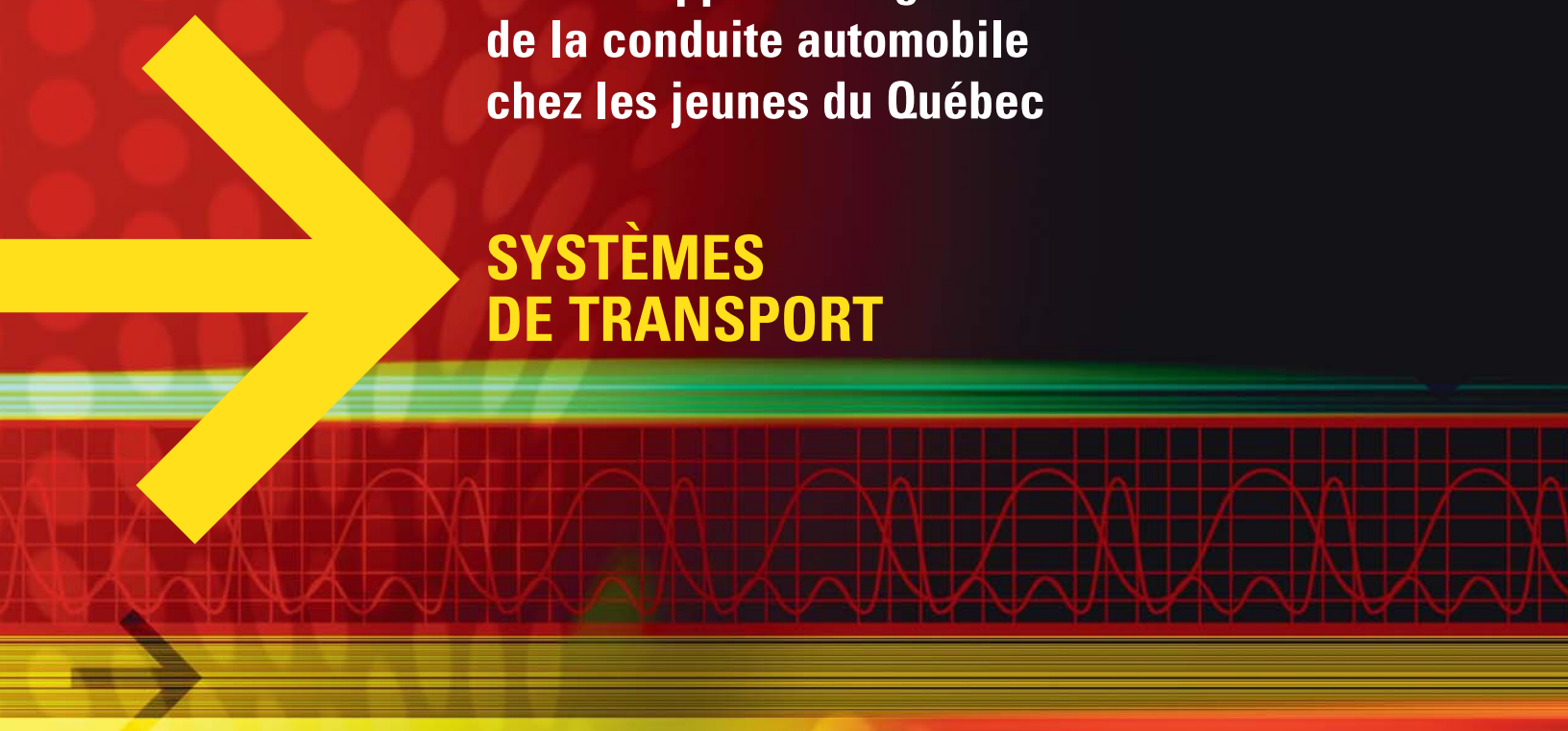


**Profil d'apprentissage
de la conduite automobile
chez les jeunes du Québec**



**SYSTÈMES
DE TRANSPORT**



**ÉTUDES ET RECHERCHES
EN TRANSPORT**

**Profil d'apprentissage
de la conduite automobile
chez les jeunes du Québec**

**SYSTÈMES
DE TRANSPORT**

Guy Paquette

ÉTUDES ET RECHERCHES
EN TRANSPORT

PROFIL D'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE CHEZ LES JEUNES DU QUÉBEC

Guy Paquette,
Groupe de recherche en sécurité routière de l'Université Laval

Réalisé dans le cadre du Programme d'actions concertées en sécurité routière (Société de l'assurance automobile du Québec - ministère des Transports du Québec - Fonds québécois de la recherche sur la nature et les technologies)

Octobre 2005

La présente étude a été subventionnée par le Programme d'actions concertées en sécurité routière (SAAQ-MTQ-Fonds québécois de la recherche sur la nature et les technologies) et du programme Études-Travail (Université Laval - ministère de l'Éducation).

Les opinions exprimées dans le présent rapport n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessaire les positions de la Société de l'Assurance automobile du Québec et du ministère des Transports du Québec.

Collaborateurs

L'équipe de recherche était composée de Guy Paquette, Nathalie Beaulieu et Jacques de Guise

Auxiliaires de recherche :

Catherine Bujold et Marie-Ève Chamberland

Assistants :

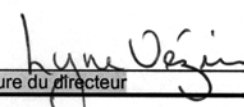
Mélanie Brûlé, Johanne Dufour, Marc Lalancette, Laurie Paquette, Véronique Paré et Gregory Stadestky

Autres collaborateurs :

Maryse Cantin, Pierre Senéchal
Sandy Torrès et Philippe Gauthier

Dépôt légal - 2005
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-45511-8
ISBN 2-550-45516-9 (pdf)

FICHE ANALYTIQUE
DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport PROFIL D'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE CHEZ LES JEUNES DU QUÉBEC		N° du rapport Transports Québec RTQ-05-02				
		Rapport d'étape ☐ An Mois Jour Rapport final ☒				
		N° du contrat (RRDD-AA-CCXX) Non-applicable				
Auteur(s) du rapport Guy Paquette		Date du début de l'étude Janvier 2000	Date de fin de l'étude Décembre 2002			
Chargé de projet Robert Simard (SAAQ)		Coût de l'étude 100 000 \$				
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Groupe de recherche en sécurité routière Département d'information et de communication Université Laval Québec (Québec) G1K 7P4		Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Programme d'actions concertées en sécurité routière (SAAQ-MTQ-FCAR)				
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Instauré au Québec en 1997, le système d'accès graduel à la conduite a pour caractéristique de comprendre deux phases distinctes : la délivrance d'un permis d'apprenti d'une durée de 12 mois (8 mois pour ceux qui ont suivi des cours de conduite), qui correspond à la période de conduite avec accompagnateur; puis, après réussite de l'examen pratique, la délivrance d'un permis probatoire d'une durée de deux ans visant uniquement les conducteurs âgés de moins de 25 ans. Deux règles s'appliquent en tout temps jusqu'à l'obtention du permis régulier: la tolérance zéro en ce qui touche la consommation d'alcool et une limite de 4 points d'incapacité. Cette recherche porte sur la première phase de l'accès à la conduite, soit la période durant laquelle l'apprenti-conducteur ne peut conduire qu'en présence d'un accompagnateur. Elle a pour principal objectif de documenter les apprentissages réalisés au cours de cette période en mesurant l'expérience pratique acquise et en explorant le rôle et l'influence des accompagnateurs dans la formation des jeunes apprentis.						
Résumé du rapport Il ressort du rapport que les règles relatives à l'accompagnement sont largement acceptées et qu'elles ont effectivement permis d'accroître l'expérience des apprentis avant qu'ils ne se retrouvent seuls au volant. Les lacunes constatées ont trait surtout à l'acquisition d'attitudes plus sécuritaires et au peu d'expérience acquise relativement à certaines manœuvres tels les dépassements. Faute d'autres indicateurs que la réussite à l'examen et les constats faits sur l'expérience acquise, il apparaît que la principale amélioration consisterait à développer les compétences des accompagnateurs.						
Nombre de pages 262	Nombre de photos 0	Nombre de figures 56	Nombre de tableaux 108	Nombre de références bibliographiques 43	Langue du document ☒ Français ☐ Anglais	Autre (spécifier)
Mots-clés Apprentissage de la conduite automobile; jeune conducteur.				Autorisation de diffusion ☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite  Signature du directeur 2005-09-15 Date		

REMERCIEMENTS

Cette recherche a été rendue possible grâce à la collaboration de Michèle Gendreau, Marcel Laflamme et Robert Simard de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Nos plus sincères remerciements à la direction et au personnel des Centres de services de la SAAQ à Montréal (Carole Blais et Daniel Brodeur) Québec (François Matte) Saint-Joseph-de-Beauce (Catherine Bergeron et Rita Audet) Jonquière (François Boivin) Rivière-du-Loup et Rimouski (Michel Tremblay) Matane et Bonaventure (Jean-Claude Gagné) Gaspé (Rodrigue Boulay).

Ma plus sincère gratitude à Nathalie Beaulieu pour le fastidieux travail de vérification des bases de données, pour ses commentaires et les corrections apportées au document final.

SOMMAIRE

Instauré au Québec en 1997, le système d'accès graduel à la conduite se caractérise par deux phases distinctes : l'obtention d'un permis d'apprenti pour une durée de 12 mois (8 mois pour ceux qui ont suivi des cours) qui correspond à la période de conduite accompagnée; puis, après réussite de l'examen pratique, l'obtention d'un permis probatoire pour une durée de deux ans visant uniquement les conducteurs âgés de moins de 25 ans. Deux règles s'appliquent en tout temps jusqu'à l'obtention du permis régulier : la tolérance zéro en ce qui touche la consommation d'alcool, et une limite de 4 points d'inaptitude.

Cette recherche porte sur la première phase de l'accès à la conduite, soit la période d'accompagnement. Elle a pour principal objectif de documenter les apprentissages réalisés au cours de cette période en mesurant l'expérience pratique acquise et en explorant le rôle et l'influence des accompagnateurs dans la formation des jeunes apprentis.

Quatre études distinctes ont été menées, de l'été 2000 à l'automne 2002, à partir d'un échantillon de 1 344 apprentis conducteurs âgés de 16 à 24 ans qui ont été recrutés dans les Centres de service de la SAAQ à Montréal, à Québec, en Beauce, à Saguenay et dans l'Est du Québec. L'évaluation dont fait état ce rapport est fondée sur deux approches complémentaires. La première, quantitative, a permis de recueillir les données sur les caractéristiques sociodémographiques courantes des sujets, sur leurs motivations, les techniques et les outils de formation, l'expérience acquise au cours de la période d'apprentissage et, finalement, sur les résultats obtenus, soit la réussite ou l'échec de l'examen pratique. La deuxième approche, qualitative, a permis d'explorer le rôle des accompagnateurs principaux dans l'apprentissage des jeunes conducteurs. Ce volet relate les perceptions des apprentis et des accompagnateurs face à l'apprentissage et à l'accompagnement de la conduite de même qu'au regard des relations qui s'établissent entre les protagonistes.

Le portrait dégagé montre que les règles relatives à l'accompagnement sont largement acceptées et qu'elles ont effectivement permis d'accroître l'expérience des apprentis avant qu'ils ne se retrouvent seuls au volant. Les lacunes constatées ont trait surtout à l'acquisition d'attitudes plus sécuritaires et au peu d'expérience acquise relativement à certaines manœuvres tels les dépassements. Cette évaluation pourrait être considérablement enrichie par le suivi du dossier d'infractions et d'accidents des sujets qui ont participé à la recherche. Faute d'autres indicateurs que la réussite à l'examen et les constats faits sur l'expérience acquise, il apparaît que la principale amélioration consisterait à développer les compétences des accompagnateurs.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	23
PROBLÉMATIQUE	25
OBJECTIFS	33
Techniques et outils de formation	33
Expérience pratique	33
Rôle et influence des parents.....	33
MÉTHODOLOGIE	35
Volet quantitatif	35
Outils de cueillette	35
Échantillon	36
Volet qualitatif.....	38
Outils de collecte	38
Échantillon	38
ÉTUDES RÉALISÉES : PRÉSENTATION ET ANALYSES.....	41
Questionnaire no 1	41
Lieux et périodes de recrutement	42
Protocole et déroulement de l'enquête	43
Questionnaire no 1	44
Analyse des données : taux de recrutement	45
Analyse des données : caractéristiques sociodémographiques	46
Analyse des données : motivations pour l'obtention du permis d'apprenti	56
Analyse des données : suivi de cours théoriques avant l'examen théorique.....	64
Analyse des données : préparation à l'examen théorique.....	68
Analyse des données : taux de réussite à l'examen théorique	71
Synthèse des observations	76
Questionnaire no 2	79
Instrument et protocole.....	79
Structure et indicateurs.....	82
Analyse des données : taux de retour obtenus	84
Analyse des données : caractéristiques sociodémographiques	85
Analyse des données : occasions de pratiquer et inscription à des cours	89
Analyse des données : situation de conduite	100
Analyse des données : durée et nature des activités de conduite	119
Analyse des données : expérience acquise	128
Analyse des données : le problème de l'extrapolation	129

Analyse des données : projection du nombre de déplacements, des heures de conduite et du kilométrage	135
Analyse des données : comportements déviants et incidents	140
Analyse des données : perception de la situation	147
Synthèse des observations	153
Questionnaire no 3	160
Méthodologie : échantillon, protocole et questionnaire	160
Analyse des données : profil des sujets	161
Analyse des données : temps écoulé entre l'obtention du permis d'apprenti et l'examen pratique	161
Analyse des données : délai d'attente avant l'examen pratique	163
Analyse des données : résultats obtenus à l'examen	166
Analyse des données : raisons de l'échec à l'examen	172
Synthèse des observations	176
Questionnaires no 4 et no 5	177
Méthodologie : questionnaire, échantillon et protocole	178
Analyses des données : profil des répondants	180
Analyse des données : l'accompagnement vu par l'apprenti et par l'accompagnateur	205
Analyse des données : évaluation du processus d'accès graduel à la conduite	230
Synthèse des observations	235
CONCLUSION	243
Motivations	244
Expériences antérieures de conduite	244
Préparation de l'apprenti	245
Examen théorique	245
Cours de conduite	245
Accompagnateurs	246
Climat	248
Contenu des pratiques	249
Comportements déviants et accidents	250
Compétences acquises	251
Expérience acquise/comparaisons avec les études antérieures	251
Examen pratique	252
Évaluation du système	253
Suggestions	254
Clôture	254
BIBLIOGRAPHIE	257

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Répartition en pourcentages recherchée par sexe et par âge lors du recrutement des sujets	37
Tableau 2	Nombre de sujets espérés par sous-groupe au terme du 6e envoi du questionnaire no 2	37
Tableau 3	Répartition du nombre de sujets prévus pour les entrevues individuelles	38
Tableau 4	Taux de recrutement espérés et taux obtenus par sexe et âge	45
Tableau 5	Taux de recrutement espérés et taux obtenus par sexe et région.....	46
Tableau 6	Région de recrutement des sujets.....	47
Tableau 7	Taille de la population du lieu de résidence des sujets	47
Tableau 8	Expérience de conduite avec divers véhicules motorisés	50
Tableau 9	Score d'expérience en fonction de la taille du lieu de résidence	52
Tableau 10	Détention du ou des permis correspondant à des véhicules conduits par les sujets	53
Tableau 11	Score moyen d'infractions cumulées en fonction de la taille du lieu de résidence	55
Tableau 12	Expectative du permis d'apprenti	57
Tableau 13	Raisons motivant les sujets à obtenir le permis d'apprenti conducteur.....	58
Tableau 14	Payeur des frais encourus pour l'examen théorique, le permis d'apprenti et les manuels utilisés pour passer l'examen théorique.....	61
Tableau 15	Accompagnateur qui sera probablement le plus souvent présent pendant les pratiques (excepté le professeur de conduite).....	62
Tableau 16	Intention de suivre des cours pratiques pendant la prochaine année par les sujets	62

Tableau 17	Suivi de cours théoriques avant l'examen	64
Tableau 18	Nombre d'heures de cours théoriques suivies par les sujets	64
Tableau 19	Motivations des sujets à suivre des cours théoriques de conduite	65
Tableau 20	Raisons de ne pas suivre des cours théoriques de conduite	66
Tableau 21	Principaux outils utilisés pour la préparation de l'examen théorique.....	68
Tableau 22	Nombre d'outils utilisés par les sujets	68
Tableau 23	Aide apportée aux sujets par les outils pour la réussite de leur examen théorique.....	69
Tableau 24	Total du temps que les sujets ont consacré à la préparation de leur examen théorique.....	69
Tableau 25	Impression des sujets d'avoir beaucoup travaillé à la préparation de l'examen théorique	70
Tableau 26	Résultats observés en 2002 aux épreuves uniformes de fin d'année du ministère de l'Éducation du Québec (MEQ, 2002)	72
Tableau 27	Difficultés éprouvées par les sujets pour les trois parties de l'examen théorique	74
Tableau 28	Taux de succès des examens théoriques au 1er essai en fonction des outils utilisés.....	75
Tableau 29	Nombre de sujets en fonction du numéro de questionnaire .	84
Tableau 30	Répartition en pourcentage des catégories d'âges par questionnaire	86
Tableau 31	Nombre et pourcentage de sujets par région en fonction du numéro de questionnaire.....	87
Tableau 32	Nombre de sujets ayant conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires.....	91
Tableau 33	Nombre de sujets ayant déclaré avoir conduit pour l'ensemble des questionnaires	91
Tableau 34	Nombre total de pratiques répertoriées	93

Tableau 35	Nombre de sujets n'ayant pas conduit au cours des deux semaines précédant les questionnaires	95
Tableau 36	Répartition en pourcentages des sujets ayant suivi des cours pratiques en fonction du sexe et de l'âge	97
Tableau 37	Principales raisons invoquées justifiant l'inscription à des cours pratiques	98
Tableau 38	Nombre de fois où les sujets ont utilisé une ou des voitures appartenant à un individu ou à une école de conduite en particulier au cours des quatre dernières pratiques pour les six questionnaires.....	101
Tableau 39	Nombre de fois où les sujets ont utilisé un véhicule pourvu d'une transmission automatique ou manuelle	102
Tableau 40	Nombre de fois où les sujets ont conduit avec ou sans accompagnateur au cours des quatre dernières pratiques pour les six questionnaires	103
Tableau 41	Nombre de fois où les sujets ont conduit avec des passagers autres que l'accompagnateur	105
Tableau 42	Buts de chacun des déplacements recensés	106
Tableau 43	Nombre de fois où les sujets ont indiqué avoir conduit aussi souvent qu'ils l'avaient voulu au cours des deux semaines ayant précédé chacun des questionnaires	107
Tableau 44	Raisons pour lesquelles les sujets n'ont pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient voulu.....	108
Tableau 45	Nombre de fois où les sujets ont conduit en fonction de la période de la journée pour les six questionnaires	109
Tableau 46	Nombre de fois où les sujets ont conduit en fonction du jour de la semaine pour les six questionnaires.....	110
Tableau 47	Nombre de fois où les sujets ont conduit dans leur municipalité.....	111
Tableau 48	Pourcentage des fois où les sujets ont conduit dans leur municipalité en fonction du numéro de questionnaire	112

Tableau 49	Nombre de fois où les sujets ont conduit dans une autre agglomération.....	112
Tableau 50	Pourcentage des fois où les sujets ont conduit dans une autre agglomération en fonction du numéro de questionnaire	112
Tableau 51	Nombre de fois où les sujets ont conduits entre deux villes ou villages.....	113
Tableau 52	Pourcentage des fois où les sujets ont conduit entre deux villes ou villages en fonction du numéro de questionnaire .	113
Tableau 53	Nombre de fois où les sujets ont conduit dans une zone limitée à 50, 70, 90 et 100 km/h	113
Tableau 54	Pourcentage des sujets ayant conduit dans des zones de vitesse limitées à 50, 70, 90 et 100 km/h par numéro de questionnaire	114
Tableau 55	État de la chaussée au cours des déplacements	116
Tableau 56	Intensité du trafic lors des déplacements	117
Tableau 57	Nombre de fois où les sujets ont conduit à la noirceur.....	117
Tableau 58	Types de conditions météorologiques rencontrées	118
Tableau 59	Répartition globale de la durée (en minutes) des pratiques en fonction du numéro de questionnaire	119
Tableau 60	Répartition globale de la longueur (en kilomètres) des pratiques en fonction du numéro de questionnaire	120
Tableau 61	Nombre moyen de manœuvres et de déplacements en fonction de la provenance des sujets	125
Tableau 62	Nombre de sujets répondant aux critères de sélection	132
Tableau 63	Nombre projeté de pratiques en fonction de la taille de la municipalité.....	136
Tableau 64	Kilométrage, nombre d'heures de conduite et nombre de pratiques projetées par sexe en fonction du fait d'avoir suivi ou non un cours.....	139

Tableau 65	Nombre de sujets ayant conduit sans accompagnateur.....	140
Tableau 66	Moyenne du nombre de fois où les sujets ont conduit sans accompagnateur en fonction du Centre de recrutement des sujets	142
Tableau 67	Nombre de fois où les sujets ont consommé de l'alcool moins d'une heure avant de conduire	143
Tableau 68	Nombre de fois où les sujets ont conduit sans porter leur ceinture de sécurité	144
Tableau 69	Score de déviance en nombre et en pourcentage.....	144
Tableau 70	Nombre d'accidents et de quasi-accidents.....	146
Tableau 71	Appréciation de la conduite pour chacun des questionnaires	151
Tableau 72	Sexe, âge et région des sujets pour les questionnaires no 1 et no 3.....	161
Tableau 73	Délai d'attente entre la fin de la période de conduite accompagnée et la date effective de l'examen pratique en fonction des cours	164
Tableau 74	Taux de réussite aux examens pratiques.....	166
Tableau 75	Taux d'échecs en fonction des lieux de recrutement des sujets	167
Tableau 76	Taux de réussite à la première tentative des examens théorique et pratique.....	169
Tableau 77	Moyenne des notes attribuées et nombre de sujets par Centre de service	171
Tableau 78	Raisons des échecs à l'examen pratique	174
Tableau 79	Principaux indicateurs figurant dans le questionnaire « accompagnateur » (A).....	178
Tableau 80	Principaux indicateurs figurant dans le questionnaire « jeune conducteur » (B).....	179
Tableau 81	Nombre de jeunes conducteurs par sexe et par âge.....	181
Tableau 82	Répartition (%) des cours de conduite en fonction du sexe de l'apprenti	182

Tableau 83	Motifs des pratiques au début et à la fin du processus (% des sujets).....	183
Tableau 84	Nombre de sujets ayant commis certaines infractions	185
Tableau 85	Évaluation de la compétence de l'apprenti par son accompagnateur et par autoévaluation	187
Tableau 86	Pourcentage des apprentis ayant exprimé un (ou des) avis positif(s) ou négatif(s) sur leur manière de conduire	188
Tableau 87	Points positifs et points négatifs sur la façon de conduire de l'apprenti.....	188
Tableau 88	Connaissance des règles entourant le permis d'apprenti et le permis probatoire (% des sujets).....	189
Tableau 89	Proportion des apprentis par sexe et âge en fonction de l'accompagnateur principal (parents seulement).....	190
Tableau 90	Sérieux de l'accompagnateur au début et à la fin du processus : perception de l'apprenti.....	193
Tableau 91	Typologie des accompagnateurs en début et en fin de processus en fonction des perceptions de l'apprenti et du tuteur	195
Tableau 92	Proportion des rôles tenus en début de processus par les accompagnateurs en fonction du suivi de cours par leurs apprentis.....	195
Tableau 93	Taux de succès lors de la première tentative à l'examen pratique en fonction du rôle tenu par l'accompagnateur en début de processus	196
Tableau 94	Proportions des accompagnateurs connaissant les règles s'appliquant au permis d'apprenti.....	201
Tableau 95	Qualités d'un bon accompagnateur selon l'apprenti.....	204
Tableau 96	Perception du climat des pratiques par l'apprenti et son accompagnateur principal, au début et à la fin du processus	206

Tableau 97	Perception des pratiques en fonction du sexe de l'apprenti et de l'accompagnateur	211
Tableau 98	Fréquence des interventions de l'accompagnateur évaluée par l'apprenti et par son accompagnateur	213
Tableau 99	Fréquence des interventions d'après les apprentis selon qu'ils aient suivi ou non un cours de conduite	214
Tableau 100	Pourcentage d'accompagnateurs dont les interventions sont surtout de type réactif ou de type proactif	215
Tableau 101	Réactions des apprentis aux interventions des accompagnateurs	217
Tableau 102	Tendances à réagir de l'accompagnateur en cas d'erreur de l'apprenti	218
Tableau 103	Proportion des différents types de transactions accompagnateur - apprenti.....	221
Tableau 104	Type d'interventions mentionnées par les apprentis et les accompagnateurs	224
Tableau 105	Fréquence des interventions de l'accompagnateur sur les divers aspects de la conduite	225
Tableau 106	Champs d'intervention en fonction des accompagnateurs.	226
Tableau 107	Contradictions éprouvées en fonction des accompagnateurs	229
Tableau 108	Principaux facteurs en faveur et en défaveur du statut obligatoire des cours de conduite.....	231

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Répartition des groupes d'âges pour chacune des régions.....	48
Figure 2	Pourcentages de sujets par groupe d'âges résidant à Montréal comparés à ceux résidant dans des municipalités de moins de 1 000 habitants	49
Figure 3	Score d'expérience de conduite en fonction de l'âge	51
Figure 4	Distribution du score d'infractions cumulées par sexe.....	54
Figure 5	Moyenne des scores d'infractions cumulées en fonction de l'âge.	55
Figure 6	Nombre de tentatives nécessaires à la réussite de l'examen par région.....	72
Figure 7	Relation entre le nombre de tentatives nécessaires à la réussite de l'examen et le suivi ou non d'un cours théorique	73
Figure 8	Taux de réussite lors de la première tentative de réussir l'examen théorique en fonction du niveau de scolarité atteint par les sujets	74
Figure 9	Taux de retour des questionnaires en fonction du sexe	85
Figure 10	Répartition des sujets au questionnaire no 6 en fonction de la taille de la municipalité de résidence	88
Figure 11	Répartition par sexe et par âge des 704 sujets ayant complété la Phase II	89
Figure 12	Proportions par sexe et par âge des sujets ayant conduit lors des deux semaines précédant les questionnaires 1 à 6	92
Figure 13	Proportions par taille du lieu de résidence et par région des sujets ayant conduit lors des deux semaines précédant les questionnaires 1 à 6.....	93
Figure 14	Répartition par sexe et par région des sujets s'étant inscrits à des cours.....	97
Figure 15	Raisons invoquées par sexe pour justifier l'inscription à des cours	99

Figure 16	Évolution de la proportion d'accompagnateurs par catégorie d'un questionnaire à l'autre.....	104
Figure 17	Nombre moyen de déplacements effectués pour « se pratiquer seulement » par sexe et par lieu de recrutement des sujets...	107
Figure 18	Proportion des sujets par groupe d'âges ayant déclaré qu'ils n'avaient pu conduire aussi souvent que souhaité faute d'accompagnateur ou de véhicule	108
Figure 19	Nombre brut de pratiques en fonction de la période de conduite pour chacun des questionnaires	110
Figure 20	Répartition des pratiques en fonction des jours de conduite pour chacun des questionnaires	111
Figure 21	Pourcentage des sujets par sexe ayant conduit dans des zones de 50 à 100 km/h	114
Figure 22	Kilométrage moyen par déplacement en fonction de l'âge et du sexe.....	121
Figure 23	Nombres cumulatifs des manœuvres pratiquées.....	122
Figure 24	Nombre moyen de manœuvres exécutées par sexe	123
Figure 25	Pourcentage des sujets par sexe qui n'ont jamais exécuté une manœuvre particulière	124
Figure 26	Nombre total de manœuvres et nombre moyen de manœuvres par déplacement en fonction de l'âge des sujets	126
Figure 27	Nombre total et nombre moyen des manœuvres exécutées en fonction d'avoir ou non suivi des cours	127
Figure 28	Distribution des scores d'expérience	129
Figure 29	Répartition en nombre par sexe et âge des sujets répondant aux conditions de calcul des projections.....	132
Figure 30	Répartition en nombre par sexe et taille de la municipalité des sujets répondant aux conditions de calcul des projections	133
Figure 31	Répartition en nombre par âge et taille de la municipalité des sujets répondant aux conditions de calcul des projections	134

Figure 32	Nombre de sujets en pourcentages par âge et taille de municipalité de résidence lors du recrutement (départ) et après sélection (final)	135
Figure 33	Projection du kilométrage total en fonction de la taille du lieu de résidence.....	138
Figure 34	Projection du kilométrage total en fonction de la région de recrutement des sujets	139
Figure 35	Proportion des sujets ayant conduit sans accompagnateur en fonction du numéro de questionnaire.....	141
Figure 36	Moyenne du nombre de fois où les sujets ont conduit sans accompagnateur en fonction de la taille du lieu de résidence et du sexe des sujets	142
Figure 37	Nombre d'infractions déclarées en fonction de la taille du lieu de résidence.....	145
Figure 38	Évolution du niveau de stress de l'apprenti et de l'accompagnateur principal	147
Figure 39	Pourcentage des sujets prêts à conduire sans accompagnateur dans chaque questionnaire	149
Figure 40	Moyenne de la compétence évaluée en fonction du sexe des sujets pour chaque questionnaire	150
Figure 41	Évolution du stress ressenti, de l'évaluation des habiletés et de l'appréciation de la conduite.....	152
Figure 42	Pourcentage des sujets en fonction de l'âge, du sexe et le fait de s'être soumis à l'examen.....	162
Figure 43	Délai d'attente (en mois) en fonction du sexe et de l'âge	165
Figure 44	Taux d'échecs en fonction de l'âge et de certains Centres de service.....	168
Figure 45	Distribution des notes obtenues au premier examen.....	171
Figure 46	Fréquence moyenne des principales raisons d'échecs en fonction d'avoir suivi ou non des cours.....	175
Figure 47	Évaluations des compétences de conduite et de supervision par l'apprenti et par l'accompagnateur.....	202

Figure 48	Autoévaluation de la compétence en tant qu'accompagnateur	203
Figure 49	Évolution du climat d'apprentissage en fonction du sexe des apprentis et du sexe des accompagnateurs	207
Figure 50	Évolution du climat d'apprentissage dans le cas des apprentis féminins en fonction du sexe des accompagnateurs	208
Figure 51	Nervosité perçue par les accompagnateurs en début et en fin de processus en fonction du sexe des sujets et en fonction du caractère agréable des pratiques.....	210
Figure 52	Atmosphère générale perçue en début et en fin de processus en fonction du sexe des apprentis et de l'accompagnateur	212
Figure 53	Différences entre les perceptions de l'apprenti et de l'accompagnateur quant au style d'intervention dans le cas où le tuteur est la mère ou le père	216
Figure 54	Exemples d'interactions identifiées par l'analyse transactionnelle	220
Figure 55	Principaux aspects positifs identifiés par les apprentis et leurs tuteurs.....	233
Figure 56	Principaux aspects négatifs identifiés par les apprentis et leurs tuteurs.....	234

INTRODUCTION

Les accidents de la route impliquant de jeunes conducteurs constituent un grave problème en matière de santé publique. Bien que le bilan accidentologique des jeunes de moins de 25 ans s'améliore d'année en année, cette catégorie de conducteurs demeure largement surreprésentée dans les accidents causant des dommages corporels. L'inexpérience et des dispositions particulières associées à l'âge (immaturité, goût du risque, etc.) apparaissent comme étant deux des principaux facteurs expliquant cette surreprésentation.

Au cours de la dernière décennie, plusieurs pays ont implanté diverses dispositions susceptibles de favoriser, chez les nouveaux conducteurs, l'acquisition d'une expérience de conduite satisfaisante et la responsabilisation des comportements de conduite. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) s'est inscrite dans ce mouvement en procédant, en 1997 à une importante réforme du processus d'accès à la conduite. Différentes mesures ont été instaurées : l'abolition des cours obligatoires de conduite pratique, la prolongation du permis d'apprenti (12 mois ou 8 mois si l'apprenti a réussi un cours de conduite pratique dans une école reconnue), l'obtention subséquente d'un permis probatoire d'une durée de deux ans ainsi que des pénalités plus sévères en ce qui a trait à l'alcool au volant (tolérance zéro) et aux manquements au Code de la route (suspension du permis de conduire à 4 points d'inaptitude plutôt qu'à 15).

Les premières évaluations tendent à indiquer que cette réforme aurait eu un impact positif sur le bilan routier des jeunes conducteurs québécois. Dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du nouveau programme, le nombre de victimes décédées ou blessées gravement chez les titulaires de permis d'apprenti ou probatoire aurait diminué de 11,7 % (Simard *et al.*, 1999). Plusieurs retombées réelles de la réforme, notamment en termes d'acquisition d'expérience et de responsabilisation des comportements, demeuraient toutefois inconnues.

La présente recherche évalue les effets de la réforme sur le système de conduite accompagnée, et ce, tant d'un point de vue quantitatif (méthodes d'apprentissage employées par les apprentis, outils de formation utilisés, importance et diversité de l'expérience acquise, etc.) que d'un point de vue qualitatif (perception du système québécois d'accès à la conduite, rôle joué par les accompagnateurs, généralement les parents, dans la formation des nouveaux conducteurs).

La première partie du rapport expose la problématique initiale, les objectifs et la méthodologie retenue. La deuxième partie rapporte et commente les résultats obtenus en commençant par ceux du volet quantitatif : le questionnaire n° 1, remis lors du recrutement des sujets, examine différents aspects rattachés à l'instauration du processus et à l'acquisition du permis d'apprenti; le questionnaire n° 2, posté aux intéressés à six reprises, documente l'expérience pratique acquise tout au long de la période de conduite accompagnée; le questionnaire n° 3 collige les résultats obtenus en fin de processus, lors de l'examen pratique. Viennent ensuite les résultats du volet qualitatif : les questionnaires n° 4 et n° 5 rapportent les expériences et impressions d'un sous-groupe de jeunes conducteurs et d'accompagnateurs. Une synthèse des principales observations figure à la fin de chaque section. On présente finalement en conclusion un portrait de la première année de l'accès à la conduite des jeunes apprentis québécois, de même que quelques recommandations.

PROBLÉMATIQUE

La surimplication des jeunes dans les accidents de la route est un phénomène observé à l'échelle mondiale. Au Québec, en 1998, les conducteurs âgés de moins de 25 ans étaient impliqués dans 17,6 % des accidents alors qu'ils ne représentaient que 11,7 % des détenteurs de permis de conduire. Si on considère leur taux d'implication dans les accidents ayant causé des blessures corporelles, la proportion grimpe à 21,9 % (SAAQ, 1999). Cette surreprésentation dans les accidents est d'autant plus préoccupante que les jeunes effectuent en moyenne 30 % moins de kilométrage que l'ensemble des autres conducteurs (Pichette, 1991 dans Dussault et Letendre, 1997). Le barème généralement utilisé pour identifier les jeunes conducteurs (16-24 ans) dissimule en outre des différences notables. Par exemple, pour 1 000 titulaires de permis de conduire, les ratios de taux d'implication étaient, en 1998, de 118 accidents chez les 16-19 ans contre 87 chez les 20-24 ans.

La problématique des jeunes et celle des nouveaux conducteurs sont étroitement liées, puisqu'on estime qu'environ 80 % des nouveaux conducteurs sont âgés de moins de 25 ans (Dussault et Letendre, 1997). En fait, la grande majorité des individus fait leur entrée dans le processus d'accès à la conduite automobile entre 16 et 18 ans. En outre, si les hommes revendent encore leur premier permis de conduire (classe 5) à un âge moins avancé que les femmes, l'écart des âges moyens s'est progressivement réduit au cours des dernières décennies (Laberge-Nadeau *et al.*, 1992; Pichette et Bisson, 1994; Maag *et al.*, 1999).

On explique principalement la surimplication des jeunes dans les accidents de la route par l'inexpérience et par des dispositions particulières associées à l'âge (immaturité, goût du risque, etc.). En 1986, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) imputait la responsabilité de 10 à 15 % de l'ensemble des accidents de la route au manque d'expérience. Plus récemment, Fuller (1995) soutenait que le gain d'expérience durant la première année de conduite serait susceptible de réduire à lui seul de 30 % le bilan accidentologique des jeunes. L'inexpérience se reflète d'ailleurs dans les types d'accidents des nouveaux conducteurs puisqu'ils sont nettement plus nombreux à être impliqués dans les accidents à un seul véhicule résultant d'une perte de contrôle et se traduisant par un capotage ou une collision avec un objet fixe (Evans, 1991; West, 1995).

