableau n°14 : Répartition des déplacements selon les types d'infrastructure où se situent les ruptures d'itinéraire

Itinéraire initial	Rupture au 2/3 du trajet			
	autoroute	accède ou sort de l'autoroute	route	total
autoroutier	10			10
mixte	9	1	4	14
routier	-	-	5	5
total	19	1	9	29
	Rupture au 1/3 du trajet			
autoroutier	9	-	-	9
mixte	10	4	1	15
routier	-	-	5	5
total	19	4	6	29

Tableau n°15 : Description des itinéraires soumis à rupture

	Origine- destination	tps	km	itinéraire effectué	trajet autoroute	trajet routier	fréquence	motif
01	Lyon-Artemare-	1h24	106	A42/N504/D904	Lyon-Ambérieur(14F)	Ambérieu-Artemare	assez fréquent	visite famille
02	Villeurbanne-St Peray	1h05	114	A7/N532	Lyon-Valence (30F)	Valence-St Peray	assez fréquent	visite amis
03	Lyon-Grenoble-Voreppe		111	A48/A43	Lyon-Voreppe (48F)	-	fréquent sur Rives-Lyon	retour domicile
04	Challes-Annecy	1h35	56	D912	-	Challes-Annecy	assez fréquent	loisir
05	Lyon-Viriat	1h	111	périph/A42	Lyon-Bourg N (30F)	Bourg N-Viriat	aléatoire	travail
06	Montbonnot-La Ravoire	35'	50	A41/N6	Brignoux- Chignin (21F)	Chignin-La Ravoire	très occasionnel	achats
07	Veurey-Rumilly	1h10	124	A48/A43/A41	Voreppe-Rumilly	-	exceptionnel	livraison
08	Villefontaine-Tournon	1h10	93	D75/A7	Vienne-Tain (29F)	Villefontaine-Vienne	fréquent	retour domicile
09	Lyon-Valence	1h30	102	A7/N7	Lyon-Vienne (gratuit)	Vienne-Valence	pratiqué par N7	visite amis
10	Amphion-Dardilly	1h50	189	N5/N206/A40/42	Annemasse-Ecully (71F)	Amphion-annemasse	retour d'un trajet fait pour la 1ère fois	retour domicile
11	Grenoble-Lyon	1h	111	A48/43	Grenoble-Lyon ? par CB	-	fréquent	retour domicile
12	Loisin-Bron	1h50	171	N206/A40/42	Annemasse-Lyon (72F)	Loisin-annemasse	trajet fait pour la 2ème fois	retour domicile
13	Bourg-Oyonnax		60	A40/404	Bourg-Oyonnax	-	très fréquent	professionnel
14	Rias-Grenoble	2h10	140	D14/533/N532/A48	Veurey-Grenoble (gratuit)	Rias-Veurey	fréquent	retour domicile
15	Clermont-St Etienne	1h23	138	A72	Clermont-St Etienne (51F)	-	5 ou - fois par an	retour domicile
16	St Etienne-Tournon	1h20	75	N82/86	-	St Etienne-Tournon	trajet domicile-travail	travail
17	Lyon-Tournon	1h15	103	A7	Lyon-Tournon (28F)	-	trajet fait pour 1ère fois	-visite amis
18	Diemoz-Musin	1h18	100	D75/65/19/992..	-	Diemoz-Musin	3 à 4 fois l'an	repas famille
19	Voreppe-St Vallier	1h10	93	D519/N7	-	Voreppe-St Vallier	exceptionnel	accompagnement
20	Valence-Annonay	1h03	70	A7/N82	Valence-Chanas (15F)	Chanas-annonay	assez fréquent	travail
21	Lyon-Chasseradés	2h55	200	A7/47/N88/D	Lyon-St Etienne (gratuit)	St Etienne-chasseradés	fréquent	loisir
22	Mions-Bourg en B	1h35	75	N83	-	Mions- Bourg	exceptionnel	visite
23	Lyon-Malataverne		150	A7/N7/D73	Lyon- Montélimar N	Montélimar N-Malataver	assez fréquent	affaires
24	Vienne-Valence	1h	77	A7	Vienne-Valence (33F)	-	fréquent	travail
25	Valence- Dieulefit	1h55	77	A7/N7/D540	Valence-Montélimar N	Montélimar-Dieulefit	tous les 1 1/2 mois	travail
26	Thiers-Lyon	1h30	172	A72/47/7	Lyon-Thiers	-	tous les 2 mois	retour au domicile
27	Rumilly-Cluses	1h	82	D16/A41/A40	Annecy-cluses (31F)	Rumilly-Annecy	très occasionnel	réunion professionnelle
28	Oullins- La Féclaz	2h15	126	A43/D912	Oullins-Chambéry(55F)	Chambéry-La Féclaz	2 fois l'an	stage ski
29	Villeurbanne-Tain	1h	95	périph/A7	Lyon-Tain (30F)	-	très occasionnel	visite famille
30	Bévenais-Passy	2h45	180	D73/A43/41/40	Les Abrets-Le Fayet	Bévenais-Les Abrets	une fois par mois	visite famille

Tableau n°16 : Présentation des itinéraires soumis à rupture, localisation des ruptures et infrastructures utilisées pour les itinéraires fictifs

n° répondant	origine-destination	itinéraire initial	type d'infra	coupure aux 2/3		coupure au tiers	
				lieu	type d'infra	lieu	type infra
01	Lyon-Artemare-	A42/N504/D904	M			St maurice Beynost	A
02	Villeurbanne-St Peray	A7/N532	M	Chanas	A	Vienne	A
03	Lyon-Grenoble-Voreppe	A48/A43	A	Bourgoin centre	A	Isle d'Abeau	A
04	Challes-Annecy	D912	R	col Leschaux	R	Plainpalais	R
05	Lyon-Viriat	périph/A42	A	Pont d'Ain	A	Meximieux-	A
06	Montbonnot-La Ravoire	A41/N6	M	Goncelin	A	Montbonnot	entrée A
07	Veurey-Rumilly	A48/A43/A41	A	S13 après Chambéry	A	Brignoud	hors jeu
08	Villefontaine-Tournon	D75/A7	M	Chanas	A	Vienne-Sud	entrée A
09	Lyon-Valence	A7/N7	M	Chanas	R	Vienne	sortie A
10	Amphion-Dardilly	N5/N206/A40/42	M	Pont d'Ain	A	Frangy	A
11	Grenoble-Lyon	A48/43	A	Bourgoin	A	Voiron	A
12	Loisin-Bron	N206/A40/42	M	Pont d'Ain	A	St Julien genevois	A
13	Bourg-Oyonnax	A40/404	A	S9-La Cluse	A	Pont d'Ain	A
14	Rias-Grenoble	D14/533/N532/A48	M	St Quentin s/I	R	St Just Claix	R
15	Clermont-St Etienne	A72	A	St Germain Laval	A	Thiers	A
16	St Etienne-Tournon	N82/86	R	Davezieux	R	4km col République.	R
17	Lyon-Tournon	A7	A	Chanas	A	Vienne nord	A
18	Diemoz-Musin	D75/65/19/992..	R	St Sorlin en Bugey	R	Crémieu	R
19	Voreppe-St Vallier	D519/N7	R	Beaurepaire	R	St Geoires-Sillans	R
20	Valence-Annonay	A7/N82	M	Serrières	sortie A	Tain	A
21	Lyon-Chasseradés	A7/47/N88/D	M	Yssingeaux	R	entrée Givors	A
22	Mions-Bourg en B	N83	R	Villars les D	R	Rilleux	R
23	Lyon-Malataverne	A7/N7/D73	M	Valence sud	A	Chanas	A
24	Vienne-Valence	A7	A	Tain	A	Chanas	A
25	Valence- Dieulefit	A7/N7/D540	M	Montélimar	R	Loriol	A
26	Thiers-Lyon	A72/47/7	A	Andrézieux	A	sortie Balbigny	A
27	Rumilly-Cluses	D16/A41/A40	M	S16 sur A41	A	S18-Cruiseilles	A
28	Oullins- La Féclaz	A43/D912	M	Aiguebelette	A	La Tour du Pin	A
29	Villeurbanne-Tain	périph/A7	A	Chanas	A	Givors	A
30	Bévenais-Passy	D73/A43/41/40	M	Annecy	A	Chambéry ²	A

3. Réactions au fil des étapes du scénario

Un premier travail a consisté à lister tous les types de réactions qu'ont suscitées ces deux coupures. L'ensemble de ces réactions va servir de matériau d'analyse pour identifier et expliquer les différentes solutions que les individus adoptent face à cet événement qui vient brutalement et impérativement remettre en cause leur choix d'itinéraire.

3.1. Les réactions sur l'ensemble de l'échantillon

Les réactions sont très diverses, comme peut en donner une idée cette liste incomplète, constituée à titre d'exemple :

- regarde la carte
- refait sur la carte son trajet en énumérant les départementales empruntées
- estime son retard
- déclare ne pas connaître le secteur
- s'informe s'il y a déviation
- cherche signalisation de la route à atteindre
- prévient du retard
- essaie de revenir dès que possible sur l'itinéraire initial
- si pas possible, reste sur le nouvel itinéraire
- lit difficilement la carte
- indique spontanément et avec précision la route empruntée
- choisit une route parmi plusieurs alternatives
- évalue le détour en km
- demande l'itinéraire aux gendarmes
- suit déviation
- cherche des panneaux de signalisation
- demande sa route dans un village
- déclare connaître le secteur,
- évalue le temps trajet sur nouvel itinéraire
- suit les autres voitures
- cherche une route en direction d'une localité connue
- se repère avec les panneaux,
- peut demander la route à son passager
- fait demi-tour pour prendre son nouvel itinéraire
- téléphone à ses interlocuteurs pour demander la route
- déclare ne pas avoir de carte dans VP,
- n'indique pas de nouvel itinéraire
- cherche entrée ou sortie d'autoroute
- cherche à se faire guider par son passager
- ne peut lire la carte à cause d'un problème de vue
- ne peut évaluer retard en raison des conditions de circulation
- prend une route sans préciser laquelle

Nous nous proposons de reprendre le même raisonnement que celui que nous avons adopté pour l'analyse des intempéries, à savoir répartir ces réactions en deux catégories : variable à expliquer et variables explicatives :

- la variable à expliquer, ce sont les comportements de reconstitution de l'itinéraire adoptés par chaque répondant à partir des deux points de rupture.
- les variables explicatives, ce sont celles qui correspondent aux facteurs qui interviennent dans la formation de ces comportements de choix. Ils relèvent des divers domaines d'action dont chacun dispose pour s'adapter : ressources et contraintes liées à sa personnalité, à ses compétences pour reconstruire un itinéraire, au contexte de son déplacement et à l'offre routière telle qu'il la perçoit.

3.2. Les stratégies d'adaptation

Les réactions sont regroupées de façon à exprimer les diverses stratégies que les répondants adoptent pour reconstruire leur itinéraire. Nous avons en distinguer trois qui peuvent être elles-mêmes subdivisées selon la qualité du nouvel itinéraire :

- 1^{ère} stratégie : s'adapter à la nouvelle situation en changeant d'itinéraire, en comptant sur leurs propres compétences

* soit aisément en indiquant un nouvel itinéraire avec précision (les localités traversées ou les numéros de routes). Par exemple, (R01) pour le trajet Beynost-Artemare, prendre la N84, puis la D65, D60, D99 et enfin D32 ou encore (R13) pour Pont d'Ain-Oyonnax, Poncin- Meyriat, Bohas, Nurieux, puis D984

- * indique spontanément et avec précision la route empruntée
- * choisit une route parmi plusieurs alternatives
- * regarde la carte
- * refait sur la carte son trajet en énumérant les départementales empruntées
- * fait demi-tour pour prendre son nouvel itinéraire

* soit plus laborieusement en donnant d'indications plus vagues sur des localités ou des numéros de routes vers lesquelles ils vont se diriger comme le répondant R10 qui va prendre la nationale vers Nantua- Montluel pour le trajet Frangy-Dardilly.