On a tenté dans plusieurs études de départager l'impact relatif de l'âge et de l'inexpérience dans la genèse des accidents. Un certain nombre de ces études s'avèrent peu concluantes en raison de faiblesses importantes sur le plan méthodologique (période d'observation trop brève, absence d'informations relatives à l'exposition, etc.). Les recherches les mieux construites ont toutefois montré que, si les trois premières années

d'expérience de la conduite automobile s'accompagnent, peu importe l'âge, d'une réduction marquée de l'implication dans les accidents, un effet exclusivement attribuable à l'âge demeure incontestable. De fait, le niveau de risque initial est manifestement plus élevé chez les jeunes âgés de 16 à 24 ans. Dans tous les cas, les risques encourus chez les 16-19 ans se sont en outre avérés plus importants que chez les 20-24 ans (Massie *et al.*, 1995; Cooper *et al.*, 1995; Maycock, 1997; Dionne *et al.*, 1997). Les différents auteurs ne s'entendent toutefois pas sur la prédominance de l'un ou de l'autre des facteurs de risque. Pour certains, l'inexpérience constitue le facteur le plus important, sauf chez les très jeunes conducteurs (15-16 ans) (Maycock *et al.*, 1991; Fuller, 1995; Gregersen et Bjurulf, 1996). À cet égard, Maycock *et al.* (1991) ont calculé que le risque initial pendant les premières années de conduite décroîtrait de 59 % grâce à l'expérience acquise et de 31 % en raison de l'avancée en âge.

Pour d'autres, le problème relèverait plutôt majoritairement de l'immaturité et des comportements de prise de risque inhérents à la jeunesse (Jonah, 1986; Dussault, 1994; Hans, 1996; Dussault et Letendre, 1997). Cette dernière explication est souvent appuyée par le bilan des infractions commises par les 16-24 ans. À titre d'exemple, on constate que, à nombre égal de titulaires de permis de conduire, les jeunes conducteurs québécois de 16-19 ans et ceux de 20-24 ans ont reçu, dans la période 1990-1994, respectivement 1,9 et 1,8 fois plus de contraventions avec points d'inaptitude que la moyenne de tous les conducteurs (SAAQ, 1995). Il n'y a cependant aucune évidence à l'effet que la majorité des accidents chez les jeunes résulteraient d'une prise de risque intentionnelle ou d'un comportement antisocial (Fuller, 1995).

Selon Twisk (1995), seulement 25 à 30 % des jeunes hommes auraient tendance à prendre des risques. Cette proportion serait de 5 à 10 % chez les jeunes femmes. On peut en fait raisonnablement supposer qu'une part des comportements non sécuritaires adoptés par les jeunes découlent de leur manque d'expérience. On a en effet constaté que les jeunes hommes, comparativement à ceux plus âgés, évaluent souvent les situations routières comme étant moins risquées (Tränkle *et al.*, 1990, dans Laberge-Nadeau *et al.*, 1992; Massie *et al.*, 1995). Une étude réalisée par Cavallo (1991, dans Audet et Croteau, 1996) indique d'ailleurs que l'évaluation de la vitesse à adopter sur différents types de routes est toujours plus élevée chez les jeunes de 18 à 24 ans que chez les conducteurs plus âgés.

La problématique des accidents chez les jeunes relève également de leur style de vie particulier qui les expose à de plus grands risques (conduite de nuit avec d'autres adolescents dans le véhicule, ce qui, par le fait même, accroît le nombre des victimes en cas d'accident; conduite d'un véhicule moins sécuritaire, etc.) (Fuller, 1995; NHTSA, 1999). Les taux d'accidents mortels durant la nuit et les fins de semaine sont nettement plus élevés chez les 16-24 ans que chez les conducteurs plus âgés (Massie *et al.*, 1995;

Twisk, 1995). Des différences apparaissent également au sein du groupe des jeunes conducteurs simplement en raison de facteurs contextuels. À titre d'exemple, au Québec les 16-24 ans afficheraient un taux moyen de mortalité trois fois plus élevé en milieu rural qu'en milieu urbain (Touez *et al.*, 1990). Selon Touez et ses collaborateurs, cette surreprésentation serait en bonne partie attribuable au fait que, en milieu urbain, les jeunes conduisent moins puisqu'ils ont davantage accès aux transports en commun.

En somme, il s'avère assez difficile de départager très nettement ce qui relève de l'inexpérience ou de la jeunesse en raison, notamment, de l'étroite imbrication de certains des facteurs de risque. Par contre, il est clair que l'acquisition d'expérience peut être gage d'une plus grande sécurité chez les jeunes conducteurs. Selon l'OCDE (1986), il existe deux moyens, non exclusifs, pour réduire les accidents causés par l'inexpérience : 1) il faut voir à ce que la planification, les buts et les méthodes des programmes de formation soient organisés de façon telle qu'un maximum d'expérience puisse être acquis par l'apprenti conducteur ; et, 2) il faut exiger un niveau minimal d'expérience avant que le nouveau conducteur ne soit définitivement autorisé à conduire.

Les programmes québécois de formation et d'accès à la conduite automobile ont été substantiellement modifiés au cours des deux dernières décennies. En ce qui a trait au volet de la formation, on a constaté que la législation de 1983, qui rendait les cours de conduite obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs, avait paradoxalement entraîné une hausse d'accidents, et ce, particulièrement chez les jeunes femmes. Cette hausse ne reflétait cependant que le fait que les jeunes femmes avaient postulé l'obtention d'un premier permis de conduire à un âge moins avancé (Potvin *et al.*, 1988). Les études dans lesquelles on a tenté de mesurer l'impact des cours de conduite sur la sécurité en sont toutes arrivées à la conclusion que les cours ne modifiaient pas le bilan accidentologique des jeunes conducteurs (Potvin *et al.*, 1988; Laberge-Nadeau *et al.*, 1992; Dionne *et al.*, 1997). C'est d'ailleurs sur cette base que la SAAQ a aboli l'obligation des cours théoriques en 1991, puis celle des cours pratiques en 1997. La pertinence de cette mesure ne fait cependant pas l'objet d'un consensus. Certains chercheurs soutiennent notamment que l'absence d'impact indique seulement que les méthodes et les moyens d'apprentissage développés jusqu'à maintenant ne se sont pas avérés efficaces (OCDE, 1986; Evans, 1991), mais ne prouve pas nécessairement que les cours ne peuvent pas accroître la sécurité.

Un sondage mené au Québec en 1984 indiquait par ailleurs que 80 % de la population croyait que l'apprentissage professionnel était le meilleur moyen pour apprendre à conduire, qu'il aidait à réduire le nombre d'accidents et qu'il contribuait à former de meilleurs conducteurs (dans Potvin *et al.*, 1988). Cet appui populaire apparaît également dans un sondage plus récent effectué par la firme SOM (1998) auprès de parents et de jeunes âgés de

15 à 24 ans seulement 36 % de ceux-ci se sont prononcés en faveur de l'abolition des cours de conduite obligatoires. Les cours de conduite étaient d'ailleurs encore populaires au Québec à la fin des années 90. À titre d'exemple, 65 % des jeunes qui avaient participé au sondage SOM, et qui détenaient un permis d'apprenti, avaient dit avoir suivi des cours de conduite et 69 % de ceux qui n'avaient pas de permis, mais qui comptaient l'obtenir dans la prochaine année, disaient avoir l'intention d'en suivre un. En d'autres termes, si certains experts doutent de l'utilité des cours de conduite, nombre de parents et de jeunes leur reconnaissent encore de très grands avantages.

Le volet de l'expérience à acquérir est pour sa part principalement couvert dans le programme québécois d'accès à la conduite par les dispositions relatives aux restrictions et à l'accompagnement. La réglementation de 1997 visait surtout à réduire la prise de risques et à susciter le développement de comportements responsables chez les nouveaux conducteurs (Bouchard *et al.*, 1998). On a donc privilégié des mesures visant à contrôler certains comportements à risque en soumettant les nouveaux conducteurs (permis d'apprenti et permis probatoire) à la règle de la tolérance zéro en matière d'alcool au volant et en ne leur accordant que quatre points d'inaptitude. Le perfectionnement de l'expérience pratique a, quant à lui, été couvert dans ce programme par l'allongement de la période du permis d'apprenti, faisant passer l'obligation de la conduite accompagnée de 3 à 12 mois (ou à 8 mois si le postulant avait suivi un cours de conduite pratique). On ne pouvait cependant qu'espérer que les nouveaux conducteurs profitent véritablement de cet allongement pour acquérir davantage d'expérience puisque aucune disposition particulière n'établissait un seuil d'expérience minimal à atteindre.

Deux études ont été réalisées en vue de mieux documenter la pratique des jeunes conducteurs québécois à la suite de la réforme de 1991 qui instaurait l'obligation d'une période de 3 mois de conduite accompagnée. Audet et Croteau (1996) ont demandé à de jeunes apprentis âgés de 16 et 17 ans de compléter un journal de bord résumant la pratique effectuée en termes de quantité (nombre de kilomètres parcourus, temps passé à la conduite, etc.) et de qualité (types de routes empruntées, conditions météorologiques, etc.). En extrapolant les résultats obtenus sur 30 jours, Audet et Croteau estimèrent que les jeunes devaient effectuer, au cours des trois mois que durait le permis d'apprenti, une moyenne de 32 déplacements totalisant 33 heures de conduite ou 800 km. Environ 40 % du total de la pratique comprenait toutefois les 12 heures de pratique en auto-école obligatoires à cette époque. Un sondage transmis par la poste par Bisson et Pichette (1993) auprès d'apprentis conducteurs de tous âges, mais dont plus de la moitié étaient âgés de 16 et 17 ans, présente des résultats semblables en ce qui a trait au nombre d'heures passées au volant (moyenne de 31 heures). Le kilométrage parcouru y est toutefois inférieur aux 800 km extrapolés par Audet et Croteau. Par ailleurs, les pratiques examinées dans

l'étude de Audet et Croteau avaient, d'une part, principalement lieu les jours de fin de semaine et étaient, d'autre part, principalement effectuées sous de bonnes conditions de route et de météo. On pouvait donc, tout comme Audet et Croteau, se questionner sur la qualité de l'expérience acquise à la suite de la réforme de 1991 puisque les pratiques effectuées par les nouveaux conducteurs ne semblaient pas bien les préparer à affronter des conditions de conduite plus difficiles.

Nous ne disposons pas de données concernant l'expérience pratique des nouveaux conducteurs avant la réforme de 1991, mais il semble raisonnable de croire que cette réforme n'a pas eu un impact très marqué sur l'apprentissage de la conduite en situation réelle. Le niveau précis d'expérience que la réforme de 1997 aurait dû permettre d'atteindre est cependant difficile à déterminer. Selon Huguet *et al.* (dans Dionne *et al.*, 1997), l'adoption de comportements sécuritaires de même que l'acquisition de la compétence et du jugement nécessaires pour éviter les collisions sont le résultat d'environ deux à cinq années d'expérience. Plus précisément, l'Organisme national de sécurité routière de France (ONSER) avançait, en 1974, qu'il faut conduire 3 000 km avant que l'expérience ne devienne profitable. L'OCDE (1986) soutenait pour sa part qu'environ cinq ou six années d'expérience de conduite, représentant une distance de 100 000 km, étaient nécessaires pour devenir un conducteur « sûr ». On ne peut manifestement viser un tel objectif pour la seule période de conduite accompagnée. Il semblait cependant nécessaire de s'assurer que l'allongement de la période du permis d'apprenti, introduit en 1997, s'accompagne d'un gain d'expérience réel.

Pour bien mesurer l'expérience pratique de la conduite automobile, il faut idéalement tenir compte de la quantité de déplacements effectués (kilométrage parcouru, temps passé au volant) et de leur qualité (types de routes empruntées, moment de la journée, conditions météorologiques, etc.). L'expérience de conduite ne se résume toutefois pas qu'à la pratique. Si des études ont permis d'établir des différences entre conducteurs expérimentés et novices relativement aux connaissances, aux manœuvres à exécuter, aux attitudes et aux comportements à adopter, on sait peu de choses sur le processus d'apprentissage de la conduite automobile en tant que tel, de même que sur les conditions précises en termes de connaissances, d'habiletés, etc. garantissant la sécurité des déplacements. Les études menées sur les habiletés psychomotrices ont montré que certaines performances, telles que l'exploration visuelle et le maintien de la position du véhicule, sont très faibles au départ, mais qu'elles se développent assez rapidement. Une étude de Groeger *et al.* (1997) indique d'ailleurs que l'amélioration des habiletés serait "a power function" de la quantité de pratiques. Certaines études indiquent par contre que d'autres performances, comme l'utilisation des miroirs et le comportement en situation de freinage aux intersections, se détériorent avec la pratique au point où, dans certains cas, elles chuteraient sous le seuil des standards

exigés lors des examens de conduite (Duncan *et al.*, 1991; Twisk, 1995). On ne sait pas, par ailleurs, à quel point les connaissances peuvent influencer sur les risques d'accidents ni quelles connaissances sont les plus indispensables. Celles que les jeunes conducteurs maîtrisent le mieux, comme la signification de la signalisation, ne sont pas nécessairement les mêmes que celles maîtrisées par les conducteurs plus âgés (Matsui *et al.*, 1991). Les différences « interindividuelles » sont elles aussi fort peu documentées. Une étude menée par Forsyth (1992, dans Hall et West, 1996) révèle pourtant que certains conducteurs débutants éprouvent davantage de difficultés que d'autres à acquérir les habiletés de base; le nombre, dans certains cas relativement élevé, de reprises aux examens théoriques (Pichette et Bisson, 1994) suggère également que les aspirants conducteurs québécois n'ont pas tous les mêmes capacités d'assimilation des connaissances.

Malgré cette constatation, la plupart des programmes d'accès à la conduite reposent sur l'acquisition uniforme des connaissances dites de base (principalement la connaissance du Code de la route) et sur le développement des habiletés psychomotrices. Certains auteurs soutiennent que, si la pratique de la conduite automobile doit notamment servir à l'acquisition des habiletés psychomotrices, le rôle du formateur devrait avant tout consister à favoriser la création de routines de conduite et d'attitudes sécuritaires. Le formateur peut y parvenir en apprenant au nouveau conducteur à reconnaître les dangers et en lui expliquant les façons de les éviter, de même qu'en aidant l'apprenti à prendre conscience de ses bonnes performances, de ses lacunes et de ses comportements potentiellement à risque (OCDE, 1986; Fuller, 1995; Twisk, 1995; Hans, 1996; Gregersen et Bjurulf, 1996). Groeger et Clegg (1994, dans Hull et West, 1996) identifient six objectifs que devrait poursuivre la formation pratique : 1) procurer au conducteur débutant une expérience bien structurée et fondée sur la variété des tâches et des situations de conduite; 2) superviser la mise en application des procédures de conduite; 3) identifier les composantes de la tâche pour mieux les maîtriser; 4) développer, chez le nouveau conducteur, le réflexe d'adapter son expérience aux situations nouvelles; 5) inculquer des croyances, des valeurs et des attitudes désirables; et, 6) voir à l'atteinte d'un niveau adéquat de « performance ».

Bien que la pratique en situations réelles et variées s'avère encore l'une des meilleures méthodes de formation et que le programme de conduite accompagnée instauré en 1997 puisse en principe servir de support à ce type de formation, on est en droit de s'interroger sur les compétences pédagogiques de ceux qui sont devenus d'office largement responsables de la formation des nouveaux conducteurs, à savoir les accompagnateurs (dans la majorité des cas, les parents des apprentis conducteurs). À titre d'exemple, un sondage effectué par la compagnie d'assurance automobile Direct Protect Insurance auprès des conducteurs des différentes provinces canadiennes lui a permis d'estimer qu'un seul conducteur sur quinze

réussirait son examen pour l'obtention du permis de conduire (Le Soleil, 1999). Bien que ces résultats puissent être jugés anecdotiques, ils reflètent néanmoins une situation que nous suspectons tous : les règles de conduite sont très peu connues de la majorité des conducteurs. Les accompagnateurs disposent d'un guide (le *Guide de l'accompagnateur*) élaboré par la SAAQ en vue de les aider à bien accomplir leur tâche. Ce guide est cependant davantage axé sur l'apprentissage des habiletés, alors que c'est peut-être surtout au chapitre des attitudes générales à adopter que les accompagnateurs peuvent s'avérer des modèles plus ou moins adéquats. Certains témoignages de jeunes conducteurs nous révèlent d'ailleurs que les parents accompagnateurs leur donnent parfois des conseils qui viennent contredire ce qui leur a été enseigné lors des cours de conduite (par exemple, qu'il est tout à fait normal et correct de traverser une intersection sur un feu jaune). Cette réalité n'est pas sans conséquence si l'on considère que les quelques études réalisées sur l'apprentissage des comportements sécuritaires indiquent que l'apprenti aurait tendance à imiter le comportement de l'instructeur (Twisk, 1995).

On peut par ailleurs se demander dans quelle mesure les parents (et les autres accompagnateurs) s'impliquent dans l'apprentissage et voient au respect des règles. Parmi les apprentis conducteurs interrogés lors d'un sondage SOM (1998), 13 % ont dit ne pas avoir respecté occasionnellement la règle d'accompagnement et 2 % ont avoué s'y soustraire régulièrement. Par ailleurs, 71 % des apprentis interrogés ont déclaré avoir dépassé les limites de vitesse permises occasionnellement ou régulièrement et 3,5 % n'auraient pas respecté la règle de tolérance zéro en ce qui a trait à l'alcool au volant. Ces infractions pouvaient cependant découler en partie d'une méconnaissance de la loi. En effet, plus du quart des apprentis (28 %) ne savaient pas qu'ils ne disposaient que de quatre points d'inaptitude et 12 % ignoraient qu'ils étaient soumis à la tolérance zéro en matière d'alcool au volant.

Chez les parents, les proportions atteignaient respectivement 76 % et 21 % (SOM, 1998). Il ne s'agit pas, évidemment, de jeter d'emblée tout le blâme sur les parents en les tenant responsables des divers manquements. Il nous semble toutefois qu'il y avait lieu de se demander si les parents sont tous suffisamment motivés et outillés pour remplir adéquatement leur rôle d'instructeur en matière de conduite automobile.

En somme, bien que la réforme de 1997 apparaissait de prime abord susceptible de réduire la prise de risques et d'accroître le niveau d'expérience initial des nouveaux conducteurs et, ce faisant, de contribuer à l'amélioration de leur bilan routier, il s'avérait important d'outrepasser ce préjugé favorable en mesurant les impacts réels de la réforme sur la pratique des nouveaux conducteurs québécois.

OBJECTIFS

La présente recherche avait pour objectifs généraux de : 1) documenter les méthodes et les sources d'apprentissage des jeunes apprentis conducteurs québécois; 2) mesurer l'expérience de conduite acquise au cours de la période de conduite accompagnée; et, 3) explorer le rôle et l'influence des accompagnateurs dans la formation de ces jeunes apprentis. Plus spécifiquement, les données recueillies devaient nous permettre de répondre aux questions suivantes :

TECHNIQUES ET OUTILS DE FORMATION

L'apprenti a-t-il suivi un cours de conduite et, si oui, de quelle nature était-il (théorique, pratique ou les deux)? Qui a payé ce cours? Quels sont les motifs qui ont incité l'apprenti à suivre un cours? Quels sont les motifs qui l'ont décidé à postuler le permis d'apprenti? Quels outils a-t-il utilisés pour se préparer à l'examen théorique et combien de temps a-t-il consacré à la préparation? L'examen a-t-il été réussi à la première tentative? L'apprenti considère-t-il que les outils dont il disposait étaient suffisants et que leur qualité était adéquate?

EXPÉRIENCE PRATIQUE

Durant la période d'apprentissage, combien de temps a-t-il consacré à la pratique (kilométrage parcouru, temps passé au volant)? Dans quelles conditions les pratiques ont-elles été effectuées (jours et heures des déplacements, types de routes empruntées, conditions météorologiques, conditions de la chaussée, densité du trafic, etc.)? Quel était le motif des déplacements? Quelles ont été les manœuvres pratiquées? Qui était l'accompagnateur? Y avait-il des passagers autres que l'accompagnateur dans le véhicule? Comment les règles de la conduite accompagnée et celles de la sécurité routière ont-elles été respectées?

RÔLE ET INFLUENCE DES PARENTS

Comment les parents (ou tout autre accompagnateur principal) se sont-ils préparés? Considèrent-ils que les outils dont ils disposaient étaient suffisants et adéquats? Estiment-ils que les cours de conduite sont nécessaires? Comment décrivent-ils leur rôle dans la formation du jeune apprenti? Sur quels aspects ont davantage porté leurs commentaires lors de la conduite accompagnée? Connaissaient-ils bien les règles de la conduite accompagnée et ont-ils vu au respect de ces règles ainsi qu'à celles de la sécurité routière? Comment, en bout de parcours, évaluent-ils les compétences de leur jeune apprenti? Comment ont-ils perçu l'expérience de la conduite accompagnée? Comment les jeunes apprentis l'ont-ils perçue? Y avait-il des divergences entre ce qui avait été appris dans les cours de conduite et ce qui a été enseigné par l'accompagnateur?

L'examen de ces différentes questions, combiné à la comparaison des données préréformes (cf. Audet et Croteau, 1996; Bisson et Pichette, 1993) et postréformes (notre étude), devait ultimement nous permettre de mieux juger de la qualité de l'expérience acquise par les jeunes apprentis conducteurs québécois et de mieux juger des forces et des faiblesses du régime actuel d'accès à la conduite automobile.

MÉTHODOLOGIE

L'étude comporte un volet quantitatif (techniques et outils de formation, expérience pratique accumulée, réussite à l'examen pratique) et un volet qualitatif (rôle et influence de l'accompagnateur principal, nature des interactions entre l'accompagnateur et l'apprenti, perception du système d'accès à la conduite).

Plusieurs instruments ont été développés pour le projet. Ces outils reposent sur différentes techniques d'enquête : le questionnaire oral, le sondage téléphonique, le questionnaire postal et l'entrevue structurée. Ces instruments sont brièvement décrits ci-après afin de permettre une meilleure compréhension du déroulement du projet. Les objectifs de collecte de données spécifiques et les protocoles utilisés seront plus longuement présentés dans les parties du rapport consacrées à l'analyse des résultats.

VOLET QUANTITATIF

OUTILS DE CUEILLETTE

La première phase du projet de recherche avait pour principal objectif de recruter un nombre suffisant d'apprentis conducteurs qui accepteraient de répondre à des questionnaires tout au long de leur période d'apprentissage. Le recrutement a été effectué dans les Centres de service de la SAAQ auprès des personnes qui venaient d'obtenir leur permis d'apprenti conducteur. Un premier questionnaire (n° 1) a été remis sur place¹ à toute personne âgée de moins de 25 ans qui acceptait de participer à l'étude. Ce questionnaire avait pour objectif de dresser le profil sociodémographique et de recueillir des données sur l'expérience antérieure de conduite, les motivations sous-jacentes à l'obtention du permis, la performance lors de la passation de l'examen pour l'obtention du permis d'apprenti et la préparation du sujet à cette épreuve.

La seconde phase de l'étude a consistait à documenter les activités de conduite de ces mêmes sujets tout au long de leur période d'apprentissage. Le questionnaire n° 2 a été acheminé par la poste à six reprises à des intervalles ajustés en fonction de la fin de leur période d'apprentissage. Rappelons que les apprentis qui suivent un cours dans une école accréditée voient leur période de conduite accompagnée réduite de quatre mois. Les sujets devaient répondre au questionnaire en fonction des quatre dernières pratiques effectuées au cours des deux semaines précédant la réception du sondage. Le questionnaire portait notamment sur les pratiques, les

¹ Les questionnaires des sujets recrutés dans les Centres de l'Est du Québec ont été effectués par téléphone. De plus amples détails sont exposés dans la section consacrée au questionnaire n° 1.

accompagnateurs, les véhicules utilisés, les jours, les moments, la durée et le kilométrage parcouru lors de chacune des pratiques, les lieux, les conditions de circulation, les conditions climatiques, les limites de vitesse des zones où les pratiques avaient eu lieu, les mobiles des pratiques, les manœuvres exécutées, l'autoévaluation de la compétence acquise et du climat psychologique, les comportements répréhensibles (ex. : alcool) et la survenue de certains incidents (ex. : accident). Le dernier envoi contenait un coupon sur lequel on a demandé aux sujets de nous indiquer la date anticipée de passation de l'examen pratique.

Le questionnaire n° 3 n'était pas prévu dans le projet de recherche initial. Il a été ajouté afin d'examiner les relations potentielles entre l'expérience acquise au cours de la période de conduite accompagnée et la réussite de l'examen pratique survenant au terme de cette période d'apprentissage. Ce questionnaire a été effectué par téléphone auprès des sujets ayant complété la seconde phase de l'enquête (la série de questionnaires postaux). Il porte donc sur la réussite (ou non) de l'examen pratique, le nombre de mois écoulés entre la fin de la période d'apprentissage et la passation de l'examen, la note obtenue et la raison de l'échec, le cas échéant.

ÉCHANTILLON

Nous avons postulé lors de l'élaboration du projet que les conditions d'apprentissage et les éléments de motivation pour accéder à la conduite automobile différaient en fonction du milieu de résidence. Le plan de recrutement des sujets a été structuré en fonction de la taille et de la nature de quatre catégories d'agglomérations : Montréal, Québec, les villes dont la population est de plus de 5 000 habitants (cas type : Rimouski) et les municipalités éloignées des grands centres urbains dont la population ne dépasse pas 5 000 habitants (cas type : l'Islet-sur-Mer). Les ententes conclues, par l'intermédiaire de la SAAQ, ont permis d'effectuer le recrutement dans les Centres de service de Montréal, Québec, Saint-Joseph-de-Beauce, Jonquière, Rivière-du-Loup, Rimouski, Matane, Bonaventure et Gaspé.

Le recrutement a été planifié de manière à ce que l'échantillon de participants soit composé en parts égales de sujets masculins et féminins, répartis dans des quotas spécifiques par groupe d'âges.

Tableau 1 Répartition en pourcentages recherchée par sexe et par âge lors du recrutement des sujets

Sexe/âge	16 ans	17 ans	18-19 ans	20-24 ans	Σ
Féminin	20 %	10 %	10 %	10 %	50 %
masculin	20 %	10 %	10 %	10 %	50 %
Σ	40 %	20 %	20 %	20 %	100 %

Afin de pallier les pertes élevées de sujets lors de mesures répétées, et ce, plus particulièrement en milieu urbain², un « suréchantillonnage » devait être effectué lors du recrutement initial : Montréal (500), Québec (400), villes (350) et municipalités (350). L'échantillon initial devait être composé de 1 600 personnes dont une moyenne de 40 % de sujets (640) participant à toutes les étapes, c'est-à-dire ayant complété les six envois successifs du questionnaire n° 2.

Tableau 2 Nombre de sujets espérés par sous-groupe au terme du 6e envoi du questionnaire n° 2

Âge	16 ans	17 ans	18-19ans	20-24 ans	Σ
Montréal	64	32	32	32	160
Québec	64	32	32	32	160
Villes $\geq$ 5 000	64	32	32	32	160
Villes <5 000	64	32	32	32	160
Σ	256	128	128	128	640

Le tableau 2 présente le nombre de sujets attendus en fonction du groupe d'âges et de la taille de l'agglomération de résidences. Les sujets féminins et masculins devaient être répartis également. Nous espérions en fin de parcours avoir été en mesure de maintenir la participation de 320 sujets féminins et d'autant de sujets masculins.

Finalement, il était convenu que le questionnaire n° 3 serait remis auprès de l'ensemble des sujets ayant maintenu leur participation jusqu'à la fin des sondages postaux (questionnaire n° 2).

² Audet et Croteau (1996), dans le cadre d'une enquête apparentée, y ont perdu près de 70 % de leurs sujets.

VOLET QUALITATIF

OUTILS DE COLLECTE

La dernière phase du projet visait à explorer le rôle et l'influence de l'accompagnateur principal dans la formation de l'apprenti conducteur. Des entretiens dirigés ont été menés auprès d'un sous-échantillon d'apprentis ayant participé à toutes les phases antérieures du projet auquel s'est joint leur accompagnateur principal. L'apprenti et son accompagnateur ont été interviewés simultanément mais séparément (questionnaires n° 4 et n° 5, respectivement) au domicile des sujets. L'entretien, d'une durée d'environ 30 minutes, a porté sur le contexte d'apprentissage et le climat des pratiques, sur le type d'interventions faites par l'accompagnateur et la manière dont l'apprenti y réagissait, sur la planification des pratiques, sur les objets d'intervention, sur la connaissance du processus lui-même, sur les forces et les faiblesses du processus, sur la compétence perçue de l'apprenti et de l'accompagnateur en tant qu'instructeur. Plusieurs questions étaient identiques dans chacun des questionnaires pour des comparaisons ultérieures.

ÉCHANTILLON

Les entrevues devaient être menées au plus tard un mois après réception du sixième questionnaire. Le plan de recrutement des sujets a été structuré sur le même modèle que celui utilisé lors des premières phases du projet.

Quarante couples d'apprentis accompagnateurs devaient être rencontrés pour un total de 80 entrevues individuelles. Les sujets ont été recrutés par téléphone parmi ceux qui avaient rempli le dernier questionnaire postal. Le plan prévoyait une répartition équivalente par sexe, par région de recrutement et par taille d'agglomération. La répartition par groupe d'âges visait une représentation proche de celle espérée lors du recrutement initial.

Tableau 3 Répartition du nombre de sujets prévus pour les entrevues individuelles

Sexe	Féminin 20	Masculin 20		
Âge	17 ans 20	18-19 ans 10	20-24 ans 10	
Région	Montréal 10	Québec 10	Beauce 10	Est du Québec 10
Taille de l'agglomération	Montréal 10	Québec 10	≥ 5 000 10	<5 000 10

La répartition des accompagnateurs principaux est évidemment équivalente à celle des apprentis en ce qui concerne la région et la taille de l'agglomération. Nous n'avons toutefois pas prévu d'essayer de recruter des

couples d'apprentis accompagnateurs assurant un nombre équivalent par sexe d'accompagnateurs principaux.

ÉTUDES RÉALISÉES : PRÉSENTATION ET ANALYSES

QUESTIONNAIRE N° 1

Rappelons que l'objectif principal de ce projet consistait à documenter la nature et la qualité de l'expérience acquise au cours de la période de conduite accompagnée. Cette enquête par questionnaire postal devait donc s'échelonner tout au long de la période d'apprentissage et nécessitait des sujets qu'ils répondent à six questionnaires.

Tout sondage, toute enquête se heurtent à diverses difficultés : la principale étant le recrutement, la participation effective de répondants qualifiés. Il est plus difficile d'engager un répondant dans un processus d'enquête que de l'y maintenir : le taux de fidélité, par exemple lors d'un sondage par téléphone, est toujours plus faible que le taux de refus initial. Néanmoins, lorsqu'il s'agit de mesures répétées, le maintien des sujets dans le processus d'enquête s'avère particulièrement problématique. Plus l'engagement requis s'allonge dans le temps et plus les requêtes sont nombreuses, qu'elles soient sous forme de questionnaire autoadministré ou d'entrevue individuelle, moins les effectifs sont grands au fur et à mesure du déroulement d'un projet. Certains auteurs emploient l'expression mortalité expérimentale, d'autres celle de survie de l'échantillon initial, mais il est clair que ce phénomène n'est pas sans poser des problèmes méthodologiques importants.

Par ailleurs, le taux de réponse observé dans le cas des questionnaires acheminés par la poste est généralement faible, de 20 % à 40 %, et cela n'est pas non plus sans poser de problèmes de validité externe. Deux autres facteurs rendaient également la collecte des données plus difficile : l'âge et la provenance des répondants. Le jeune âge des personnes à recruter et l'objet de l'enquête constituent des facteurs facilitants dans le cas précis de ce projet. Par contre, la répétition du processus, l'obligation de répondre aux mêmes questionnaires à intervalles réguliers constituaient des facteurs de démotivation difficiles à contrer. Le second facteur de nuisance concerne le recrutement de sujets en milieu urbain, particulièrement en zone métropolitaine où nous devons aller chercher 25 % de nos sujets. Les populations de la grande région de Montréal sont fréquemment sollicitées dans le cadre de divers sondages et enquêtes, mais elles le sont aussi par de nombreuses entreprises de marketing. Elles ont appris à résister à ces sollicitations et les taux de refus y sont généralement plus élevés qu'en région.

Nous avons conséquemment privilégié une approche de recrutement en personne plutôt que par lettre ou par téléphone. Cette stratégie avait pour autre avantage de nous permettre de recueillir dès le départ diverses

informations qu'il aurait été difficile d'obtenir par la suite³ et de diminuer le nombre de données à recueillir lors du premier questionnaire postal.⁴

Signalons finalement que les règles d'éthique en recherche nécessitent que chaque participant s'engage volontairement dans une étude, peu importe sa nature, et que cet engagement soit formellement attesté par la signature d'un formulaire de consentement. Le caractère officiel de cette procédure est moins alarmant pour un sujet lorsqu'il est expliqué et présenté en personne.⁵

LIEUX ET PÉRIODES DE RECRUTEMENT

Nous avons postulé lors de l'élaboration du projet que les conditions d'apprentissage et les motivations pour l'accès à la conduite automobile différaient en fonction du milieu de résidence. Par exemple, les jeunes des régions périphériques, en particulier ceux qui vivent dans de petites agglomérations distantes les uns des autres, ne peuvent satisfaire leurs besoins en déplacement par l'usage des transports en commun. Par contre, ceux-ci sont fortement intégrés à la vie quotidienne des jeunes urbains. La longueur des déplacements et la nature des infrastructures routières sont également différentes d'un type d'agglomération à l'autre et sous-entendent par conséquent des apprentissages spécifiques. Comme nous l'avons mentionné antérieurement, nous espérons recruter nos sujets en parts égales (25 %) à Montréal, Québec, dans des villes de plus de 5 000 habitants et dans des municipalités et villages de moins de 5 000 personnes.

Nous avons conclu des ententes avec les Centres de service de Montréal, de Québec, de Saint-Joseph-de-Beauce et de Jonquière. Chacun de ces Centres a accueilli l'un de nos intervieweurs en mai et juin 2000, jusqu'à la fin du mois de juillet dans les cas de Québec et de Montréal.⁶ Un bureau a été mis à leur disposition et les préposés chargés de la délivrance du permis d'apprenti avaient pour consigne d'y adresser systématiquement les jeunes de moins de 25 ans.

Par ailleurs, nous avons souhaité élargir la représentativité de notre échantillon en incluant d'autres Centres de service de la SAAQ aux opérations de recrutement. Les statistiques des années antérieures

³ Par exemple, sur leur perception du niveau de difficulté de l'examen théorique qu'ils venaient de passer et le temps consacré à s'y préparer.

⁴ Notamment les informations sociodémographiques concernant le répondant : sexe, âge, scolarité.

⁵ Les sujets d'âge mineur devaient obtenir le consentement écrit de leur tuteur légal, généralement le père ou la mère.

⁶ C'est la période de l'année où le plus grand nombre de jeunes visent l'obtention du permis (Pichette et Bisson, 1994 ; données fournies par la SAAQ en juin 1999).

révélaient toutefois des nombres insuffisants d'attribution de permis d'apprenti pour qu'il soit justifié d'y affecter un intervieweur. De nouvelles ententes ont ainsi été conclues avec les Centres de Gaspé, de Bonaventure, de Matane, de Rimouski et de Rivière-du-Loup afin que leur personnel procède à la première phase du processus de recrutement. Une rencontre a été organisée avec les directeurs de ces Centres afin de leur exposer les objectifs du projet et le protocole à utiliser pour le recrutement des sujets.⁷ La période de recrutement dans les Centres de l'Est du Québec s'est échelonnée de la mi-mai au début août 2000.

PROTOCOLE ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Le premier questionnaire (n° 1) effectué par un intervieweur a notamment servi de prétexte initial pour le recrutement des sujets. Ces derniers étaient dirigés par les préposés des Centres de service de la SAAQ vers l'un de nos enquêteurs dès qu'ils venaient de compléter les formalités leur ayant donné droit au permis d'apprenti.

Les intervieweurs, des étudiants au baccalauréat en communication publique de l'Université Laval, avaient suivi une formation de quelques jours puis avaient été encadrés sur le terrain lors de la réalisation de leurs premières entrevues. Ils devaient respecter un protocole strict. Le bureau qu'ils occupaient était identifié sous le titre de Projet de recherche sur les jeunes conducteurs/Groupe de recherche en sécurité routière : Université Laval. L'entrevue, d'une quinzaine de minutes, incluait : 1) la présentation du projet de recherche et l'invitation à y participer; 2) la signature du Formulaire de consentement de participation à la recherche; 3) l'administration du questionnaire n° 1; 4) l'exposé des avantages à participer à l'étude, soit des prix en argent (100 \$) tirés au sort parmi les personnes ayant rempli les questionnaires qui seraient par la suite envoyés par la poste; 5) l'explication de la nature des questions auxquelles les sujets auraient alors à répondre.

Les intervieweurs devaient tenter de recruter les sujets en respectant des quotas par sexe et par groupe d'âges. Signalons que, pour le Centre de service de Montréal, une maîtrise suffisante de la langue française (orale et écrite) constituait un critère formel de sélection des sujets.⁸ Les coûts de traduction, d'impression et d'administration des questionnaires auraient été

⁷ Les Centres de Rivière-du-Loup et de Rimouski relèvent d'une même direction ; il en va de même pour les Centres de Matane et de Bonaventure. Nous n'avons pas rencontré le directeur du Centre de Gaspé ; les échanges se sont faits par téléphone après envoi des documents.

⁸ Il n'y a qu'à Montréal que la probabilité de rencontrer des apprentis conducteurs non francophones était particulièrement élevée. Rappelons que les sujets recrutés devaient par la suite remplir des questionnaires postaux.

beaucoup trop onéreux compte tenu des informations additionnelles que nous aurions pu recueillir.

Le recrutement dans les Centres de service de l'Est du Québec fut effectué par le personnel en place. Les consignes se limitaient à : 1) présenter très sommairement le Projet de recherche sur les jeunes conducteurs; 2) demander l'autorisation de transmettre les coordonnées (nom, adresse, numéro de téléphone, jours et heures préférés pour être contacté); 3) demander de signer le Formulaire de consentement et, le cas échéant; 4) transmettre cette demande au tuteur légal.

La direction des Centres nous transmettait régulièrement les listes de sujets ayant accepté d'être contactés et chacun d'eux fut interviewé par téléphone entre deux et trois semaines après avoir obtenu son permis d'apprenti. Le protocole utilisé ressemble beaucoup à celui employé par les intervieweurs dans les Centres de service. L'entrevue durait une quinzaine de minutes.

QUESTIONNAIRE N° 1

Le premier questionnaire a permis de recueillir les données sur la préparation à l'examen théorique, sur la perception du niveau de difficulté de cet examen, sur le nombre de tentatives antérieures, sur les motivations sous-jacentes à l'obtention du permis, sur l'expérience de conduite de divers véhicules motorisés ainsi que sur certaines caractéristiques sociodémographiques. Il comporte 41 questions dont la majorité sont à choix multiples. La plupart d'entre elles sont composées de plusieurs sous-questions, souvent de type dichotomique (oui-non). La passation du questionnaire nécessitait un maximum de 90 entrées de données. Les 51 variables dépendantes qui forment la base de données sont relatives à 7 variables indépendantes, soit le sexe des sujets, leur âge, leur région de provenance, l'inscription à un cours théorique, le temps consacré à la préparation de l'examen théorique, le nombre de fois où les sujets ont conduit des véhicules et leur niveau de scolarité. On trouvera dans les parties suivantes les principales distributions de fréquences⁹ et les tableaux croisés présentant un intérêt particulier.¹⁰

⁹ Les données ont été saisies puis traitées avec le progiciel SPSS 10.

¹⁰ Pour la majorité des variables, nous avons rejeté l'hypothèse nulle d'indépendance au seuil de 5 %. Ces rejets ne sont pas indiqués dans le texte, seules les acceptations le sont. Pour ce qui est des résidus ajustés et des pourcentages recueillis, la majorité d'entre eux indiquent qu'il y a relation entre les variables. Ils ne sont donc pas inclus dans le texte, sauf lorsqu'il y a indépendance entre ces dernières.

ANALYSE DES DONNÉES : TAUX DE RECRUTEMENT

Rappelons que le questionnaire n° 1 a été effectué dans le cadre de notre stratégie de recrutement des sujets pour l'étude principale. Diverses contraintes¹¹ ont conditionné les quotas de recrutement à atteindre par sexe, par âge et par région.

Tableau 4 Taux de recrutement espérés et taux obtenus par sexe et âge¹²

âge	16 ans		17 ans		18-19 ans		20-24 ans		Σ	
taux	espéré	obtenu	espéré	obtenu	espéré	obtenu	espéré	obtenu	espéré	obtenu
ss fém.	20 %	21 %	10 %	8 %	10 %	12 %	10 %	11 %	50 %	52 %
ss masc.	20 %	25 %	10 %	8 %	10 %	9 %	10 %	6 %	50 %	48 %
Σ	40 %	46 %	20 %	16 %	20 %	20 %	20 %	17 %		

L'examen du tableau montre que les taux obtenus sont assez proches des taux espérés. On notera cependant que les sujets masculins se distinguent de façon significative ($K\chi^2 = 23,6 / p < 0,000$)¹³ des sujets féminins pour les groupes d'âges extrêmes : les jeunes hommes sont plus nombreux dans la classe des 16 ans alors que c'est l'inverse pour celle des 20-24 ans. Les consignes données aux intervieweurs les incitaient à sélectionner certains sujets plutôt que d'autres afin d'atteindre les quotas souhaités. On peut vraisemblablement en déduire que l'inégalité des répartitions par sexe est aussi observée dans la population. Bourbeau *et al.* (1985) ont bien décrit ce phénomène en analysant les données de 1970 à 1982.

¹¹ Taux de refus initial en milieu urbain et taux d'abandon en cours de route.

¹² Le jeu des arrondissements, en particulier pour les valeurs présentées sans décimales, conduit à l'occasion à des totaux inférieurs ou supérieurs à ce qu'ils sont en réalité.

¹³ Les indices statistiques présentés dans les pages suivantes sont le $K\chi^2$ et les résidus ajustés lorsque leurs valeurs > 2 ou < -2 , le F (analyse de variance) et le r de Pearson.

Tableau 5 Taux de recrutement espérés et taux obtenus par sexe et région

	Montréal		Québec		Saguenay Lac-Saint- Jean		Beauce		Est du Québec	
n	336/500		353/400		193		211		251	
taux	espéré	obtenu	espéré	obtenu	espéré	obtenu	espéré	obtenu	espéré	obtenu
ss fém.	15 %	12 %	12,5 %	14 %	7,5 %	8 %	7,5 %	7 %	7,5 %	11 %
ss masc.	15 %	13 %	12,5 %	12 %	7,5 %	6 %	7,5 %	9 %	7,5 %	8 %
Σ	30 %	25 %	25 %	26 %	15 %	14 %	15 %	16 %	15 %	19 %

Le nombre de sujets recrutés à Montréal est significativement plus faible que ce qui était attendu (336/500). C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, pour Québec (353/400). Le nombre de sujets recrutés en région est assez proche de ce qui était attendu (655/700), mais la performance de certains Centres de l'Est du Québec, Rimouski et Gaspé notamment, a été plus faible que prévu.

Le nombre total de sujets (1 344) est inférieur de 16 % au nombre que nous avions espéré (1 600). Rappelons que cet objectif avait été fixé pour tenir compte des hauts taux d'abandon anticipés pour les retours des questionnaires postaux. Il n'y a toutefois pas de différence significative quant à la répartition par sexe pour chacune des régions.

Plusieurs raisons peuvent expliquer le nombre moins élevé de sujets recrutés, les principales étant une diminution du nombre de candidats normalement attendus, le peu de motivation des préposés de Centres de service à recruter les sujets, et des problèmes organisationnels spécifiques au Centre de Montréal.¹⁴ La principale conséquence de la réduction de cet échantillon de départ aura été de nous amener à réviser les stratégies prévues pour limiter la perte ultérieure des sujets.

ANALYSE DES DONNÉES : CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

Les sujets féminins composent 52,2 % des personnes (701/1344) ayant rempli le questionnaire. Les apprentis recrutés âgés de 16 ans comptent pour 45,9 %, ceux de 17 ans pour 16,3 %, ceux de 18 et 19 ans pour 20,3 % et ceux de 20 à 24 ans comptent pour 17,5 %. On constate très clairement qu'une forte proportion de sujets entame le processus d'accès graduel à la

¹⁴ Ajoutons des événements imprévus telles la perte de données et la présence d'agents fédéraux de l'immigration enquêtant sur les lieux auprès de la clientèle du Centre de Montréal. En contrepartie, il faut souligner des taux de refus beaucoup plus faibles que ce que nous avions anticipé, soit 5,7 % à Montréal et moins de 1 % ailleurs au Québec.

conduite dès qu'ils ont l'âge requis. Près de 70 % de nos participants ont une scolarité de niveau secondaire (19 % collégial, 4,2 % universitaire) et, compte tenu de leur âge, il est normal de constater que 85,2 % d'entre eux aient le statut d'étudiant.

Tableau 6 Région de recrutement des sujets

Région de recrutement	Nombre	Pourcentage
Montréal	336	25,0 %
Québec	353	26,3 %
Saguenay —Lac-Saint-Jean	193	14,4 %
Beauce	211	15,7 %
Est du Québec	251	18,7 %
Σ	1344	100 %

Tableau 7 Taille de la population du lieu de résidence des sujets

Taille de la population	Nombre	Pourcentage ¹⁵
Montréal	340	25,3 %
Québec	344	25,6 %
10 000 h. et plus	277	20,6 %
5 000 à 9 999 h.	40	3,0 %
1 000 à 4 999 h.	244	18,2 %
0 à 999 h.	99	7,4 %
Σ	1344	100 %

Les analyses de la répartition par sexe en fonction de la région et en fonction de la taille du lieu de résidence n'ont révélé aucune différence significative. Les variables taille du lieu et région de résidence sont fortement imbriquées mais ne recouvrent pas les mêmes dimensions. Un sujet de l'Est du Québec peut résider dans un village de moins de 1 000 habitants ou dans une ville de plus de 10 000 personnes; un autre de Québec peut résider en ville ou dans un village en périphérie. Les régions étudiées possèdent des caractéristiques qui leur sont propres et qui sont susceptibles d'influencer le processus d'accès à la conduite. Les résidents de Montréal disposent d'un important système de transport en commun alors que la plupart des sujets de l'Est du Québec n'ont aucune alternative au transport individuel. Par ailleurs, la taille du lieu de résidence est un

¹⁵ Le nombre de sujets attribués à Montréal et à Québec diffère entre les tableaux 6 et 7 puisque nous faisons référence à la région de recrutement dans un cas et à la taille de la population du lieu de résidence dans l'autre.

indicateur indirect de l'activité économique et de la disponibilité de services en santé et en éducation. On peut présumer que les apprentis conducteurs ont des besoins en termes d'accès à la conduite d'autant plus importants qu'ils résident dans des secteurs faiblement peuplés : les emplois ou les études les obligent à se déplacer quotidiennement.

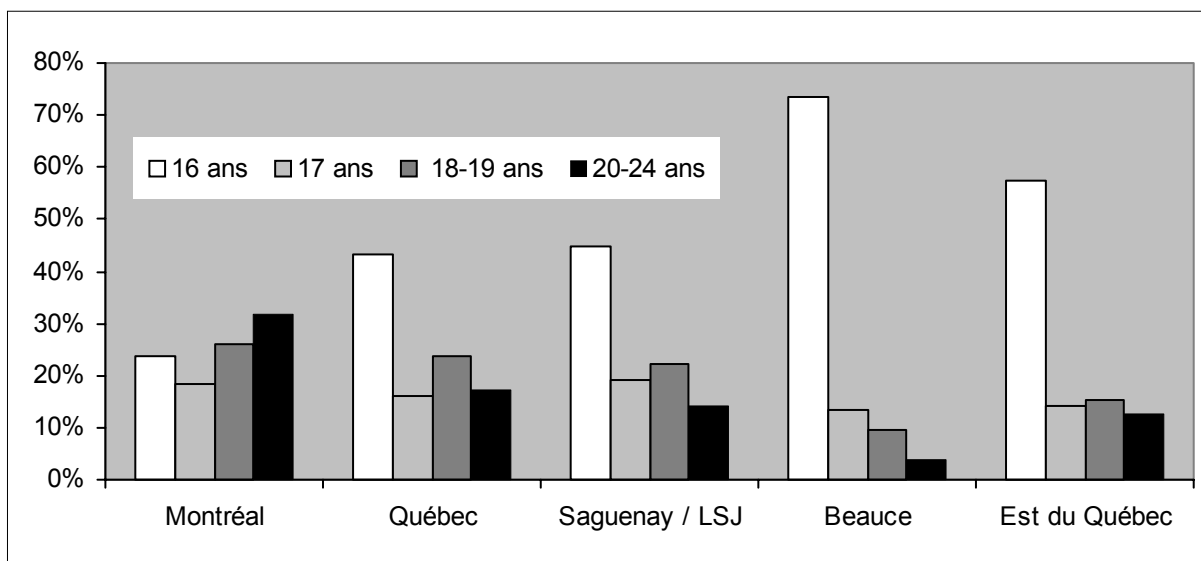


Figure 1 Répartition des groupes d'âges pour chacune des régions

Les sujets de la région de Montréal sont beaucoup plus âgés que ceux de la Beauce ou de l'Est du Québec. Ces derniers accèdent plus tôt à la conduite ($\chi^2 = 171,7 / p < 0,000$) faute d'alternative en transport, mais probablement aussi par une plus grande disponibilité de véhicules et par des attitudes parentales plus ouvertes. Bourbeau *et al.* (1985) estimaient que l'obtention du permis à 16 ans se stabiliserait, au sens où l'âge moyen d'accès à la conduite ne diminuerait pas en deçà des seuils observés entre 1979 et 1982. La tendance apparaît, au contraire, s'être considérablement accentuée, à tout le moins dans toutes les régions étudiées, Montréal exceptée.¹⁶

¹⁶ En 1982, la proportion des nouveaux titulaires était de 76 % chez les 16-19 ans et de 24 % chez les 20-24 ans (Bourbeau *et al.*, 1985). Notre recrutement forcé à la baisse (nous avons essayé de recruter moins de jeunes sujets qu'il n'y en avait pour augmenter le nombre des 20-24 ans) donne 82,5 % pour les 16-19 ans. La proportion grimpe à 96,2 % pour la Beauce. Ces valeurs sont vraisemblablement sous-estimées.

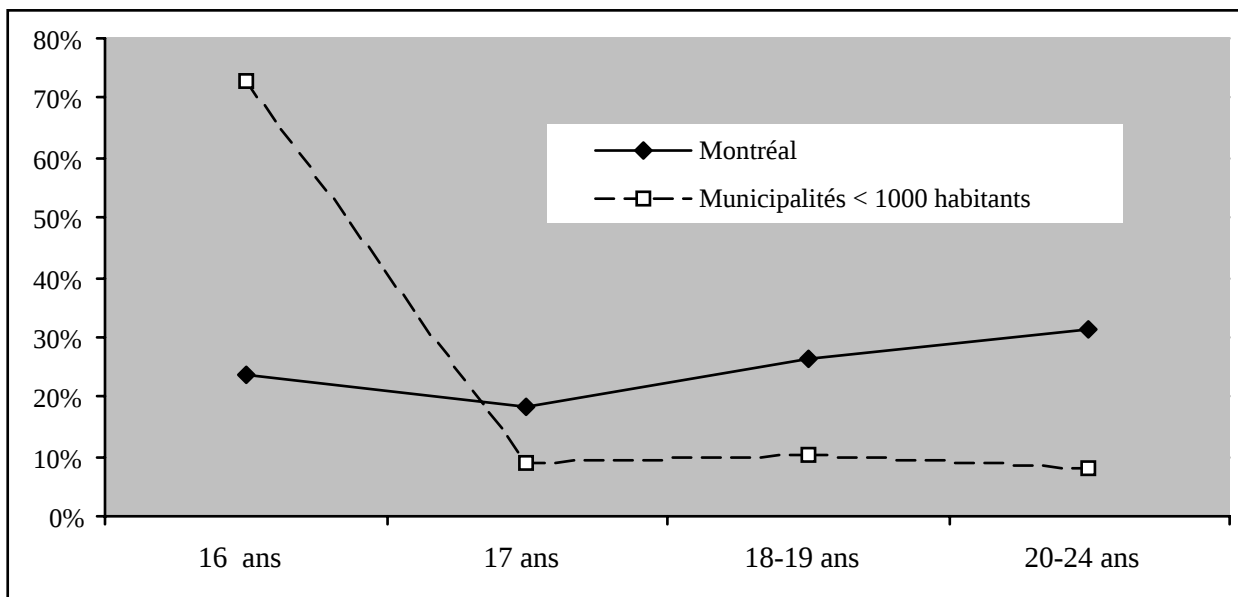


Figure 2 Pourcentages de sujets par groupe d'âges résidant à Montréal comparés à ceux résidant dans des municipalités de moins de 1 000 habitants

C'est dans les villages de moins de 1 000 habitants qu'on retrouve les sujets les plus jeunes de l'échantillon. L'analyse de variance pratiquée démontre l'existence de différences significatives ($F = 33,2 / p < 0,000$) entre l'âge moyen relevé pour chacune des catégories de taille d'agglomération et il y a une corrélation entre les deux variables ($Rho = 0,33 / p < 0,000$).

Le Code de la sécurité routière permet la conduite de véhicules divers avant d'avoir atteint l'âge d'accès (16 ans) à la conduite d'un véhicule automobile. On peut conduire un cyclomoteur, une motoneige ou un véhicule tout-terrain à compter de l'âge de 14 ans si l'on est détenteur du permis requis (classe 6 D). On peut aussi conduire une motomarine ou une embarcation motorisée à la condition de détenir le permis approprié.¹⁷ Il est cependant de notoriété publique que nombre d'enfants et d'adolescents conduisent occasionnellement des véhicules motorisés en dehors du réseau routier public. On peut penser que cette pratique est plus répandue en milieu rural et que certains jeunes qui accèdent officiellement à l'âge de la conduite possèdent déjà une certaine expérience. Nous avons cherché à documenter cette question en vérifiant la fréquence de l'expérience de conduite de véhicules divers.

¹⁷ Il faut être âgé d'au moins 16 ans. Une Carte de conducteur d'embarcation de plaisance peut être obtenue en passant un examen approuvé par la Garde côtière canadienne.

Tableau 8 Expérience de conduite avec divers véhicules motorisés

Véhicules	Non, jamais		Oui, 1 fois		Oui, 2-3 fois		Oui, souvent		d.m.*		n
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
VTT (véhicule tout-terrain)	517	38,5	70	5,2	214	15,9	542	40,3	1	0,1	1344
Motoneige	712	53,0	100	7,4	193	14,4	339	25,2	0	0,0	1344
Motomarine Moteur hors-bord	1 025	76,3	86	6,4	85	6,3	146	10,9	2	0,1	1344
Tracteur de ferme	1 026	76,3	68	5,1	88	6,5	161	12,0	1	0,1	1344
Motocross	1 108	82,4	50	3,7	58	4,3	127	9,4	1	0,1	1344
Motocyclette	1 161	86,4	37	2,8	61	4,5	84	6,3	1	0,1	1344
Mobylette/scooter	948	70,5	95	7,1	132	9,8	166	12,4	3	0,2	1344
Automobile Camionnette	635	47,2	133	9,9	296	22,0	278	20,7	2	0,1	1344
Kart	747	55,6	154	11,5	204	15,2	237	17,6	2	0,1	1344
Voiturette de golf ¹⁸	1 310	97,5	8	0,6	8	0,6	18	1,3			
Tracteur à gazon	1 256	93,5	9	0,7	11	0,8	68	5,1			
Autre véhicule	1 098	96,6	11	0,8	15	1,1	20	1,5			

*d.m. : données manquantes

L'examen du tableau permet de constater que plusieurs sujets ont déjà fait l'expérience de la conduite d'un véhicule motorisé. Dans les faits, plus de 90 % des répondants ont déclaré avoir conduit au moins une fois. Les véhicules tout-terrain (61,4 %), les automobiles, camionnettes (52,7 %), de même que les motoneiges (47 %) ont été expérimentés au moins une fois par plus de 50 % des répondants.

Signalons que la catégorie « autres » comprend des véhicules aussi divers que des avions, des bulldozers (bouteurs), des engins forestiers et des

¹⁸ Ces dernières catégories ont été créées après coup et n'étaient pas présentées aux sujets.

10 roues. Un score d'expérience a été calculé¹⁹ en fonction du nombre de fois et de la diversité des véhicules dont les sujets ont fait l'expérience. Les répondants masculins se distinguent nettement (T-test = $p < 0,000$) par des scores beaucoup plus élevés (10,1 versus 6,5).

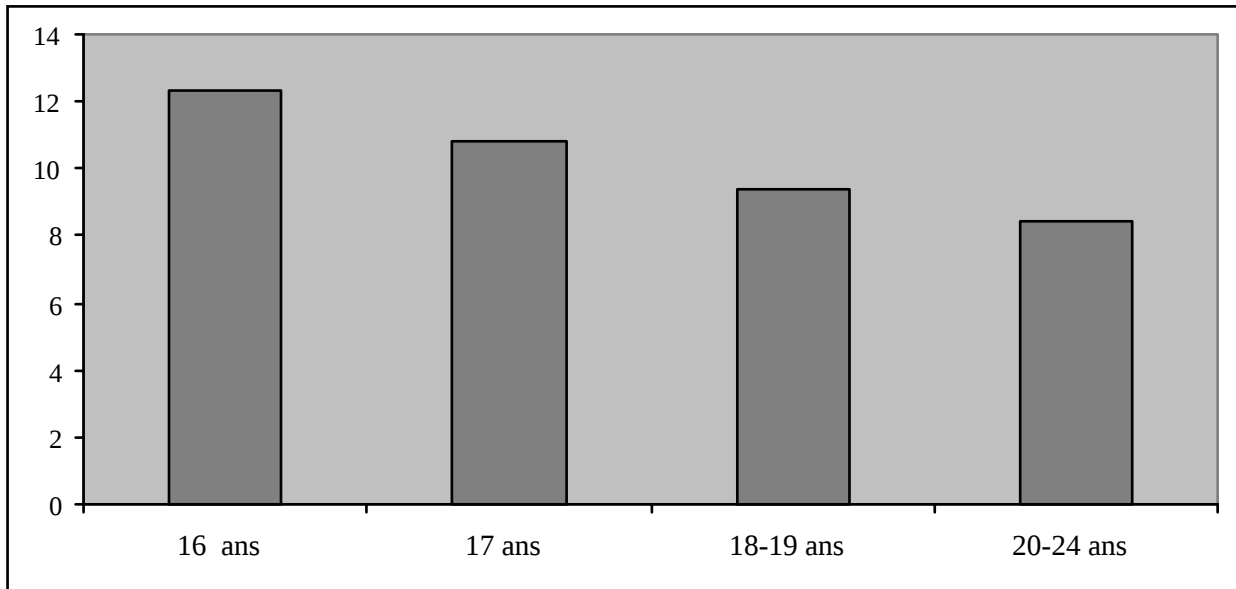


Figure 3 Score d'expérience de conduite en fonction de l'âge

Un phénomène en apparence paradoxal se manifeste en fonction de l'âge des sujets : les plus jeunes présentent des scores d'expérience plus élevés que leurs aînés ($F = 12,6 / p < 0,000$). L'explication la plus probable s'appuie sur le fait que les sujets plus jeunes ont manifestement acquis plus rapidement que les plus âgés une importante expérience de conduite, ce qui les amènerait à postuler l'accès au permis plus rapidement. Les différences régionales constituent également un facteur important : les apprentis de la région de Montréal sont ceux qui ont acquis le moins d'expérience (8,9) alors que ceux de la Beauce présentent le score moyen le plus élevé (15,3) ($F = 21,3 / p < 0,000$). Les variables âge et région sont toutefois en interaction. On se rappellera que la région de Montréal se caractérise par son plus grand nombre de sujets âgés alors que l'inverse apparaît en Beauce.

¹⁹ Ce score cumule l'expérience déclarée (*jamais* = 0 / *1 fois* = 1 / *2-3 fois* = 2 / *souvent* = 5) des 12 catégories répertoriées. Le score maximum possible pour un sujet qui aurait déclaré avoir conduit *souvent* chacun des véhicules et en ayant ajouté un dans la catégorie « autres » serait de 60.

Tableau 9 Score d'expérience en fonction de la taille du lieu de résidence

Montréal	Québec	10 000 h. et plus	5 000 à 9 999 h.	1 000 à 4 999 h	0 à 999 h.
8,9	8,9	10,4	14,5	14	15

Les sujets qui résident dans des municipalités de moins de 10 000 personnes se distinguent clairement ($F = 17,7 / p < 0,000$) des autres apprentis. Cette situation peut être attribuable aux avantages qui particularisent les milieux ruraux où il est évident que la conduite de motoneiges, de véhicules tout-terrain et de tracteurs fait partie de la réalité quotidienne. Par ailleurs, s'il est vrai que la fréquence de conduite d'une automobile (incluant camionnettes) est inversement proportionnelle à la taille de la municipalité, les sujets résidant à Montréal sont tout de même nombreux (21,4 %) à déclarer en avoir souvent conduit. Les résidents de Québec ne sont que 9,7 % dans la même situation et constituent le plus fort contingent (73,3 %) à n'avoir jamais conduit une automobile. Peut-on en conclure que les sujets de Montréal seraient plus délinquants? L'analyse montre que les sujets plus âgés (20-24 ans) constituent le sous-groupe le plus important (45,8 %) à n'avoir jamais conduit une automobile; en contrepartie, on ne trouve que 27,5 % des 16 ans dans la même situation. Bien que les résultats n'atteignent pas le seuil de signification, le groupe des 16-17 ans de la région montréalaise semble échapper à la relation « expérience/taille du lieu de résidence » qui caractérise la majorité des sujets.

Nous avons également vérifié si les sujets qui avaient conduit certains véhicules étaient détenteurs des permis requis. Nous n'avons cependant retenu que les cas où les sujets ont déclaré avoir souvent conduit le véhicule pour lequel nous avons vérifié la détention du permis correspondant.

Tableau 10 Détention du ou des permis correspondant à des véhicules conduits par les sujets

Détention du permis correspondant	Oui		Non		d.m.	Σ
	n	%	n	%	n	n
Tracteur	6	3,8 %	154	96,3 %	1	161
Motocross	16	13,0 %	107	87,0 %	4	127
Motocyclette	10	12,2 %	72	87,8 %	2	84
Mobylette ou scooter	63	38,4 %	101	61,6 %	2	166
Automobile ou camionnette	1 ²⁰	0,4 %	277	99,6 %		278
Σ	96	11,9 %	711	88,1 %	9	816

Les données nous font découvrir qu'évidemment, l'automobile (incluant les autres véhicules du même type) est le véhicule le plus souvent conduit en situation d'infraction. On constate également que les sujets qui ont conduit souvent ces véhicules l'ont fait, pour la plupart, sans détenir le permis nécessaire.

Un score agrégeant les situations d'infraction a été calculé pour les sujets ayant conduit souvent au moins un des véhicules ci-dessus mentionnés pour lesquels ils ne possédaient pas les permis nécessaires. Un peu plus du tiers des sujets (35,9 %), soit 482 apprentis, répondent à ces critères. Le score maximum (5) est atteint lorsqu'un sujet a conduit souvent les cinq types de véhicules sans permis.

²⁰ Cette donnée peut sembler aberrante, car nos sujets venaient d'obtenir leur permis d'apprenti. Il s'agit d'un sujet ayant perdu son permis antérieurement.

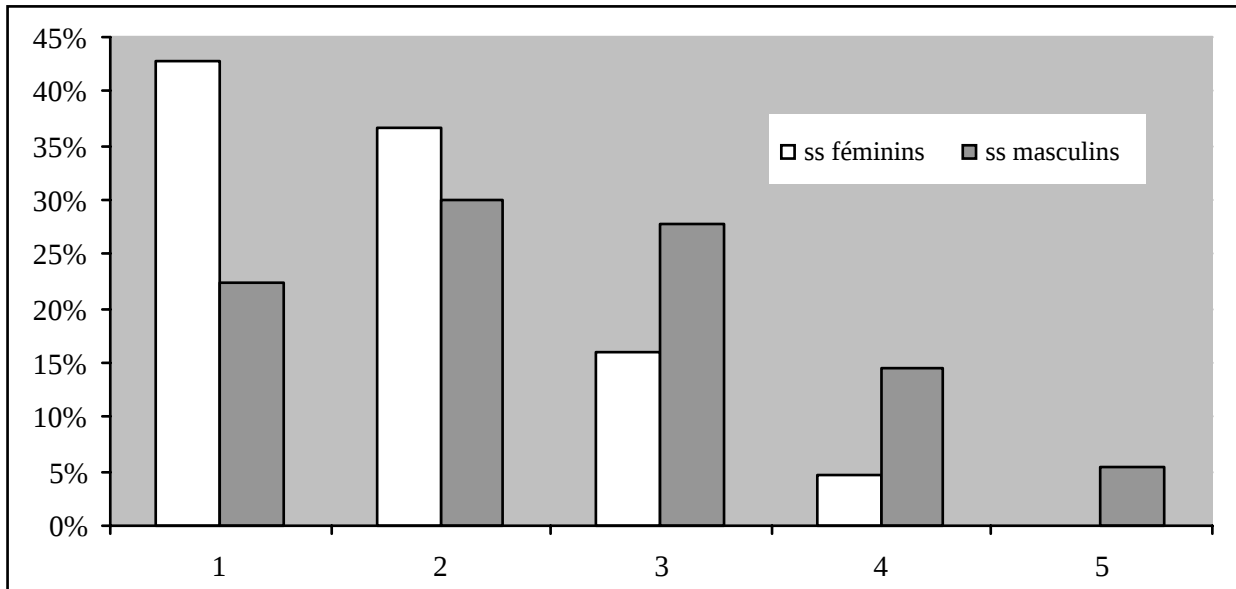


Figure 4 Distribution du score d'infractions cumulées par sexe

La distribution par sexe montre que les répondants masculins sont surreprésentés. Leur score moyen est de 2,5/5 alors que celui des sujets féminins est de 1,8 (T-test = $p < 0,000$). Ces observations confirment les différences habituellement constatées en matière d'infractions au Code de la sécurité routière chez les détenteurs de permis. Les sujets masculins sont plus enclins à pratiquer les sports mécaniques (motocross, motocyclettes, etc.) et la tolérance parentale à leur égard est probablement plus grande que dans le cas des filles.

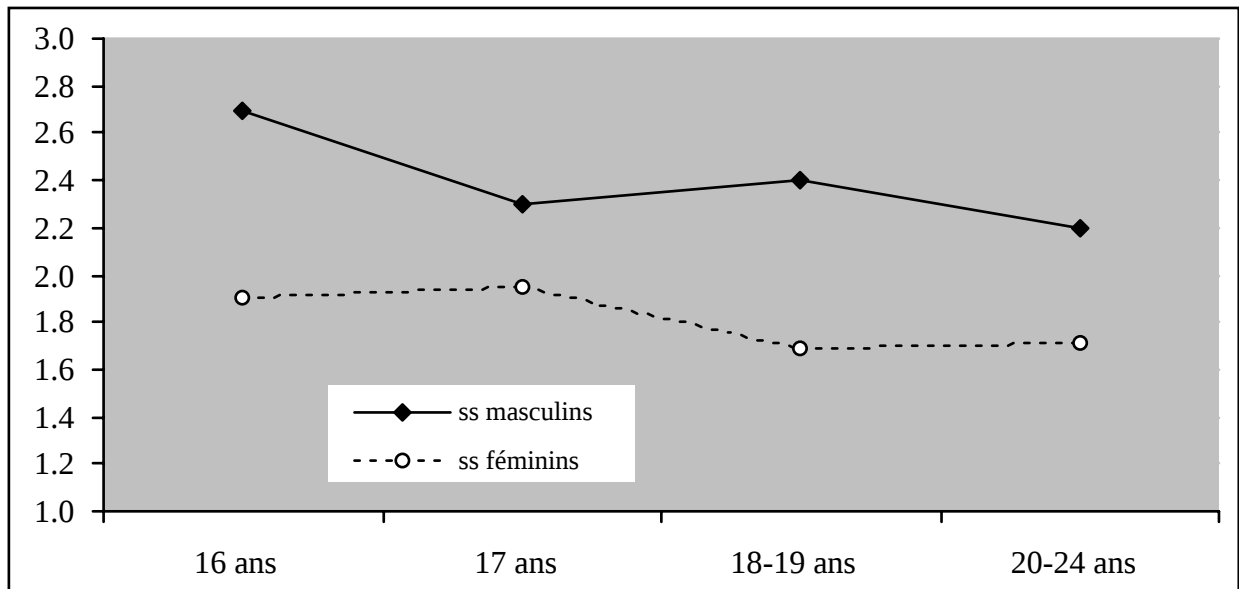


Figure 5 Moyenne des scores d'infractions cumulées en fonction de l'âge

L'effet d'âge se manifeste principalement chez les sujets masculins. Cet « effet » va à l'encontre de ce à quoi l'on pourrait s'attendre : ce sont les plus jeunes qui ont le plus fréquemment conduit dans cette situation²¹ et cette observation rejoint celle relevée plus tôt en ce qui concerne l'expérience accumulée.

Tableau 11 Score moyen d'infractions cumulées en fonction de la taille du lieu de résidence

0 à 999 h.	1 000 à 4 999 h	5 000 à 9 999 h.	10 000 h. et plus	Québec	Montréal
2,57	2,48	2,45	2,43	2,17	1,85

La taille du lieu de résidence est en relation avec le score moyen d'infractions cumulées ($F = 5,44 / p < 0,000$). Plus les apprentis proviennent de petites municipalités, plus ils ont souvent conduit divers véhicules sans permis. Ce sont les sujets recrutés en Beauce qui présentent le taux moyen le plus élevé (2,62).

²¹ La probabilité d'occurrence devrait évidemment être beaucoup plus élevée pour les 20-24 ans.

Signalons finalement que nous avons vérifié l'accès à Internet, au courrier électronique et sa fréquence d'utilisation afin d'examiner la possibilité d'acheminer dans le futur des questionnaires par ce canal de communication. Près de la moitié (47,8 %) de nos sujets ont déclaré avoir accès à Internet depuis leur domicile. Le groupe des 16 ans se distingue significativement ($\chi^2 = 52,0 / p < 0,000$) de tous les autres groupes d'âges par un accès nettement plus élevé (57,7 %). Les plus âgés sont les moins « branchés » (32,3 %). Il est étonnant de constater l'écart entre les sujets des villes de Québec et de Montréal; 61,5 % des résidents de la ville de Québec ont accès à Internet alors que ce n'est le cas que pour 35,1 % des sujets de Montréal.

ANALYSE DES DONNÉES : MOTIVATIONS POUR L'OBTENTION DU PERMIS D'APPRENTI

Les candidats au permis d'apprenti sont recrutés très largement chez les adolescents et les jeunes adultes. On observe des variations importantes dans l'âge moyen d'accès à la conduite. Par exemple, pour la période allant du 1er juillet 1997 au 30 avril 1999²² la très grande majorité des candidats ayant réussi le test théorique aux Centres de Saint-Joseph-de-Beauce (89 %) et de Rimouski (85 %) avaient entre 16 et 24 ans. Par comparaison, plus de 50 % des candidats reçus au Centre de service de Montréal étaient âgés de plus de 25 ans.

Pour certains, accéder à la conduite constitue une importante étape du passage au statut d'adulte. Pour d'autres, l'obtention du permis n'a probablement qu'une fonction utilitaire et ce n'est que lorsque les besoins sont suffisamment manifestes que l'idée et la faisabilité du projet seront explorées. Plusieurs questions visaient à vérifier l'importance accordée par le sujet à son entrée dans le processus d'accès graduel à la conduite.

²² Les données ont été produites à notre demande par le Service des études et des stratégies en sécurité routière de la SAAQ.

Tableau 12 Expectative du permis d'apprenti

« Est-ce que tu attends ce moment depuis longtemps? »	Nombre	%	% cumulatif
Oui, très longtemps	416	31,0	31,0
Oui, assez longtemps	424	31,5	62,5
Non, pas vraiment	500	37,2	99,7
Données manquantes	4	0,3	100
Σ	1 344	100	

Les données du tableau montrent que les attentes sont loin d'être homogènes et que, s'il est vrai qu'environ le tiers des sujets « attendent ce moment depuis très longtemps », on en trouve tout autant dont l'enthousiasme semble fort modéré. Les analyses démontrent qu'il n'y a pas de lien entre le sexe des sujets et le fait qu'ils attendent l'obtention du permis d'apprenti depuis longtemps. Les différences observées n'atteignent pas le seuil de signification ($p = 0,07$), mais elles s'inscrivent dans le sens des stéréotypes habituels, c'est-à-dire que les sujets masculins sont plus nombreux à exprimer leur hâte d'entamer le processus.

D'autre part, il existe une relation entre l'âge des sujets et l'expectative du permis d'apprenti : plus les sujets sont âgés, moins ils attendent ce moment depuis longtemps. À l'inverse, les sujets de 16 ans ont affirmé, dans la proportion la plus grande, attendre ce moment depuis assez (35,7 %) ou très (36,6 %) longtemps ($K\chi^2 = 48,5$ / $p < 0,000$). Il n'y a pas de différences marquées en fonction de la région de résidence des sujets ou de la taille de la municipalité. Signalons seulement que ce sont les résidents des plus petites municipalités (<1 000) qui sont les plus nombreux à manifester leur hâte.