- * cherche signalisation de la route à atteindre
- * cherche une route en direction d'une localité connue
- * prend une route sans préciser laquelle
- * se repère avec les panneaux

- la seconde stratégie vise à essayer de contourner l'obstacle et revenir dès que possible sur l'itinéraire initial,

- * soit en précisant l'itinéraire temporairement emprunté
- * soit en restant imprécis sur cet itinéraire
 - * essaie de revenir dès que possible sur l'itinéraire initial
 - * si pas possible, reste sur le nouvel itinéraire

- la troisième correspond plutôt à une absence de stratégie : la personne est incapable de proposer un nouvel itinéraire, sans l'intervention d'autrui

- * s'informe s'il y a déviation
- * demande l'itinéraire aux gendarmes
- * suit les autres voitures
- * téléphone à ses interlocuteurs pour demander la route
- * cherche à se faire guider par son passager

Le tableau n°17 donne pour chaque répondant les stratégies qu'ils ont adoptées aux deux étapes du scénario et le tableau n°18 donne les détails des itinéraires reconstruits

Tableau n°17 : Stratégies adoptées par les répondants dans les scénarios de rupture d'itinéraire

	Change d'itinéraire		Essai de revenir sur itinéraire initial		n'a rien à proposer (stratégie 5)
	précise itinéraire (stratégie 1)	ne précise pas (stratégie 2)	précise itinéraire (stratégie 3)	ne précise pas (stratégie 4)	
01	b				
02			b	a	
03	ab				
04	ab				
05			ab		
06					ab
07	a				
08	ab				
09			b		a
10		ab			
11			ab		
12		ab			
13	ab				
14	ab				
15				ab	
16	ab				
17			b		a
18					ab
19					ab
20	ab				
21	ab				
22	a				b
23			ab		
24	ab				
25	ab				
26	ab				
27		ab			
28					ab
29	ab				
30		ab			

(a) correspond à la rupture aux 2/3 du trajet, (b) à la rupture au 1/3 du trajet

Tableau n°18 : Les itinéraires reconstruits à partir des deux points de rupture

	Itinéraire initial		itinéraire reconstruit aux 2/3 du trajet		itinéraire reconstruit au 1/3 du trajet	
	Origine- destination	infra utilisées	origine-destination	infra utilisées	origine-destination	infra utilisées
01	Lyon-Artemare-	A42/N504/D904	non joué	non joué	Beynost- Artemare	N84/D65/60/99/32
02	Villeurbanne-St Peray	A7/N532	Chanas-St Peray	route>A7	Vienne- St Peray	N7/86>A7
03	Lyon-Grenoble-Voreppe	A48/A43	Bourgoin-Grenoble	RN 85	Isle d'Abeau-Grenoble	RN 6 et RN85
04	Challes-Annecy	D912	col Leschaux-Annecy	D911/3/N201	Plainpalais- Annecy	D913/N201
05	Lyon-Viriat	périph/A42	Pont d'Ain- Viriat	N75>A42	Meximieux-Viriat	D65/N84 >A42
06	Montbonnot-La Ravoire	A41/N6	Goncelin- La Ravoire	?	Montbonnot- La Ravoire	route vers A41
07	Veurey-Rumilly	A48/A43/A41	S13 Chambéry-Rumilly	N201/D910	Brignoud- hors jeu	hors jeu
08	Vllefontaine-Tournon	D75/A7	Chanas- Tournon	N86	Vienne-Sud- Tournon	N7
09	Lyon-Valence	A7/N7	Chanas- Valence	?	Vienne- Valence	N86>N7
10	Amphion-Dardilly	N5/N206/A40/42	Pont d'Ain- Dardilly	RN (flou)	Frangy- Dardilly	RN (flou)
11	Grenoble-Lyon	A48/43	Bourgoin- Lyon	N6>A	Voiron- Lyon	N6,75>A
12	Loisin-Bron	N206/A40/42	Pont d'Ain-Bron	vers Beynost	St Julien genevois-Bron	vers Bellegarde-Nantua
13	Bourg-Oyonnax	A40/404	S9-La Cluse-Oyonnax	D18	Pont d'Ain-Oyonnax	D984
14	Rias-Grenoble	D14/533/N532/A48	St Quentin s/I-Grenoble	A49	St Just Claix-Grenoble	A49
15	Clermont-St Etienne	A72	St Germain Laval-St Etienne	route >A72 à Balbigny	Thiers-St Etienne	route>A72 à Noirétable
16	St Etienne-Tournon	N82/86	Davezieux-Tournon	D532/221	4km du col République-Tournon	D37/8/306 ou A47/N7
17	Lyon-Tournon	A7	Chanas-Tournon	?	Vienne nord-Tournon	N7>A7
18	Diemoz-Musin	D75/65/19/992..	St Sorlin en Bugey-Musin	?	Crémieu- Musin	?
19	Voreppe-St Vallier	D519/N7	Beaurepaire- St Vallier	?	St Geoirs- St Vallier	?
20	Valence-Annonay	A7/N82	Serrières- Annonay	Andance, St Cyr	Tain- Annonay	St Vallier,St Cyr
21	Lyon-Chasseradés	A7/47/N88/D	Yssingeaux- Chasserades	D7/D3	entrée Givors-Chasserade	N86/D503/105
22	Mions-Bourg en B	N83	Villars les D- Bourg	N83>A à Rilleux	Rillieux-Bourg	?
23	Lyon-Malataverne	A7/N7/D73	Valence sud- Malataverne	N86>A7	Chanas-Malataverne	N86>A7
24	Vienne-Valence	A7	Tain- Valence	N86	Chanas- Valence	N7
25	Valence- Dieulefit	A7/N7/D540	Montélimar-Dieulefit	D154/625	Loriol- Dieulefit	N7

26	<i>Thiers-Lyon</i>	<i>A72/47/7</i>	<i>Andrézieux- Lyon</i>	<i>Chazelles,S Martin</i>	<i>sortie Balbigny- Lyon</i>	<i>Violay, Tarare, Tour Salvagny, A6</i>
27	<i>Rumilly-Cluses</i>	<i>D16/A41/A40</i>	<i>S16(A41)-Cluses</i>	<i>vers N203</i>	<i>S18-Cruseilles- Cluses</i>	<i>route vers N203</i>
28	<i>Oullins- La Féclaz</i>	<i>A43/D912</i>	<i>Aiguebelette- La Féclaz</i>	<i>?</i>	<i>La Tour - La Féclaz</i>	<i>?</i>
29	<i>Villeurbanne-Tain</i>	<i>périph/A7</i>	<i>Chanas- Tain</i>	<i>N7</i>	<i>Givors-Tain</i>	<i>Vienne-N7</i>
30	<i>Bévenais-Passy</i>	<i>D73/A43/41/40</i>	<i>Annecy-Passy</i>	<i>N</i>	<i>Chambéry-Passy</i>	<i>N (flou)</i>

Si la très grande majorité des personnes interrogées a eu la même réaction à chacune des ruptures, quatre échappent à cette règle : trois essaient de retourner sur l'itinéraire initial ou se trouvent sans réponse (R09, R17, R22), une autre (R02) essaie de retourner sur l'itinéraire initial sans préciser l'itinéraire pour la première coupure et en le précisant pour la seconde. Il conviendra d'expliquer ces différences de comportement chez un même individu, selon le lieu de rupture

Les tableaux suivants (tableaux n°19a et 19b) synthétisent les résultats précédents et permettent de faire deux constats : le groupe le plus représenté est celui des personnes qui reconstruisent un itinéraire différent et y restent jusqu'à destination - soit 19 personnes pour la rupture au 2/3 du parcours et 17 pour la rupture au 1/3 ; il y a peu de différence entre les résultats des deux ruptures, si ce n'est deux personnes de plus qui cherchent à retourner sur l'itinéraire initial, ce qui nous amènerait à considérer que la localisation du lieu de rupture n'a guère d'impact sur le comportement des individus.

Tableaux n°19a et 19b- Répartition des personnes selon leurs réactions aux coupures d'itinéraire

aux deux tiers du trajet				
<u>n'ont rien à proposer</u> 6	<u>proposent un itinéraire</u>			
	23			
	<i>change définitivement</i> 18		<i>essaie revenir itinéraire initial</i> 5	
	<i>précis</i> 14	<i>non précis</i> 4	<i>précis</i> 3	<i>non précis</i> 2

au tiers du trajet				
<u>n'ont rien à proposer</u> 5	<u>proposent un itinéraire</u>			
	24			
	<i>change définitivement</i> 17		<i>essaie revenir itinéraire initial</i> 7	
	<i>précis</i> 13	<i>non précis</i> 4	<i>précis</i> 6	<i>non précis</i> 1

Sur la base des stratégies adoptées d'une part et du comportement au cours des deux étapes du scénario, nous pouvons proposer 6 groupes d'individus :

- le groupe 1 adopte pour les 2 étapes la stratégie 1. Il est de beaucoup le mieux représenté avec 14 personnes : R01, R03, R04, R07, R08, R13, R14, R16, R20, R21, R24, R25, R26, R29
- le groupe 2 adopte pour les 2 étapes la stratégie 2 : R10, R12, R27, R30
- le groupe 3 adopte pour les 2 étapes la stratégie 3 : R05, R11, R23
- le groupe 4 adopte pour les 2 étapes la stratégie 4 : R15
- le groupe 5 adopte pour les 2 étapes la stratégie 5 : R06, R18, R19, R28
- le groupe 6 change de stratégie entre les deux étapes : R02, R09, R17, R22

3.3. L'identification des paramètres actifs selon les domaines d'action

Comme pour les scénarios précédents, il s'agit dans cette nouvelle étape de trier d'abord parmi l'ensemble des réactions, celles qui ont joué un rôle quelconque chez l'un ou l'autre des individus, dans leur prise de décision pour parer aux ruptures d'itinéraire intervenues en deux points de leur trajet.

Comme pour les scénarios précédents, une première série d'éléments correspond aux composantes du contexte du déplacement, qui peuvent infléchir les comportements d'adaptation :

- le schéma d'activité
- les critères de choix de l'itinéraire initial

Une seconde série de facteurs définit les aptitudes à gérer les aléas survenus en cours de trajet et qui relèvent de la personnalité de l'individu

- attitudes
- aptitudes liées aux traits de caractère
- les préférences en matière de déplacement

Une troisième série concerne les bases de la recherche d'un nouvel itinéraire

- dotation en connaissance
- moyens utilisés
- ressources et contraintes liées au contexte

Enfin la dernière série correspond à la construction de l'itinéraire

- la perception de l'offre alternative
- la procédure de choix
- le type de construction
- les critères de choix

3.3.1. Le contexte du déplacement (A)

Nous rappelons seulement pour mémoire les éléments relevant du contexte du déplacement. Il s'agit de paramètres d'ordre factuel

- relevant du schéma d'activités (A1)
 - motif déplacement
 - seul/accompagné
 - arrêt
- relevant du trajet même (A2)
 - type d'infrastructures empruntées
 - nombre de kilomètres
 - fréquence du trajet
- les critères de choix de l'itinéraire initial (A3)

Nous n'en reprendrons pas la présentation dans la mesure où elle a été faite précédemment

3.3.2. Les aptitudes à gérer les aléas (B)

3.3.2.1. Les attitudes (b1)

Un des premiers facteurs qui va conditionner l'adaptation de l'individu relève des attitudes de la personne vis-à-vis de trois éléments constitutifs du changement. Ces attitudes peuvent être ou non des sources de blocage pouvant empêcher la mobilisation des ressources nécessaires à la recherche d'une solution.

- la nature du scénario
- la gestion de l'aléa
- la perception du déplacement en cours

- La nature du scénario (b11)

Ce scénario introduit une forte pression sur l'individu, à double titre : il s'agit d'une contrainte qui vient impérativement remettre en cause le choix de l'itinéraire initial ; il s'agit par ailleurs d'un événement imprévu survenu en cours de trajet auquel il faut s'adapter dans l'immédiat. En tant que contrainte, la rupture d'itinéraire a donc suscité des attitudes bien contrastées selon la manière dont elle est perçue :

- pour certains, elle est ressentie comme une pression forte, suscitant une certaine réticence, qui peut s'expliquer de deux manières :
 - soit par son caractère impératif, elle peut être assimilée à un ordre de l'extérieur qui leur impose une action « *je sors parce que je n'ai pas le choix Je dois impérativement changer d'itinéraire... Bon, ben là, je sors puisque j'ai pas vraiment le choix* »
 - soit par la manière abrupte dont l'incident est introduit « *Ce ne serait pas une bonne nouvelle que se faire éjecter de l'autoroute par un gendarme, d'autant plus que ça nous a pas été signalé avant par des panneaux* »
- pour d'autres, elle apparaît comme un incident qui peut entraîner deux réactions opposées selon le contexte dans lequel se fait le déplacement :
 - stress dans la mesure où elle est ressentie comme un contre temps qui peut entraîner des difficultés dans la gestion de l'emploi du temps « *C'est assez embêtant parce que là on avait un rendez-vous professionnel, donc c'est embêtant* »
 - une diversion dans la mesure où il n'y a pas de contrainte à l'arrivée « *Super ! eh bien ma foi, on sort. On sort de l'autoroute et on prend la route... comme je n'ai pas de contrainte horaire en plus, j'ai pas... je risque pas de m'énerver ou de paniquer ou n'importe quoi... j'exagère paniquer, mais à pas m'y retrouver quoi* »
- pour d'autres encore, c'est le caractère naturel ou exceptionnel de l'événement qui suscite deux attitudes opposées :
 - ouverte dans la mesure où elle est un aléa qui fait partie des risques du voyage « *eh bien, je quitte et puis je vais à Tournon par..* »
 - désorientée dans la mesure où le conducteur n'est pas préparé à cette éventualité « *Je sais pas ce que je fais là, je ne sais pas du tout. Je ne sais pas ce que je fais, je leur demande d'abord (R05)* »
 - voir même un sentiment de panique « *j'espère que ça ne m'arrivera jamais* »

La gestion de l'aléa (b12)

La rupture est présentée comme un incident soudain qui impose une décision dans l'immédiat, donc sans laisser beaucoup de marges de temps pour se réorganiser. Elle nécessite

la mobilisation de ressources qui va être plus ou moins aisée selon le degré d'adaptabilité de l'individu. Ce degré d'adaptabilité dépend de plusieurs paramètres :

* la capacité à s'adapter peut être liée à :

- la volonté de trouver rapidement une solution, pour poursuivre le voyage quitte à faire des efforts plus ou moins importants comme avertir du retard pour s'accorder des marges de manoeuvre « *je devais avoir rendez-vous à 9h ½. Ce n'est pas grave, il y a le téléphone dans la voiture, donc j'aurais appelé pour le retard* » ou faire demi-tour pour chercher un itinéraire praticable « *ils m'indiquent ici avant Planfoy, ils m'indiquent que c'est fermé au col, avant Planfoy. Eh bien si c'est avant Planfoy, je fais demi-tour, là, parce que j'ai deux possibilités (R14)* »

- la souplesse par rapport aux fluctuations de la situation « *Elle se déplace, d'accord. Donc je vais me déplacer, je vais reprendre sur la Bégude...(R25)* »

- la capacité à accepter un événement qui peut perturber « *Sinon non, je sors et je fais avec Là oui, ça me reporte à 9h ¼ au mieux, mais enfin ça me contrarie sur le moment et puis j'en prends mon parti (R12)* »

* la rigidité peut être due au fait -

- qu'il vient déstabiliser certains dans leurs habitudes « *elle est un peu comme moi, quand on est sur notre itinéraire on a bien confiance mais dès qu'il y a une sortie à prendre ou à découvrir, on n'a pas vraiment le sens de l'orientation donc...* »

- de prendre les personnes au dépourvu, donc avec les seuls moyens dont ils disposent alors et qui ne permettent pas toujours de prendre les dispositions adéquates « *Bien oui, si c'est un gendarme qui nous sort comme ça, je pense que ça serait pas très, très normal, parce qu'il y a quand même des panneaux de messages sur l'autoroute qui auraient pu nous permettre de prendre une décision, de réfléchir, de téléphoner avant au lieu de rencontre, éventuellement* ». ?

- qu'il oblige à faire de nouveaux efforts pour trouver une autre route, à revenir sur un travail déjà fait « *quand je suis toute seule, que j'ai un rendez-vous dans un coin que je ne connais pas, je prends la carte, je me note les étapes qu'il faut que je prenne, et puis je table sur le fait que je n'aurais pas à changer d'itinéraire* ».

La perception du déplacement en cours (b13)

Gérer l'aléa va amener le conducteur à consentir plus ou moins d'efforts pour mobiliser les ressources nécessaires. La manière dont la personne perçoit le déplacement - soit en général, soit dans ce contexte particulier - peut l'amener à déterminer si cela vaut ou non la peine de faire des efforts pour remodeler un déplacement.

- il est un temps à compresser parce que :

- il est plus intéressant de faire d'autres activités « *Ah oui, oui, parce que si j'arrive à gagner des minutes sur mon temps de sommeil ou sur autre chose..* »

- l'individu n'a pas assez de temps disponible pour s'attarder en déplacement « *Et puis comme c'est toujours des déplacements sur des périodes courtes, j'essaie de diminuer au maximum la durée des trajets. Si c'est pour passer 3h dans la voiture pour le plaisir d'avoir pris la route ! Je ne dis pas, si j'avais des vacances, quelques jours devant moi, ce serait faisable, et encore, c'est même pas sûr* »

Ces deux façons de percevoir peuvent naturellement entraîner une réaction telle que « *je pense qu'il y a moyen de passer par l'Ardèche, alors on aurait regardé, mais on n'aurait peut-être pas passé trop de temps à regarder, sachant que la nationale est bonne jusqu'à Valence* »

- il est un temps à valoriser au contraire pour :
 - le plaisir du paysage « Très, très beau, ce massif. Si on n'est pas contraint par des obligations professionnelles ou d'heure, bon évidemment, si vous l'êtes, vous prenez simplement l'autoroute, mais si on n'est pas contraint, c'est tellement plus agréable, vous roulez moins vite, bien sûr, mais c'est tellement plus agréable de passer par le massif des Bauges ».
 - il donne l'occasion de faire d'autres activités « on n'est pas pressé alors on prend tout notre temps, si on a envie de s'arrêter, on décide de s'arrêter et puis voilà. Donc, on se fait des petites étapes, comme j'ai une profession qui me permet d'avoir beaucoup de monde un peu partout, ça me permet de dire bonjour à tout le monde au passage, en même temps »

3.3.2.2. Aptitudes à gérer la rupture liées aux traits de la personnalité (b2)

Les traits de caractère vont jouer sur deux registres: faciliter ou non la recherche d'une solution et orienter le choix du nouvel itinéraire :

- capacité de décision
- prise de risque
- ouverture au champ du déplacement
- sens des autres

La capacité de décision (b21)

Elle va déterminer la manière dont la personne va trouver une solution : soit compter uniquement sur elle-même, donc afficher une certaine autonomie, soit rechercher différents secours auprès d'autres personnes et donc s'en rendre dépendant pour obtenir une solution. Elle est liée à plusieurs facteurs :

- la confiance en soi

C'est croire en sa propre compétence pour résoudre ce type de situation, comme la traduit si bien cette remarque « ben parce que je me débrouillerai toujours ». Dans la mesure où la personne ne se sent pas dépassée par la situation, il y a toujours une solution à trouver « Je saurais pas vous dire parce qu'en fait, j'y suis allée une fois à Beynost, je sais que j'arriverais à me retrouver ». A l'inverse, l'absence de confiance en soi dans de telles circonstances peut conduire à un sentiment de panique du style « eh bien écoutez je... peut être un autre itinéraire pour aller à Bourg de toute façon, heu pfff... vous me bloquez là, je ne sais plus! »

- le sens de l'initiative

Elle est indispensable pour trouver cette solution. Il s'agit ici non seulement d'être capable de mettre en oeuvre les moyens adéquats pour y parvenir mais aussi d'en avoir la volonté « Ah oui, eh bien là, effectivement je prends la nationale, je m'arrête, je regarde, je ne connais pas, j'ai une carte dans la valise et je prends la nationale direction Bourg. Et à Bourg, je suis obligé ». En l'absence de l'un ou l'autre de ces deux composantes de l'initiative, le sujet devient passif soit par incapacité « je ne sais pas s'il y a plusieurs routes là bas...j'appelle les gendarmes au secours », soit par mauvais vouloir « J'imagine, si je suis au volant je veux pas m'arrêter pour regarder à nouveau la carte ».

L'absence de bon vouloir peut même occulter le sens de l'initiative comme c'est le cas de cette personne qui dans la première rupture d'itinéraire se montre passive, déclarant « comme je ne connais pas je suis les panneaux. Si la route est coupée qu'il y a une déviation, automatiquement il y a des panneaux de circulation, donc je suis les panneaux, parce que moi, hormis la route qu'on prend » et prend l'initiative dans la seconde rupture de sortir la carte pour trouver son chemin

La prise de risques (b22)

Elle est relative à la décision concernant le choix entre les diverses possibilités de route que l'individu perçoit, dans la mesure où il comporte des risques d'incidents ou de désagréments divers liés aux conditions du trafic et aux qualités de l'infrastructure. En prenant cette décision, l'individu fait d'une certaine façon un pari sur le bon choix, soit en acceptant ces risques, soit en essayant de les minimiser :

- l'acceptation des risques est favorisée par des traits de caractère tels que :

* l'esprit d'aventure qui peut aider dans le cas où la personne dispose de peu d'éléments pour trouver sa route, dans la mesure où elle est prête à improviser pour s'en sortir « *Je n'ai pas une idée du trajet précisément mais les noms de villes etc, si, ça va... Par contre je ne sais plus à quel endroit j'atterrirais, parce qu'il me semble que c'était par un bout d'autoroute qu'on était revenu à Lyon, mais pas la même, il me semble. Mais là c'est bon* ».

* le sens de l'exploration incite la personne à se lancer sur une route sans qu'il ait besoin de connaître autre chose que son existence, pour satisfaire une curiosité tel est ce cas « *On avait envie de voir l'intérieur, parce qu'à chaque fois je vais chez mes parents direct, donc je voulais voir un peu à quoi ressemblait ce pays. Donc Chartreuse-de-Portes - Ordonnaz* » et aussi son contraire, qui, routinier, emprunte systématiquement le même itinéraire « *parce que nous on prend toujours la même route quand on va à Valence...à Avignon, donc automatiquement on ne connaît que celle-là de route (R09)* »

- minimiser mes risques est le propre de personnes ayant soit un esprit de prévoyance, soit capable d'anticiper

* être prévoyant, c'est essayer de parer aux éventualités, en adoptant, la mesure la plus appropriée sur la base de certains acquis. Ces acquis concernent par exemple l'expérience des aléas des conditions de circulation, dont il va réduire les effets soit en prenant un temps de précaution « *Non, ce n'est pas une gêne, mais on va pas vite, on sait à peu près combien... entre 1h ½ - 2h ¼ un trajet comme ça. Si on sait qu'on doit... quand on part c'est plus souvent le samedi ou le vendredi soir, pour le samedi, on sait qu'on doit y être vers midi alors on part vers 10h. Comme ça on a de la marge, on peut s'arrêter. On essaie d'estimer un peu connaissant bien le trajet* » soit en évitant de prendre des routes où ces risques sont plus importants « *mais alors je connais cette route, on passe par Saint Ours, c'est des jolies petites routes de campagne, mais alors si vous tombez derrière un char à foin, vous risquez d'attendre un bon moment. Non, non, dans ces conditions, je redescends sur Aix et je prends là* »

* être capable d'anticiper, c'est essayer aussi de parer aux éventualités, mais en n'ayant pas d'autres ressources que de faire des hypothèses sur le comportement éventuel des autres - concernant ici par exemple soit le choix de leur nouvel itinéraire qui peut entraîner pour lui une perte de temps « *Parce qu'il se peut que sur la nationale, étant donné qu'elle va récupérer tout le trafic de l'autoroute, il y ait beaucoup de monde. Alors autant séparer notre route de la route de tout le monde, et trouver un chemin qui est emprunté par peu de gens parce que desservant une destination qui est voulue par peu de gens (R02)* », soit l'avance de la manifestation qui comporte le risque de se faire coincer une nouvelle fois « *puis là je peux prendre soit là.. reprendre la D 984 qui va à Oyonnax soit bon ben, si c'est quoi la 30; si c'est bouché là, pas de problème je reprends là (R13)* » ou « *ils m'indiquent ici avant Planfoy, ils m'indiquent que c'est fermé au col, avant Planfoy. Eh bien si c'est avant Planfoy, je fais demi-tour, là, parce que j'ai deux possibilités.... Ça c'est le risque qu'il peut y avoir si vraiment tout le massif est complètement bloqué, là je n'ai plus le choix, donc là je prends l'autoroute (R14)* ».

- un traumatisme lié à mauvais vécu de changement de route peut entraîner un sentiment d'incertitude dans la prise de décision et provoquer une forte réticence vis à vis de cette prise de risques

* mauvaise expérience « *Ben, ça m'est arrivé une fois où il y avait beaucoup, beaucoup de circulation aussi et sur la nationale où il y a pas mal de petits villages et où il faut rouler assez lentement, ça bouchonnait pas mal et j'avais vu une entrée sur l'autoroute et là je m'étais embranchée, et j'avais regretté* »

* traumatisme « *Pour dire, pour Grand-Croix, j'ai mis un an et demi avant de me décider à tenter le coup à Givors, à sortir, en plus ça a loupé, donc je ne suis pas prête de le refaire* »

L'ouverture au champ du déplacement (b23)

Elle peut faciliter ou non la manière dont il va reconstruire son itinéraire en améliorant ses connaissances et en le rendant plus apte à se repérer à partir du point de rupture par rapport au cours de son déplacement.