Tableau 13 Raisons motivant les sujets à obtenir le permis d'apprenti conducteur

Motivations à vouloir obtenir son permis d'apprenti dès maintenant	Mentions		%
	n	%	sujets
Je suis tanné d'attendre bus/parents/amis pour me déplacer	418	20,9	31,1
Il y a certains endroits où je ne peux me rendre	104	5,2	7,7
Je vais devoir me déplacer prochainement (pour le travail/l'école...)	459	23,0	34,2
J'ai hâte de conduire	428	21,4	31,8
J'ai présentement l'argent pour payer les frais	29	1,5	2,2
On m'a offert les cours en cadeau	24	1,2	1,8
Des jeunes de mon entourage ont déjà/auront bientôt leur permis	48	2,4	3,6
Pour avoir une certaine sécurité en cas d'urgence, s'il arrive quelque chose	29	1,5	2,2
Je veux avoir plus d'autonomie, d'indépendance, de liberté	61	3,1	4,5
Je suis pressé de l'avoir le plus vite possible	31	1,6	2,3
Je veux pouvoir rendre service à mon entourage	15	0,8	1,1
Mon entourage exerce de la pression sur moi	25	1,3	1,9
Autres raisons pour obtenir le permis dès maintenant	145	7,3	10,8
Aucune motivation actuelle sinon celle d'avoir l'âge minimum requis ²³	59	2,9	9,6
Aucune motivation actuelle : il faut l'avoir un jour (répondants ≥ 17 ans) ²⁴	121	6,1	16,6
Σ	1996		

Trois arguments ont été beaucoup plus souvent invoqués que les autres :

- « Je vais devoir me déplacer prochainement (travail, école, etc.) » (23 % des motifs)
- « J'ai hâte de conduire » (21,4 %)
- « Je suis tanné d'attendre (bus, parents, amis) pour me déplacer » (20,9 %).

Les justifications de type utilitaire (autonomie/besoins en déplacement/études, travail) sont plus manifestes que celles liées à l'image de soi, au « plaisir » ou aux normes sociales. Rappelons qu'à une autre question (voir tableau précédent), 31 % des sujets avaient déclaré avoir attendu ce moment depuis très longtemps.

²³ Pourcentage du nombre de répondants calculé sur les 617 sujets âgés de 16 ans.

²⁴ Pourcentage du nombre de répondants calculé sur les 727 sujets âgés de 17 ans ou plus.

Les sujets féminins et masculins se distinguent rarement quant aux motivations qu'ils invoquent; 37 % des sujets féminins (versus 24,7 % chez les sujets masculins), par exemple, se déclarent tannés de devoir attendre ($\text{Khi}^2 = 23,4 / p < 0,000$). Par ailleurs, un peu plus d'apprentis masculins que féminins mentionnent que la hâte de conduire est l'une des raisons pour lesquelles ils se sont engagés dans le processus.

Certaines motivations sont plus particulièrement mentionnées par les sujets de certains groupes d'âges. Les plus jeunes, âgés de 16 ans, sont les plus nombreux à déclarer qu'ils sont tannés d'attendre ($\text{Khi}^2 = 37,7 / p < 0,000$) et qu'ils ont hâte de conduire ($\text{Khi}^2 = 111 / p < 0,000$). Les sujets du groupe des 17 ans se distinguent par le besoin d'être comme les autres jeunes de leur entourage ($\text{Khi}^2 = 20,8 / p < 0,000$). Finalement, les sujets âgés de 18 à 24 ans se distinguent des plus jeunes lorsqu'ils invoquent de nouveaux besoins en déplacement ($\text{Khi}^2 = 22,0 / p < 0,000$), le fait qu'ils disposent à ce moment de l'argent nécessaire pour payer les frais ($\text{Khi}^2 = 17,6 / p = 0,001$), et l'idée selon laquelle « il faut bien finir par avoir son permis » ($\text{Khi}^2 = 1349 / p < 0,000$).

Les variables taille du lieu et région de résidence sont interreliées, mais l'effet taille du lieu de résidence est parfois manifeste. Par exemple, l'inaccessibilité de certains lieux (faute de transport existant) s'avère d'autant plus importante que les sujets habitent une petite municipalité. L'analyse des données confirme l'existence de différences significatives ($\text{Khi}^2 = 38,7 / p < 0,000$). La même situation prévaut pour les sujets qui mentionnent qu'ils auront « à se déplacer prochainement pour le travail ou l'école » ($\text{Khi}^2 = 49,5 / p < 0,000$). Le besoin de sécurité en cas d'urgence n'est à peu près mentionné que par les résidents des petites agglomérations ($\text{Khi}^2 = 13 / p < 0,05$), tout comme le besoin d'autonomie, d'indépendance ($\text{Khi}^2 = 31,7 / p < 0,000$) qui est mentionné spontanément par 15 % des sujets résidant dans des municipalités de moins de 1 000 habitants.

Certains traits régionaux caractérisent les motivations recensées. Les sujets de l'Est du Québec se distinguent significativement des autres par leur plus forte propension à mentionner qu'ils sont tannés de devoir attendre ($\text{Khi}^2 = 136,2 / p < 0,000$), que trop de lieux leur sont inaccessibles ($\text{Khi}^2 = 66,9 / p < 0,000$), qu'ils auront « à se déplacer prochainement pour le travail ou l'école » ($\text{Khi}^2 = 45,9 / p < 0,000$), et qu'ils ont besoin d'autonomie et d'indépendance ($\text{Khi}^2 = 110,4 / p < 0,000$). Les sujets recrutés au Saguenay—Lac-Saint-Jean se distinguent, quant à eux, par le fait d'avoir spontanément dit « qu'ils étaient pressés » d'avoir le permis ($\text{Khi}^2 = 26,2 / p < 0,000$).

Les sujets originaires de la Beauce se disent tannés de devoir attendre ($\text{Khi}^2 = 136,2 / p < 0,000$) et considèrent que l'obtention du permis procure une certaine sécurité, notamment en cas d'urgence ($\text{Khi}^2 = 36,5 / p < 0,000$).

Les sujets de Montréal se démarquent nettement par certains motifs qui leur sont propres. L'accès à la conduite n'a pas pour principal objectif de répondre à des besoins en déplacement qui seraient impossibles à combler autrement. Ainsi sont-ils pratiquement les seuls à déclarer que la pression de l'entourage fut déterminante ($Khi^2 = 21,3$ / $p < 0,000$) et les plus nombreux à dire qu'ils n'avaient pas de motivation particulière, « qu'il faut bien finir par l'avoir un jour » ($Khi^2 = 171,9$ / $p < 0,000$).

Un score global a été calculé²⁵ à partir du nombre de raisons invoquées pour l'accès à la conduite et de la hâte d'entamer le processus.

On n'observe pas de différence en fonction du sexe des apprentis. Les sujets de 16 ans se distinguent manifestement de tous les autres par leur plus forte motivation générale ($F = 19,6$ / $p < 0,000$). Les apprentis recrutés à l'Est du Québec et en Beauce sont les plus motivés alors que ceux de Montréal et de Québec le sont moins ($F = 7,2$ / $p < 0,000$). On relève également une relation marquée entre l'expression des motivations et la taille du lieu de résidence. Comme on pouvait s'y attendre (voir analyses précédentes), les sujets des petites municipalités sont beaucoup plus motivés que les autres ($F = 8,6$ / $p < 0,000$). Nous avons également relevé une faible corrélation ($r = 0,15$ / $p < 0,000$) entre le score d'expérience accumulée par les sujets et l'expression des motivations.

Nous avons utilisé trois autres indicateurs de la motivation pour qu'un apprenti désire obtenir son permis en vérifiant qui a assumé les coûts, si le choix de l'accompagnateur principal était arrêté et si les apprentis avaient prévu suivre des cours.

²⁵ Le score maximum possible est de 10. Il est obtenu par cumul de chacune des raisons (non = 0, oui = 1) et de la hâte à conduire (non = 0, assez = 2, très = 3).

Tableau 14 Payeur des frais encourus pour l'examen théorique, le permis d'apprenti et les manuels utilisés pour passer l'examen théorique

Payeur des frais de l'examen, du permis et des manuels	Nombre	%	% cumulatif
Moi	774	57,6	57,6
Mes parents	500	37,2	94,8
Mes parents et moi	59	4,4	99,2
Conjoint et ou ami	5	0,4	99,6
Autres ²⁶	6	0,4	100
Σ	1344	100	

Les sujets eux-mêmes ont, dans une forte proportion (57,6 %), défrayé les frais encourus pour l'obtention du permis d'apprenti. Les sujets masculins ayant assumé les frais comptent pour 64,2 %; la proportion baisse à 51,5 % dans le cas des sujets féminins ($\text{Khi}^2 = 32,6 / p < 0,000$).

Par ailleurs, plus les sujets sont âgés, plus ils assument eux-mêmes les coûts ($\text{Khi}^2 = 208,6 / p < 0,000$). Par exemple, les sujets de 16 et 17 ans se sont fait payer les frais, dans la proportion la plus grande (50,7 % et 40,2 %), par leurs parents. À l'inverse, les sujets de 18-19 ans et de 20-24 ans ont le plus souvent (66,3 % et 93,6 %) assumé ces coûts. En ce qui concerne les régions, les sujets de la région de Montréal ont payé les frais dans une proportion beaucoup plus grande (80,1 %) que ceux des autres régions (moyenne = 50,1 %). C'est dans les régions du Saguenay—Lac-Saint-Jean (53,9 %) et de l'Est du Québec (47,8 %) que les parents ont défrayé les coûts le plus souvent ($\text{Khi}^2 = 131,3 / p < 0,000$). On ne sera pas surpris de constater que plus les sujets disposent de revenus (travailleur – étudiant avec emploi – étudiant sans emploi), plus ils assument les frais ($\text{Khi}^2 = 158,4 / p < 0,000$).

²⁶ Les cas relevés sont tous des membres de la famille (sœur, grand-mère, etc.).

Tableau 15 Accompagnateur qui sera le plus souvent présent pendant les pratiques (excepté le professeur de conduite)

Accompagnateur qui sera le plus souvent présent	Nombre	%	% cumulatif
Aucune autre personne	4	0,3	0,3
Parents	1045	77,8	78,1
Frère et ou sœur	59	4,4	82,5
Ami	50	3,7	86,2
Conjoint	92	6,8	93,0
Autre accompagnateur ²⁷	29	2,2	95,2
Ne sais pas	30	2,2	97,4
Données manquantes	35	2,6	100
Total	1344	100	

Cette question avait été introduite afin de vérifier combien de sujets avaient planifié leur processus d'apprentissage, à tout le moins en ayant réfléchi au choix de la personne qui tiendrait le rôle d'accompagnateur principal. Moins de 5 % des sujets ne pouvaient dire qui serait leur accompagnateur. Les parents (père et mère) jouent le plus fréquemment ce rôle (77,8 %). Il est clair que la grande majorité des apprentis ne se sont pas engagés (ou ne l'ont pas été [par d'autres]) dans ce processus sans savoir qui agirait comme accompagnateur principal.

Tableau 16 Intention de suivre des cours pratiques pendant la prochaine année par les sujets

Suivi de cours pratiques pendant la prochaine année	Nombre	%	% cumulatif
Oui	850	63,2	63,2
Non	312	23,2	86,4
Ne sais pas encore	179	13,3	99,7
Données manquantes	3	0,2	99,9
Σ	1344	99,9	

Cette question visait, elle aussi, à vérifier la motivation des sujets et leur détermination à s'assurer de passer l'examen pratique au terme de leur

²⁷ Il s'agit à peu près toujours de gens de la famille, oncles et tantes surtout, et de colocataires.

période de conduite accompagnée. Une forte proportion (63,2 %) prévoyait suivre des cours.

Plus de sujets masculins (67 %) que de sujets féminins (60,1 %) avaient l'intention de suivre des cours pratiques ($\chi^2 = 7,1 / p < 0,05$). C'est également le cas des sujets plus jeunes lorsqu'on les compare aux plus âgés ($\chi^2 = 22,4 / p = 0,001$). On constate finalement que les sujets des régions de Montréal (68,2 %) et de Québec (70,5 %) ont affirmé, dans la proportion la plus élevée, qu'ils allaient suivre un cours de conduite. Ceux de l'Est du Québec et du Saguenay—Lac-Saint-Jean étaient les plus nombreux (35,2 % et 32,6 % respectivement) à affirmer qu'ils n'avaient pas l'intention de s'inscrire à des cours de conduite pratique ($\chi^2 = 57,5 / p < 0,000$).

Les observations relevées dans cette section permettent de conclure que les apprentis ne forment pas un groupe homogène et qu'on peut souvent les distinguer en fonction de leur âge et de leur lieu de résidence. La volonté, l'intérêt pour l'accès à la conduite sont en effet très manifestes chez les plus jeunes (16 ans) et chez les sujets en région qui habitent les plus petites municipalités. Les raisons motivant l'intérêt pour la conduite sont principalement de type utilitaire : les besoins en déplacement pour les études ou le travail et la gestion du moment des déplacements (« être tanné d'attendre après les autres ») constituent les motivations les plus fréquemment citées.

La majorité des jeunes apprentis se sont engagés avec enthousiasme dans le processus (« il y a très longtemps que j'attends ce moment »), ils savent qui agira comme accompagnateur principal et ils ont l'intention de suivre des cours de conduite. Les raisons qui caractérisent l'entrée dans le processus d'accès à la conduite des résidents des petites municipalités diffèrent nettement de celles des apprentis montréalais. Pour les premiers, obtenir le permis est indispensable à la vie quotidienne. Pour plusieurs Montréalais, il s'agit de se conformer à un ordre établi (« il faut bien l'avoir un jour ») et de répondre aux pressions du milieu.

ANALYSE DES DONNÉES : SUIVI DE COURS THÉORIQUES AVANT L'EXAMEN THÉORIQUE

Tableau 17 Suivi de cours théoriques avant l'examen

Suivi de cours théoriques	Nombre	%	% cumulatif
Non	819	60,9	60,9
Oui	525	39,1	100
Σ	1344	100	

Tableau 18 Nombre d'heures de cours théoriques suivies par les sujets²⁸

Heures de cours	Nombre	%	% cumulatif
0 à 11 heures inclusivement	101	19,2	
12 heures	349	66,5	85,7
13 à 15 heures inclusivement	34	6,5	92,2
Plus de 15 heures	25	4,8	97,0
Données manquantes	16	3,0	100
Σ	525	100	

Statistiques moyenne = 11,59; médiane = 12,00; écart-type = 2,86.

Près de 40+ % des répondants ont déclaré avoir suivi un cours théorique avant de passer l'examen théorique. Le cours a été suivi dans 57 écoles de conduite différentes réparties sur les territoires étudiés et sa durée la plus fréquente est de 12 heures. Dans la majorité des cas (86,3 %), l'inscription au cours théorique incluait des cours pratiques. Ces cours ont été principalement payés par les parents (48,4 %), les sujets eux-mêmes (38,5 %) ou par les deux (10,5 %). Les analyses montrent qu'il n'y a pas de différence au regard du sexe mais que l'âge constitue une variable discriminante. Plus les sujets sont âgés, moins ils sont susceptibles d'avoir suivi un cours théorique ($\text{Khi}^2 = 33,1$ / $p < 0,000$). On observe également des disparités entre les régions : 54,5 % des sujets recrutés en Beauce avaient suivi des cours alors que ceux de l'Est du Québec et du Saguenay—Lac-Saint-Jean sont les moins nombreux à s'y être inscrits (25,9 % - 29 %). Cette distinction ($\text{Khi}^2 = 50,1$ / $p < 0,000$) est par ailleurs totalement indépendante de la taille du lieu de résidence.

²⁸ Le nombre de sujets n'est pas d'un total égal à 1 344, car la question soulevée ne s'applique pas aux 819 sujets qui n'ont pas suivi de cours théoriques.

Tableau 19 Motivations des sujets à suivre des cours théoriques de conduite²⁹

Motivations à suivre des cours	Mentions		% sujets
	n	%	
Je voulais réduire la période de conduite accompagnée	86	10,6	16,4
Je voulais être mieux préparé pour le test théorique	246	30,2	46,9
Je voulais être mieux préparé à la conduite (confiance/sécurité)	154	18,9	29,4
Je ne connaissais rien à la conduite automobile en général	64	7,9	12,2
Je préférais apprendre avec des professionnels	86	10,6	16,4
Je voulais profiter d'un rabais pour les assurances	79	9,7	15,1
On m'y a obligé	40	4,9	7,6
On m'a dit que l'examen était difficile	11	1,3	2,1
On m'a payé les cours (cadeau, etc.)	26	3,2	5,0
Autres motivations	23	2,8	4,4
Σ	815	100	100

La majorité des 525 sujets qui ont suivi le cours théorique de conduite invoquaient des raisons bien précises. Les sujets se sont principalement inscrits à ces cours pour être mieux préparés pour l'examen théorique (46,9 %) et être mieux préparés à la conduite automobile (29,4 %). Les autres raisons sont d'apprendre avec des professionnels (16,4 %), de réduire la période de conduite accompagnée (16,4 %), de profiter d'un rabais sur les assurances (15,1 %) et d'apprendre ce qu'est la conduite automobile (12,2 %). Un petit nombre de sujets (7,6 %) y ont été obligés, probablement par leurs parents.

Vouloir mieux se préparer à passer l'examen théorique constitue une source de motivation beaucoup plus marquée chez les jeunes : 16 ans = 51,7 % versus 20-24 ans = 33,8 % ($\text{Khi}^2 = 8,6 / p < 0,05$), en particulier chez les sujets qui résident en région (55,1 %) versus ceux de Montréal (31,7 %) et de Québec (48,6 %) ($\text{Khi}^2 = 20 / p < 0,000$).

La seconde raison la plus souvent alléguée, qui consiste à vouloir mieux se préparer à la conduite automobile (29,4 %). Elle est principalement donnée par les sujets de l'Est du Québec (50,8 %) et de la Beauce (44,3 %) ($\text{Khi}^2 = 57,5 / p < 0,000$).

²⁹ La question ne s'adressait qu'aux 525 sujets ayant suivi des cours théoriques.

Vouloir apprendre avec des professionnels de la conduite est plus souvent mentionné par les sujets féminins (19,8 %) que masculins (13 %) ($\text{Khi}^2 = 4,3 / p < 0,05$) et par les résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean (31,4 %), de Québec (25,1 %) et de la Beauce (25,6 %) ($\text{Khi}^2 = 61,1 / p < 0,000$). Cette raison est quasi inexistante chez les sujets de la région de Montréal (4,7 %), ce qui est plutôt étonnant compte tenu de la plus grande complexité du système de circulation montréalais.

Vouloir bénéficier d'un rabais sur les assurances est plus souvent mentionné chez les apprentis masculins (21,1 %) que féminins (9,1 %) ($\text{Khi}^2 = 14,6 / p < 0,000$), et de façon marquée chez ceux qui sont âgés de 16 ans (20,5 %) ($\text{Khi}^2 = 16,4 / p < 0,001$), tout comme chez ceux qui résident en Beauce (40,5 %) ($\text{Khi}^2 = 28 / p < 0,000$). La fréquence de cette raison est étroitement associée à la taille de la population : moins elle est importante, plus l'apprenti va souvent vouloir payer des primes d'assurance réduites ($\text{Khi}^2 = 30 / p < 0,000$).

On aurait pu penser que la réduction de 12 à 8 mois de la période de conduite accompagnée serait un argument fréquemment avancé et qu'émergeraient des traits spécifiques aux sujets ayant suivi des cours pour cette raison. Seulement 16,4 % ont indiqué que c'était l'une de leurs motivations et aucune différence n'a été relevée entre les groupes.

Tableau 20 Raisons de ne pas suivre des cours théoriques de conduite³⁰

Raisons pour ne pas suivre des cours	mentions		% sujets
	n	%	
Je trouvais ces cours tout à fait inutiles	156	15,5	19,1
J'avais tout ce qu'il fallait (manuels, etc.) pour me préparer à l'examen	395	39,3	48,3
On m'a dit que l'examen était facile	31	3,1	3,8
Je n'avais pas les moyens de payer pour ces cours (et ça ne me dérange pas!)	58	5,8	7,1
J'aurais aimé suivre les cours, mais je n'en avais pas les moyens	221	22,0	27,0
Je trouvais ça trop compliqué à organiser (voyagement, manque de temps, horaire, etc.)	101	10,0	12,3
Je ne savais pas qu'il y avait des cours théoriques	23	2,3	2,8
Autres motivations	20	2,0	2,3
Σ	1005	100	100

³⁰ Le nombre total des sujet n'égale pas 1 344, car la question soulevée ne s'applique pas aux 525 sujets qui ont suivi des cours théoriques.

Dans une proportion de 60 %, les apprentis ont décidé de ne pas suivre de cours préparatoires. Une forte proportion d'entre eux (48,3 %) estimaient qu'ils possédaient tous les outils et les connaissances nécessaires pour se préparer adéquatement. À cet égard, les sujets féminins se distinguent significativement ($\text{Khi}^2 = 6,7 / p < 0,05$) de leurs vis-à-vis masculins (52,5 % versus 43,5 %). Particularité régionale, cette raison a été avancée par 81 % des sujets du Saguenay—Lac-Saint-Jean ($\text{Khi}^2 = 77,5 / p < 0,000$).

La seconde raison en importance concerne le coût de la formation : 27 % déclarent qu'ils auraient aimé suivre des cours mais qu'ils n'en avaient pas les moyens. Ici encore, les sujets féminins se distinguent de façon significative ($\text{Khi}^2 = 5 / p < 0,05$) de leurs vis-à-vis masculins (30,3 % versus 23,3 %). Cet argument est beaucoup plus souvent avancé par les résidents de la Beauce (45,8 %) et de la région de Québec (44,4 %) ($\text{Khi}^2 = 84,6 / p < 0,000$).

Finalement, une autre raison souvent invoquée (19,1 %) tient du fait que les sujets considèrent que ces cours sont tout à fait inutiles. Les sujets masculins se distinguent significativement ($\text{Khi}^2 = 4 / p < 0,05$) de leurs vis-à-vis féminins (22 % versus 16,5 %). Les résidents de l'est du Québec (36 %) et de la région de Montréal (30,7 %) soulèvent cet argument beaucoup plus souvent que les autres sujets ($\text{Khi}^2 = 106,3 / p < 0,000$). Comme on pouvait s'y attendre, les sujets dont le score cumulé d'infractions est élevé apportent beaucoup plus souvent cet argument ($\text{Khi}^2 = 14,95 / p = 0,005$).

Signalons un autre mobile, la difficulté de suivre des cours (transport, horaires, etc.), qui est surtout mentionné par les sujets de l'Est du Québec (17,7 %) et de la Beauce (15,6 %) ($\text{Khi}^2 = 10,7 / p < 0,05$).

ANALYSE DES DONNÉES : PRÉPARATION À L'EXAMEN THÉORIQUE

Quatre questions ont porté sur la préparation à l'examen théorique. La première concerne les outils utilisés par les sujets.

Tableau 21 Principaux outils utilisés pour la préparation de l'examen théorique

Outil(s) utilisé(s)	Nombre de mentions	% du total des mentions	% des sujets n = 1326
Le Guide de la route	639	32,0 %	48,2 %
Conduire un véhicule de promenade	452	22,6 %	34,1 %
Autres matériels produits par une école de conduite	167	8,4 %	12,6 %
Manuel et cahier d'exercices Conduipro	132	6,6 %	10,0 %
Manuel et cahier d'exercices Guide d'aujourd'hui	119	6,0 %	9,0 %
Manuel « Maîtrisez le volant »	111	5,6 %	8,4 %
Vidéoway et UBI	104	5,2 %	7,8 %
Manuel et cahier d'exercices Tecnic	59	3,0 %	4,4 %
Un cd ou un logiciel de conduite (tel Highway)	23	1,2 %	1,7 %

Il apparaît très clairement que *Le Guide de la route* et *Conduire un véhicule de promenade* sont les outils les plus fréquemment utilisés en vue de la préparation à l'examen. Nous avons relevé un grand nombre de documents préparés par diverses écoles de conduite ou issus d'autres sources. Dans les faits, seuls 18 sujets (1,3 %) ont déclaré n'avoir utilisé aucun outil en particulier.

Tableau 22 Nombre d'outils utilisés par les sujets

n outils	0	1	2	3	4	dm
% sujets	1,3 %	38,4 %	37,6 %	5,0 %	0,5 %	17,2 %

La majorité (76 %) a utilisé un ou deux outils. Parmi les sujets qui pouvaient identifier la provenance du matériel utilisé, 53,4 % mentionnent leur école de conduite, 35,4 % l'ont emprunté à des amis ou à des parents. Les supports non imprimés (la télévision avec Vidéoway et UBI, les logiciels comme Highway, Internet) représentent moins de 10 % des mentions, mais on peut penser qu'il s'agit avant tout d'un problème d'accessibilité aux sources elles-mêmes. Compte tenu du grand nombre de sujets déjà reliés à Internet (près de 50 %) et de la progression sensible du nombre de foyers maintenant branchés, la SAAQ devrait envisager le développement d'outils pouvant être utilisés ou téléchargés à partir de son site Internet.

Tableau 23 Aide apportée aux sujets par les outils pour la réussite de leur examen théorique³¹

Aide apportée par les outils pour la réussite de l'examen théorique	Nombre	%	% cumulatif
Beaucoup	1017	76,7 %	76,7 %
Un peu	270	20,4 %	97,1 %
Pas du tout	38	2,9 %	100 %
Données manquantes	1	0,1 %	100 %
Σ	1326	100 %	

La majorité des sujets, soit 76,7 %, considère que les outils les a beaucoup aidé dans la réussite de l'examen théorique, 20,4 % un peu et 2,9 % pas du tout. Les sujets féminins se distinguent significativement de leurs vis-à-vis masculins ($\chi^2 = 17,97 / p < 0,000$) et attribuent de façon plus marquée leur réussite de l'examen aux outils utilisés. Parmi les autres variables, seul le lieu de résidence montre un effet différencié sur l'évaluation : Montréal présente le taux le plus faible alors que Québec figure au 1er rang ($\chi^2 = 101,2 / p < 0,000$).

Tableau 24 Total du temps que les sujets ont consacré à la préparation de leur examen théorique

Temps total de préparation à l'examen théorique	nombre	%	% cumulatif
Aucun	31	2,3	2,3
Moins d'une heure	87	6,5	8,8
1 à 2 heures inclusivement	284	21,1	29,9
3 à 4 heures inclusivement	318	23,7	53,6
5 à 10 heures inclusivement	398	29,6	83,2
11 à 20 heures inclusivement	163	12,1	95,3
Plus de 20 heures	52	3,9	99,2
Ne sais pas	7	0,5	99,7
Données manquantes	4	0,3	100
Σ	1344	100	

Statistiques : moyenne = 6,3; médiane = 3,5; écart-type = 6,7.

³¹ Le nombre total des sujets n'égale pas 1 344, car la question soulevée ne s'applique pas aux 18 sujets qui n'ont pas employés d'outils pour la préparation de leur examen théorique.

Le temps moyen consacré par les sujets à la préparation de leur examen théorique est de 6,3 heures. Les variables « sexe des sujets » et « temps total consacré à la préparation de l'examen » sont interreliées. En effet, on constate que, dans une grande proportion, les sujets masculins y ont consacré beaucoup moins de temps (5,01 heures) que les sujets féminins (7,42 heures) ($T : -6,8 / p < 0,000$).

Il existe également une relation entre l'âge des sujets et le temps total consacré à la préparation de l'examen théorique. Effectivement, et dans la proportion la plus forte, les sujets âgés de 16 ans ont consacré de 1 à 4 heures à la préparation de leur examen. Les sujets de 17 ans, dans la proportion la plus concluante, y ont consacré de 5 à 10 heures. Quant à ceux de 20-24 ans, ils semblent avoir voué le plus de temps à la préparation de cet examen, soit 11 heures et plus, et ce, dans une proportion importante ($\chi^2 = 58,6 / p < 0,000$). D'après les différents résultats obtenus, on peut aussi déduire qu'il existe une relation entre le temps total consacré à la préparation de l'examen théorique et la région de provenance des sujets. Les moins studieux habitent la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean (5,3 heures) et de Montréal (5,4 heures) et ce sont les apprentis de l'Est du Québec qui ont consacré, en moyenne, le plus de temps à la préparation de l'examen (7,3 heures) ($F = 4,9 / p = 0,001$).

Tableau 25 Impression des sujets d'avoir beaucoup travaillé à la préparation de l'examen théorique

Impression d'avoir beaucoup travaillé (en général)	Nombre	%	% cumulatif
Oui	502	37,4	37,4
Non	477	35,5	72,9
Plus ou moins	351	26,1	99,0
Données manquantes	14	1,0	100
Σ	1344	100	

Certains sujets ont eu l'impression d'avoir beaucoup travaillé (37,4 %) à la préparation de l'examen théorique et d'autres, en nombre presque équivalent (35,5 %), pas du tout. Il existe une relation claire entre le temps passé à préparer l'examen et l'impression qu'en ont les sujets. Ceux qui ont l'impression d'avoir beaucoup travaillé avaient effectivement dédié près de 9 heures à la préparation alors que ceux qui estiment ne pas avoir beaucoup travaillé y ont consacré (en moyenne) 3,9 heures (T-test $p < 0,000$).

On note une relation entre le sexe des sujets et l'impression d'avoir beaucoup travaillé à la préparation de l'examen théorique. Les sujets féminins montrent la plus nette impression d'avoir beaucoup travaillé à la

préparation de l'examen (42,7 %). Chez les sujets masculins, l'inverse s'est produit : ils éprouvent la plus nette impression de ne pas avoir beaucoup travaillé à cette préparation (41,2 %) ($\chi^2 = 18,9 / p < 0,000$). Rappelons que leurs évaluations respectives sont justifiées, car les sujets féminins ont effectivement mis plus de temps à la préparation de l'examen théorique.

Il n'en va pas de même pour le facteur âge. Le groupe des 16 ans ont déclaré majoritairement avoir eu l'impression d'avoir beaucoup travaillé à la préparation de l'examen théorique; ce sont pourtant eux qui ont le moins consacré d'heures à cette préparation. D'autre part, les sujets de 18-19 ans ont affirmé, le plus fréquemment, ne pas avoir eu l'impression d'y avoir beaucoup travaillé ($\chi^2 = 31,8 / p < 0,000$).

De manière générale, plus les sujets résident dans un lieu peuplé, moins ils estiment avoir eu l'impression d'avoir beaucoup travaillé à la préparation de l'examen. Les apprentis recrutés en Beauce sont ceux qui ont le plus l'impression d'avoir beaucoup travaillé (54,5 % versus 25,2 % pour les Montréalais).

ANALYSE DES DONNÉES : TAUX DE RÉUSSITE À L'EXAMEN THÉORIQUE

Le pourcentage des candidats au permis d'apprenti qui ont passé l'examen avec succès dès leur première tentative atteint 64,6 % alors que 23,9 % l'ont réussi au deuxième essai et 8,6 % au troisième. Les autres sujets (2,5 %) ont eu besoin de 4 à 13 tentatives avant de réussir l'examen. On ne relève pas de différence significative liée au sexe des sujets; par ailleurs les taux de réussite au premier essai sont significativement plus faibles pour les sujets âgés de 17 ans (58,4 %). C'est chez les sujets âgés de 16 ans qu'on observe le moins de reprises multiples ($> 2 = 8,1 \%$) ($F = 4,66 / p < 0,005$).

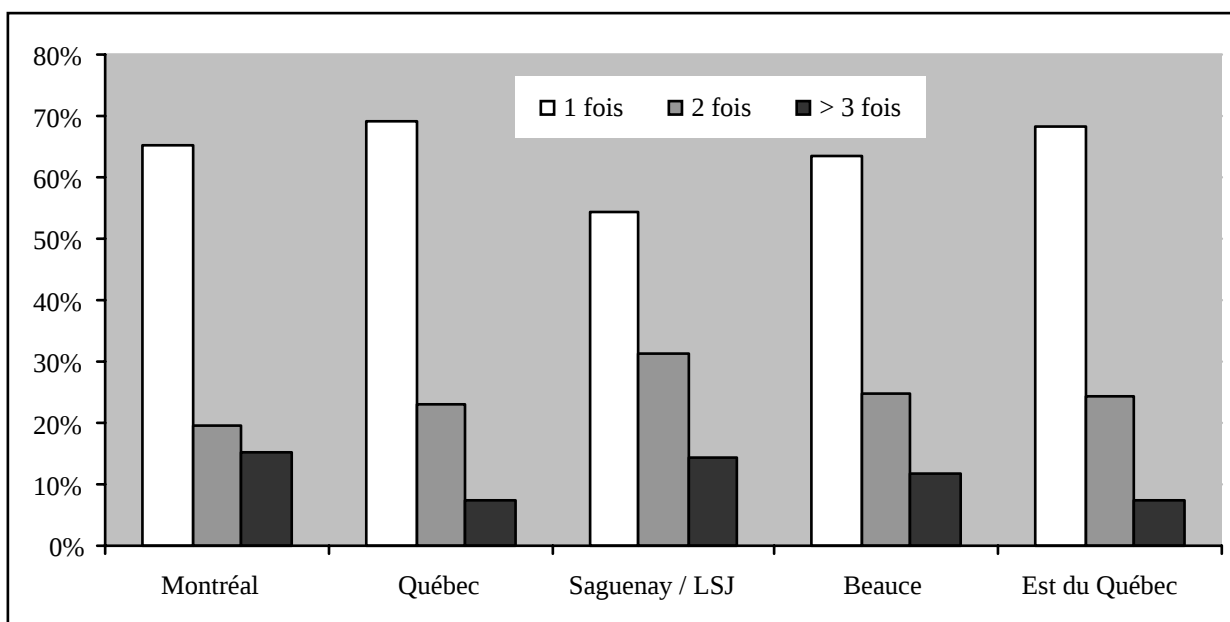


Figure 6 Nombre de tentatives nécessaires à la réussite de l'examen par région

Près de 70 % des sujets de la région de Québec ont réussi l'examen à leur première tentative alors que les sujets de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean ont dû faire, dans une proportion imposante (45,6 %), au moins deux tentatives pour réussir l'examen théorique. Ces résultats plus faibles ($\text{Khi}^2 = 13,6 / p < 0,05$) ne peuvent être attribuables à un niveau d'exigence distinct puisque les épreuves sont identiques dans tous les Centres de service. Dans les faits, ces résultats s'apparentent aux tendances observées, par exemple, aux épreuves uniformes du ministère de l'Éducation qui sont effectuées dans toutes les écoles du Québec.

Tableau 26 Résultats observés en 2002 aux épreuves uniformes de fin d'année du ministère de l'Éducation du Québec (MEQ, 2002)

Régions correspondantes	Montréal région 01	Québec région 03	Sag. L-S-J région 02	Beauce région 12 ³²	Est Qc région 01 ³³
n	82 322	34 507	18 592	23 739	12 317
% réussite	85,6 %	86 %	80 %	86,4 %	84,1 %

³² Commission scolaire de la Beauce-Etchemin uniquement.

³³ Ne sont pas incluses les valeurs correspondant à Gaspé et Bonaventure qui appartiennent à la région 11.

La corrélation entre les deux types de résultats est très élevée ($r = 0,82 / p < 0,05$) et témoigne donc d'un effet « région » très particulier au Saguenay—Lac-Saint-Jean.

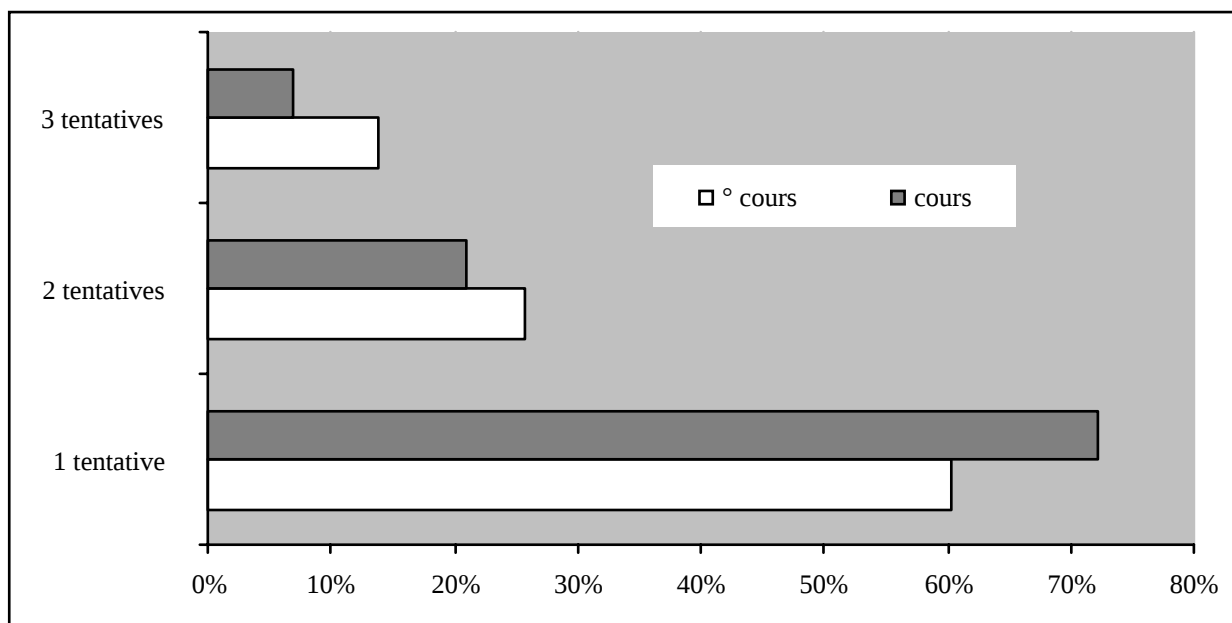


Figure 7 Relation entre le nombre de tentatives nécessaires à la réussite de l'examen et le suivi ou non d'un cours théorique

Pour les sujets qui avaient suivi un cours théorique, la relation qui existe entre l'inscription à ce cours et la réussite de l'examen est forte. En effet, il semble clair que, dans une forte proportion (72,2 %), le nombre de tentatives se limite à une seule lorsque les sujets ont suivi un cours théorique. Les sujets qui ont dû reprendre l'examen au moins trois fois sont deux fois plus nombreux (13,9 %) lorsqu'ils n'ont pas suivi de cours comparativement à ceux qui en ont suivi (6,9 %) ($\text{Khi}^2 = 29,3 / p < 0,001$).