- l'esprit d'observation

Il s'exprime par un vif intérêt pour tout ce qui compose l'environnement du voyage, y compris les détails de la route, les localités traversées, la qualité des paysages et par une capacité à les mémoriser. A ce titre il conditionne fortement la qualité des connaissances concernant aussi bien les infrastructures que les lieux traversés. En voici deux exemples diamétralement opposés :

* le non observateur « *Heu... où est ce qu'on traverse déjà ? Bon peut être ...on traverse le Rhône alors ?... Je n'en sais rien, j'avais l'impression qu'on le traversait pas, c'est pour ça... à Vienne, j'en sais rien, je sais pas (R29)* »

* et l'observateur « *c'est une route (RN82) qui tourne pas mal quoi, même si elle est pas mal, on ne peut pas dire qu'elle est mauvaise, simplement il y a beaucoup de virages et des virages étroits, donc on peut pas doubler, c'est qu'une 2 voies, les 3 voies...il n'y en a pas, donc c'est qu'une 2 voies, ce qui fait que quand on se prend un camion en bas de la descente de Planfoy, on a des chances pour l'avoir presque jusqu'au col, et pour peu qu'il n'y ait pas de visibilité ou du brouillard, alors là, on est condamné à rester derrière le camion parce qu'on voit rien du tout. Donc c'est un peu pénible sur cette partie montagneuse qui dure jusqu'à peu près Bourg Argental. Puis ensuite, ça fait une route un peu de plateau, c'est beaucoup plus plat sur la partie d'Annonay, c'est plus plat(R16)* »

- le sens de l'orientation

* Il correspond à une aptitude naturelle ou acquise à se repérer dans l'espace, sans aucun secours extérieur et donc à trouver aisément la bonne direction « *Oh bien ma direction, je sais quand je change de direction, enfin grosso modo. Je ne vais pas vous dire, mais je sais si je vais droit ou si... enfin je sais, je crois savoir disons. Si je tournicote je m'en aperçois (R27)* »

* un dernier exemple illustre a contrario, la fermeture au champ du déplacement « *Oui, toujours la même route, je la connais par coeur, tout ce qu'il y a autour, j'ai pas idée de ce qu'il y a...oui voilà, je ne regarde pas ce qui est sur les routes, c'est.. (R18)* ».

La ponctualité (b24)

La rupture d'itinéraire crée un incident qui systématiquement va provoquer un retard plus ou moins important chez le conducteur. Ce retard va être assumé différemment selon

qu'on a des horaires qui avaient été éventuellement convenus pour un rendez-vous, une visite... et qu'on cherche ou non à les respecter.

- Si l'individu a le souci de ponctualité, il va percevoir ces horaires comme une contrainte temporelle qu'il peut éventuellement alléger en prévenant d'un risque de retard, par exemple « *Et si on voit qu'on met un peu trop de temps pour circuler, pour le coup, on prévient, parce qu'on allait voir un ami, mais qui habite chez ses parents, et là, ses parents nous attendaient pour manger, donc si on sait qu'on va arriver tard, on prévient.... parce que là, c'est vraiment le début du trajet....oui, je crains à la fois d'arriver trop tard et de passer trop de temps sur la route, oui, d'arriver trop tard* ».

- S'il n'est pas ponctuel, ces horaires cessent d'être une contrainte, laissant ainsi tout loisir pour trouver une solution « *Je pense pas qu'on aura plus d'une heure de retard par rapport à l'horaire qui était prévu, on y sera vers une heure et demie, au lieu de midi et demie.... Quand bien même on mangerait à deux heures, ce ne serait pas dramatique* ».

3.3.2.3. Les préférences en matière de déplacement (b3)

Il s'agit des avantages que les personnes cherchent à se procurer dans le cadre de leur déplacement en général ou dans certaines circonstances. Ces préférences vont conditionner le choix entre tel ou tel type d'infrastructure.

- sens du confort

* en général « *Je ne suis pas trop nationale, plutôt autoroute, c'est plus simple.... Hormis quand il y a des conditions particulières, je dirais, d'accident, ou les conditions dont vous me parliez, il y a toujours un entretien de l'autoroute qui est fait, ils salent la route. C'est cher, ça c'est sûr, mais on ne va pas revenir dessus. Alors que la route, c'est tout en virages* »

* ou dans certaines circonstances comme par exemple « *Et puis après une longue journée, on prend la voiture, c'est tout droit, ce n'est pas fatigant, c'est plus simple, c'est tout droit. Quand on est sur la route non-stop, on a moins de risque d'avoir un accident (R11)* »

- se sécuriser « *plus ça va, plus j'aime les panneaux. Ah bien oui, bien sûr...parce que, plus on avance en âge, plus on est prudent je trouve. On a besoin de plus de sécurité peut être, je ne sais pas. Je fais plus attention aux panneaux maintenant qu'il y a par exemple une dizaine d'années.... Si, si, les panneaux, c'est marrant, j'y fais de plus en plus attention, ça me guide dans ma conduite, j'ai remarqué* »

- vitesse « *mais sinon, je regarde toujours les villages qu'on rencontre, c'est vrai on ne fait pas trop attention... je fais plus attention quand on sort du village, pour aller plus vite qu'autre chose.... sinon, il y aurait pas des limitations aussi sévères, je ferais même pas attention* »

Il s'agit également de minimiser certains désavantages liés au déplacement :

- le coût

*soit par principe « *Voilà, on ne prend pas l'autoroute parce qu'il faut payer. Mon mari refuse de payer par principe.... Ah non, parce que ça coûte trop cher, comme on fait beaucoup de route, on prend que les nationales* »

*soit pour limiter des dépenses trop importantes quand on voyage beaucoup « *Ah non, parce que ça coûte trop cher, comme on fait beaucoup de route, on prend que les nationales* ».

* soit en référence avec d'autres modes de transport « *on la (l'autoroute) prend très rarement, on la trouve relativement chère par rapport à la distance (40 ou 45F)...Surtout par rapport aux kilomètres, parce que, c'est un peu comme le train, si on calcule par rapport au nombre de kilomètres, ça fait relativement cher (R14)* »

* le moins de trafic possible « *Dès que ça circule. pour certains ils vont trouver ça normal, la circulation qu'il y a parce que malheureusement on est en 1998 et en ville ça ne peut pas être autrement, ça ira même en s'aggravant, mais moi, dès qu'il y a un peu trop de monde, pour moi, c'est dense* »

3.3.3. Les bases de la recherche d'un nouvel itinéraire (C)

3.3.3.1. La dotation en connaissance (c1)

Pour construire son nouvel itinéraire, l'individu va devoir repérer les alternatives à l'itinéraire initial. Ce repérage est conditionné par sa capacité à se représenter l'espace du trajet - localités et infrastructures diverses - qui dépend de sa dotation en connaissances.

Les sources (c11)

- le vécu qu'il soit :

- lié à la fréquentation familiale « *Oui, on passe donc... en fait, mes beaux parents habitent tout près de Chalancon...en fait il y a mes beaux parents, il y a ma belle soeur et mon beau frère qui habitent en fait plus au sud vers Privas, donc jusqu'à Valence c'est l'itinéraire commun et on prend une autre route* »
- lié à l'activité professionnelle « *enfin si vous voulez, déjà en 2 mots, c'était un trajet professionnel, donc moi je travaille à Tournon sur Rhône mais j'habite à Saint-Étienne, donc il y a déjà mon trajet aller pour aller au travail* »

- l'expérience qu'elle acquise par :

- la pratique de conduite VP « *mais avant quand on partait en Haute Savoie, on prenait toujours la RN...bien une fois par mois* »,
- celle d'un sport « *donc je connais bien le pays de Gex, là c'est une région que je connais bien, autour parce que je fais beaucoup de vélo mais là, c'est une région que je connais bien parce que mes grands-parents y habitaient, donc quand j'étais gamin, j'ai fait beaucoup de vélo dans les coins* »
- ou encore à une circonstance particulière « *Donc Saint-Étienne Villeurbanne, donc par l'autoroute, j'ai eu fait Villeurbanne Tain par l'autoroute, je l'ai fait par la nationale, mais en fait on reprend l'autoroute à cette hauteur, à la hauteur de Vienne, on traverse Vienne et on reprend l'autoroute* »

- l'apprentissage par exploration

« *au départ de Saint-Sorlin c'est la D60, et puis après il y a une bifurcation, ça devient la D99, La-Chartreuse-de-Portes- Parce qu'en fait, ça, je l'ai fait.... parce qu'on se baladait en fait* »

L'espace de connaissance (c12)

- infrastructure (types d'infrastructure, existence / qualités de l'infrastructure) « *il y a plusieurs solutions, soit je passe là, si donc on peut passer, je passerais la 84, soit de là-bas, si mes souvenirs sont bons, on peut faire le demi-tour ici et reprendre ça Izernore, donc remonter à Izernore et passer par là Samognat et on remonte à Oyonnax par l'autre côté* »
- secteur géographique « *Bourg l'Argental qui se trouve vers... mais je ne sais pas... si je n'ai pas eu un déplacement vers Bourg Argental, il me semble que je connais. Alors, Bourg Argental Pelussin là, Pelussin étant là, Maclas est là, Bouïrg Argental est là. Alors là j'ai été pion à Bourg Argental* »

Le niveau de connaissance (c13)

- détaillée « *on arrive au niveau de la ville de Valence elle-même et après à ce stade-là, on prend une rocade en traversant tout le Nord de Valence jusqu'à un embranchement qui évite une partie de Valence... donc on est rentré de Valence, on a fait tous les petits villages qu'on traverse, Saint Just de Claix, Izeron, Saint Quentin sur Isère et il doit en manquer un, i y en a quatre* ».

- ponctuelle « je pense que de toute façon y doit bien y avoir une nationale qui doit longer, ça doit être celle de Montluel... C'est pour ça, quand vous m'avez dit là, c'est pour ça que j'ai mes références parce que c'est la partie que je connais... je ne suis pas perdu puisque j'ai mes références quand même ».

Type de connaissance (c14)

- statique « la RN86 parce qu'elle est très touristique, donc c'est très joli quand on part en vacances et qu'on a le temps, mais quand on a rendez-vous, ce n'est vraiment pas ce qu'il faut. Elle tortille beaucoup, elle passe tous les villages, il y a des feux partout, c'est superbe en été tout seul, mais dans des conditions comme ça où vous avez rendez-vous, c'est vraiment l'horreur »

* dynamique « et puis ensuite je prends ce qu'on appelle la route du Col de la République, donc là en principe, à cette heure-là il n'y a pas trop de monde, c'est relativement peu chargé hormis quelques camions... ensuite je tombe sur un peu plus de trafic étant donné que je tombe aux alentours des 7h ½ par là. Je tombe sur un bourg, qui s'appelle Bourg Argental et ensuite j'arrive sur Annonay donc là il y a un peu plus de circulation si vous voulez, puisque les gens partent tous au travail à ce moment-là, c'est un peu la période de pointe »

3.3.3.2. Les moyens utilisés (c2)

La qualité de la représentation spatiale va déterminer les moyens que la personne va mobiliser pour percevoir cette offre.

Les connaissances (c21)

Si celles-ci sont très détaillées et précises, comme c'est le cas de celles qui sont acquises par le vécu ou l'expérience liée à une longue pratique, elles permettent aisément à l'individu de percevoir l'offre alternative, tant du point de vue dynamique que statique comme l'illustre cette remarque « Oh oui, oui, oui, mais ce sont des cartes que je ne consulte pas, je les ai, parce que si je veux - mais en principe je connais bien le coin, quand on connaît bien, on les consulte pas (R04) »

Même si elles sont ponctuelles, elles peuvent être éventuellement sollicitées comme c'est ce cas pour cette autre personne « Oui, il y a des points de repère. Si je trouve la direction de Beynost après ça va.... Parce que c'est ce que j'ai comme point de repère. Il y a peut-être un trajet plus court mais... Là je vous dis, j'y suis allée une fois donc je me dis, je vais arriver à me retrouver. Je pense qu'il reste des trucs en mémoire (R12) ».

La carte (c22)

A condition d'en avoir une dans sa voiture et de la lire avec facilité, elle donne rapidement une image complète des possibilités, mais seulement une image statique. « je prends vite mon atlas... J'ai toujours un atlas dans ma voiture, soit des cartes, des atlas, toujours (R25) ». Nous constatons que bon nombre ne possèdent pas de carte et le justifient parfois de cette façon « Non je crois que j'en ai pas. Vu qu'en principe je m'en sers que pour faire les petits trajets, je n'en ai pas (R19) »

Les informations données par le réseau routier (c23)

- indications de direction de localités ou de routes « je verrais bien un panneau marqué nationale, je ne sais pas la combien c'est, mais la grande nationale quoi. Elle doit se balader un peu par là. Là, je pars au pif. Au pif en coupant plein est, je sais que c'est pas très loin (R27) »

- déviation, correspondant à un itinéraire fléché que l'on peut suivre aisément sans se poser de problème

« si vraiment il n'y a pas d'indications comme vous dites de déviation, parce qu'en principe je me fie, si c'est une déviation organisée, je vais suivre la déviation. En principe on vous ramène sur un chemin, sinon, j'ai une carte oui, oui, oui, alors si je n'ai pas de carte, je sais pas ce que je ferais...(R15) »

- radio est utilisée pour permettre de revenir sans risque sur l'itinéraire initial

« On aurait aussi conservé la radio allumée, parce qu'ils se déplacent, mais s'ils se déplacent en tracteurs, ils ne se déplacent pas très vite. Donc si on sait qu'ils sont à Vienne, arrivé vers Chanas, il y a peut-être moyen d'aller faire un tour sur l'autoroute ».