L'expérience antérieure de conduite et la motivation des sujets ne sont pas liés à la réussite à l'examen. On ne peut analyser le taux de succès en fonction du temps consacré à la préparation de l'examen puisqu'il est corrélé avec le nombre de tentatives. Par contre, le type d'occupation et le niveau de scolarité sont en relation avec le taux de réussite à l'examen. En effet, les étudiants réussissent significativement mieux au premier essai que ceux qui ont un emploi ou ceux qui en cherchent un ($\text{Khi}^2 = 13,1 / p < 0,005$).

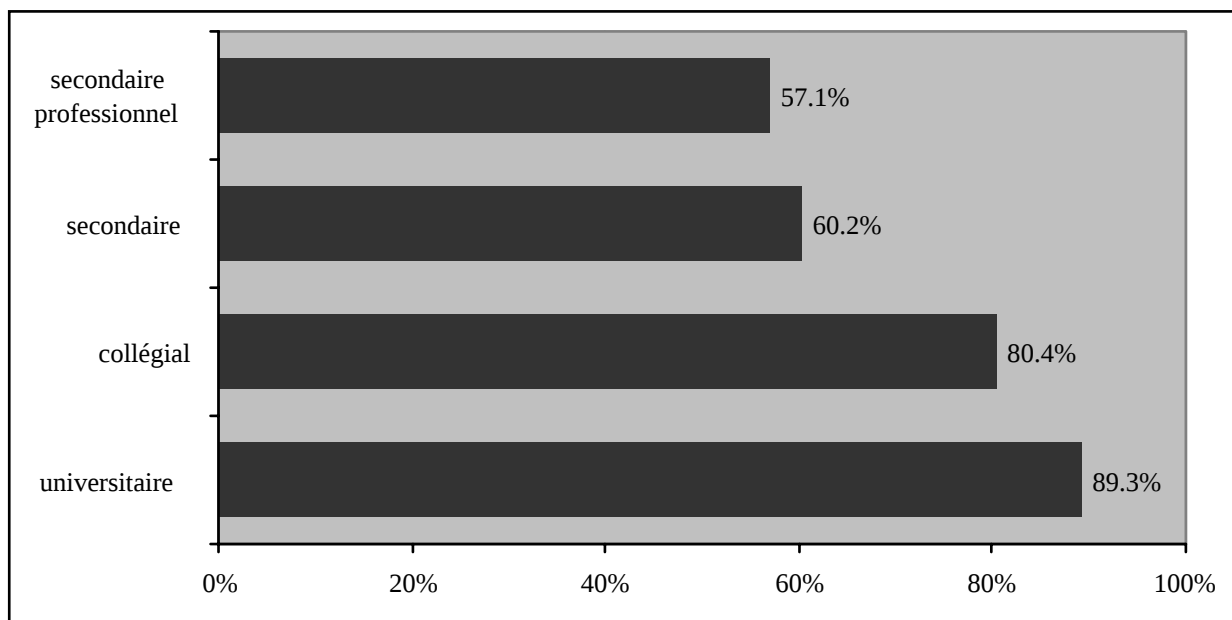


Figure 8 Taux de réussite lors de la première tentative de réussir l'examen théorique en fonction du niveau de scolarité atteint par les sujets

Le niveau de scolarité atteint est lié à la réussite initiale ($\chi^2 = 53,4 / p < 0,005$) et on peut postuler que c'est en raison d'habiletés cognitives plus développées.

Le nombre d'outils employés pour se préparer à l'examen n'est pas lié à la réussite à l'examen. Dans les faits, il apparaît même que plus un candidat en aura utilisé moins bonne sera sa performance.

Par ailleurs, il appert que les trois parties qui composent l'examen théorique, c'est-à-dire le Code de la route, la signalisation et les techniques, semblent avoir été jugées relativement faciles par la majorité des sujets.

Tableau 27 Difficultés éprouvées par les sujets pour les trois parties de l'examen théorique

Parties de l'examen théorique	Très facile		Facile		Moyen		Difficile		Très difficile		d.m.*		Σ	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1 ^{re} partie Code	163	12,1	627	46,7	374	27,8	154	11,5	24	1,8	2	0,1	1344	100
2 ^e partie Signalisation	377	28,1	676	50,3	230	17,1	56	4,2	3	0,2	2	0,1	1344	100
3 ^e partie Techniques	69	5,1	356	26,5	539	40,1	330	24,6	48	3,6	2	0,1	1344	100

*d.m. : données manquantes

La seconde partie de l'examen qui porte sur la signalisation a posé le moins de problèmes aux candidats : 78,4 % l'ont trouvée facile ou très facile. C'est la dernière partie, sur les techniques, que les sujets ont trouvée la plus difficile. Un score moyen³⁴ de difficulté estimée a permis de constater que seules la région de provenance et la scolarité semblent liées à la perception des sujets. Les plus scolarisés ont trouvé l'examen plus facile ($F = 12,6 / p < 0,000$), tout comme les sujets de la région de Montréal ($F = 16,0 / p < 0,000$); ce sont ceux de la Beauce qui l'ont trouvée le plus difficile, mais rappelons qu'ils sont plus jeunes et, forcément, moins scolarisés.

Le nombre total d'échecs recensés à l'une ou l'autre des parties de l'examen est en corrélation avec le niveau de difficulté perçue ($r = 0,27 / p < 0,000$). Il est légèrement plus élevé chez les sujets masculins sans toutefois atteindre le seuil de signification. Les sujets âgés de 16 ans ont moins d'échecs en moyenne que les autres groupes d'âges ($F = 4,0 / p < 0,05$). Les apprentis du Saguenay—Lac-Saint-Jean ont enregistré le plus grand nombre d'échecs alors que c'est l'inverse qui s'est produit pour ceux de la région de Québec ($F = 3,5 / p < 0,01$).

À leur première tentative, 90 % des candidats ont réussi la partie sur la signalisation; 81,9 % ont réussi celle portant sur le Code et 78,3 % celle qui concerne les techniques de conduite.

Tableau 28 Taux de succès des examens théoriques au 1er essai en fonction des outils utilisés

	Signalisation	Code	Techniques
Guide de la route	88,4 %	80,4 %	73,9 %
Conduire un véhicule de promenade	87,6 %	82,5 %	71,7 %
matériel d'une école de conduite	93,0 %	84,0 %	86,3 %
Σ	90,0 %	81,9 %	78,3 %

L'analyse des taux de succès aux différentes parties de l'examen théorique démontre clairement que la performance est meilleure lorsque les apprentis se sont préparés en employant le matériel préparé par leur école de conduite. Cela touche plus particulièrement la partie qui porte sur les techniques de conduite (R.A. : +4,6) et celle qui évalue les connaissances en matière de signalisation (R.A. : +2,4). Nous n'avons pas examiné les documents préparés par les écoles. On ne peut donc attribuer la meilleure performance de ceux qui les utilisent à la qualité de leurs contenus; une autre hypothèse serait que ces contenus visent spécifiquement à pouvoir répondre aux questions susceptibles d'être posées à l'apprenti. Par ailleurs,

³⁴ La somme de *très facile* (1) à *très difficile* (5) pour chacune des trois parties (Code, signalisation, techniques) divisée par trois; le score a une valeur maximale de 5.

même si les sujets qui suivent des cours ont passé moins de temps à se préparer à l'examen ($T : -9,7 / p < 0,000$), les leçons reçues ont certainement été orientées afin de leur permettre de réussir plus facilement.³⁵

Pour ce qui est du mode d'administration de l'examen, signalons, à titre d'information, que 65,6 % des sujets ont passé les tests sous forme électronique et que tous les autres candidats – sauf un – ont rempli la forme écrite. Il n'y a aucune relation entre le taux de succès et le mode d'administration de l'examen.³⁶

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Rappelons tout d'abord que cette première phase de la recherche avait pour principal objectif de procéder au recrutement des sujets de l'étude principale. Nous avons finalement recruté 1 344 participants sur les 1 600 initialement escomptés. Les intervieweurs ont essuyé beaucoup moins de refus que prévu, mais le nombre d'apprentis conducteurs, particulièrement dans la région de Montréal, s'est avéré en deçà des statistiques relevées au cours des années précédentes.

La répartition par sexe, par âge, par taille de municipalité de résidence et par région est cependant assez proche des quotas initialement prévus. Les apprentis conducteurs de la région de Montréal sont en moyenne plus âgés que ceux des autres régions, en particulier de celle de la Beauce. Les données compilées qui portent sur l'expérience antérieure de conduite montrent que plus de 90 % des sujets avaient déjà conduit un véhicule motorisé (véhicule tout-terrain, motoneige, etc.) mais il est surprenant de constater que plus de la moitié d'entre eux affirment avoir conduit une automobile (camionnette ou) au moins une fois. Cette expérience de conduite est liée avec la taille de la municipalité : les apprentis des plus petites municipalités présentent les scores d'expérience les plus élevés alors que le score moyen des sujets de Montréal est le plus faible.

Un peu plus du tiers des sujets ont répondu avoir souvent conduit divers véhicules sans détenir les permis nécessaires. Les répondants masculins sont surreprésentés et ce sont les plus jeunes qui ont le plus fréquemment conduit dans cette situation. Plus les apprentis proviennent de petites

³⁵ L'analyse par régression logistique sur la réussite de l'examen au premier essai démontre que c'est le fait de suivre des cours plus que les outils utilisés qui explique la performance.

³⁶ Sauf l'unique cas où l'examen a finalement été administré oralement. Il est vraisemblable que c'est parce que le sujet avait éprouvé trop de difficultés antérieurement (quatre échecs) en dépit du fait qu'il avait suivi des cours. Les examens sont administrés oralement dans le cas de problèmes d'analphabétisme ou avec l'assistance d'un traducteur, lorsqu'ils ne sont pas disponibles dans une langue que comprend le candidat.

municipalités, plus ils ont conduit un grand nombre de véhicules sans permis.

Les apprentis présentent des niveaux de motivation variables quant à leur accès à la conduite. Un peu moins du tiers des sujets ont attendu « ce moment depuis très longtemps », mais il y en a tout autant dont l'enthousiasme semble fort modéré. C'est particulièrement le cas des sujets plus âgés.

La principale raison mentionnée pour l'obtention du permis est très pragmatique, car elle concerne les besoins en déplacement pour les études ou le travail, qui pourraient être difficilement comblés autrement. L'influence des pairs est un facteur plus marqué chez les sujets âgés de 17 ans qui manifestent le besoin d'avoir un permis comme les autres jeunes de leur âge. Évidemment, le lieu de résidence influence grandement la nature et l'importance des motivations en cause. Les sujets vivant en périphérie, notamment ceux de l'Est du Québec et de la Beauce, sont beaucoup plus motivés que ceux de Montréal. L'accès à la conduite pour ces apprentis n'a pas pour principal objectif de répondre à des besoins en déplacement qui s'avéreraient impossibles autrement. Ainsi sont-ils pratiquement les seuls à déclarer que la pression de l'entourage fut déterminante et les plus nombreux à reconnaître qu'ils n'avaient pas de motivation particulière, « qu'il faut bien finir par l'avoir un jour ». Ils sont toutefois, comme les autres, soucieux de réussir : plus de 60 % prévoyaient s'inscrire à des cours et la quasi-totalité avaient déjà une bonne idée quant à la personne qui serait leur accompagnateur principal.

Ils sont d'ailleurs près de 40 % à avoir suivi des cours théoriques avant l'obtention du permis d'apprenti. Leurs mobiles sont clairs : être mieux préparés à l'examen (47 %) et être mieux préparés à la conduite (29 %). La réduction du coût des assurances est beaucoup plus avancée par les sujets masculins (21 % versus 9,1 % [R.A. : -3,8]), et la réduction de 12 à 8 mois de la période de conduite accompagnée est mentionnée tout aussi souvent (masc. : 19,2 %, fém. : 13,7 %) comme raison pour suivre des cours. La moitié des sujets qui ont décidé de ne pas suivre de cours l'ont fait parce qu'ils estimaient disposer des outils nécessaires. Le manque de ressources financières est l'autre facteur le plus souvent invoqué.

Le *Guide de la route* et *Conduire un véhicule de promenade* sont les outils les plus fréquemment utilisés (48 % et 34 %) et il s'agit d'une nette progression depuis l'enquête de Bisson et Pichette (1991) qui situaient ces taux à 38 % et 14 % respectivement. Plusieurs sujets ont en outre utilisé du matériel produit par diverses écoles de conduite. Les supports non imprimés (la télévision avec Vidéoway et UBI, les logiciels comme Highway, Internet)

représentent moins de 10 % des mentions. Une majorité de nos sujets étaient pourtant branchés à cette époque.³⁷ Il est raisonnable de penser que ce phénomène est lié au petit nombre de sources disponibles et à leur accessibilité limitée. La SAAQ devrait investir dans la formation des apprentis en concevant divers outils (guides, jeux, questionnaires, etc.) qui seraient accessibles sur son site Internet.

Le temps moyen consacré à la préparation de l'examen est d'environ sept heures. On observe d'importantes différences entre les apprentis : les sujets féminins, ceux qui résident dans l'Est du Québec, et les plus âgés (20-24 ans) y ont consacré plus de temps que les autres. Les « 16 ans » ont déclaré majoritairement avoir eu l'impression d'avoir beaucoup travaillé à la préparation de l'examen théorique, mais ce sont pourtant ceux qui y avaient consacré le moins d'heures.

Les deux tiers des candidats ont réussi l'examen dès leur première tentative. Près de 25 % l'ont réussi au second essai. Les autres, un peu plus de 10 %, auront recommencé de 4 à 13 fois avant d'y parvenir. La deuxième partie de l'examen, qui porte sur la signalisation, est celle qui est la plus facilement réussie alors que la dernière (sur les techniques de conduite) s'est avérée plus problématique pour de nombreux sujets. Les analyses ont mis en évidence que le niveau de scolarité influe positivement sur la réussite et que c'est également le cas pour les sujets qui avaient suivi des cours de conduite.

Près de 70 % des sujets de la région de Québec ont réussi l'examen à leur première tentative alors que les sujets de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean ont dû faire, dans une proportion imposante (45,6 %), au moins deux tentatives pour réussir l'examen théorique. Ces résultats s'apparentent toutefois aux tendances observées lors des épreuves uniformes du ministère de l'Éducation effectuées au secondaire. Ils ne remettent nullement en cause les procédures en usage au Centre de service de Jonquière. On pourrait toutefois envisager que la clientèle de ce Centre soit sensibilisée davantage et que l'on y incite les jeunes à mieux se préparer à l'examen pour l'obtention du permis d'apprenti.

Ce premier questionnaire aura permis de mettre au jour plusieurs données intéressantes, notamment au regard de l'expérience antérieure, de la motivation et du taux de succès à l'examen. Par ailleurs, le plus petit nombre de sujets recrutés risquait de compromettre la qualité des données que nous devions recueillir tout au long de la période de conduite accompagnée. Les taux d'abandon lors des enquêtes longitudinales par questionnaires postaux sont généralement fort élevés et c'est pourquoi il était si important de

³⁷ On peut d'ailleurs penser qu'ils sont beaucoup plus nombreux aujourd'hui et que cela ira en s'accroissant.

recruter un fort échantillon de départ. Le protocole de suivi des sujets, comme nous le verrons en seconde partie, a été modifié de manière à maintenir le taux de rétention des sujets d'un questionnaire à l'autre le plus élevé possible.

QUESTIONNAIRE N° 2

La seconde phase de l'étude consistait à documenter les activités de conduite des sujets recrutés en première étape, et ce, tout au long de leur période d'apprentissage. L'instrument utilisé, un questionnaire écrit (questionnaire n° 2), a été acheminé par la poste aux apprentis à six reprises, à des intervalles ajustés en fonction de la durée prévue de leur période d'apprentissage. Rappelons que ceux qui suivent un cours de conduite pratique dans une école accréditée voient leur période de conduite accompagnée réduite de 12 à 8 mois. Ainsi, en théorie à tout le moins, il était prévu que les sujets suivant un cours de conduite recevraient un questionnaire à chaque période de six semaines tandis que les autres le recevraient à des intervalles de huit semaines.

INSTRUMENT ET PROTOCOLE

Ce deuxième questionnaire avait pour objectif de relater l'expérience acquise par les sujets en documentant la fréquence et le type d'activités d'apprentissage de la conduite. Nous avons estimé qu'un plan de collectes répétées était préférable à une seule prise de données transversales. Bien que coûteuse et plus difficile à gérer, cette méthode comporte des avantages indéniables puisqu'elle minimise les risques d'oubli et permet une collecte plus précise de données.

Certaines études (voir Chapman et Underwood, 1997) indiquent en effet que les évaluations rétrospectives du nombre de déplacements, du kilométrage parcouru et du temps passé au volant ne sont pas très fiables sur de longues périodes. Par ailleurs, le nombre élevé d'abandons observé (55 %) dans l'étude d'Audet et Croteau (1996), au terme d'une période de trois mois, nous amenait à croire que nous ne pourrions utiliser la méthode du journal de bord pour une année complète sans compromettre la validité interne et la validité externe³⁸ des informations recueillies.

Compte tenu de la taille de l'échantillon recruté (1 344 personnes) et des difficultés qu'aurait posées l'administration répétée d'un questionnaire par

³⁸ La validité interne concerne la fiabilité des données. La validité externe touche la généralisation possible des résultats à la population d'où l'échantillon a été tiré.

téléphone³⁹, nous avons opté pour la méthode du sondage autoadministré transmis par la poste. Le questionnaire postal présente toutefois deux désavantages majeurs : les taux de retour sont faibles⁴⁰ et nous n'avons pas de contrôle sur les répondants. Ce dernier artéfact n'était pas susceptible de nous affecter outre mesure puisque les questions adressées au sujet étaient à la fois très techniques et très précises quant aux réponses attendues. Il faut cependant admettre que l'accompagnateur principal disposait d'informations suffisantes pour remplir le questionnaire à la place du répondant. Il est toutefois très peu probable qu'un autre répondant se soit substitué au sujet tout au long du processus. Le problème des taux de retour est plus complexe, car il repose sur plusieurs facteurs dont l'intérêt personnel, les motivations à répondre, la difficulté de la tâche et le temps requis pour réaliser ladite tâche.

L'implication, la personnalisation, le fait de se sentir concerné par l'objet d'une enquête augmentent sensiblement les probabilités de participation. L'objet même de l'étude, l'apprentissage de la conduite, constituait pour la plupart de nos sujets un élément très important de cette période de leur existence. Les motivations à répondre ont été mises en place lors du recrutement lui-même. Le premier questionnaire a permis aux sujets de constater qu'on s'intéressait à leurs expériences et leurs opinions personnelles au regard de la conduite. L'engagement verbal demandé alors aux sujets faisait valoir diverses raisons de participer à l'étude : contribution à un projet de recherche, possibilité que les opinions personnelles influencent éventuellement la politique et les règlements relatifs à l'accès à la conduite, rôle de représentation par rapport aux autres apprentis du Québec, possibilité de gains en argent (tirages de prix) allant en s'accroissant au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Les sujets ont pu vérifier le niveau de difficulté de la tâche demandée lorsqu'ils ont eu à répondre au questionnaire n° 1. Les intervieweurs ont pris soin d'expliquer le protocole et la nature des questions qui leur seraient adressées. Une attention particulière a été accordée à la rédaction et à la mise en page des questionnaires de façon à ce qu'ils soient d'utilisation simple et rapide. Plusieurs prétests ont permis d'affiner les formulations employées. Un graphiste a été chargé de la conception visuelle de manière à diminuer l'effet de répétition des questions. Le questionnaire original de six pages a été ramené sur un seul feuillet recto verso⁴¹ comportant plusieurs illustrations à connotations humoristiques. L'allure est sobre mais « jeune »

³⁹ Les adolescents et les jeunes adultes ont des horaires de vie changeants, ils sont rarement à leur domicile et, quand ils y sont, ne disposent généralement que de très peu de temps « libres ».

⁴⁰ Des taux de retour de 20 % à 30 % sont fréquents, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de représentativité.

⁴¹ Format 11 sur 17 pouces, plié au centre.

dans le ton. La typographie et le style rédactionnel ont pour effet d'accentuer le caractère personnalisé de l'étude. Les questions présentent des cases pour les réponses qui ne sont pas sans rappeler les formulaires employés dans les exercices et examens scolaires – ce qui a permis d'en présenter un plus grand nombre dans un espace restreint. La taille du questionnaire, la facilité à le plier pour qu'il s'insère dans une enveloppe-réponse préaffranchie de format personnalisé ainsi que l'adressage ont été étudiés pour réduire les obstacles et accentuer la motivation à le retourner une fois rempli.

Les six questionnaires relatifs aux déplacements sont identiques. Le premier envoi s'est effectué peu de temps après le recrutement de manière à engager rapidement les sujets dans le processus.⁴² Cet envoi comprenait un carton rappelant l'acceptation du sujet à participer à l'étude, quelques consignes et un rappel des avantages possibles. Le questionnaire, une enveloppe-réponse préaffranchie et un coupon d'inscription au tirage faisaient partie de l'envoi. Nous avons ajouté à chacun des envois subséquents une courte lettre indiquant le nom et la municipalité de résidence des sujets ayant gagné un prix de 100 \$ pour avoir rempli le questionnaire précédent.

Les questionnaires ont été postés à intervalles réguliers en fonction de la durée prévue de leur période d'apprentissage : 42 jours pour les sujets inscrits à un cours, 63 jours pour les autres. Rappelons que le questionnaire n° 1 avait permis d'identifier ceux qui avaient suivi des cours théoriques dont le forfait comprenait des cours pratiques. Chacun des questionnaires suivants comportait une question pour vérifier si, dans l'intervalle, les apprentis s'étaient inscrits à des cours pratiques.⁴³ Bien entendu, les participants étaient chaque fois invités à nous les retourner le plus tôt possible. Des rappels téléphoniques systématiques ont été effectués auprès de tous ceux qui n'avaient pas répondu 18 jours après la mise à la poste du questionnaire.⁴⁴ Les sujets qui n'avaient pas retourné le dernier questionnaire attendu, après deux rappels téléphoniques, étaient automatiquement retirés du fichier des participants. Quarante-deux prix de 100 \$ répartis par grandes régions⁴⁵ ont été attribués, par tirage au sort, à

⁴² Délai de 17 jours pour les sujets « avec cours » et de 31 jours pour les sujets « sans cours ».

⁴³ Dans les faits, nous avons éprouvé de nombreuses difficultés à gérer l'envoi des questionnaires à des intervalles appropriés compte tenu des particularités individuelles : date du recrutement, date de l'envoi du 1^{er} questionnaire postal, date de réception de ce questionnaire, inscription à des cours, dates réajustées des envois subséquents, etc. Un programme de gestion automatisé des envois postaux et des rappels téléphoniques a dû être développé pour faciliter les opérations.

⁴⁴ Un questionnaire était envoyé de nouveau si le sujet déclarait qu'il ne l'avait pas reçu.

⁴⁵ Montréal : 10 prix, Québec : 10 prix, Beauce et Saguenay—Lac-Saint-Jean : 11 prix, Est du Québec : 11 prix.

des participants qui avaient rempli un questionnaire. Le nombre de prix tirés augmentait jusqu'au quatrième tirage, puis allait en diminuant (4-5-7-12-8-6).

Nous avons effectué un suivi téléphonique auprès des sujets qui semblaient éprouver des difficultés de compréhension du questionnaire ou de ceux dont les réponses semblaient aberrantes (ex : 40 pratiques au cours des deux semaines précédentes) afin de nous assurer de la validité des données recueillies.

Le dernier envoi contenait un coupon, collé dans l'en-tête du questionnaire, sur lequel on demandait aux sujets de nous indiquer la date prévue de passation de l'examen pratique.

STRUCTURE ET INDICATEURS

Une partie du contenu du questionnaire se rapproche de celui du journal de bord utilisé par Audet et Croteau (1996). On n'y retrouve cependant aucune information sociodémographique puisque ces informations avaient été recueillies lors du questionnaire précédent (n° 1). Le questionnaire postal administré à six reprises devait servir à documenter le mieux possible l'ensemble des pratiques et des conditions d'apprentissage au cours de la période de conduite accompagnée. Comme nous l'avons souligné précédemment, nous avons choisi de procéder par échantillonnage plutôt que par recension complète des activités de conduite. Chacun des questionnaires portait sur les activités de conduite survenues au cours des deux semaines précédentes et la plupart des questions concernaient les quatre dernières pratiques.⁴⁶

La définition de ce que signifie une « pratique » revêt donc une importance considérable puisqu'elle constitue l'étalon, l'unité de mesure des apprentissages que nous souhaitons documenter. La définition suivante a figuré en première page de chacun des questionnaires :

« On considère comme une pratique chaque fois que tu as conduit pendant au moins cinq minutes. Si tu t'arrêtes plus de 15 minutes (ex. : tu vas faire des commissions, tu vas voir un ami, etc.), tu dois considérer qu'il s'agit de deux pratiques : une pratique pour l'aller et une autre pour le retour. »

Le questionnaire comporte 36 questions dont plusieurs réfèrent à chacune des quatre dernières pratiques effectuées par l'apprenti. On peut regrouper ces questions sous cinq thèmes : occasions de pratiquer et inscription à des cours, situation de conduite, activités de conduite, comportements déviants, incidents, perception de la situation.

⁴⁶ Cette consigne figurait en première page et les quatre pratiques à documenter étaient clairement identifiées pour chacune des 23 questions concernées.

Occasions de pratiquer et inscription à des cours

Une question permet d'estimer le nombre total de pratiques effectuées par l'apprenti au cours des deux semaines précédentes. Par ailleurs, un sujet qui n'avait pas eu l'occasion de pratiquer devait indiquer pour quelle(s) raison(s) il n'avait pas conduit. Nous avons également vérifié si le répondant s'était inscrit à un cours de conduite depuis qu'il avait rempli le questionnaire précédent, et quelles étaient les raisons qui l'avaient finalement incité à suivre de tels cours.

Situation de conduite

Ce thème regroupe le plus grand nombre de questions. On peut le subdiviser en quatre parties : le cadre de l'activité, la raison et la fréquence souhaitée des pratiques, les périodes et les lieux, les conditions routières et météorologiques.

Le « cadre » sert à vérifier à qui appartenait le véhicule utilisé, s'il s'agissait d'une transmission automatique ou manuelle, qui était l'accompagnateur et s'il y avait alors d'autres passagers. La « raison » concerne le motif des pratiques (commissions, reconduire quelqu'un, etc.) et la « fréquence souhaitée » permet de savoir si les apprentis ont conduit aussi souvent qu'ils le désiraient et quelles en étaient les raisons si ce n'était pas le cas. Les « périodes » précisent le jour et le moment (matin, après-midi, soirée, nuit) et les « lieux » s'il s'agissait de conduite dans son agglomération ou à l'extérieur ainsi que les zones de vitesse (50-70-90-100 km/h). Les « conditions routières et météorologiques » documentent l'état de la chaussée (normale, enneigée, glacée), l'intensité du trafic routier, l'éclairage (noirceur) et la météo (pluie, neige, etc.).

Activités de conduite

Cette partie du questionnaire cherche à identifier la pratique de manœuvres spécifiques (stationnement, changement de voie, dépassement, etc.), le temps de conduite et le kilométrage parcouru lors de chacune des pratiques.

Comportements déviants et incidents

Les questions visent à vérifier les entorses à certaines règles de conduite (conduite sans accompagnateur, consommation d'alcool, oubli du port de la ceinture de sécurité) et l'occurrence d'événements particuliers (accident, quasi-accident, contravention).

Perception de la situation

Nous avons tenté de vérifier le niveau de stress des apprentis et de leurs accompagnateurs lors des pratiques, et le plaisir que prenaient les sujets à la conduite. Nous leur avons également demandé d'estimer le niveau de compétence qu'ils croyaient avoir atteint.

ANALYSE DES DONNÉES : TAUX DE RETOUR OBTENUS

Les faibles taux de retour généralement observés dans le cas des sondages postaux et le nombre de questionnaires identiques à remplir sur une longue période nous faisaient appréhender un faible taux de survie de l'échantillon initial. Nous avons convenu d'effectuer un « suréchantillonnage » afin de nous assurer de disposer d'au moins 640 sujets au terme du sixième et dernier questionnaire postal.

La première phase du projet avait permis de recruter 84 % du nombre de sujets (1 344/1 600) que nous espérions obtenir. La région de Montréal et les groupes d'âges plus avancés (≥ 18 ans) s'en sont trouvés sous-représentés. Nous avons mis en place un programme de surveillance du retour des questionnaires et nous avons effectué un grand nombre de rappels téléphoniques afin de maintenir la motivation et l'intérêt des sujets recrutés à terminer l'étude entreprise.

Tableau 29 Nombre de sujets en fonction du numéro de questionnaire

Questionnaire	Base recrutée	1	2	3	4	5	6
Nombre	1344	1030	875	783	751	729	704
% survie	100	76,6	65,1	58,3	55,9	54,2	52,4

Rappelons tout d'abord que l'échantillon final espéré avait été établi à 640 sujets pour un recrutement initial escompté de 1 600 personnes, soit un taux de survie de 40 % au terme de l'enquête par questionnaires postaux. Ce taux se voulait supérieur à celui relevé dans l'étude menée par Audet et Croteau (1996) où 414 des 1 350 sujets (31 %) s'étaient rendus en fin de parcours.

Le tableau 28 nous montre que le taux de survie a été de 52,4 % au retour du dernier questionnaire; le chiffre de 704 sujets démontre que nous avons largement atteint l'objectif initial en dépit du plus faible nombre d'apprentis recrutés en première phase. En tout, 4 872 questionnaires ont été retenus pour l'analyse. Les pertes de sujets se sont progressivement atténuées : 23,4 % des sujets recrutés initialement n'ont pas retourné le premier questionnaire mais, comme prévu, le taux de désistement a diminué d'un

envoi à l'autre. La perte moyenne est inférieure à 3 % à partir du questionnaire n° 4.

Le nombre de sujets restants en fin de processus ne signifie cependant pas que chacun d'eux a rempli les six questionnaires postaux. Dans les faits, nous disposons de données complètes (six questionnaires remplis) pour 542 personnes; 116 sujets ont rempli cinq des six questionnaires et 46 en ont rempli quatre sur six. Certains questionnaires n'ont pas été remis parce que les répondants se sont inscrits tardivement à des cours de conduite et ont ainsi vu leur période d'apprentissage réduite de quatre mois. L'intervalle entre les questionnaires a simplement été ajusté aux 42 jours plutôt qu'aux 63 utilisés jusque-là mais, ce faisant, certaines prises de données ont dû être éliminées. Les projections (ex. : kilométrage parcouru pendant toute la durée de l'accompagnement) sont généralement extrapolées à partir de sujets ayant complété la phase II (les six questionnaires).

ANALYSE DES DONNÉES : CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

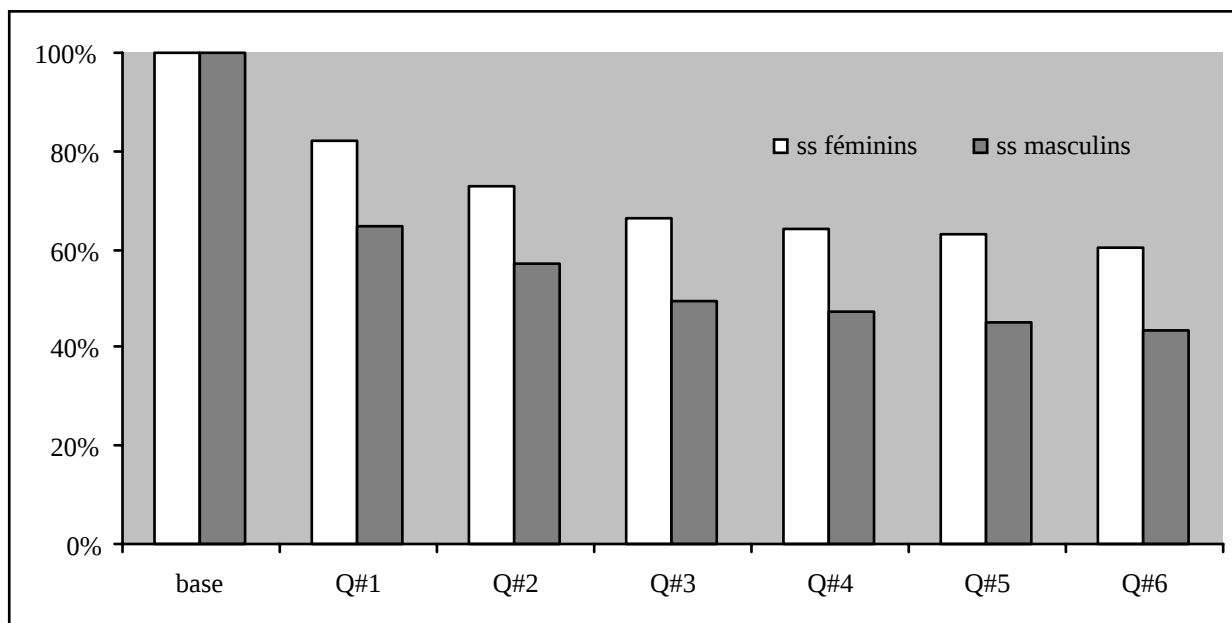


Figure 9 Taux de retour des questionnaires en fonction du sexe

Le taux de constance des sujets féminins (60,3 %) est largement supérieur à celui de leurs vis-à-vis masculins (43,7 %)⁴⁷. Alors que la perte initiale s'élève chez les hommes à plus de 35 %, elle est moitié moindre chez les

⁴⁷ Les taux de constance observés par Audet et Croteau (1996) ont été de 43,8 % pour les femmes et de 31,2 % pour les hommes.

sujets féminins (17,8 %); cet écart demeure constant du début à la fin de la période de collecte de données.

Tableau 30 Répartition en pourcentage des catégories d'âges par questionnaire

	Base	Q#1	Q#2	Q#3	Q#4	Q#5	Q#6
16 ans	45,9	48,9	51,5	52,7	52,6	52,9	53,6
17 ans	16,3	15,9	15,4	15,6	15,2	15,2	15,3
18-19 ans	20,3	19,6	19,0	19,0	19,0	18,8	18,8
20-24 ans	17,5	15,5	14,1	13,2	13,2	13,0	12,4

L'évolution des taux de constance en fonction de l'âge montre que les pertes ont été plus marquées chez les sujets plus âgés de l'échantillon, les 20-24 ans plus particulièrement.

La majorité des sujets qui ont participé à l'étude possèdent une scolarité de niveau secondaire (70,2 %); 19,2 % avaient fréquenté un cégep, 4,6 % une université. De tous les sujets qui ont participé à toutes les étapes de l'étude, 88,4 % étaient des étudiants. Parmi les étudiants, ceux qui n'occupaient pas d'emploi ont maintenu le plus haut taux de participation; leur poids relatif est passé de 50,4 % à 55,1 % de l'ensemble des sujets. Par ailleurs, de tous les « travailleurs » recrutés au départ, seulement 31 % ont rempli le dernier questionnaire.