Les renseignements recherchés en dehors du réseau routier (c24)

Ils peuvent être demandés à divers types d'interlocuteurs :

- les personnes qui les attendent à l'arrivée *« j'appelle pour laisser un message au reste de l'équipe pour qu'ils soient prévenus de mon retard s'il y a retard....je pense que j'en profite pour me faire confirmer du lieu où je téléphonerais de l'itinéraire à suivre »*

- les habitants rencontrés sur la route *« je n'ai pas de carte dans ma voiture...eh bien voilà je demande aux paysans...la direction de St Vallier...oui le patelin à côté, Beaurepaire »*

- les gendarmes *« Je demande au flic par où je passe ? »* ou *« je vais aller retrouver la route d'Annonay mais je sais pas par où, donc, je vais demander aux gendarmes »*

- la personne qui accompagne le conducteur dans la mesure où elle peut en être capable *« peut être avec les personnes qui sont avec moi elles vont me guider.... Je n'ai pas de carte donc je.. là vous me bloquez... donc, ils ont peut être une route (R22) »*

- suivre l'exemple des autres voitures *« ben alors là, je n'ai pas de carte, c'est vite vu, alors c'est au pif ! je suis les autres voitures, de toute façon déjà je n'ai pas le choix, donc je suis les autres voitures (R18)»*

3.3.3.3. Ressources et contraintes liées au contexte du déplacement (c3)

Ces ruptures d'itinéraire introduisent, par ailleurs des contre temps qui entraînent un allongement du trajet. Selon les marges de liberté dont dispose le répondant dans le contexte de ce déplacement, cet allongement peut être sans grande conséquence, quand il s'agit d'un motif non contraint qui n'engage personne à l'arrivée ou que la personne dispose d'un peu de temps à l'arrivée. Par contre quand il s'agit d'une activité où il est attendu, l'allongement du temps de trajet peut créer des problèmes à l'arrivée à destination. Ces effets peuvent être en partie neutralisés, si le répondant n'est pas soumis à une heure d'arrivée trop contraignante ou s'il a la possibilité de redéfinir cette heure avec son interlocuteur.

A l'inverse, certaines contraintes liées au schéma peuvent compliquer la reconstruction de l'itinéraire. Il s'agit d'un motif contraint tel que le travail ou d'une heure d'arrivée imposée ou encore qui ne laissent guère de temps pour chercher une nouvelle route quand les connaissances ne suffisent pas à elles seules, ou qui peuvent imposer la recherche de l'itinéraire le plus rapide pour gagner un peu de temps.

L'accompagnement peut aussi intervenir, soit comme une ressource quand il s'agit d'un passager qui peut indiquer une nouvelle route, soit comme contrainte si le passager est en mesure d'imposer au conducteur ses propres critères pour choisir le nouvel itinéraire.

Selon l'heure où se produit cette rupture, les effets peuvent d'autant plus être pénalisant quand elle se produit à des heures de pointe de trafic qui réduisent de fait l'éventail de choix d'itinéraire.

La qualité d'équipement du conducteur peut intervenir également pour faciliter ou non la stratégie d'adaptation. Il s'agit d'une part de disposer ou non de carte routière dans sa voiture ou d'un portable qui facilite le contact avec l'interlocuteur qui doit être averti ou consulté pour ce contre temps.

3.3.4. La reconstruction de l'itinéraire (D)

3.3.4.1. La perception de l'offre routière alternative (d1)

La perception de l'offre alternative va conditionner le choix des nouveaux itinéraires proposés par les répondants, à la fois par le nombre et les qualités des chemins possibles. Il s'agit bien sûr de celle qui est accessible à partir de chacun des points de rupture et qui répond le mieux aux nécessités du moment.

3.3.4.2. Les critères de choix du nouvel itinéraire (d2)

Ces choix vont se faire en fonction d'objectifs qui sont divers tels que :

- satisfaire certaines préférences en matière de déplacement

* le sens du confort grâce aux qualités de route (profil, sécurité, entretien) « la nationale 7 elle est directe, vous descendez à Chanas, Saint Rambert d'Albon vous tirez quoi, c'est assez rapide....Chanas, quand vous traversez le pont de l'autre côté vous avez la 86 au-dessus de Sablons la nationale 86 elle est plus étroite, plus pénible, plus tortueuse (R24) » ou encore grâce à la facilité d'accès à une autre infrastructure « bien là, on peut rejoindre la nationale 7, c'est plus simple, la 7, Péage de Roussillon etc, et puis après, autant rester sur la N7 (R08) »

* la vitesse en évitant les sources de ralentissement « mais alors je connais cette route, on passe par Saint Ours, c'est des jolies petites routes de campagne, mais alors si vous tombez derrière un char à foin, vous risquez d'attendre un bon moment. Non, non, dans ces conditions, je redescends sur Aix et je prends la (R04) »

* ne pas payer trop cher soit en refusant le péage de façon inconditionnelle « soit que je lui propose à mon bonhomme de prendre l'autoroute mais faut payer et comme on veut pas payer... je vais jusque là, je préfère, jusqu'à Serrières et après je rattrape par Sablons, là. Je la reprends là. Parce que si la manifestation a lieu là, là c'est l'autoroute du Roussillon, on n'en veut pas (R09) », soit de façon circonstanciée quand le trajet est jugé trop court « mais pour que vous compreniez qu'on soit obligé à un moment donné de sortir de l'autoroute, de prendre un peu la nationale mais après, si c'est pour une longue distance, après on reprend l'autoroute...non là je reste sur la nationale (R30) »

- dans le cadre du contexte du déplacement, minimiser les effets de la coupure, en cherchant des itinéraires plus rapides qui permettent de :

* éviter affluence du trafic « Parce qu'il se peut que sur la nationale, étant donné qu'elle va récupérer tout le trafic de l'autoroute, il y ait beaucoup de monde. Alors autant séparer notre route de la route de tout le monde, et trouver un chemin qui est emprunté par peu de gens parce que desservant une destination qui est voulue par peu de gens (R02) »

* gagner du temps « Pour traverser une ville comme Ambérieu, on va perdre peut être 10mn, ou un quart d'heure pour rien alors que là (au sujet de RN84), quand on évite ça va mieux(R05) ».

* parer éventuelle coupure « Eh bien si c'est avant Planfoy, je fais demi-tour, là, parce que j'ai deux possibilités.... Ça c'est le risque qu'il peut y avoir si vraiment tout le massif est complètement bloqué, là je n'ai plus le choix, donc là je prends l'autoroute »

- * faire moins de kilomètres « soit je plonge sur Retournac, je peux même à ce moment là, ayant la carte Michelin ne pas aller jusqu'à Retournac, il suffit que j'arrive jusqu'à Malataverne et je peux prendre cette petite là, la départementale 7 qui va me mener à Lavoute sur Loire, c'est plutôt ce que je ferai parce que ça me fera moins long, ça me fera un itinéraire plus rapide (R21)»
- satisfaire la contrainte du schéma d'activité « Bon, eh bien on prend l'autoroute, on ne va pas ressortir, repartir, en plus c'est le soir, on ne va pas tergiverser pour arriver à minuit (R14)»
- se repérer avec les moyens du bord pour arriver à destination :
 - * la route qu'il connaît « Donc là, j'hésite entre Chazelles-sur-Lyon, là j'ai un itinéraire parallèle... Je prends ça, parce que je connais, quitte à faire des détours, je préfère...(R26)»
 - * la route parallèle à l'itinéraire initial « Je crois que c'est la nationale 6, ça doit faire Bourgoin, Villefontaine, l'Isle d'Abeau.... je continue sur, euh, c'est quoi là, Saint Priest, Saint Bonnet de Mûre, Saint Priest, c'est la zone industrielle...ou je reprends l'autoroute après à l'Isle d'Abeau parce que j'essaie de rentrer par là, parce que en général, bon, quand c'est une manifestation comme ça, avant un péage, donc, donc après ça permet de rejoindre l'autoroute »
 - * amène à destination « comme je fais du dessin industriel, j'en fais pas mal de lecture de plans, c'est pas un problème. Donc, quand on sait d'où on part et où on doit arriver, c'est pas spécialement sorcier, tout est tracé (R07) »

3.3.4.3. La procédure de choix (d3)

Elle peut être d'ordre perceptif c'est à dire qu'elle fait appel à la vision. Le traitement cognitif est spontané, il n'y a pas d'analyse pour donner la réponse « Je crois, que c'est la nationale 6, ça doit faire Bourgoin, Villefontaine, l'Isle d'Abeau.... je continue sur, euh, c'est quoi là, Saint Priest, Saint Bonnet de Mûre, Saint Priest, c'est la zone industrielle (R11)»

Elle peut être de nature hypothético – déductive. Dans ce cas là, les répondants réagissent en fonction des circonstances « Cette route, elle ne sera pas coupée, elle n'est pas très grande. Tant pis, si elle est bouchée là, il y a tout le long le petit chemin là, je le connais bien celui-là, on peut le passer. C'est sûr, si vraiment ils bouchent au milieu, je connais bien le département, les petites routes depuis le temps que je circule sur le département, on connaît les petites chemins (R13) »

3.3.4.4. Le type de construction (d4)

La reconstruction peut se faire de diverses manières :

- pas à pas « parce qu'après, elle est bien. Elle va en direction de là où je veux aller, d'Artemare.... Par Lagnieu, enfin Saint-Sorlin-en-Bugey. Bon, il faut que j'arrive à l'attraper.... je vais faire Beynost - Dagneux, D-A-G-N-E-U, par la N84, euh, et puis... je vais la remonter jusqu'à... il y a un truc qui s'appelle Rapan, j'ai l'impression - et puis là je vais l'attraper par la D65. Donc je vais attraper la D124 par la D65b (R01) »
- globalement « bien là, on peut rejoindre la nationale 7, c'est plus simple, la 7, Péage de Roussillon etc.. et puis après, autant rester sur la nationale 7(R08) »
- selon une ligne droite tracée entre l'origine et la destination du déplacement « comme je fais du dessin industriel, j'en fais pas mal de lecture de plans, c'est pas un problème. Donc, quand on sait d'où on part et où on doit arriver, c'est pas spécialement sorcier, tout est tracé R07)»
- au pif « Pas spécialement, je crois que ce serait plus au nez et au fait que bon, je sais que je serais pas très loin de Lyon et il y aura bien toujours à un moment donné un panneau ou quelque chose qui me rapprochera, même si je fais un petit détour ce sera pas »

4. Comment expliquer ces différences de comportement ?

Une fois identifiés divers types de comportements de choix et les catégories de facteurs qui peuvent intervenir dans la formation de ces réponses à cette pression renouvelée à deux endroits du parcours, la dernière étape consiste à expliquer les différences entre les comportements. Pouvons-nous ou non repérer des similitudes entre individus appartenant au même groupe de comportement, permettant de les distinguer par rapport à ceux des autres groupes ?

L'analyse plus approfondie individu par individu confirme la classification que nous avons initialement proposée et qui était basée sur la plus ou moins grande capacité des individus à reconstituer de nouveaux itinéraires avec précision. Cependant en plus de cette capacité, elle met également en évidence la plus ou moins grande spontanéité des répondants à procéder à cet exercice de reconstruction. En d'autres termes, il ne suffit pas d'être capable de trouver de nouveaux itinéraires, mais encore faut-il accepter de le faire. En conséquence, nous avons dû subdiviser le premier groupe, pour tenir compte de ces différences qui apparaissaient entre individus.

Comme nous l'avons constaté pour les précédents scénarios, les comportements d'adaptation résultent de l'action de divers paramètres qui dans certains cas se renforcent, dans d'autres agissent de manière opposée, les uns ayant alors plus d'influence que les autres. Nous avons donc gardé les mêmes règles pour présenter ces actions dans le tableau de synthèse ci dessous : signes positifs quand les facteurs incitent à reconstituer de nouveaux itinéraires avec précision, des signes négatifs quand ils gênent cette reconstruction (se référer à la note explicative sur l'attribution des signes).