Tableau 31 Nombre et pourcentage de sujets par région en fonction du numéro de questionnaire

	Questionnaire #	1	2	3	4	5	6	Σ/%
Région	Montréal	228	179	154	145	139	135	980
	Québec	269	233	208	198	192	185	1285
	Saguenay/Lac-Saint-Jean	146	119	106	103	101	98	673
	Beauce	171	149	131	124	121	115	811
	Est du Québec	216	195	184	181	176	171	1123
	Σ	1030	875	783	751	729	704	4872
Région %	Montréal	22.1	20.5	19.7	19.3	19.1	19.2	20.1
	Québec	26.1	26.6	26.6	26.4	26.3	26.3	26.4
	Saguenay/Lac-Saint-Jean	14.2	13.6	13.5	13.7	13.9	13.9	13.8
	Beauce	16.6	17.0	16.7	16.5	16.6	16.3	16.6
	Est du Québec	21.0	22.3	23.5	24.1	24.1	24.3	23.1

Le dénombrement des questionnaires reçus en fonction des régions montre que les taux de constance sont demeurés relativement homogènes. Nous avons perdu un peu plus de sujets dans la région de Montréal, mais dans des proportions moindres qu'initialement prévu. À l'inverse, les sujets de l'Est du Québec sont ceux dont le niveau de participation est demeuré le plus élevé. Toutefois, c'est beaucoup plus la répartition des sujets en fonction de la taille de leur municipalité de résidence qui nous importait lors du recrutement initial. Rappelons que nous espérions avoir en parts égales (25 %) des sujets résidant à Montréal, à Québec, dans des villes $\geq 5\,000$ habitants et dans des municipalités de moins de 5 000 personnes.

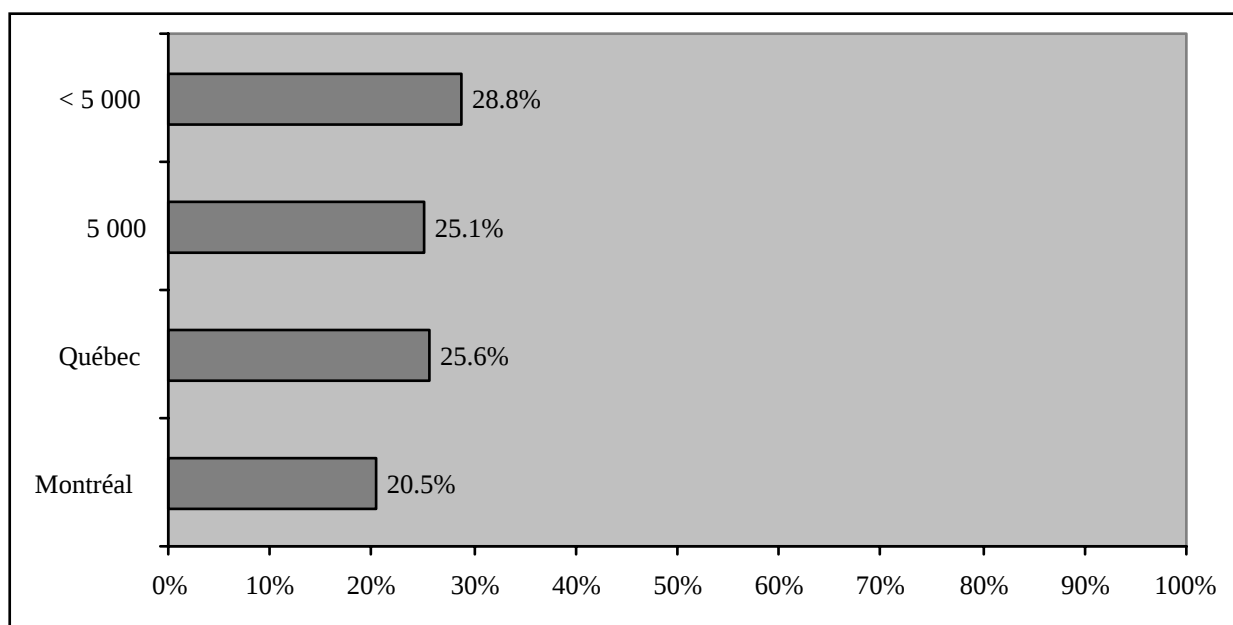


Figure 10 Répartition des sujets au questionnaire n° 6 en fonction de la taille de la municipalité de résidence

La répartition des sujets par taille d'agglomération montre que la région de Montréal est légèrement sous-représentée (20,5 %) alors que les résidents des petites municipalités, à l'inverse, constituent une proportion un peu plus élevée que ce qui était recherché au départ.

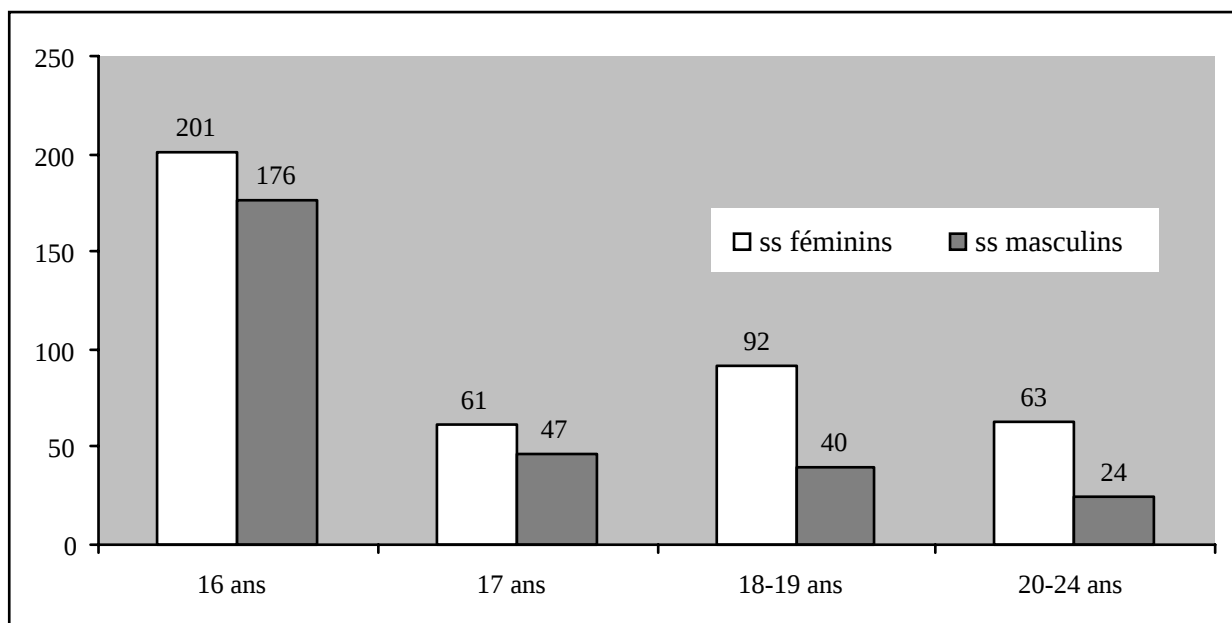


Figure 11 Répartition par sexe et par âge des 704 sujets ayant complété la Phase II

La répartition par sexe et par âge des 704 sujets ayant complété la Phase II de l'étude⁴⁸ montre que 53,3 % sont de sexe féminin (masc. = 46,7 %); que 53,6 % sont âgés de 16 ans; 15,3 % de 17 ans; 18,8 % de 18 et 19 ans; 12,4 % de 20 à 24 ans. Nous n'avons pas jugé utile d'effectuer une pondération en raison d'un nombre suffisant de sujets dans chacun des sous-groupes d'analyse.

ANALYSE DES DONNÉES : OCCASIONS DE PRATIQUER ET INSCRIPTION À DES COURS

Rappelons tout d'abord que nous avons considéré comme équivalant à une « pratique » chaque période minimum de cinq minutes. Si, en cours de route, le sujet s'arrêtait plus de 15 minutes, la suite du trajet était considérée comme une autre pratique. Les réponses ont été recueillies pour les six questionnaires postaux, mais chacun d'eux ne couvre que les deux semaines précédentes. Il s'agit donc d'un échantillon qui a permis de documenter un maximum de 24 déplacements par sujet. À l'inverse, un sujet pourrait avoir répondu aux six questionnaires en indiquant chaque fois qu'il n'avait pas conduit (0 pratique).

⁴⁸ La plupart des sujets se trouvent à avoir complété cinq ou six questionnaires.

Les données compilées ne permettent donc pas de dresser un portrait quantitatif des apprentissages réalisés en cours de conduite accompagnée. Elles sont toutefois d'un grand intérêt sur le plan qualitatif puisqu'elles mettent au jour une grande quantité d'informations rarement documentées. D'un autre côté, les analyses comparatives par sexe, âge, lieu de résidence, etc. permettent de dresser des portraits distinctifs qui sont supportés par l'analyse quantitative.

Les informations que nous avons cherché à documenter pouvaient requérir jusqu'à une centaine de réponses par questionnaire, mais nombre de questions constituaient des sous-questions à une réponse spécifique. Il est donc normal de retrouver plusieurs NSP⁴⁹ qui modifient le total de réponses attendues mais qui sont, à l'occasion, entremêlés d'absence de réponses. En plusieurs circonstances, l'un et l'autre cas ne peuvent aisément être distingués, aussi faut-il interpréter certains résultats avec prudence. Il est par ailleurs possible, sous diverses conditions, d'extrapoler les données des questionnaires afin d'estimer, par exemple, le nombre total de pratiques ou le kilométrage total parcouru au cours de toute la période de conduite accompagnée. Des projections ont été calculées sur les principaux indicateurs et les résultats sont présentés en fin de chapitre.⁵⁰

La première et la dernière partie du questionnaire visaient à vérifier si le répondant avait conduit au cours des deux semaines précédentes et s'il s'était inscrit à des cours de conduite. On demandait aux sujets qui avaient conduit d'indiquer le nombre de fois et, à ceux qui n'avaient pas conduit, d'indiquer pour quelles raisons ils ne l'avaient pas fait. En outre, les sujets devaient signaler pour quelle(s) raison(s), le cas échéant, ils s'étaient inscrits à des cours pratiques.

Nombre de pratiques

Les tableaux suivants se rapportent au nombre de pratiques que le sujet a pu réaliser au cours de sa période d'apprentissage. Ils ont été construits à partir des réponses à la question « As-tu conduit au cours des deux dernières semaines? » et, si oui, « Combien de fois? ».

⁴⁹ Ne s'applique pas.

⁵⁰ Partie intitulée : « Analyse des données : le problème de l'extrapolation ».

Tableau 32 Nombre de sujets ayant conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires

Questionnaire #	1	2	3	4	5	6
n	821	717	566	482	443	531
Σ	1028	872	772	698	632	658
%	79,9	82,2	73,3	69,1	70,1	80,7

Tableau 33 Nombre de sujets ayant déclaré avoir conduit pour l'ensemble des questionnaires

Nombre de questionnaires	0	1	2	3	4	5	6	Σ
n	59	173	124	124	171	191	188	1 030
%	5,7	16,8	12,0	12,0	16,6	18,5	18,3	100

Ce sont 5,7 % des sujets (59) qui n'ont jamais conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires qu'ils nous ont retournés. La proportion des répondants ayant conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires tend à diminuer à compter du deuxième questionnaire et ne se redresse qu'au dernier questionnaire, vraisemblablement en raison de l'imminence de l'examen pratique. Cette diminution d'environ 10 % du nombre de pratiquants qui s'efface en fin de processus ne se manifeste pas de manière homogène.

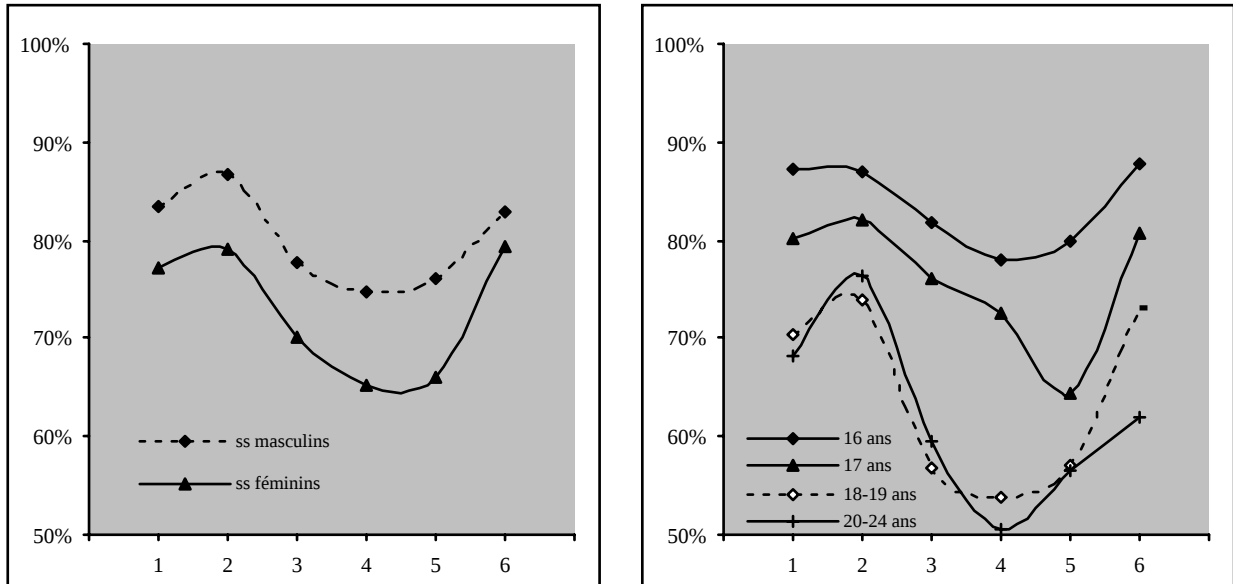


Figure 12 Proportions par sexe et par âge des sujets ayant conduit lors des deux semaines précédant les questionnaires 1 à 6

L'examen des données confirme l'existence de tendances communes aux deux sexes : la proportion d'apprentis qui pratiquent augmente en début de processus, diminue à mi-parcours puis s'élève à nouveau. L'écart entre les sujets féminins et masculins est statistiquement significatif pour chacune des mesures.

Les mêmes tendances sont présentes pour chacun des groupes d'âges, mais elles sont accentuées chez les sujets de 18 ans et plus. On notera que le taux final des 20-24 ans est de 15 % inférieur au maximum observé dans ce groupe. Le groupe des 16 ans est le plus constant et il se distingue manifestement de tous les autres groupes.

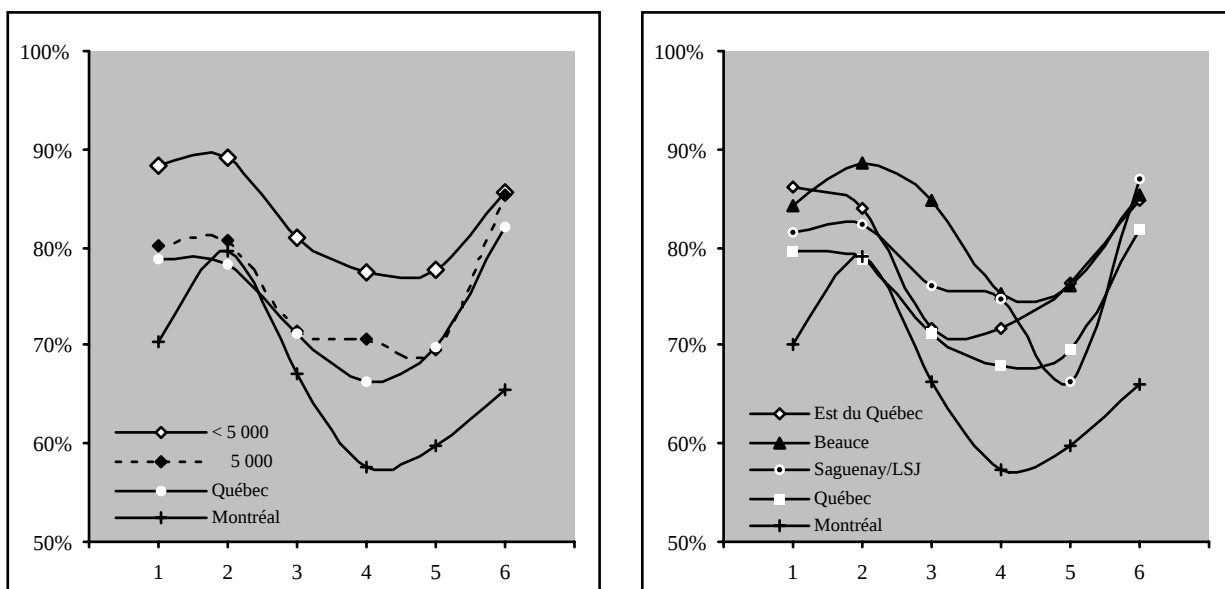


Figure 13 Proportions par taille du lieu de résidence et par région des sujets ayant conduit lors des deux semaines précédant les questionnaires 1 à 6

Les tendances déjà observées d'une augmentation temporaire, suivie d'une diminution graduelle, puis d'une remontée en fin de processus sont vérifiables, peu importe la taille du lieu de résidence ou la région considérée. Les résidents des petites municipalités (<5 000) se distinguent significativement des sujets des villes de Québec et de taille moyenne (> 5 000), qu'on peut également distinguer de ceux résidant à Montréal. On peut avancer l'idée d'un effet taille du lieu de résidence, mais il est en interaction partielle avec le facteur région. On notera que les sujets de la Beauce ont été beaucoup plus nombreux à pratiquer tout au long de la période documentée. Signalons que l'Est du Québec compte plus de sujets résidant dans des municipalités de moins de 5 000 personnes que la Beauce.

Tableau 34 Nombre total de pratiques répertoriées

n sujet	Σ pratiques	minimum	maximum	moyenne	médiane	écart-type
1 030	22 282	0	200	21,6	15	22,3

Le nombre total de pratiques répertoriées correspond au nombre total des pratiques effectuées par le sujet au cours des deux semaines précédant la réception du questionnaire. Ce nombre varie considérablement : rappelons

que 59 sujets n'ont jamais conduit (0 pratique)⁵¹ alors que 11 sujets ont plus de 100 pratiques à leur actif (maximum = 200). La médiane (15 déplacements) constitue ici un score beaucoup plus représentatif. Il est difficile d'établir des comparaisons avec l'étude d'Audet et Croteau (1996) sur les nombres bruts de pratiques, car les méthodes d'échantillonnage sont fort différentes. Si l'on pondère leurs résultats pour les ramener sur une base comparable à la nôtre, les moyennes obtenues pour le nombre de pratiques sont de 29,98 (Audet et Croteau) versus 21,6; rappelons cependant que notre score médian (15) nous apparaît beaucoup plus représentatif, ce qui signifierait que nos sujets auraient conduit deux fois moins souvent que les leurs.

La période de conduite accompagnée était de trois mois à l'époque, comparativement aux 8 ou 12 mois actuels. L'allongement de la période s'est-elle traduite par des modèles d'apprentissage différents? Audet et Croteau ont extrapolé leurs données à l'ensemble de la durée du permis d'apprenti et elles aboutissent à une moyenne de 32 déplacements par sujet, ces résultats étant biaisés à la hausse compte tenu de la méthode de calcul utilisée (Audet et Croteau, 1996, p. 68). Nos propres projections⁵² donnent une moyenne de 123,7 pratiques (médiane = 95,3) jusqu'au moment où l'apprenti se soumet à l'examen pratique. Pour une période comparable (X 4), la moyenne de Croteau et Audet serait de 128 déplacements, ce qui est très proche de notre moyenne de 123,7 pratiques. Rappelons toutefois nos réserves sur l'utilisation de la moyenne. Le chiffre de 95 déplacements constitue une évaluation plus « raisonnable » du nombre de pratiques effectuées pendant la période de conduite accompagnée.

On peut, en conclusion, avancer que, toutes choses étant égales, il n'y aurait pas eu de modification importante dans le nombre de pratiques depuis la réforme des modalités d'accès à la conduite de 1997. L'allongement de la période d'apprentissage de 3 mois à 8 à 12 mois aura cependant permis de faire passer le nombre de pratiques avant la probation de ± 32 à une centaine (95 si on utilise la médiane, 124 si on considère la moyenne), ce qui constitue un gain remarquable. On peut en déduire que les apprentis d'après réforme n'ont pas compensé l'allongement par une réduction de la fréquence de leurs pratiques.

⁵¹ Une forte proportion provient de Montréal (40,7 %), elle est composée principalement de sujets féminins (62,7 %), et de personnes âgées de 20 à 24 ans (40,7 %).

⁵² Voir plus loin dans la section « Analyses des données : le problème de l'extrapolation. »

Ceux qui n'ont pas conduit à l'occasion et raisons pour ne pas avoir pratiqué

Certains sujets (59) n'ont jamais eu l'occasion de conduire, mais ils sont plusieurs à ne pas avoir pu se pratiquer à un moment ou à un autre.

Tableau 35 Nombre de sujets n'ayant pas conduit au cours des deux semaines précédant les questionnaires

Questionnaire #	1	2	3	4	5	6
n	207	155	206	216	189	127
%	20,1	18,2	27,3	31,6	31,0	19,8

Les sujets masculins n'ont pas conduit en moyenne 0,82 fois versus 1,3 fois pour les sujets féminins. La différence ($T = -5,37$) est statistiquement significative ($p < 0,000$). Les 16 ans sont les moins nombreux à ne pas avoir conduit (0,77 fois en moyenne), puis les apprentis de 17 ans (1,1 fois). Ces deux groupes se distinguent significativement ($F = 21,7 / p < 0,000$) des sujets plus âgés (18-19 ans = 1,5 / 20-24 = 1,4). La ventilation en fonction de la taille du lieu de résidence montre que ce sont les sujets des plus petites municipalités (<5 000 habitants) qui ont le plus de pratiques (0,77 fois en moyenne); les sujets de Montréal sont ceux à qui il est arrivé le plus souvent de ne pas conduire (1,3 fois). Les différences sont, ici aussi, statistiquement significatives ($F = 7,7 / p < 0,000$). Finalement, les analyses, en fonction de la région, réitèrent en partie les constats précédents. Les sujets de la Beauce sont ceux qui ont le moins manqué de pratiques (0,79 fois); ils sont suivis par ceux du Saguenay—Lac-Saint-Jean (0,93) et ceux de l'Est du Québec (1,0). Les différences sont là aussi très significatives ($F = 4,6 / p < 0,001$).

Les principales raisons invoquées pour ne pas avoir conduit sont :

- « je n'avais pas le temps » 41,3 % (30,3 % des sujets)
- « je n'avais personne pour m'accompagner » 38,6 % (21,6 % des sujets)
- « je n'avais pas de véhicule disponible » 34,2 % (24,7 % des sujets)
- « je n'avais pas le goût » 14,8 % (8,1 % des sujets)
- « j'étais absent de chez moi » 6,8 % (1,9 % des sujets)
- « j'avais peur de l'hiver et des conditions météorologiques » 2,0 % (11,3 % des sujets)

Les sujets masculins invoquent plus de raisons en moyenne pour justifier le fait qu'ils n'ont pas pratiqué. Ils furent 40 % à mentionner des problèmes de temps, d'accompagnateurs ou de véhicule. Les sujets féminins avancent ces mêmes raisons mais dans des proportions moindres; elles sont par ailleurs

16,4 % à avouer ne pas avoir conduit parce qu'elles n'en avaient pas le goût. Certaines différences sont liées à l'âge des sujets, les plus marquées étant que les 20-24 ans n'ont pu souvent conduire (± 50 %) parce qu'ils n'avaient pas de véhicule ou d'accompagnateur disponibles.

Les analyses en fonction de la taille du lieu de résidence ne révèlent aucune spécificité des raisons fournies pour ne pas avoir conduit. Parmi les différences régionales qui se dégagent, on notera que ce sont les sujets de Québec qui le plus souvent ont mentionné le manque de temps (47 %) et ceux de Montréal le moins souvent (34 %), que c'est dans l'Est du Québec que se pose le plus souvent un problème de disponibilité d'un véhicule (44 %) et à Québec le moins (27 %), c'est en Beauce que les accompagnateurs sont les moins disponibles (43 %) alors que c'est au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'on s'en est le moins plaint (34 %).

Inscription à des cours pratiques et raisons justifiant cette décision

Lors du recrutement, nous avons demandé aux sujets s'ils avaient suivi un cours théorique pour se préparer à l'examen en vue de l'obtention du permis d'apprenti. C'était le cas de près de 40 % d'entre eux (voir analyses du questionnaire n° 1). Nous avons également vérifié si ces cours comportaient une partie pratique et nous avons demandé aux autres sujets, le cas échéant, s'ils avaient l'intention de s'inscrire à de tels cours. L'analyse des motifs invoqués lors de l'entretien oral a démontré que les sujets se sont surtout inscrits à des cours théoriques pour réussir l'examen théorique (± 50 %), être mieux préparés à la conduite (± 30 %), apprendre avec des professionnels (± 16 %), réduire la période de conduite accompagnée (± 16 %) et obtenir un rabais sur le coût des assurances (± 15 %). Nous avons présumé que ces motivations, loin de s'atténuer, étaient susceptibles d'amener plusieurs apprentis à choisir de s'inscrire à des cours pratiques. À 63,2 %, les sujets avaient d'ailleurs déclaré qu'ils en avaient l'intention. Cette information était d'autant plus importante à vérifier tout au long de la Phase II (questionnaires postaux) qu'elle constituait le principal critère de l'intervalle à employer entre chacun des envois de questionnaires.

La question posée – « Est-ce que tu t'es inscrit(e) à des cours pratiques? » – figurait à la fin de chacun des questionnaires et, malgré les consignes données, plusieurs sujets ont répondu par l'affirmative de manière répétée rendant ainsi plus difficile l'interprétation des données. Il s'est également avéré, à la suite de contrôles téléphoniques, que certains répondants ne se sont finalement jamais inscrits ou qu'ils n'ont pas suivi les cours (en tout ou en partie). On doit donc apporter une certaine réserve aux résultats présentés : ici, plus qu'ailleurs, compte tenu de l'imprécision rencontrée, les données comportent vraisemblablement une marge d'erreur un peu plus importante. Les analyses suivantes sont basées sur la proportion de répondants qui avaient signalé s'être inscrits à des cours

pratiques lors du recrutement (questionnaire oral) ou en remplissant l'un ou l'autre des six questionnaires postaux.

Tableau 36 Répartition en pourcentages des sujets ayant suivi des cours pratiques en fonction du sexe et de l'âge

	ss féminins	ss masculins	16 ans	17 ans	18-19 ans	20-24 ans	Σ
%	53,7	59,0	65,4	47,6	47,5	45,5	56,0
n total	574	451	503	164	202	156	1 025

Ce sont 56 % des sujets qui ont déclaré s'être inscrits à des cours pratiques. Les différences observées par sexe (fém. = 53,7 % versus 59,0 %) ne sont pas statistiquement significatives ($p = 0,01$). On notera que les sujets de 16 ans se différencient nettement des apprentis plus âgés, car ils sont 65,4 % à s'être inscrits à des cours. L'écart avec les autres groupes est statistiquement significatif ($\text{Khi}^2 = 35,7 / p = 0,000$).

L'analyse des taux en fonction de la taille du lieu de résidence des sujets ne révèle pas d'influence spécifique, mais il apparaît que la région caractérise le nombre d'inscriptions à des cours de conduite.

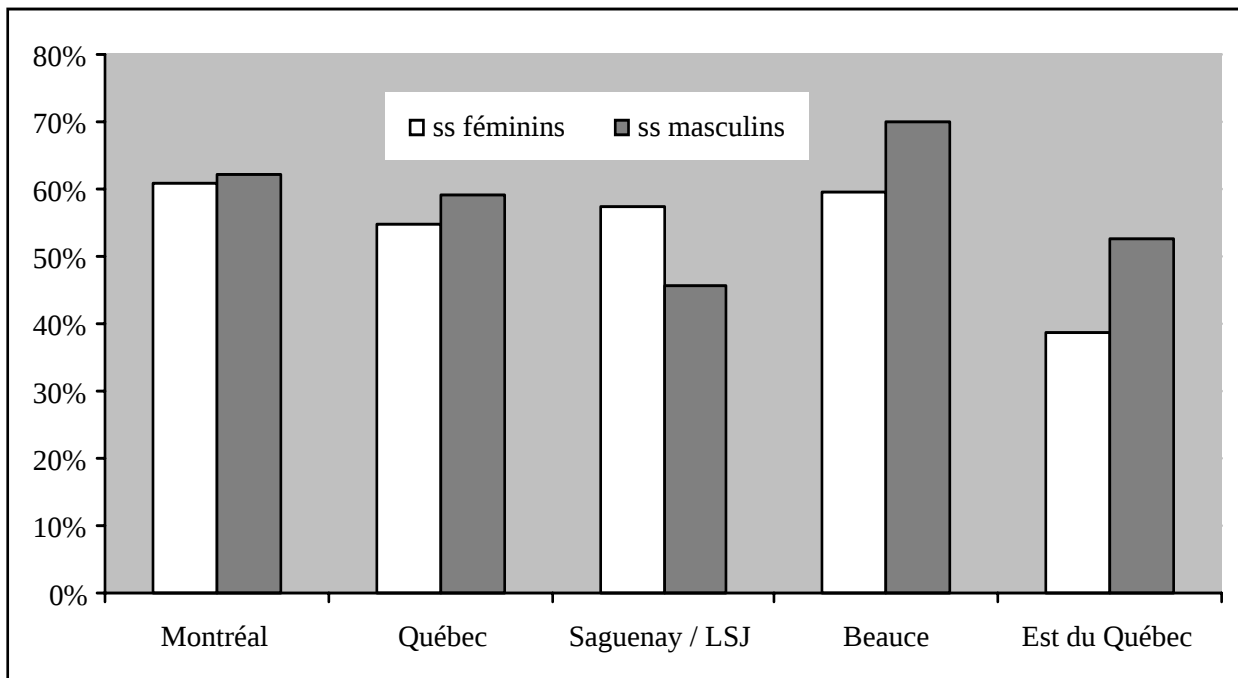


Figure 14 Répartition par sexe et par région des sujets s'étant inscrits à des cours

Les apprentis de la Beauce (64,9 %) sont les plus nombreux avec ceux de Montréal (61,5 %) à s'être inscrits à des cours. Ils se distinguent ($\text{Khi}^2 = 20,2 / p = 0,000$) nettement des sujets de l'Est du Québec où ce taux est à son plus faible niveau (44,7 %). On notera cependant que la prépondérance des sujets masculins est beaucoup plus marquée en Beauce comme dans l'Est du Québec. Les différences de répartition par sexe atteignent le seuil de signification dans le cas des sujets de la Beauce et de l'Est du Québec, mais nous ne savons pas à quoi attribuer la surreprésentation des sujets de sexe masculin propre à ces régions.

La proportion élevée (56 %) de sujets s'inscrivant volontairement à des cours témoigne à tout le moins de la détermination des sujets à passer l'examen pratique avec succès. Le phénomène est plus marqué en Beauce et à Montréal, probablement en raison d'une moyenne d'âge beaucoup plus faible en Beauce (73,5 % ont 16 ans) et de la difficulté d'apprentissage anticipée par les apprentis de la région de Montréal.

Tableau 37 Principales raisons invoquées justifiant l'inscription à des cours pratiques

Raisons	% ss	% réponses	n
Je voulais être mieux préparé(e) pour l'examen pratique	77,6	23,4	402
Je voulais réduire la période de conduite accompagnée	68,5	20,7	355
Je voulais être mieux préparé(e) à la conduite automobile	62,4	18,8	323
Je voulais profiter d'un rabais pour les assurances	40,9	12,3	212
Je préférais apprendre avec des professionnels	35,3	10,7	183
On m'a payé les cours	30,1	9,1	156
Autrement, je n'aurais pas la chance de conduire	9,1	2,7	47

Les raisons principalement mentionnées sont à caractère utilitaire : plus des trois quarts des sujets voulaient augmenter leurs chances de passer l'examen pratique (77,6 %), plus des deux tiers voulaient réduire la période de conduite accompagnée (68,5 %) et 40,9 % souhaitaient bénéficier d'un rabais sur le coût des assurances. Ces trois motifs combinés totalisent 56,4 % des réponses. Une proportion non négligeable (30,1 %) mentionnent qu'ils se sont inscrits parce qu'on leur a payé les cours. Les motifs plus « nobles »⁵³ représentent moins du tiers des réponses : « être mieux

⁵³ Au sens où il n'y a pas de bénéfices tangibles tels le fait d'avoir plus de chance de passer l'examen, de réduire la période d'accompagnement, ou d'économiser sur le coût des assurances.

préparé à la conduite » (18,8 %), « préférer apprendre avec des professionnels » (10,7 %).

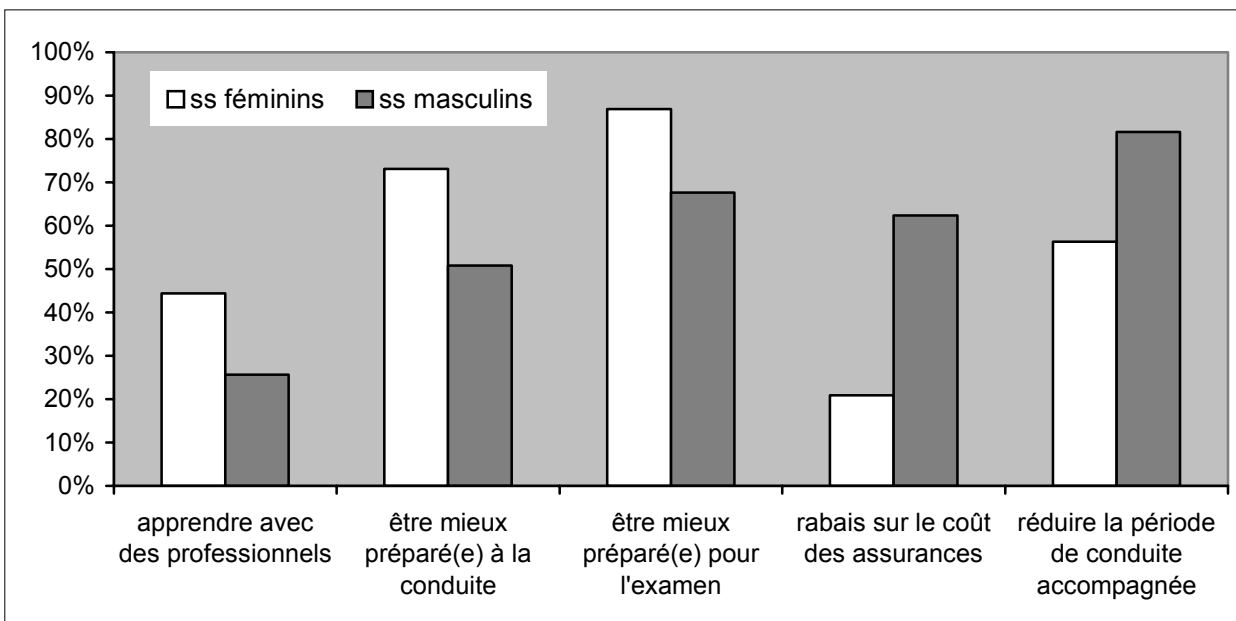


Figure 15 Raisons invoquées par sexe pour justifier l'inscription à des cours

Plusieurs différences significatives apparaissent quant aux raisons principalement invoquées par les sujets de chaque sexe : les apprentis masculins, vraisemblablement plus confiants dans leurs habiletés de conduite, sont beaucoup moins nombreux à déclarer vouloir apprendre avec des professionnels, ou à être mieux préparés à la conduite ou à l'examen. Ils justifient beaucoup plus souvent l'inscription à des cours par des bénéfices externes (assurances et réduction de la période d'apprentissage). Les apprenties, plus modestes dans l'autoévaluation de leurs compétences, veulent manifestement les améliorer tout en étant très pragmatiques puisque le motif le plus souvent invoqué est d'être mieux préparée à passer l'examen pratique.

Rappelons que les motivations pour l'accès à la conduite (cf. analyses du questionnaire n° 1) avaient révélé que les justifications de type utilitaire (besoins en déplacement, travail, études) étaient plus manifestes que celles liées à l'image de soi, au « plaisir » et au sentiment d'indépendance. Les apprentis ont des intentions bien définies : ils espèrent obtenir leur permis probatoire avec le plus de certitude et vraisemblablement dans les meilleurs délais possible. On peut dès lors avancer l'idée que le nombre d'apprentis s'inscrivant à des cours augmenterait en relation avec le niveau de difficulté perçu de l'examen.

Les cours ne sont pas obligatoires, ce qui évite à l'État d'avoir à en contrôler directement le fonctionnement; les sujets effectuent ce choix volontairement, ce qui ne peut que favoriser leur motivation à en tirer profit et les écoles de conduite sont soumises aux lois du marché. Dans la mesure où l'examen pratique évalue correctement les compétences recherchées, la réglementation actuelle est certainement la plus simple et la plus profitable puisque les écoles construisent vraisemblablement leur réputation sur le taux de succès à l'examen de leurs élèves. Cela ne permet toutefois pas de conclure à la qualité de la formation au sens large. La conduite préventive, le développement d'attitudes de prudence et de respect des autres usagers, etc., cèdent probablement le pas dans les curriculum aux dimensions plus clairement évaluées lors de l'examen pratique.

ANALYSE DES DONNÉES : SITUATION DE CONDUITE

Cette partie documente plusieurs variables contextuelles : le cadre des pratiques, la raison des déplacements, les périodes et les lieux, ainsi que les conditions routières et météorologiques. Chacune des questions porte sur les quatre derniers déplacements effectués au cours des deux semaines précédant la réception du questionnaire. Les résultats présentés sont constitués des données agrégées des pratiques documentées sur l'ensemble des questionnaires disponibles. Le nombre maximum de données par sujet correspond à 24 pratiques (4 déplacements x 6 questionnaires).

Par ailleurs, 59 sujets n'ont jamais conduit. Cela signifie que nous ne pouvons disposer de données que pour un maximum de 971 apprentis, ce qui correspond à un total possible de 23 304 déplacements. Rappelons que tous n'ont pas conduit à quatre reprises pour chacun des questionnaires et que tous les sujets n'ont pas rempli les six questionnaires. Le nombre de données manquantes doit alors être pris en considération. Nous avons analysé l'influence potentielle des facteurs sexe, âge, taille du lieu de résidence, région, cours pratiques, mais seuls les résultats statistiquement significatifs sont généralement rapportés.

Cadre des situations de conduite

« À qui appartenait la voiture utilisée au cours de tes quatre dernières pratiques? ».

Tableau 38 Nombre de fois où les sujets ont utilisé une ou des voitures appartenant à un individu ou à une école de conduite en particulier au cours des quatre dernières pratiques pour les six questionnaires

Nombre de mentions/sujets	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24	Σ
Propriété du véhicule								
• à moi	908	34	18	4	4	0	2	970
• à quelqu'un de la famille (père, mère, sœur, oncle, etc.)	86	154	224	158	137	113	98	970
• à un ami	783	150	32	2	3	0	0	970
• à mon ou ma conjointe	874	45	27	11	4	6	3	970
• à l'école de conduite	596	236	129	7	1	1	0	970

Le tableau nous montre, par exemple, que 908 sujets n'ont jamais conduit un véhicule dont ils auraient été propriétaires (à moi), 34 l'ont conduit de 1 à 3 occasions, 18 entre 4 et 7 fois, etc. Le tableau est basé sur 11 709 observations. Il appert que 77,1 % ($n = 9\,024$) du total des pratiques ont été effectuées sur un véhicule appartenant à quelqu'un de la famille. Les automobiles des écoles de conduite sont ensuite les véhicules les plus souvent mentionnés (10,9 %). Suivent ceux appartenant au conjoint (4,9 %), à un(e) ami(e) (4,6 %), ou au sujet lui-même (2,6 %).

Les sujets masculins ont conduit plus souvent que les femmes un véhicule appartenant à la famille ($T = 3,6 / p < 0,000$), les sujets féminins plus souvent le véhicule d'un(e) ami(e) ou du conjoint ($T = -4,6 / p < 0,000$). Comme on pouvait s'y attendre, ce sont les sujets plus âgés qui ont le plus souvent conduit le véhicule de leur conjoint ($F = 27,7 / p < 0,000$) ou appartenant à un(e) ami(e) ($F = 12,6 / p < 0,000$). Par ailleurs, plus on est jeune, plus on est susceptible de pratiquer avec le véhicule de quelqu'un de la famille ($F = 53,9 / p < 0,000$). Il en va de même en ce qui concerne la taille du lieu de résidence : plus on habite une petite agglomération, plus il est probable qu'on ait pratiqué avec le véhicule familial ($F = 14,6 / p < 0,000$). Ce sont les sujets de l'Est du Québec qui ont le plus souvent conduit leur propre véhicule ($F = 3,7 / p < 0,000$).

Dans 77,1 % des cas, les déplacements effectués au cours de la période d'apprentissage l'ont été avec le véhicule familial. Le véhicule du conjoint ou d'un(e) ami(e) ou du sujet lui-même compte pour 12,1 %. On peut en conclure que l'apprentissage de la conduite est avant tout une « affaire » privée, appartenant au milieu familial. La réussite à l'examen pratique devient d'autant plus importante qu'elle est le principal lieu de vérification des compétences acquises, exception faite, bien sûr, des sujets qui s'astreignent au suivi de cours de conduite.

Tableau 39 Nombre de fois où les sujets ont utilisé un véhicule pourvu d'une transmission automatique ou manuelle

Nombre de mentions/sujets	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24	Σ
Type de transmission								
• manuelle	582	197	94	33	15	8	8	937
• automatique	66	179	269	169	129	81	44	937

Le véhicule ayant servi aux pratiques est-il doté d'une transmission manuelle ou automatique? Sur les 14 017 données disponibles, on relève que 71,3 % des déplacements ont été effectués avec des véhicules dotés d'une transmission automatique. Dans 7 % des cas, les apprentis ont accompli toutes leurs pratiques en utilisant une voiture avec une transmission manuelle; en contrepartie, 62,1 % n'ont appris à conduire qu'avec une transmission automatique. C'est donc dire que ce n'est qu'une minorité d'apprentis (30,9 %) qui ont eu l'occasion de se familiariser avec ces deux types de conduite.

Les véhicules à transmission automatique sont conduits dans des proportions équivalentes par les sujets féminins et masculins. Les jeunes hommes se distinguent toutefois par une plus grande expérience des véhicules à transmission manuelle ($T = 2,9 / p < 0,005$). Les plus jeunes (16 ans) se distinguent ($F = 32,0 / p = 0,05$) par un usage plus fréquent de véhicules à transmission manuelle. C'est aussi le cas des sujets résidant dans les plus petites municipalités ($F = 40,0 / p < 0,05$) et dans la Beauce ($F = 2,7 / p < 0,05$). Les sujets de la région de Montréal sont ceux qui ont le moins expérimenté la conduite en mode manuel. Le fait d'avoir suivi ou non des cours pratiques n'est pas lié à l'usage plus fréquent de l'un ou l'autre des types de transmission.

Environ 20 % des véhicules mis en marché en 2000 au Canada étaient pourvus de transmissions manuelles (Office of Energy Efficiency, 2003), mais la majorité était des camionnettes ou des camions légers, plus fréquemment utilisés en milieu rural. L'utilisation de ces véhicules est aussi associée au travail et aux loisirs sportifs (pêche et chasse) dont les adeptes sont principalement masculins. On peut penser que la volonté d'apprendre à conduire ce type de véhicule reflète autant des besoins que des valeurs rencontrés plus souvent chez les sujets masculins, en particulier hors des centres urbains. Il ne faut donc pas se surprendre de constater que les jeunes hommes surtout, et ceux résidant en région, soient surreprésentés chez les sujets qui ont appris à conduire avec une transmission manuelle.

Tableau 40 Nombre de fois où les sujets ont conduit avec ou sans accompagnateur au cours des quatre dernières pratiques pour les six questionnaires

Accompagnateur	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24	Σ
Mère	302	245	185	106	80	22	24	964
Père	308	300	176	99	49	24	8	964
Autre membre de la famille	698	208	46	8	3	1		964
Ami/copain/copine	702	175	57	15	11	4		964
Conjoint	925	19	10	4	1	3	2	964
Instructeur (école de conduite)	591	233	131	7	1	1		964
Autre accompagnateur	955	6	3					964
Ni accompagnateur ni instructeur	925	24	13	1	1			964

Des données se chiffrant à 11 797 ont été colligées au sujet des accompagnateurs. Ici, tout comme dans l'étude d'Audet et Croteau (1996), la majorité des pratiques a eu lieu sous la supervision d'un des deux parents. On constate en effet que la mère (38,2 %) et le père (31,9 %) sont les accompagnateurs les plus fréquents.⁵⁴ On retrouve ensuite le moniteur de conduite (10,9 %), l'ami(e), la copine ou le copain (8,7 %), un autre membre de la famille (6,8 %), le conjoint (2 %). Des 11 797 cas recensés, 142 représentent des déplacements sans accompagnateur (1,2 %). Comme souligné antérieurement, l'apprentissage de la conduite s'effectue très largement dans un cadre privé, quasi intime, où sont certainement transmis et reproduits des modèles familiaux.

Le choix de l'accompagnateur n'est pas en relation avec le sexe de l'apprenti; par exemple, apprendre avec sa mère ou son ami se rencontre dans des proportions identiques chez les filles et les garçons. Une différence toutefois émerge dans le cas où l'accompagnateur est le père : la probabilité est alors bien plus forte que l'apprenti soit son fils plutôt que sa fille ($T = 4,1 / p < 0,000$). Les tendances générales relatives à l'âge sont à l'effet que plus l'apprenti est jeune, plus ses accompagnateurs seront sa mère, son père ou son moniteur d'école de conduite. La conduite sans accompagnateur se voit davantage chez les 20-24 ans résidant dans des municipalités de moins de 5 000 habitants ($F = 4,0 / p < 0,05$). Par ailleurs, plus la taille de la municipalité augmente, plus les pères interviennent, et moins les mères le font ($F = 17,9 / p < 0,000$), en particulier à Montréal.

⁵⁴ Audet et Croteau (1996) présentent des proportions différentes : 32,1 % (mère), 27,8 % (père), 18 % (moniteur), 8,3 % (amis ou amies).

Finalement, c'est dans l'Est du Québec et en Beauce que l'on dénote le plus de déplacements sans accompagnateur.

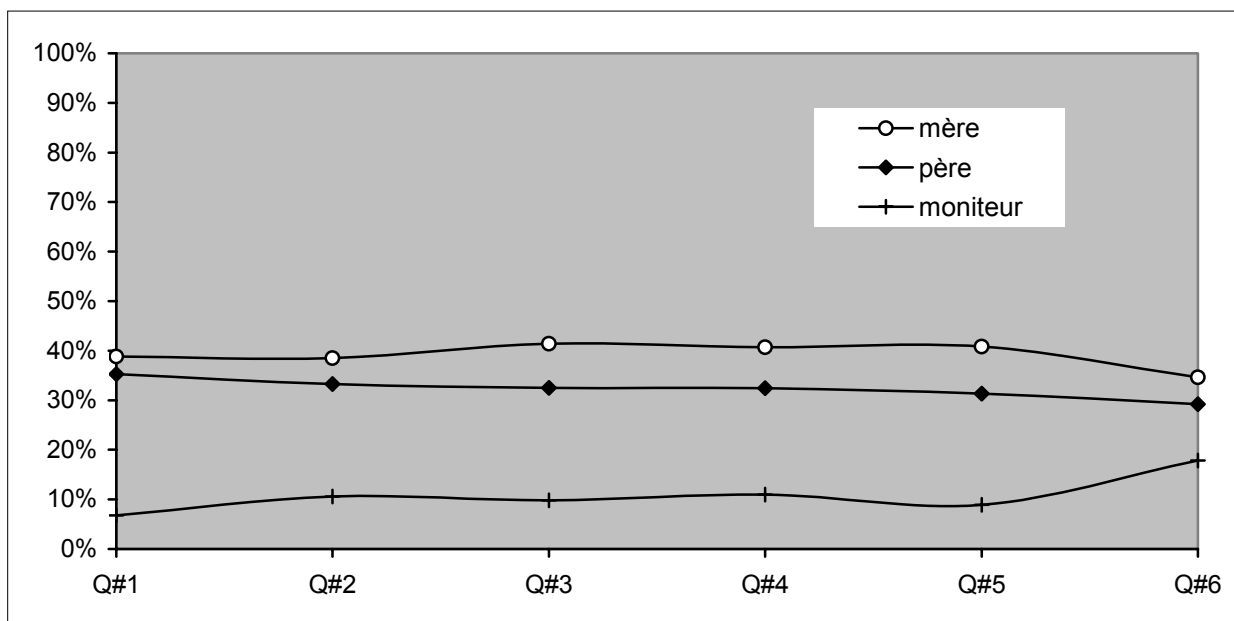


Figure 16 Évolution de la proportion d'accompagnateurs par catégorie d'un questionnaire à l'autre

On notera que l'écart demeure relativement constant entre mères et pères accompagnateurs du début à la fin de la période de conduite accompagnée. Audet et Croteau (1996) rapportaient que les supervisions effectuées par les mères étaient constantes alors qu'en diminution continue pour les pères.

La plus forte présence des femmes démontre qu'elles ont non seulement investi ce rôle (d'initiateur) traditionnellement masculin, mais qu'elles en assument la plus grande responsabilité. La proportion plus importante des pères accompagnateurs à Montréal s'explique vraisemblablement par la perception d'un niveau de difficulté plus élevé que les hommes seraient mieux en mesure d'affronter avec succès. Compte tenu des styles de conduite associés aux hommes et aux femmes, on peut penser que le père accompagnateur proposera un modèle de conduite plus déterminé et affirmatif alors que la mère présentera un modèle de conduite plus coopératif et préventif.

Tableau 41 Nombre de fois où les sujets ont conduit avec des passagers autres que l'accompagnateur

Conduit avec un ou des passagers	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24	Σ
n	217	328	233	106	48	26	7	965
%	22,5	34	24,1	11	5,0	2,7	0,7	100

Des 965 sujets, 217 (22,5 %) ont effectué tous leurs déplacements sans passager autre que l'accompagnateur, 14,2 % ont eu des passagers une seule fois, 10,5 % deux fois, 9,3 % trois fois. À l'inverse, 4 sujets ont eu des passagers à 20 reprises (rappelons que le maximum théorique est de 24 déplacements documentés) deux sujets en ont eu à 22 occasions, et un lors de 23 de ses 24 déplacements. D'autre part, le calcul sur le nombre de déplacements recensés (6 124) montre que le tiers (31,4 %) ont eu lieu sans passager. Ce type de situation est plus fréquent dans les petites municipalités qu'à Québec ou à Montréal ($F = 6,3 / p < 0,000$), mais l'Est du Québec se distingue particulièrement par sa grande proportion de déplacements sans passager (58,9 %) ($F = 6,9 / p < 0,000$). La proportion de pratiques sans passager que nous avons relevée (31,4 %) est fort différente de celle signalée dans l'étude d'Audet et Croteau (1996) où 68,4 % des déplacements s'étaient déroulés sans autre passager que l'accompagnateur.

*Raison des déplacements et fréquence souhaitée des pratiques***Tableau 42 Buts de chacun des déplacements recensés**

Buts/raisons des pratiques	Nombre de fois/nombre de sujets							Σ^{55}
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24	
Pour aller chercher ou reconduire quelqu'un	506	360	80	15	1			1117
Pour me rendre ou revenir de quelque part	167	284	249	171	57	24	10	4826
Pour faire des commissions	353	393	160	50	5	1		2054
Pour me pratiquer à conduire seulement	212	384	289	65	9	3		2973
Autres buts/raisons ⁵⁶	911	42	8	1				106

Nous disposons de 11 076 réponses sur la raison des pratiques. Les déplacements réalisés dans le but spécifique de se pratiquer à conduire comptent pour 26,8 %. Les autres mobiles sont « pour se rendre ou revenir de quelque part » (43,6 %), « pour faire des commissions » (18,5 %), « pour aller chercher ou reconduire quelqu'un » (10,1 %). Les autres raisons invoquées ne touchent que 1 % des pratiques et il s'agit, le plus souvent, de déplacements « pour aller travailler ».

Ils sont 22 % (n = 212) qui n'aient jamais mentionné « pour me pratiquer à conduire seulement » comme raison de leurs déplacements. Moins de 20 % des sujets ont plus de cinq pratiques de cette nature à leur actif. On ne s'étonnera pas de savoir qu'il s'agit surtout des apprentis ayant suivi des cours pratiques (T = -8,3 / p < 0,000). On constate que les sujets féminins ont également mentionné plus souvent cette raison comme motif de leurs déplacements (T = 3,3 / p = 0,001). En outre, on remarque que plus les sujets sont jeunes, plus ils ont eu tendance à conduire pour se pratiquer, mais les différences observées n'atteignent pas le seuil de signification.

⁵⁵ Total compilé par mentions. On relève 962 sujets qui ont répondu au moins une fois à cette question.

⁵⁶ La catégorie « autres » inclut notamment la raison « Pour aller travailler » (43 mentions/14 sujets).

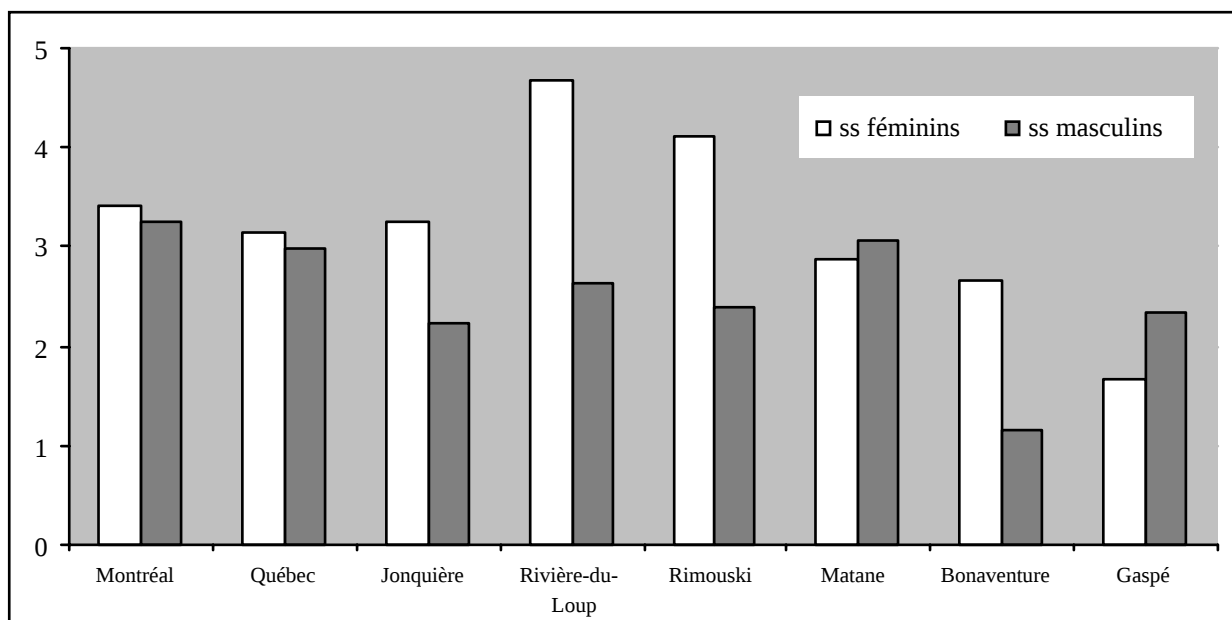


Figure 17 Nombre moyen de déplacements effectués pour « se pratiquer seulement » par sexe et par lieu de recrutement des sujets

L'examen du nombre de pratiques par sexe et en fonction du Centre de service où les sujets ont été recrutés montre que, règle générale, les sujets féminins ont conduit plus souvent pour se pratiquer et qu'il y a de nombreuses variations d'un lieu à l'autre. Plusieurs des différences observées sont significatives, mais il n'y a pas de modèle particulier qui émerge ni d'interactions significatives avec d'autres variables.

Tableau 43 Nombre de fois où les sujets ont indiqué avoir conduit aussi souvent qu'ils l'avaient voulu au cours des deux semaines ayant précédé chacun des questionnaires

	Nombre et pourcentage de mentions par questionnaire							Σ
	0	1	2	3	4	5	6	
n	324	254	142	95	72	47	35	969
%	33,4	26,2	14,7	9,8	7,4	4,9	3,6	100

Seulement 3,6 % des sujets ont pu conduire aussi souvent qu'ils l'avaient souhaité tout au long de leur période de conduite accompagnée. À l'inverse, 33,4 % n'ont jamais répondu (aucun des six questionnaires) avoir pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient désiré. En général, pour chacun des questionnaires, ce sont environ 45 % des sujets qui déclarent avoir pu conduire aussi souvent qu'ils le désiraient. Le taux le plus faible (39,2 %)

apparaît au 4e questionnaire, le plus élevé (47,5 %) est observé pour le 6e et dernier questionnaire.

Tableau 44 Raisons pour lesquelles les sujets n'ont pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient voulu

Raisons pour lesquelles le sujet n'a pu conduire	% réponses	% de sujets
Je n'avais pas de véhicule disponible	24,0	50,3
Je n'avais personne pour m'accompagner	36,9	64,3
Je n'avais pas le temps	29,3	57,3
L'accompagnateur ne voulait pas ou était trop nerveux	2,2	6,7
Les conditions météorologiques n'étaient pas bonnes	1,2	3,5
Autres raisons	6,5	19,2

Les trois réponses proposées dans le questionnaire (véhicule, accompagnateur, temps) ont été indiquées par la majorité des répondants. Ce sont 64,3 % des sujets qui ont déclaré n'avoir pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient désiré, faute d'accompagnateur disponible, 57,3 % par manque de temps, et 50,3 % parce qu'il n'y avait pas de véhicule disponible. Parmi les « autres raisons », on notera que 6,7 % des sujets se sont heurtés au refus de l'accompagnateur, ce qui porte à 39,1 % le nombre de cas liés à l'accompagnateur.

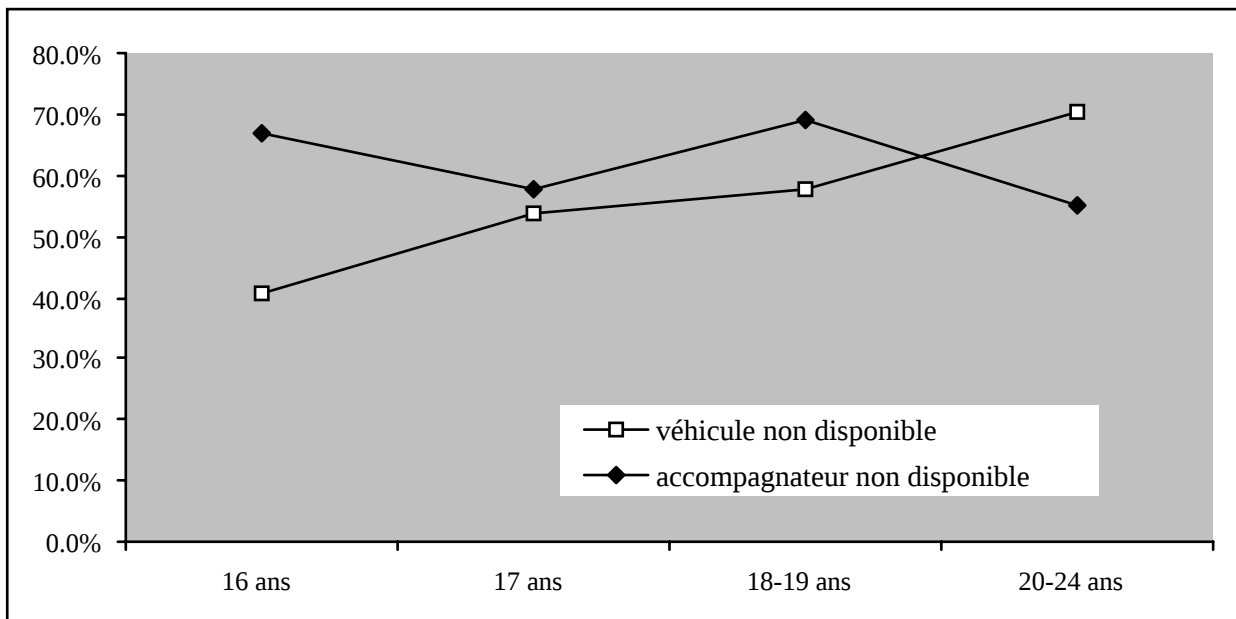


Figure 18 Proportion des sujets par groupe d'âges ayant déclaré qu'ils n'avaient pu conduire aussi souvent que souhaité faute d'accompagnateur ou de véhicule

Plus les apprentis sont âgés, plus souvent ils n'ont pu conduire parce qu'ils n'avaient pas accès à un véhicule (R.A. : -4,5). À l'inverse, ils ont moins de difficulté à trouver un accompagnateur (R.A. : +2,1). Les sujets plus âgés ont probablement moins de facilité d'accès à un véhicule, car ils sont moins nombreux à habiter chez leurs parents que les plus jeunes apprentis. Par ailleurs, puisqu'ils pratiquent nettement moins souvent que les plus jeunes, on peut avancer l'idée que leurs accompagnateurs acceptent plus volontiers de superviser leurs pratiques.

Les sujets féminins ont invoqué plus souvent le manque de temps ($T -3,6 / p < 0,000$) et les conditions météorologiques ($T -2,3 / p < 0,05$), mais il s'agit de la seule différence relevée au regard du sexe des sujets. Quelques différences apparaissent en fonction de la taille de la municipalité de résidence mais, bien qu'atteignant le seuil de signification ($p < 0,05$), elles sont souvent de faible importance. Par exemple, les sujets de Montréal évoquent plus souvent la non-disponibilité du véhicule; les résidents qui ne sont ni de Montréal ni de Québec mentionnent moins souvent le manque de temps.

Périodes et lieux des déplacements

Les données présentées permettent de vérifier à quels moments de la journée et de la semaine les apprentis ont effectué leurs déplacements. Les lieux sont documentés au regard de la municipalité de résidence du sujet. Finalement, nous examinons les déplacements en fonction des zones de limite de vitesse.

Tableau 45 Nombre de fois où les sujets ont conduit en fonction de la période de la journée pour les six questionnaires

Moment de la journée	Nombre de fois/nombre de sujets						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Avant-midi (6 h à midi)	323	457	155	18	2	0	0
Après-midi (midi à 18 h)	66	326	340	164	47	11	1
Soirée (18 h à minuit)	114	351	323	124	35	8	0
Nuit (minuit à 6 h)	784	161	10	0	0	0	0

L'analyse révèle que 82,1 % des apprentis (784) n'ont jamais conduit de nuit. La plupart ont pratiqué au moins une fois l'après-midi (93,1 %) ou en soirée (88,1 %).

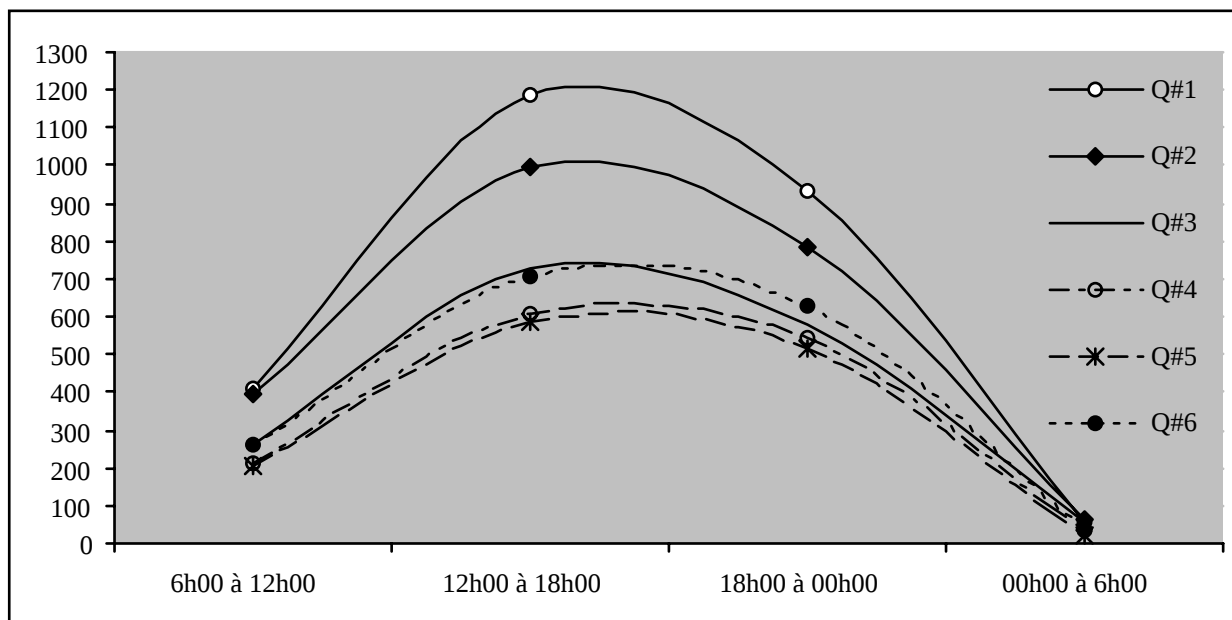


Figure 19 Nombre brut de pratiques en fonction de la période de conduite pour chacun des questionnaires

Dans l'étude d'Audet et Croteau (1996), la majorité des déplacements débute dans l'après-midi ou en début de soirée (66,2 % de tous leurs départs se situent entre 13 h et 20 h). Nos données confirment cette tendance qui demeure constante du début à la fin de la période de conduite accompagnée.

Il n'y a pas de différence dans les périodes de conduite en fonction du sexe des sujets, sauf pour la conduite de nuit où les hommes dominent ($T = 3,02 / p < 0,005$). Il n'existe aucun lien avec l'âge. Une tendance non significative émerge en relation avec la taille du lieu de résidence : plus elle est petite, plus on a conduit de nuit; cette tendance est plus marquée dans l'Est du Québec et en Beauce.

Tableau 46 Nombre de fois où les sujets ont conduit en fonction du jour de la semaine pour les six questionnaires

période de la semaine	nombre de fois/nombre de sujets						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Semaine (lundi à vendredi)	39	212	287	211	133	59	6
Fin de semaine (samedi et dimanche)	108	373	302	125	32	5	2

À peu près tous les sujets ont conduit au moins une fois durant la semaine (95,9 %), un peu moins au cours de la fin de semaine (88,6 %). Les

déplacements (n = 10 890) ont surtout été réalisés durant la semaine (65,2 %); 34,8 % du lundi au mercredi; 28,6 % les jeudi et vendredi. Cette situation contraste fortement avec les données d'Audet et Croteau (1996), chez qui plus de 63 % des pratiques s'effectuaient durant les fins de semaine.

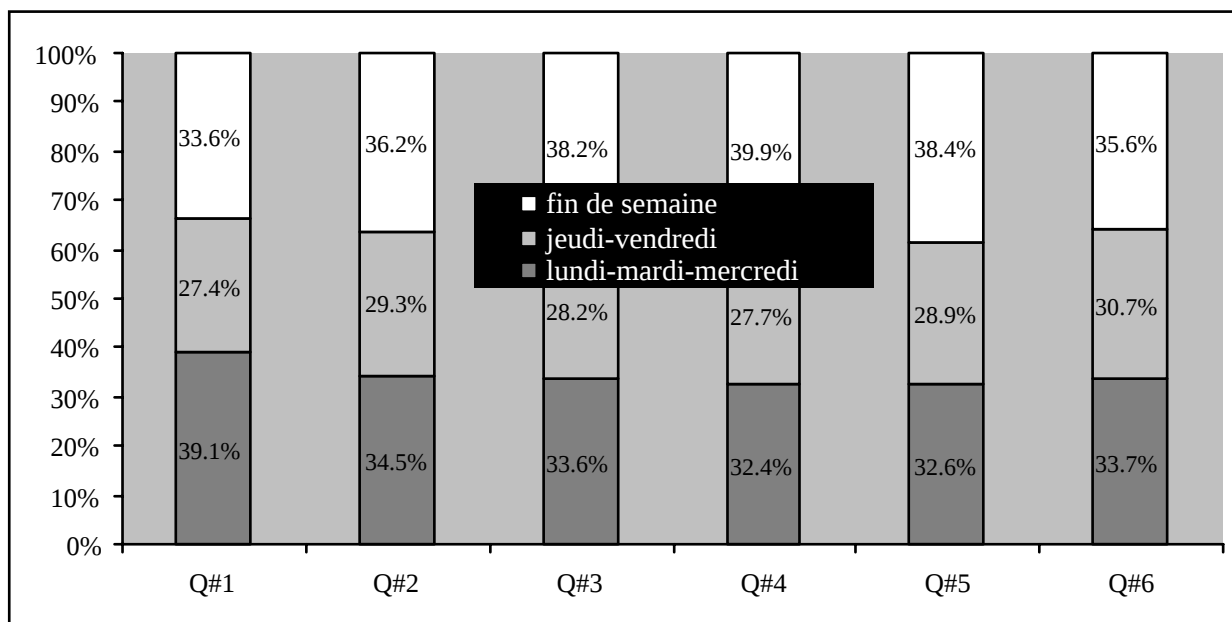


Figure 20 Répartition des pratiques en fonction des jours de conduite pour chacun des questionnaires

Les analyses font ressortir quelques tendances en lien avec les périodes privilégiées dans la semaine : 1) les sujets masculins pratiquent davantage la fin de semaine ($T = 2,2 / p < 0,05$); 2) plus les apprentis sont jeunes, plus ils effectuent leurs déplacements la fin de semaine ($F = 19,3 / p < 0,000$); 3) les sujets de Montréal sont sans conteste moins nombreux à pratiquer la fin de semaine ($F = 6,7 / p < 0,000$).

Les données suivantes concernent les endroits où ont eu lieu les pratiques.

Tableau 47 Nombre de fois où les sujets ont conduit dans leur municipalité

Avoir conduit dans sa municipalité	Nombre de fois						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
n	17	151	244	189	172	110	86

Tableau 48 Pourcentage des fois où les sujets ont conduit dans leur municipalité en fonction du numéro de questionnaire

Avoir conduit dans sa municipalité	# Questionnaire/% sur l'ensemble des mentions					
	1	2	3	4	5	6
Oui	82,6	81,0	82,3	82,1	86,4	84,1
Non	17,4	19,0	17,7	17,9	13,6	15,9

Sauf pour 17 d'entre eux, tous les sujets ont conduit dans leur municipalité. La proportion des pratiques s'étant déroulées dans la municipalité de résidence est demeurée équivalente du début à la fin de la période de conduite accompagnée. Les 16-17 ans y ont conduit vraiment plus souvent ($F = 12,7 / p < 0,000$); c'est aussi le cas pour les résidents des plus petites municipalités ($F = 4,7 / p < 0,05$).

Tableau 49 Nombre de fois où les sujets ont conduit dans une autre agglomération

Avoir conduit dans une autre agglomération	Nombre de fois						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
n	185	297	219	136	77	27	26

Tableau 50 Pourcentage des fois où les sujets ont conduit dans une autre agglomération en fonction du numéro de questionnaire

Avoir conduit dans une autre agglomération	# Questionnaire/% sur l'ensemble des mentions					
	1	2	3	4	5	6
Oui	38,9%	42,2%	44,7%	45,3%	50,0%	50,1%
Non	61,1%	57,8%	55,3%	54,7%	50,0%	49,9%

Pour 19 % des sujets, on ne relève pas de pratique dans une autre agglomération que leur lieu habituel de résidence. On compte 5 359 déplacements réalisés à l'extérieur, comparativement aux 9 595 pratiques effectuées dans la municipalité de résidence.⁵⁷ Les sujets masculins ont conduit plus souvent dans une autre municipalité ($F = 5,0 / p < 0,05$). C'est également le cas des plus jeunes ($F = 20,8 / p < 0,000$) et des résidents de la Beauce ($F = 20,9 / p < 0,000$).

⁵⁷ Il ne faut pas oublier qu'un déplacement peut s'être déroulé dans plusieurs lieux. Le répondant peut alors avoir indiqué qu'il avait conduit dans sa municipalité, entre deux villes ou villages, et dans une autre ville ou un autre village que son lieu de résidence.

Tableau 51 Nombre de fois où les sujets ont conduits entre deux villes ou villages

Avoir conduit entre deux villes ou villages	Nombre de fois							Σ
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24	
n	190	260	231	136	79	40	26	962

Tableau 52 Pourcentage des fois où les sujets ont conduit entre deux villes ou villages en fonction du numéro de questionnaire

Avoir conduit entre deux villes ou villages	Numéro de questionnaire/% sur l'ensemble des mentions					
	1	2	3	4	5	6
Oui	40,8	44,9	47,8	47,4	54,0	52,0
Non	59,2	55,1	52,2	52,6	46,0	48,0

On dénombre 5 611 déplacements qui se sont déroulés entre deux agglomérations. Comme dans le cas précédent, 19,8 % des sujets n'ont pas conduit entre deux villes ou deux villages. Les plus jeunes se distinguent significativement des plus âgés ($F = 24,9 / p < 0,000$) par une conduite interurbaine plus fréquente; il en va de même pour les habitants des petites municipalités, plus particulièrement en Beauce ($F = 30,0 / p < 0,000$).

Les tableaux suivants indiquent le nombre de pratiques effectuées dans les zones de vitesse limitées à 50 km/h, 70 km/h, 90 km/h et 100 km/h.

Tableau 53 Nombre de fois où les sujets ont conduit dans une zone limitée à 50, 70, 90 et 100 km/h

Nombre de fois	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Zone limitée à 50 km/h	32	169	279	190	148	76	71
Zone limitée à 70 km/h	144	301	259	136	65	41	19
Zone limitée à 90 km/h	253	279	197	125	64	27	20
Zone limitée à 100 km/h	441	310	148	43	17	5	1

La quasi-totalité (96,7 %) des répondants ont évidemment conduit dans des zones de 50 km/h. Le pourcentage de répondants diminue en fonction de l'augmentation des limites de vitesse : 70 km/h = 85,1 %, 90 km/h = 73,8 %, 100 km/h = 54,3 %.