4.1. Les schémas explicatifs des types de comportement

1^{er} type de comportement « *reconstruisent avec précision de nouveaux itinéraires* »

Il s'agit de personnes qui ont une bonne maîtrise de la situation, grâce à leurs aptitudes liées à leur personnalité et à leur savoir faire pour trouver un autre itinéraire. Ce savoir faire est la résultante de divers facteurs : la familiarité avec le trajet qui découle de la fréquence à laquelle il est effectué, une bonne connaissance du réseau routier ou mieux encore de la région et/ou une grande facilité à utiliser les cartes routières. A cela s'ajoutent des traits de caractère tels que la confiance en soi et le sens de l'initiative. Cependant la gestion de l'aléa introduit des différences parmi ces répondants qui se répartissent en deux sous groupes :

- 1a- ce sous-groupe est le mieux représenté et comporte des répondants qui se plient volontiers aux contraintes de l'aléa pour trouver une solution, d'autant que leurs dotations en connaissance leur permet de trouver rapidement une autre solution (R03, R04, R07, R08, R13, R14, R16, R21, R24, R25),
- 1b- ce sous groupe est composé de personnes qui sont conditionnées par l'habitude dans le choix d'itinéraire, perçoivent l'aléa comme source d'effort à produire pour sortir des rails de l'habitude et utiliser la carte pour trouver de nouveaux itinéraires, à défaut de connaissances solides (R01, R20, R26).

2^{ème} type de comportement : « *quittent volontiers l'itinéraire, pour un autre plus flou* » (R10, R12, R27)

Leur attitude ouverte vis à vis du scénario, leur adaptation spontanée à l'aléa, les traits de leur personnalité - confiant, observateur et capacité à se repérer - les incitent à changer

spontanément d'itinéraire et à se débrouiller par leurs propres moyens. Cependant leur savoir-faire limité et la force de l'habitude dans leur choix d'itinéraire forment un handicap sérieux pour les amener à proposer autre chose qu'un nouvel itinéraire flou établi d'après leurs maigres connaissances et les indications du réseau routier.

Tableau n°20. Variables explicatives des comportements de choix selon les groupes

		A2 (1)	A3	B11	B12	B21	B22	B23	C1	C2
		fréquence déplacement	critères choix itinéraire	attitudes scénario	gestion aléa	capacité décision	prise de risques	ouverture au champ déplacement	sources	moyens
1 ^{er} type (a)	<i>change itinéraire et précise</i>	+		+	+	++	+	+	++	++
1 ^{er} type (b)	<i>change itinéraire et précise</i>	+	-	+	-	++	+	+		++
2 ^{ème} type	<i>change itinéraire, ne précise pas</i>	-	-	+	+	+	+	+	-	+
3 ^{ème} type	<i>essaie revenir et précise</i>		-	-		++	-	+	-	++
4 ^{ème} type	<i>essaie revenir, ne précise pas</i>	+	-	-	-	-	-	+		+
5 ^{ème} type	<i>n'a rien à proposer</i>	-	-	-	-	-	-	-	--	-
6 ^{ème} type	<i>change de stratégie (02</i>	-	-	-		+-	-			+

(ces codes correspondent aux divers types de paramètres qui sont indiqués par individu dans la série de tableaux en fin du texte)

Note explicative d'attribution des signes du tableau n°20

- A2- Fréquence du déplacement
 - fréquent/assez fréquent : (+)
 - occasionnel/exceptionnel : (-)
- A3- Critères de choix de l'itinéraire
 - habitude/indiqué par autre personne : (-)
- B11- Attitude vis à vis du type de scénario
 - ouverture : (+)
 - autres critères : (-)
- B12- Gestion de l'aléa
 - trouver solution/souplesse/acceptation : (+)
 - autres critères : (-)
- B21- Capacité décision
 - confiance (+)
 - sens initiative (+)
 - pas confiant (-)
 - pas sens initiative/mauvais vouloir (-)
- B22- Prise de risques
 - routinier/traumatisme (-)
 - autres critères (+)
- B23- Ouverture au champ
 - observateur/se repère/sens orientation (+)
 - autres critères (-)
- C1- Sources
 - vécu/expérience fréquente (+)
 - détaillée (+)
 - grossière - neutre
 - inexistante (-)
- C2- Moyens
 - connaissances issues de vécu/expérience fréquente ou carte (++)
 - connaissance grossière + indications direction (+)
 - suit déviation/renseignements recherchés en dehors du réseau routier (-)

Enfin notons les deux cas particuliers de R29 et R30, qu'il est difficile de classer respectivement dans leurs groupes d'origine, le groupe 1 pour R29, et le groupe 2 pour R30 bien qu'ils aient donné les mêmes réponses. Ils s'en distinguent essentiellement par une moins grande adaptabilité au changement et un esprit routinier.

3^{ème} type de comportement : « *essaie de revenir sur l'itinéraire initial, en précisant le chemin temporairement emprunté* » (R05, R11, R23)

Ce sont également des personnes autonomes, tout à fait aptes à trouver un itinéraire alternatif, grâce à certains traits de leur personnalité - confiance en soi, sens de l'initiative, capacité à se repérer - et grâce à l'usage aisé de la carte pour R05 et R11, et à ses connaissances pour R23. Cependant d'autres facteurs concourent à donner suffisamment de rigidité à leur comportement pour qu'ils essaient de revenir sur l'itinéraire initial, dès que l'obstacle est contourné. Ces facteurs, ce sont d'abord une attitude négative vis à vis du type de scénario qui peut les désorienter ou les rendre réticents, d'autant qu'ils perçoivent le

déplacement en cours comme un temps à compresser. A quoi attribuer cette rigidité du comportement ? impact d'un schéma d'activité contraint pour le R05, un esprit routinier peu compatible avec l'obligation de s'aventurer sur des chemins inhabituels ?

4^{ème} type de comportement : « *essaie de revenir sur l'itinéraire initial, sur un chemin peu précis* » (R15)

Le type de scénario tout comme l'aléa qu'il introduit entraînent des attitudes négatives chez ce répondant, dans la mesure où ils l'obligent à sortir de leurs habitudes et bousculent son sens du confort, son penchant pour la routine. Il fait montre d'une certaine passivité, liée à un manque de confiance en soi. Cependant quelques éléments vont à l'encontre de cette passivité pour l'aider à trouver un itinéraire qui le ramènera dès que possible sur l'itinéraire initial, même si cet itinéraire reste imprécis : des souvenirs concernant ce trajet, un esprit d'observation qui lui ont permis d'acquérir quelques vagues connaissances des autres possibilités d'itinéraires. Il se comporte donc de manière autonome en proposant un chemin sur la base de ses connaissances complétées par des indications de direction données par le réseau routier.

5^{ème} type de comportement : « *n'ont pas de solution à proposer* » (R06, R18, R19, R28)

Tous les facteurs contribuent à les rendre incapables de maîtriser une telle situation. Ce type de scénario les saisit dans le cadre d'un déplacement occasionnel ou exceptionnel, sur un type d'infrastructure qu'ils ont pris par habitude ou sur les indications de quelqu'un d'autre et à ce titre les désoriente et les déstabilise. Ce jeu d'attitudes négatives est renforcé par celui des traits de personnalité qui les rendent peu aptes à gérer cette situation : pas confiants en eux mêmes, passifs, routiniers, incapables de se repérer. En conséquence, dépourvus de connaissances sur l'offre alternative, non familiarisés avec l'usage de la carte, ils sont entièrement dépendants des autres pour trouver une solution...ce qui rend très incertaine la qualité de la réponse

6^{ème} type de comportement : « *change de stratégie d'adaptation* » (R02, R09, R17, R22)

Il s'agit de personnes qui ont donc eu des comportements différents dans les deux étapes du scénario :

R02 : 4^{ème} type et 3^{ème} type

R09 et R17 : 5^{ème} type et 3^{ème} type

R22 : 3^{ème} et 5^{ème} type.

La question ici n'est pas comme dans les cas précédents d'expliquer pourquoi ces personnes ont adopté tel comportement, mais d'expliquer pourquoi ces répondants ont changé de comportement. Ceci nous amène à mettre en évidence, les facteurs qui permettent ce basculement.

Si nous prenons le cas de R02, la constante est de chercher à revenir sur l'itinéraire initial, la variante est de n'être pas capable de préciser le chemin qui l'y ramène dans la première étape et de le devenir dans la seconde. Ce qui revient à améliorer la réponse. Plusieurs changements sont à noter entre 1^{ère} et seconde ruptures sur les paramètres suivants : capacité de décision, prise de risques, moyens utilisés. Comment interpréter ces changements : effet d'apprentissage entre les deux étapes ou effet d'une rupture qui, se produisant dès le début du trajet peut avoir davantage d'incidence sur une heure d'arrivée imposée ?

Pour les répondants R09 et R17, il y a aussi la volonté de revenir sur l'itinéraire initial. Ce qui fait la différence avec le répondant R02, c'est l'absence de connaissances qui,

combinée à une certaine passivité les rend incapables de proposer une solution. Comme pour le répondant R02, c'est la prise d'initiative avec le recours à la carte qui en comblant les lacunes de leurs connaissances les amènent à passer d'un comportement entièrement dépendant à un plus autonome.

Enfin le cas de R22 est tout à fait différent, dans la mesure où il se montre tout à fait adaptable à l'aléa de la rupture, mais dans la mesure de ses moyens. Le lieu de la rupture semble ici jouer un rôle fondamental, dans la mesure où dans la première étape, sa connaissance ponctuelle de l'itinéraire lui permet de trouver une alternative au premier lieu de la rupture, mais plus du tout au second, où désorienté et pris au dépourvu, il devient entièrement dépendant des autres.

4. 2. Que retenir de cette nouvelle étape de l'analyse des comportements ?

Le jeu complexe des variables

S'il est apparu, dans le scénario des intempéries que des individus similaires pouvaient avoir des comportements différents, il apparaît ici que des individus différents pouvaient donner le même type de réponse, comme c'est le cas de ceux qui ont adopté le premier type de comportement. Ce constat nous amène à mettre en évidence la portée relative des facteurs les uns par rapport aux autres. Dans le cas de ce premier type, les aptitudes liées à la personnalité et le savoir-faire semblent les principaux éléments déterminants du comportement, neutralisant même dans le cas du type 1b, le conditionnement par l'habitude et une faible adaptabilité à l'aléa.

La stabilité des comportements

Certains comportements se révèlent être plus instables que d'autres, comme ceux du type 6, ce qui nous incite à poser la question d'un équilibre plus ou moins fragile dans ce jeu entre variables, selon les individus. Peut-on faire la part entre ceux qui ont des comportements stables et ceux qui sont instables ?

La représentation spatiale

La représentation spatiale est l'élément clef qui détermine la capacité de l'individu à reconstituer un itinéraire, dans la mesure où elle lui donne les moyens de maîtriser la situation. Cette représentation est la résultante d'une certaine capacité à se repérer, d'un certain sens de l'observation, de sa dotation en connaissance qui a pu être constituée à partir de son vécu et de son expérience qu'il a acquise en fonction de la plus ou moins grande fréquence de ses trajets. A défaut de ces expériences, le recours à la carte peut être un excellent substitut à un manque de connaissances, mais ceci sous deux conditions; tout d'abord être capable de lire de façon plus ou moins détaillée les informations portées sur la carte, de savoir se repérer par rapport au déroulement du trajet et bien sûr d'avoir une carte dans sa voiture. Faute de cette dotation en connaissance ou de cette capacité à l'acquérir sur une carte, l'individu devient dépendant d'une information apportée par d'autres, de différentes manières : mise en place de déviation, renseignements recherchés auprès de divers acteurs : les éventuels passagers du conducteur, gendarmes, habitants, interlocuteurs.

L'offre routière

La perception de l'offre routière alternative est donc fortement conditionnée par la qualité de la représentation spatiale des individus. Comme le montrent les tableaux de critères de choix des nouveaux itinéraires, il existe en effet de forts contrastes entre les personnes des groupes 1a, 1b et 3 et celles des autres groupes. Pour les premiers, la vision de l'offre routière intègre diverses caractéristiques des infrastructures alternatives, ce qui n'est pas le cas pour les seconds chez lesquels elle est beaucoup plus sommaire. Ces résultats relativisent une fois encore l'impact de l'offre routière sur les comportements.

		Groupe 1													
		01	03	04	07	08	13	14	16	20	21	24	25	26	29
A1- schéma d'activités															
<i>motif</i>	<i>travail</i>				x		x		x	x		x	x		
	<i>visite</i>	x													x
	<i>achats</i>														
	<i>réunion</i>														
	<i>affaires</i>														
	<i>loisir</i>			x							x				
	<i>retour domicile</i>		x			x		x						x	
<i>accompagnement</i>	<i>seul</i>				x		x		x	x	x	x	x	x	
	<i>conjoint</i>	x				x		x							x
	<i>enfants</i>														
	<i>famille</i>														
	<i>autre passager</i>		x	x											
<i>horaire</i>	<i>départ imposé</i>									x		x			
	<i>arrivée libre</i>														
	<i>arrivée imposée</i>	x					x		x						
<i>arrêt</i>	<i>oui</i>		x	x				x		x	x		x		
A2- trajet															
<i>type d'itinéraire</i>	<i>autoroute</i>		x		x		x					x		x	x
	<i>A+ RN</i>									x					
	<i>A + RD</i>					x									
	<i>A+ RN + RD</i>	x						x			x		x		
	<i>RN</i>								x						
	<i>RN + RD</i>														
	<i>RD</i>			x											
<i>longueur km</i>		106	111	56	124	93	60	140	75	70	>200	77	77	172	95
<i>rythme trajet</i>	<i>fréquent</i>		x			x	x	x	x		x	x			
	<i>assez fréquent</i>	x		x						x			x	x	
	<i>occasionnel</i>														x
	<i>exceptionnel</i>				x										

		2ème type				3ème type			4ème	5ème type				6ème type			
		10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
A1- schéma d'activités																	
	<i>travail</i>					x							x				
	<i>visite</i>				x						x			x	x	x	x
	<i>achats</i>									x							
	<i>réunion</i>			x													
	<i>affaires</i>							x				x					
	<i>loisir</i>																
	<i>retour domicile</i>	x	x				x		x								
<i>accompagnement</i>	<i>seul</i>		x	x		x	x	x	x								
	<i>conjoint</i>										x			x	x		x
	<i>enfants</i>									x		x					
	<i>famille</i>															x	
	<i>autre passager</i>	x			x								x				
<i>horaire</i>	<i>départ imposé</i>											x					
	<i>arrivée libre</i>																
	<i>arrivée imposée</i>			x				x					x	x			
<i>arrêt</i>	<i>oui</i>												x				x
A2- trajet																	
<i>type d'itinéraire</i>	<i>autoroute</i>						x		x								x
	<i>A+ RN</i>	x	x							x				x	x		
	<i>A + RD</i>			x	x	x							x				
	<i>A+ RN + RD</i>							x									
	<i>RN</i>																x
	<i>RN + RD</i>											x					
	<i>RD</i>										x						
<i>longueur km</i>		189	171	82	180	111	111	150	138	50	100	93	126	114	102	103	75
<i>rythme trajet</i>	<i>fréquent</i>						x										
	<i>assez fréquent</i>				x			x	x					x			
	<i>occasionnel</i>			x		x				x	x				x		
	<i>exceptionnel</i>	x	x									x	x			x	x

	1 ^{er} groupe													
	01	03	04	07	08	13	14	16	20	21	24	25	26	29
A3- critères de choix de l'itinéraire initial														
<i>itinéraire agréable</i>			x											
<i>le plus court en km</i>				x				x						
<i>éviter aléas durée</i>				x									x	x
<i>gain temps</i>				x					x				x	
<i>le moins cher</i>							x							
<i>habitude</i>									x				x	
<i>indiqué par autre personne</i>	x													
<i>profil route</i>														
<i>temps disponible</i>														
<i>faible trafic</i>								x						
<i>moins de PL</i>		x												
<i>sécurité</i>									x					
<i>entretien</i>														
<i>???</i>					x					x		x		
<i>selon motif</i>														
<i>selon météo</i>						x								
<i>par facilité</i>		x									x			

	2 ^{ème} type				3 ^{ème} type			4 ^{ème}	5 ^{ème} type				6 ^{ème} type			
	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
A3- critères de choix de l'itinéraire initial																
<i>itinéraire agréable</i>																
<i>le plus court en km</i>																x
<i>éviter aléas durée</i>		x					x									
<i>gain temps</i>		x	x	x	x		x			x						
<i>le moins cher</i>														x		
<i>habitude</i>		x	x	x	x	x	x	x				x	x	x	x	
<i>indiqué par autre personne</i>	x								x	x	x					
<i>profil route</i>											x			x		
<i>temps disponible</i>																x
<i>faible trafic</i>			x		x					x						
<i>moins de PL</i>																
<i>sécurité</i>						x						x				
<i>entretien</i>						x	x									
<i>???</i>																
<i>selon motif</i>	x															
<i>selon météo</i>																
<i>par facilité</i>	x					x										

<i>Groupe 1</i>														
<i>B1- Attitudes</i>	<i>01</i>	<i>03</i>	<i>04</i>	<i>07</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>16</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>24</i>	<i>25</i>	<i>26</i>	<i>29</i>
1- Par rapport au scénario														
<i>réticent</i>														<i>x</i>
<i>stress</i>						<i>x(b)</i>								
<i>diversion</i>														
<i>ouverture</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x(a)</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x(b)</i>	
<i>désorienté</i>													<i>x(a)</i>	
<i>panique</i>														
2- Gestion de l'aléa														
<i>trouver solution</i>		<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>		<i>x</i>				<i>x</i>			<i>x</i>
<i>souplesse</i>						<i>x(a)</i>		<i>x</i>		<i>x</i>		<i>x</i>		
<i>acceptation</i>						<i>x(b)</i>							<i>x</i>	
<i>déstabilisé</i>													<i>x</i>	
<i>pris au dépourvu</i>														
<i>faire effort</i>	<i>x</i>								<i>x</i>					
3- Perception du déplacement en cours														
<i>temps à réduire.</i>						<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>						
<i>temps à valoriser</i>	<i>x</i>		<i>x</i>							<i>x</i>		<i>x</i>	<i>x</i>	

	2ème type				3ème type			4ème	5ème type				6ème type			
BI- Attitudes	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
1- Par rapport au scénario																
<i>réticent</i>						$x(b)$	x							$x(a)$	x	
<i>stress</i>					$x(b)$											
<i>diversion</i>																
<i>ouverture</i>	x	$x(a)$	$x(a)$	x		$x(a)$		$x(a)$		x				$x(b)$		$x(a)$
<i>désorienté</i>		$x(b)$	$x(b)$		$x(a)$				x		x	x	x			$x(b)$
<i>panique</i>								$x(b)$								
2- Gestion de l'aléa																
<i>trouver solution</i>	x	$x(a)$	$x(a)$		x											$x(a)$
<i>souplesse</i>																
<i>acceptation</i>		$x(b)$	$x(b)$													
<i>déstabilisé</i>						x	x	x	x	x		x	x			
<i>pris au dépourvu</i>											x					$x(b)$
<i>faire effort</i>				x		x								x	x	
3- Perception du déplacement en cours																
<i>temps à réduire</i>		x			x	x	x			x	x		x	x		
<i>temps à valoriser</i>								x								

<i>Groupe 1</i>														
<i>B2- Aptitudes</i>	<i>01</i>	<i>03</i>	<i>04</i>	<i>07</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>16</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>24</i>	<i>25</i>	<i>26</i>	<i>29</i>
1- Capacité de décision														
<i>confiant en soi</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
<i>pas confiant</i>														
<i>sens initiative</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	
<i>pas sens initiative</i>														
<i>mauvais vouloir</i>									x					
2- Prise de risques														
<i>esprit d'aventure</i>														
<i>sens exploration</i>	x						x						x	
<i>routinier</i>													x	x
<i>prévoyant</i>			x			x	x	x	x	x	x	x	x	
<i>anticipation</i>	x								x	x	x		x	
<i>traumatisme</i>	x													x
3- Ouverture au champ du déplacement														
<i>observateur</i>	x		x			x	x	x		x				
<i>indifférent</i>														x
<i>sens orientation</i>			x	x						x				
<i>pas sens orientat.</i>														
<i>Se repère</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>ne se repère pas</i>														
4- Ponctualité														
<i>oui</i>								x	x					
<i>non</i>	x			x										

	2ème type				3ème type			4ème	5ème type				6ème type			
B2- Aptitudes	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
1. Capacité de décision																
<i>confiant en soi</i>	x	x	x	x	x	x	x							x		x
<i>pas confiant</i>								x	x	x	x		x			
<i>sens initiative</i>			x		x	x	x						x(b)	x(b)	x(b)	x(a)
<i>pas sens initiative</i>									x	x	x	x	x(a)			x(b)
<i>mauvais vouloir</i>							x							x(a)	x(a)	
2. Prise de risques																
<i>esprit d'aventure</i>		x	x													
<i>sens exploration</i>																
<i>routinier</i>				x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	x
<i>prévoyant</i>												x				
<i>anticipation</i>	x						x						x(b)			
<i>traumatisme</i>								x								
3. Ouverture au champ du déplacement																
<i>observateur</i>	x		x				x	x					x			
<i>indifférent</i>											x	x		x		
<i>sens orientation</i>			x													
<i>pas sens orientat.</i>																
<i>Se repère</i>	x	x	x	x	x	x	x							x	x	
<i>se repère mal</i>								x	x	x	x	x	x			x
4. Ponctualité																
<i>oui</i>					x								x	x		
<i>non</i>			x													

<i>B3- préférences au sujet du déplacement en général</i>														
	01	03	04	07	08	13	14	16	20	21	24	25	26	29
<i>sens confort</i>	x					x	x	x						
<i>se sécuriser</i>				x										
<i>vitesse</i>			x								x			
<i>gain temps</i>			x	x		x		x	x	x	x		x	x
<i>moins cher</i>						x	x	x						x
<i>moins de trafic</i>							x	x		x				
<i>peur gendarme</i>														
<i>durée garantie</i>				x				x						
<i>facilité</i>	x								x		x			
<i>moins de km</i>						x		x						
<i>selon circonstances</i>			x			x	x	x						
<i>plaisir</i>	x		x											

<i>B3- préférences au sujet du déplacement en général</i>																
	<i>2ème type</i>				<i>3ème type</i>			<i>4ème</i>	<i>5ème type</i>				<i>6ème type</i>			
	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
<i>sens confort</i>	x					x	x	x	x			x	x			
<i>se sécuriser</i>						x	x	x				x				
<i>vitesse</i>			x		x		x	x		x						
<i>gain temps</i>		x	x		x	x	x						x	x	x	
<i>le moins cher</i>				x						x				x		
<i>le moins de trafic</i>							x									
<i>peur gendarme</i>										x						x
<i>temps garanti-aléa</i>	x	x					x									
<i>facilité</i>	x							x	x						x	
<i>moins de km</i>										x			x			x
<i>selon circonstances</i>	x						x									
<i>plaisir</i>	x							x								

<i>C- Bases de la recherche d'un nouvel itinéraire</i>														
<i>Groupe 1</i>	<i>01</i>	<i>03</i>	<i>04</i>	<i>07</i>	<i>08</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>16</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>24</i>	<i>25</i>	<i>26</i>	<i>29</i>
<i>C1. Dotation en connaissances</i>														
<i>1. Sources</i>														
<i>vécu</i>		x	x		x	x		x		x	x	x		
<i>expérience fréquente</i>			x			x	x	x	x	x	x	x		
<i>expérience occasion</i>	x													x
<i>exploration</i>	x													
<i>souvenirs</i>														
<i>2. Espace de connaissance</i>														
<i>infrastructures</i>	x	x	x			x	x	x		x	x	x		x
<i>secteur géographique;</i>			x		x	x		x	x	x				
<i>3. Niveau de connaissance</i>														
<i>détaillée</i>			x			x	x	x		x	x	x		
<i>ponctuelle</i>	x	x							x					
<i>grossière</i>														x
<i>inexistante</i>				x									x	
<i>4. Type de connaissance</i>														
<i>statique</i>	x	x	x			x	x	x		x	x	x		x
<i>dynamique</i>			x			x	x	x	x	x		x		
<i>C2. Moyens utilisés</i>														
<i>1. Connaissances</i>	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x			x
<i>2. Carte</i>	x	x		x					x	x		x	x	
<i>3. Informations fournies par le réseau routier</i>														
<i>indications direction</i>										x				x
<i>radio</i>														
<i>suit déviation</i>														
<i>4. Renseignements recherchés en dehors du réseau routier</i>														
<i>interlocuteurs</i>														
<i>habitants</i>														
<i>gendarmes</i>														
<i>passager</i>														
<i>suit VP</i>														

C- Bases de la recherche d'un nouvel itinéraire																
	<i>2ème type</i>				<i>3ème type</i>			<i>4ème</i>	<i>5ème type</i>				<i>6ème type</i>			
	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
C1. Dotation en connaissances																
1. Sources																
vécu																
expérience fréquente																
expérience occasion	x		x	x		x	x					x				x(a)
exploration																
souvenirs		x						x	x				x			
2. Espace de connaissance																
infrastructures	x		x	x		x		x				x				x(a)
secteur géographique;		x														
3. Niveau de connaissance																
détaillée																
ponctuelle						x	x									x(a)
grossière	x	x	x	x				x	x			x	x			
inexistante					x					x	x			x	x	x(b)
4. Type de connaissance																
statique			x	x												
dynamique																
C2. Moyens utilisés																
1. Connaissances	x	x	x	x		x	x	x	x			x	x(a)			x(a)
2. Carte					x	x(b)							x(b)	x(b)	x(b)	
3. Informations fournies par le réseau routier																
indications direction	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x			
radio						x(b)							x			
suit déviation							x	x	x				x	x(a)		
4. Renseignements recherchés en dehors du réseau routier																
interlocuteur												x				
habitants									x	x	x	x				
gendarmes					x					x	x					
passager											x		x		x(a)	x(b)
suit VP														x(a)		

<i>C3. Ressources et contraintes liées au contexte. Groupe 1</i>														
	01	03	04	07	08	13	14	16	20	21	24	25	26	29
1. Ressources liées au schéma d'activité														
<i>heure arrivée pas trop contraignante</i>	x		x									x		
<i>heure arrivée négociable</i>									x					
<i>motif non contraint</i>			x							x			x	x
<i>disponibilité en temps</i>		x								x				
<i>passager peut guider</i>														
2. Contraintes liées au schéma d'activité														
<i>motif contraint</i>				x		x		x	x		x	x		
<i>heure arrivée imposée</i>						x		x	x					
<i>pas temps disponible</i>				x										
<i>avec conjoint</i>	x													
<i>sans conjoint</i>														
<i>n'a pas libre choix</i>	x													
<i>heure de pointe</i>								x						
3. Autres ressources et contraintes														
<i>carte dans VP</i>	x	x		x					x	x			x	
<i>pas de carte dans VP</i>														
<i>portable dans VP</i>				x					x					

	<i>C3. Ressources et contraintes liées au contexte.</i>															
	<i>2ème type</i>				<i>3ème type</i>			<i>4ème</i>	<i>5ème type</i>				<i>6ème type</i>			
	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
1. Ressources liées au schéma d'activité																
<i>heure arrivée pas contraignante</i>				x						x						
<i>heure arrivée négociable</i>					x		x									
<i>motif non contraint</i>		x									x					x
<i>disponibilité en temps</i>	x	x		x		x						x				x
<i>passager peut guider</i>	x										x		x		x	
2. Contraintes liées au schéma d'activité																
<i>motif contraint</i>					x		x					x				
<i>heure arrivée imposée</i>					x		x				x		x			
<i>pas temps disponible</i>			x				x									
<i>avec conjoint</i>													x	x		
<i>sans conjoint</i>									x							
<i>n'a pas libre choix</i>																
<i>heure de pointe</i>																
3. Autres ressources et contraintes																
<i>carte dans VP</i>					x			x			x			x		
<i>pas de carte dans VP</i>							x			x		x				x
<i>portable dans VP</i>					x											

<i>Groupe 1</i>														
<i>choix itinéraire</i>	01	03	04	07	08	13	14	16	20	21	24	25	26	29
D2. Critères de choix														
<i>qualités de route</i>	x		x								x			
<i>facilité d'accès</i>					x		x							
<i>sources ralentis.</i>			x											
<i>pas payer péage</i>														
<i>type trajet</i>														x
<i>éviter affluence trafic</i>	x													
<i>gain temps</i>		x					x				x			
<i>éviter traversée</i>	x						x							
<i>moins de km</i>		x				x	x	x	x(b)	x			x	
<i>parer éventuelle coupure</i>	x					x		x				x(a)	x	
<i>lieu arrêt obligé</i>												x(b)		
<i>pas d'autre choix</i>									x(a)					
<i>ce qu'il connaît</i>													x	x
<i>parallèle iti initial</i>														
<i>amène à destination</i>				x										
D3. Procédure de choix d'itinéraire														
<i>perceptif</i>		x	x(a)	x	x		x			x	x	x		x
<i>hypothético-déductif</i>	x		x(b)			x		x	x				x	
<i>???</i>														
D4. Type de construction														
<i>pas à pas</i>	x		x			x		x	x	x		x	x	
<i>globale</i>														
<i>ligne droite O-D</i>							x	x		x			x	
<i>au pif</i>														

	2ème type				3ème type			4ème	5ème type				6ème type			
	10	12	27	30	05	11	23	15	06	18	19	28	02	09	17	22
D2. Critères de choix																
qualités de route							x						x			
facilité d'accès																
sources ralentis.					x									x(b)		
pas payer péage														x(b)		
type trajet				x												
éviter affluence trafic					x		x						x(b)			
gain de temps		x			x		x						x		x	
éviter traversées																
moins de km																
parer éventualité coupure																
lieu arrêt obligé																
pas d'autre choix																
ce qu'il connaît			x	x				x					x			x(a)
parallèle iti initial	x		x				x									
amène à destination	x	x						x								
D3. Procédure de choix d'itinéraire																
perceptif	x			x	x	x(a)		x							x	x(a)
hypothético-déductif						x(b)	x						x	x(b)		
???		x	x						x	x	x	x		x(a)		x(b)
D4. Type de construction																
pas à pas					x											
globale															x	
ligne droite O-D													x			
au pif		x	x				x	x								

D1. Perception de l'offre routière alternative			D2. Choix du nouvel itinéraire	
	rupture au 2/3	rupture au 1/3	au lieu de rupture au 1/3	au lieu rupture au 2/3
<i>Premier groupe</i>				
01	A48 : payer 40F RN84 : risque d'affluence et PL/ D 124-60-99 : avantages de la largeur, du profil et pas de traversée village	non joué		- ne pas revenir en arrière vers A48. ni payer 40F/ - pas N84 ou A : risques d'affluence - choisit D124-60-99 à cause de ses divers avantages
03	N85=même temps que A48 /beaucoup de PL	D518 : fait faire un détour	N85 : pas perdre de temps	- RN6 et RN85 : le plus directe
04	D911-D3-N201 : petit détour	D913- N201 ou A41 ou D211 ou D49 (étroites)	pas A41 (pas pressé) /pas D211 ou D49 pour éviter aléas véhicule lent/vitesse réduite choisitD911-D3-N201	choisit D913/ N201, plus de km mais moins de temps
07	A48-périph-A41 par Grenoble	hors jeu	N201/D910 prend sans connaître	
08	N86- N7	N7 : même côté que A7	N86	N7 : simplicité d'accès
13	D984 : risque d'être coupée D18-13 plus de km que D984	D984-42-979-984 ou D30	D18-13 : éviter aléas coupure	D984-42-979-984 pour éviter aléas coupure
14	A49 : même temps que RN532/chère N75 : traversée villages/temps d'accès D218 : route de montagne/risque d'éboulement)	A49	A49 moins de km que pour accès à N75 et éviter aléas traversées	A49 pour éviter perdre du temps
16	plusieurs petites routes	petites D /A47/N7/N86 : même temps, plus de km que N82/86	D532/D221 : parer éventualité coupure	D37/D8/D306 : plus court A47/N7/N86 si bloqué/faute de choix
20	D82 : aléas trafic/étroite	N7/N86 : moins de km que A7	D82 : manque choix	N7/N86/D82 : plus court que A
21	Malataverne-D7-D03/ Fay s/L- Costaros	N86/D503/D105 vers Yssingaux	D7-D03 : le moins de km	N86/D503/D105 : le moins de km
24	N86 : inconvénients de largeur et profil	N7 : avantages de rapidité et du profil	N86	pas N86 à cause largeur et profil choisit N7 : gain temps
25	D154/625 ou autres RD	N7	D154/625 ou autres RD : éviter éventualité coupure/le moins de km	N7 : arrêt obligatoire à Montélimar
26	Chazelles, St Martin	N7> A6	Chazelles, St Martin : éviter éventualité coupure/le moins de km	vers Violay, Tarare, Tour Salvagny, A6 : itinéraire qu'il connaît
29	N7/N86	N7/N86	N7 : le plus court	N7 : celle qu'elle connaît/tout droit, pas de A car trajet trop court

D1. Perception de l'offre routière alternative			D2. Choix du nouvel itinéraire	
	rupture au 2/3	rupture au 1/3	au lieu de rupture au 1/3	au lieu rupture au 2/3
<i>Deuxième groupe</i>				
10	une nationale vers Montluel,	Nantua	longe itinéraire initial prend sans connaître	longe itinéraire initial prend sans connaître
12	vaguement nationale/ ne connaît pas vraiment itinéraires alternatifs	vaguement nationale / ne connaît pas vraiment itinéraires alternatifs	route vers Beynost	route vers Bellegarde-Nantua
27	parallèle à itinéraire initial par A	parallèle à itinéraire initial par A	route vers Bonneville-Cluses	route vers N203
30	RN	RN	celle qu'elle connaît	celle qu'elle connaît/pas A car court trajet
<i>Troisième groupe</i>				
05	N75	N84	N75=tout droit> A42=éviter aléas traversée	N84>A42 rapidité/éviter aléas/profil pour gain temps
11	N6 proche de A	N6 avec carte N75	N6>A : parallèle à itinéraire initial	N75> A : éviter circulation
23	N7 : inconvénients de traversée agglomération/mauvais entretien chaussée/ mauvais aménagement /problèmes de dépassement N86 : touristique, lente	RD vers Romans : pas bonne RN7/RN86	N86 >A7 : éviter affluence trafic	N86 >A7 : éviter affluence trafic
<i>Quatrième groupe</i>				
15	nationale : mauvaise expérience	nationale : mauvaise expérience	route pour revenir sur A (profil/confort/sécurité pour éviter route si possible)	route pour revenir sur A (profil/confort/sécurité pour éviter route si possible)

n° répondant	<i>D1. Perception de l'offre routière alternative</i>		<i>D2. Choix du nouvel itinéraire</i>	
	rupture au 2/3	rupture au 1/3	au lieu de rupture au 1/3	au lieu rupture au 2/3
<i>Cinquième groupe</i>				
06	?	route de Chambéry	?	? vers A pour retrouver son chemin
18	??- A43	?	suit les voitures	subit
19	??	??	?	??
28	??	??	??	??
<i>Sixième groupe</i>				
02	parallèle à itinéraire initial/profil	N7 N86	route >A7(gain temps/qualité route)	N86=directe vers D/éviter affluence> A7 (aller plus vite)
09	A : il faut payer	N7-N86- A7	pas A : ne pas payer suit les voitures	pas A (ne pas payer) N86 pour éviter affluence, retour sur N7 pour éviter aléas traversée de N86
17	?	N7	se fait guider	N7>A7gagner temps
22	A de Genève et N83	??	pas petites routes car ne connaît pas N83 vers A au niveau de Rilleux	??

I. NOTE METHODOLOGIQUE POUR L'EXPLOITATION DES SCENARIOS.....	2
Les types de scénarios.....	2
L'exploitation des scénarios se fait en deux étapes:.....	2
Une approche « behaviouriste »	3
L'exploitation scénario par scénario.....	3
II. EXPLOITATION DU SCENARIO DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES	
(S1) 5	
1. Présentation des déplacements sélectionnés	6
2. Réactions au fil des étapes du scénario au niveau de l'ensemble de l'échantillon 9	
2.1. Les réactions sur l'ensemble de l'échantillon	9
2.1.1. Un traitement selon les domaines de l'univers de choix	10
2.1.2. Les stratégies d'adaptation	11
2.2. L'analyse des réactions au niveau individuel.....	12
2.2.1 La partition des individus selon leurs comportements d'adaptation - la variable à expliquer	12
2.2.2. Identification des paramètres actifs - les variables explicatives.....	16
2.2.2.1. Le contexte du déplacement (A dans tableaux annexes)	
2.2.2.2. L'aptitude du répondant à gérer les changements des conditions climatiques (B).....	
2.2.2.3. Ressources et contraintes (C).....	
3- Comment expliquer les différences de comportements d'adaptation.....	33
3.1. L'identification des types de comportement.....	33
3.2. Que conclure d'une telle analyse ?.....	36
TABLEAUX ANNEXES DU SCENARIO I.....	38
III. EXPLOITATION DU SCENARIO DE RUPTURES D'ITINERAIRE.....	59
1. Présentation du scénario de ruptures d'itinéraire.....	59
2. Présentation des déplacements sélectionnés	60
3. Réactions au fil des étapes du scénario	64
3.1. Les réactions sur l'ensemble de l'échantillon	64
3.2. Les stratégies d'adaptation.....	65
3.3. L'identification des paramètres actifs selon les domaines d'action.....	70
3.3.1. Le contexte du déplacement (A).....	70
3.3.2. Les aptitudes à gérer les aléas (B).....	71

3.3.2.1. Les attitudes (b1)	
3.3.2.2. Aptitudes à gérer la rupture liées aux traits de la personnalité (b2).....	
3.3.3. Les bases de la recherche d'un nouvel itinéraire (C).....	77
3.3.3.1. La dotation en connaissance (c1).....	
3.3.3.2. Les moyens utilisés (c2)	
3.3.3.3. Ressources et contraintes liées au contexte du déplacement (c3).....	
3.3.4. La reconstruction de l'itinéraire (D).....	80
3.3.4.1. La perception de l'offre routière alternative (d1).....	
3.3.4.2. Les critères de choix du nouvel itinéraire (d2)	
3.3.4.3. La procédure de choix (d3).....	
3.3.4.4. Le type de construction (d4)	
4. Comment expliquer ces différences de comportement ?.....	82
4.1. Les schémas explicatifs des types de comportement	82
4.2. Que retenir de cette nouvelle étape de l'analyse des comportements ?.....	87