Tableau 54 Pourcentage des sujets ayant conduit dans des zones de vitesse limitées à 50, 70, 90 et 100 km/h par numéro de questionnaire

Questionnaire Numéro	1	2	3	4	5	6
avoir conduit dans des zones						
limitées à 50 km/h	73,0	70,2	75,6	74,1	76,8	81,8
limitées à 70 km/h	41,6	44,7	45,4	46,4	47,0	51,8
limitées à 90 km/h	33,6	38,4	39,0	42,8	41,6	45,1
limitées à 100 km/h	12,6	17,1	17,3	19,1	21,4	23,7

Les données relevées totalisent 19 951 déplacements ou parties de déplacement : 42,1 % ont eu lieu dans des zones limitées à 50 km/h; 25,7 % dans des zones limitées à 70 km/h; 22,1 % dans des zones limitées à 90 km/h, et 10,1 % dans des zones limitées à 100 km/h. L'étude d'Audet et Croteau (1996) n'offre pas une analyse aussi détaillée, mais les auteurs soulignent qu'environ 69 % des déplacements recensés chez leurs sujets se sont produits sur des voies urbaines comparativement à 18,5 % sur des routes de campagne et à 12,8 % sur des autoroutes. L'expérience de nos propres sujets semble un peu plus diversifiée, notamment au regard des zones limitées à 70 et 90 km/h.

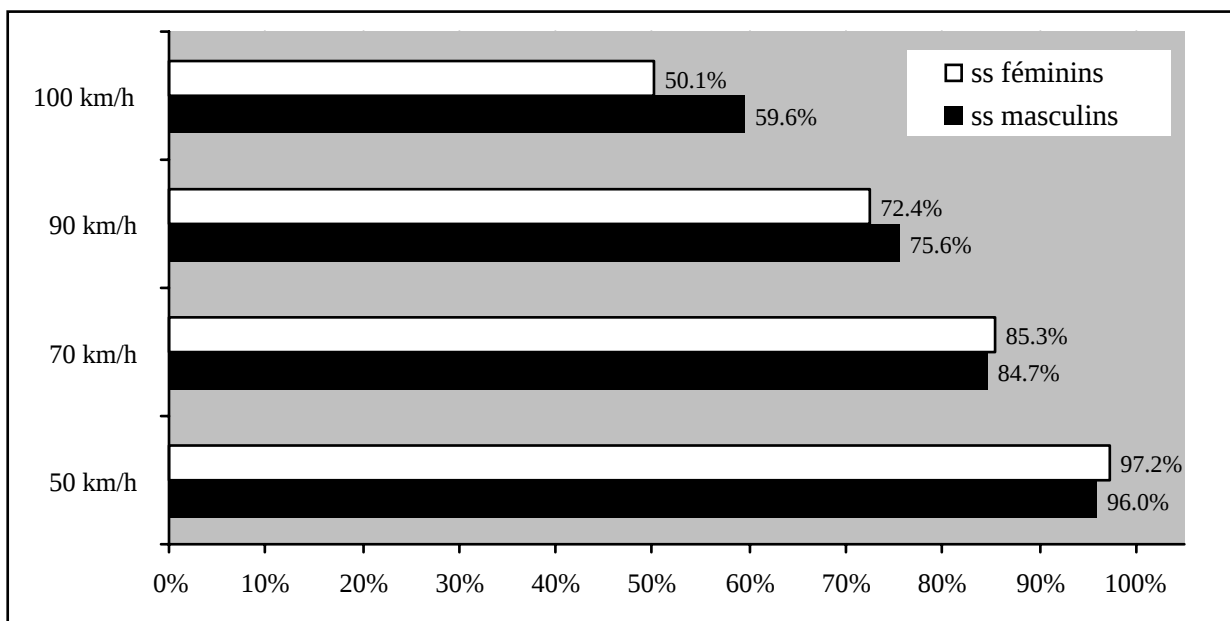


Figure 21 Pourcentage des sujets par sexe ayant conduit dans des zones de 50 à 100 km/h

Les analyses comparatives démontrent que les sujets masculins ont conduit manifestement plus souvent dans les zones limitées à 100 km/h ($T = 4,1$ / $p < 0,000$). Les moyennes de déplacement par âge et par zones de vitesse montrent que les plus jeunes (16 ans) ont conduit plus souvent dans les zones de 50, 70 et 90 km/h ($F = 16,7$, $F = 15,2$, $F = 24,2$ / $p < 0,000$). Plusieurs différences ressortent en fonction du lieu de résidence. On comprendra que les sujets de Montréal ont moins de probabilités de conduire sur des routes limitées à 70 ou à 90 km/h alors que c'est l'inverse qui se produit pour ceux qui résident dans des municipalités de moins de 5 000 habitants. De la même manière, les sujets du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de l'Est du Québec⁵⁸ n'ont guère la chance de pouvoir conduire dans des zones de 100 km/h. Plusieurs différences significatives émergent en fonction du lieu de résidence (taille et localisation) et il serait fastidieux d'en faire la nomenclature. Signalons deux cas particuliers, celui des sujets de Québec qui se démarquent très nettement par leur plus grand nombre de déplacements en zones limitées à 100 km/h, et celui des apprentis de Montréal qui n'ont qu'une très faible expérience des zones de 90 km/h.

Conditions routières et météorologiques

Cette section permet de documenter l'état de la chaussée, l'intensité du trafic, l'éclairage et la météo lors des déplacements des sujets. Pour qu'ils acquièrent une expérience maximale, il suffirait que les apprentis aient l'occasion de conduire dans toutes les conditions qu'ils seront susceptibles de rencontrer alors qu'ils ne pourront pas nécessairement bénéficier des conseils d'un conducteur aguerri. La durée de la période de conduite accompagnée s'avère, en théorie du moins, suffisante pour exposer l'apprenti à une diversité de conditions routières et météorologiques. Nous avons cherché à savoir si ce prolongement à 12 mois du processus avait facilité ou non cette diversité d'expériences de conduite.

⁵⁸ Plus spécifiquement les sujets habitant à Matane, à Gaspé ou à Bonaventure.

Tableau 55 État de la chaussée au cours des déplacements

État de la chaussée	Nombre de fois/nombre de sujets						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Enneigée	439	349	162	17	3	0	0
Glacée	627	297	45	1	0	0	0
Normale (sèche ou humide)	1	114	243	239	198	125	50

Ce sont 23,8 % des 9 580 déplacements recensés qui ont été pratiqués sur une chaussée enneigée ou glacée; 54,7 % des sujets ont conduit sur une chaussée enneigée, 35,4 % ont fait l'expérience d'une chaussée glacée; 32,6 % ont conduit dans ces deux conditions alors que 42,4 % n'ont conduit que sur une chaussée « normale ». Plus les sujets sont jeunes, plus ils ont fait l'expérience de conditions enneigées ou glacées ($F = 7,7 / p < 0,000$).

Les apprentis des zones urbaines (Québec et Montréal) ont plus souvent conduit en situation de chaussée « normale » ($F = 22,69 / p < 0,000$). Ce sont les sujets de l'Est du Québec qui ont le plus souvent conduit sur des chaussées enneigées ou glacées alors que c'est l'inverse pour les résidents de Montréal ($F = 2,5 / p < 0,05$). Ceux qui étaient inscrits à des cours de conduite ont conduit plus souvent ($T = -3,2 / p < 0,005$) dans ce type de conditions, vraisemblablement parce que les séances ne pouvaient être aisément annulées pour ce motif. Il y a néanmoins un lien avec l'âge des sujets. On se rappellera que plus les sujets sont âgés moins ils se sont inscrits à des cours pratiques. Il n'est pas possible d'effectuer des comparaisons avec l'étude d'Audet et Croteau (1996) puisque la période couverte n'était que de trois mois et que leurs sujets avaient été recrutés en été. Elles notent cependant que « l'expérience de conduite acquise comprend (...) peu d'aspects difficiles » (p. 72). Ce constat était clairement lié à leur plus courte période d'observation (été-automne) puisque près de 25 % des pratiques que nous avons documentées ne se sont pas déroulées dans des conditions normales, c'est-à-dire par beau temps et sur chaussée sèche ou humide.

Tableau 56 Intensité du trafic lors des déplacements

Densité de la circulation	Nombre de fois/nombre de sujets						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Faible	77	303	314	181	67	21	2
Moyenne	100	279	316	171	78	16	5
Forte	456	403	95	11	0	0	0

Les données obtenues en réponse à la question posée relative à l'intensité du trafic lors des déplacements sont fortement liées aux perceptions individuelles. Un apprenti de Rivière-du-Loup trouverait probablement que la circulation à Montréal est toujours très dense alors que les habitués la jugeront rarement aussi sévèrement. Il est également possible que le manque d'expérience amène les apprentis à évaluer plus négativement cet aspect de la situation, tout simplement parce qu'ils ne disposent pas d'éléments de référence.

Les analyses réalisées démontrent que les répondants ont conduit la plupart du temps dans des conditions de circulation faible ou modérée. On ne relève aucune différence entre les sexes. Certaines différences apparaissent toutefois en fonction de l'âge, de la taille du lieu de résidence ou de la région, mais ce sont les villes où les sujets ont été recrutés qui influent le plus sur l'évaluation du trafic lors des pratiques. Curieusement, ce sont les apprentis de Montréal et de Québec qui font le moins mention de trafic de densité élevée⁵⁹ alors que ce sont ceux de Rimouski, de Gaspé et de Matane qui le mentionnent le plus souvent.

Tableau 57 Nombre de fois où les sujets ont conduit à la noirceur

	Nombre de fois/nombre de sujets						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Avoir conduit à la noirceur	149	317	306	126	55	13	2

Ce sont 38,6 % des 11 248 déplacements recensés pour cette variable qui ont été effectués à la noirceur; 15,4 % des apprentis n'ont jamais conduit à la noirceur. Les sujets masculins ont conduit plus souvent à la noirceur, mais cette différence n'atteint pas le seuil de signification. Par ailleurs, les analyses révèlent que plus les sujets sont jeunes, plus ils ont fréquemment conduit à la noirceur ($F = 11,9 / p < 0,000$). Les résidents des villes de 5 000

⁵⁹ Il faut ajouter les résidents de Bonaventure; ils sont cependant fort peu nombreux.

habitants et plus⁶⁰ sont ceux qui ont le plus souvent conduit à la noirceur; à l'inverse, ce sont les apprentis de Montréal pour qui le nombre de pratiques à la noirceur est le plus faible ($F = 5,3$ / $p = 0,001$).

Tableau 58 Types de conditions météorologiques rencontrées

Types de conditions météorologiques	Nombre de fois/nombre de sujets						
	0	1 à 3	4 à 7	8 à 11	12 à 15	16 à 19	20 à 24
Pluie	286	533	139	8			
Neige	473	352	124	16	1		
Vents forts	632	286	45	3			

Sur les 11 693 déplacements recensés pour cette rubrique, 14,6 % ont été réalisés alors qu'il pleuvait; 12,2 % alors qu'il neigeait; et 6,3 % en présence de vents forts, ces trois conditions correspondant approximativement au tiers des pratiques dénombrées.

Il est plus important toutefois de considérer ces données sous l'angle des apprentis plutôt que sous celui de la caractérisation des déplacements. On constate que 29,6 % des apprentis n'ont jamais conduit alors qu'il pleuvait, que 49 % n'ont jamais pratiqué alors qu'il neigeait, et que les deux tiers (65,4 %) n'ont pas expérimenté la conduite en présence de vents forts. L'expérience de ces conditions météorologiques est étroitement liée au lieu de résidence des sujets. Par exemple, ceux qui ont le plus pratiqué dans des conditions de forts vents sont des sujets de l'Est du Québec, en particulier des résidents de Bonaventure et de Rimouski. Exception faite du facteur géographique, l'exposition à ces conditions semble relativement équiprobable, peu importe le sexe ou l'âge des sujets. Il serait évidemment souhaitable que tous les apprentis aient eu l'occasion de pratiquer dans des conditions « difficiles », mais rien ne permet de penser que tous les accompagnateurs soient suffisamment compétents pour assurer une formation adéquate dans de pareilles situations.

⁶⁰ Le phénomène est particulièrement marqué dans l'Est du Québec (Rimouski, Matane, Bonaventure, Gaspé).

ANALYSE DES DONNÉES : DURÉE ET NATURE DES ACTIVITÉS DE CONDUITE

Cette partie permet de documenter les déplacements en fonction de leur durée et de leur longueur moyennes, de même qu'en fonction des différentes manœuvres de conduite pratiquées.

Durée des déplacements

Tableau 59 Répartition globale de la durée (en minutes) des pratiques en fonction du numéro de questionnaire

Durée	Questionnaire/% sur l'ensemble des mentions ⁶¹					
	1	2	3	4	5	6
Moins de 15 minutes	31,1	30,3	32,1	33,3	28,7	24,5
15 à 29 minutes	36,9	35,1	37,2	34,5	38,7	34,9
30 à 59 minutes	21,3	22,0	21,6	20,5	21,6	22,1
60 à 89 minutes	7,4	8,7	6,0	7,6	7,0	9,9
90 minutes et plus	3,3	3,9	3,2	4,0	3,9	8,5

La majorité (66,2 %) des pratiques durent en moyenne moins de 30 minutes. On constate que la durée moyenne des pratiques augmente en fin de processus. Le temps moyen calculé sur l'ensemble des déplacements recensés est de 30,3 minutes; le temps médian est identique pour les sujets féminins et masculins.

Les sujets plus âgés (20-24 ans) se distinguent significativement ($F = 7,03$ / $p < 0,000$) des autres par des durées moyennes supérieures (35,5 minutes). On observe également des différences significatives en fonction des régions et lieux de résidence; à cet égard, les déplacements des apprentis de Montréal sont les plus longs (33,9 min.) alors que ceux des sujets de la Beauce (27,2 min.) et de l'Est du Québec (28,3 min.) sont les plus courts ($F = 5,7$ / $p < 0,000$).

Observation intéressante : les sujets qui se sont inscrits à des cours de conduite se distinguent vraiment ($T = -7,2$ / $p < 0,000$) de ceux qui n'en ont pas suivi (33,2 minutes versus 26,4).

À ce chapitre, nos données contrastent avec celles d'Audet et Croteau (1996). La durée moyenne des déplacements dans leur étude est de 46,3 minutes, plus de 50 % supérieure à celle que nous avons relevée

⁶¹ Les proportions calculées n'incluent que les réponses des sujets ayant conduit à au moins une reprise.

(30,3 min.). Faut-il attribuer cette réduction de la durée moyenne des déplacements à l'allongement de la période de conduite accompagnée? À des caractéristiques régionales? L'échantillon dans leur étude était issu des régions de Montréal et des Cantons-de-l'Est alors que le nôtre se situe beaucoup plus à l'est du Québec. Il est aussi plausible que leur moyenne calculée ait été contaminée par des scores extrêmes puisque leurs longs déplacements sont de plus de trois heures alors que notre catégorie la plus élevée regroupe les trajets de 90 minutes et plus. Finalement, signalons qu'à l'instar d'Audet et Croteau nous avons aussi relevé que les dernières pratiques sont de durées plus longues que celles en début ou en milieu de processus.

Il s'avère peu utile d'analyser le temps total cumulé puisque cette sommation est fonction de notre fréquence d'échantillonnage. Des projections peuvent toutefois être calculées à partir des données recueillies lorsque l'on prend en compte le nombre total de pratiques déclarées par les sujets ainsi que la durée de la période de conduite accompagnée. Ces évaluations sont présentées en fin de section.

Kilométrage parcouru lors des déplacements

Tableau 60 Répartition globale de la longueur (en kilomètres) des pratiques en fonction du numéro de questionnaire

Kilométrage	Questionnaire/% sur l'ensemble des mentions					
	1	2	3	4	5	6
Moins de 10 km	36,3	30,2	32,4	30,6	27,9	26,4
10 à 19 km	26,9	27,9	28,7	27,4	26,5	24,8
20 à 29 km	18,6	18,2	16,5	19,5	21,4	19,0
30 à 49 km	10,9	13,1	14,7	11,7	13,3	16,5
50 à 99 km	4,3	7,1	4,6	8,1	7,2	8,2
100 km et plus	3,0	3,4	3,1	2,7	3,7	5,1

La majeure partie (47,5 %) des déplacements sont de moins de 20 km alors que 10 % d'entre eux sont beaucoup plus longs > 50 km). La tendance générale indique une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en fin de processus de conduite accompagnée. Ici aussi la moyenne (23,3 km) surestime peut-être le kilométrage type parcouru. Un sujet a en effet parcouru 1 520 km, la médiane du kilométrage total est de 225 km versus 270,1 km pour la moyenne. Le kilométrage par déplacement varie de 5 à 100 km et la médiane se situe à 20,4 km.

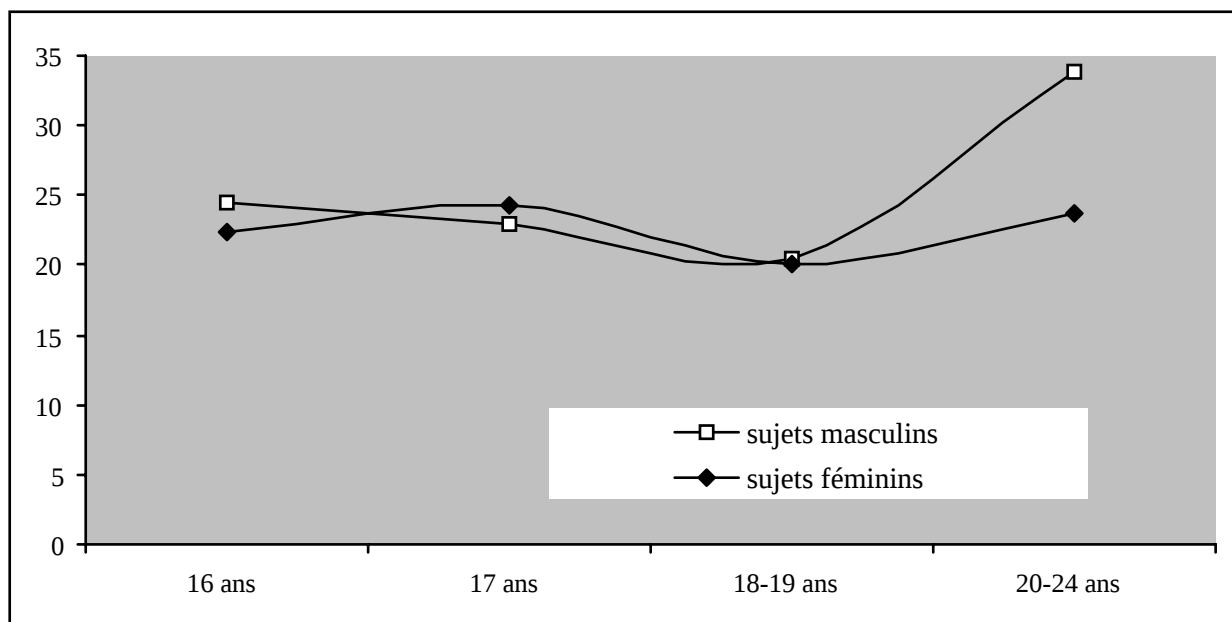


Figure 22 Kilométrage moyen par déplacement en fonction de l'âge et du sexe

On observe une différence entre sujets féminins et masculins ($T = 2,2$ / $p < 0,05$), le déplacement moyen de ces derniers étant plus long de 2,1 km. Cette relation est cependant étroitement liée à l'âge des sujets, car l'influence du sexe ne se manifeste que chez les sujets âgés de 20 à 24 ans. La région ainsi que la taille du lieu de résidence ne présentent pas de variations marquées au regard du kilométrage total parcouru. Par ailleurs, on dénote une différence significative en fonction de l'inscription à un cours de conduite : le déplacement moyen est de 21,5 km pour ceux qui n'ont pas suivi de cours versus 24,7 km pour ceux qui y étaient inscrits ($T = -3,3$ / $p = 0,001$).

Les comparaisons possibles avec l'étude d'Audet et Croteau (1996) montrent que la moyenne de 25,2 km parcourus est légèrement supérieure à celle de nos propres observations (23,3 km). Les scores observés dans leur étude vont de 3 à 137,5 km, ce qui est assez proche de nos propres observations. La médiane aurait vraisemblablement donné une valeur moindre davantage représentative. La moitié des déplacements qu'elles ont documentés étaient de moins de 20 km, 75 % comptaient moins de 30 km. Ces données sont étonnamment proches de celles que nous avons recueillies : 47,5 % des pratiques recensées sont de moins de 20 km, 74,4 % comptent moins de 30 km. Audet et Croteau estimaient que les cours de conduite, obligatoires à l'époque, représentaient 35 % du total de l'expérience acquise (en termes de kilométrage). Nos résultats montrent que

l'inscription à des cours augmente significativement le kilométrage (moyen) mais dans des proportions beaucoup plus modestes (15 %).

Pratique de manœuvres spécifiques

On se rappellera que nous avons vérifié les raisons des déplacements effectués par les sujets afin d'isoler le pourcentage de cas où les sujets ont conduit spécifiquement pour se pratiquer; 26,8 % des pratiques, soit 2 973 déplacements, ont été effectuées à cette fin. Environ 80 % des apprentis ont réalisé au moins une pratique de cette nature. Il s'agissait le plus souvent de sujets féminins et des plus jeunes sujets.

Nous avons vérifié dans une autre section du questionnaire quelles étaient les manœuvres que les apprentis avaient exécutées, peu importe le motif de leurs déplacements. Nous nous sommes intéressés à six comportements dont la maîtrise apparaît essentielle à la conduite : les stationnements (avant-arrière, en parallèle), le virage à gauche dans une intersection, le dépassement d'un autre véhicule, l'entrée sur une autoroute et le changement de voie.

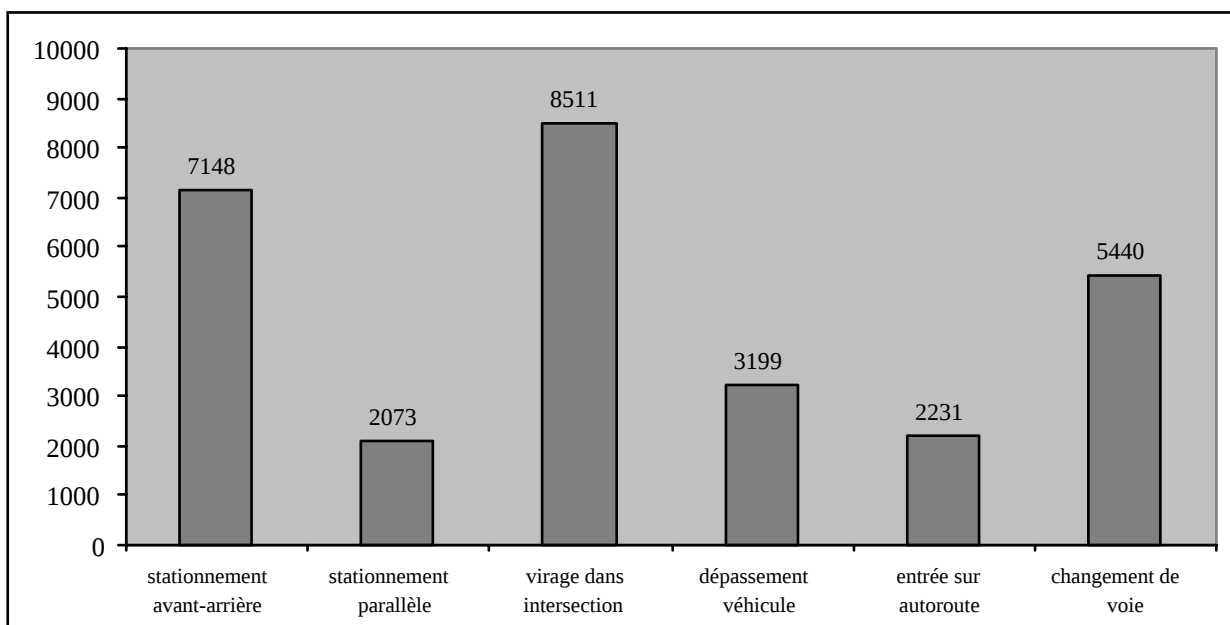


Figure 23 Nombres cumulatifs des manœuvres pratiquées

Nous avons recensé un total de 28 602 manœuvres. Celles qui sont le plus fréquemment exécutées sont le virage dans une intersection, les stationnements avant ou arrière et les changements de voie. Les sujets ont effectué en moyenne 29,6 manœuvres au total (médiane = 25), mais il faut signaler que 10,8 % des répondants ont effectué un total de cinq

manœuvres ou moins 73. Le nombre total de manœuvres exécutées est corrélé faiblement ($r = 0,18 / p < 0,000$) avec le nombre de déplacements dont la raison était spécifiquement de se pratiquer à conduire. Ce constat est sensé compte tenu du petit nombre de ces déplacements (médiane : 2).

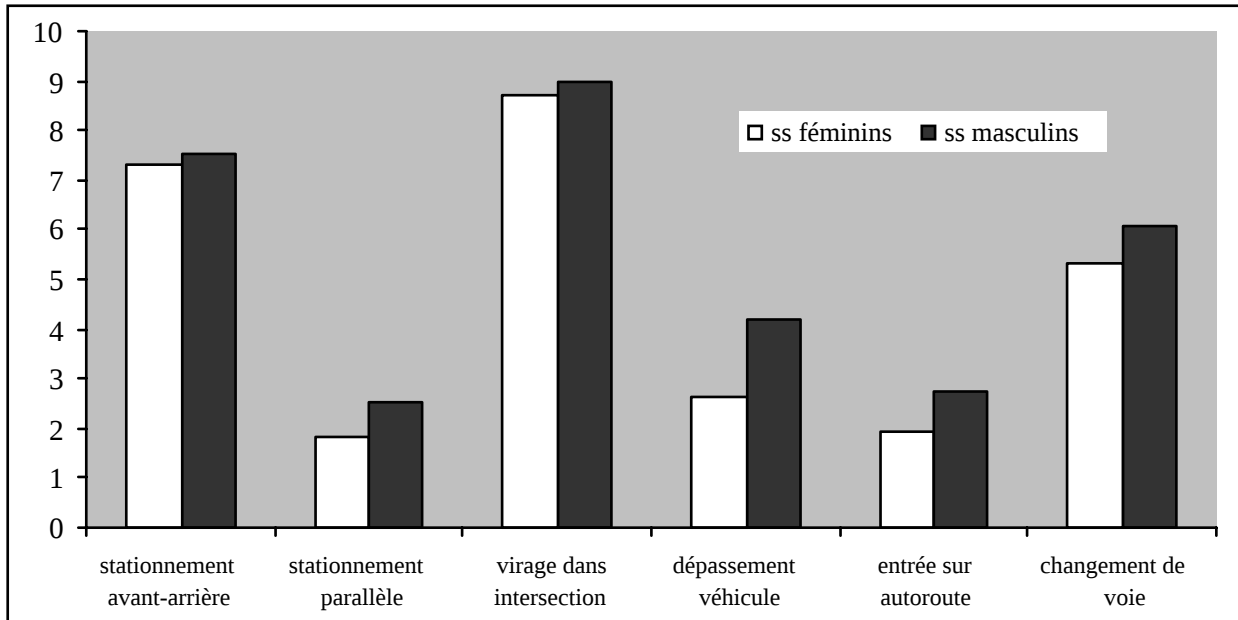


Figure 24 Nombre moyen de manœuvres exécutées par sexe

Les sujets masculins se distinguent ($T = 3 / p < 0,005$) par leur nombre moyen plus élevé de manœuvres exécutées, soit 32 versus 27,8. On constate des différences statistiquement significatives ($p < 0,05$) dans le cas des stationnements parallèles, des dépassements, des entrées sur autoroute et des changements de voie. On notera que l'ampleur des différences est en relation avec la dangerosité des manœuvres. S'agit-il d'une plus forte propension au risque des apprentis masculins ou d'une plus grande confiance entretenue par les accompagnateurs à leur égard?

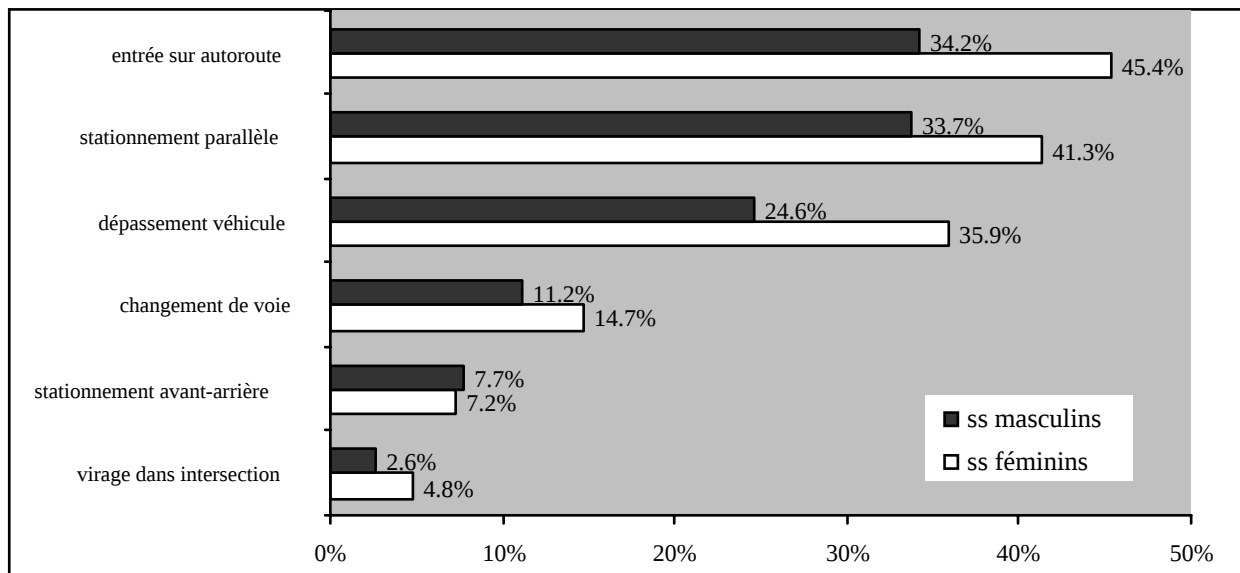


Figure 25 Pourcentage des sujets par sexe qui n'ont jamais exécuté une manœuvre particulière

La proportion des apprentis n'ayant jamais exécuté certaines manœuvres est assez élevée; 40,4 % ne sont jamais entrés sur une autoroute; 37,9 % n'ont jamais effectué de stationnement parallèle; 30,9 % n'ont jamais effectué de dépassement. On peut raisonnablement s'inquiéter du fait que 40 % des sujets entreront pour la première fois sur une autoroute sans avoir préalablement bénéficié de la supervision d'un conducteur expérimenté. Il faut cependant rappeler que certaines de ces manœuvres sont propres au milieu de circulation : les sujets de notre échantillon qui ne résident ni à Québec ni à Montréal ont nettement moins de probabilités de conduire sur une autoroute.

Tableau 61 Nombre moyen de manœuvres et de déplacements en fonction de la provenance des sujets

Manœuvres exécutées	Québec et Montréal	Beauce/Est du Québec Saguenay–Lac-Saint-Jean	T test/sig.
Stationnement avant-arrière	6,73	7,99	T = 3,3 / p <0,000
Stationnement en parallèle	2,16	2,14	
Virage à gauche dans une intersection	8,59	9,02	
Dépassement d'un autre véhicule	4,19	2,54	T = -6,4 / p <0,000
Entrée sur une autoroute	3,01	1,70	T = -6,5 / p <0,000
Changement de voie	6,01	5,31	T = -2,1 / p < 0,05
Nombre moyen de déplacements	16,7	26,2	T = 7,1 / p <0,000

Nous avons arbitrairement regroupé nos sujets selon qu'ils résidaient à Québec et à Montréal ou ailleurs en province afin de comparer la fréquence des manœuvres exécutées. On se rappellera toutefois que les sujets de Montréal ont sans conteste moins pratiqué que les résidents des autres municipalités. Le nombre moyen est de 16,7 déplacements pour les sujets de Québec et de Montréal alors qu'il s'élève à 26,6 pour les autres apprentis. Il serait donc « normal » que le nombre total de manœuvres effectuées soit plus important pour les apprentis résidant en région. On constate néanmoins que les « urbains » ont souvent exécuté plus de manœuvres, notamment l'entrée sur autoroute, les dépassements et les changements de voie. Les dépassements et les changements de voie sont évidemment plus probables en milieu urbain, idem en ce qui concerne la circulation sur autoroute.

Par ailleurs, lorsqu'on neutralise le nombre de pratiques⁶², on constate que les apprentis résidant en milieu urbain se distinguent par le plus grand nombre de manœuvres effectuées ($F = 121,5$ / $p < 0,000$). Ce constat vaut pour chacune des manœuvres examinées et il démontre la plus vaste expérience acquise par ces sujets. En outre, il y a lieu, croyons-nous, de s'inquiéter du peu d'expérience acquise par les apprentis pour les manœuvres d'entrée sur autoroute et celles de dépassement. On peut présumer que ce ne sont qu'une très faible proportion des sujets qui ont exécuté un dépassement sur une voie à contresens et il faudrait

⁶² Le nombre de pratiques constitue le meilleur facteur prédictif du nombre de manœuvres exécutées. Il est supérieur au temps total de conduite ou au nombre total de kilomètres parcourus.

vraisemblablement insister davantage sur cette manœuvre dans le *Guide de l'accompagnateur*.

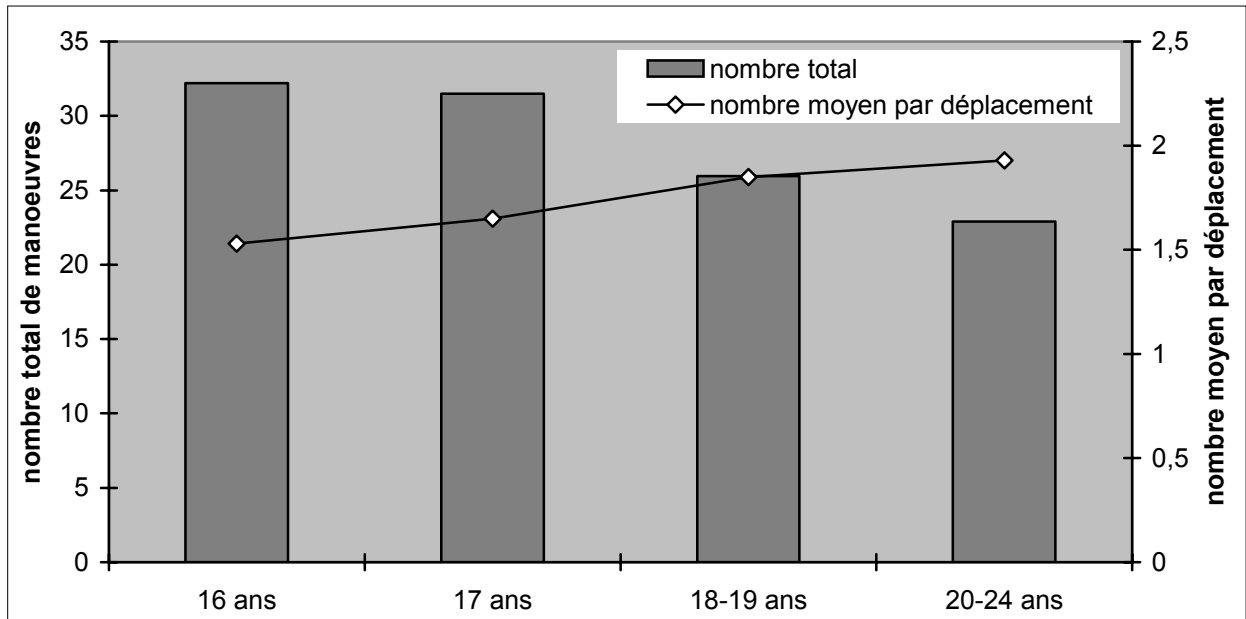


Figure 26 Nombre total de manœuvres et nombre moyen de manœuvres par déplacement en fonction de l'âge des sujets

Les analyses du nombre et du type de manœuvres en fonction de l'âge des apprentis montrent que plus les sujets sont jeunes, plus il est probable qu'ils les aient exécutées ($F = 8,98 / p < 0,000$). Cette tendance est cependant inversée lorsqu'on prend en compte le fait que les plus jeunes ont davantage pratiqué que les plus âgés. Le nombre moyen de manœuvres par déplacement augmente avec l'âge ($F = 10,8 / p = 0,000$). Les apprentis plus âgés, nous l'avons vu, pratiquent beaucoup moins souvent, mais leur temps et leur kilométrage total sont les plus élevés. Il est donc normal qu'ils aient exécuté davantage de manœuvres que leurs benjamins. Nous avons finalement examiné l'impact des cours sur le nombre de manœuvres exécutées.

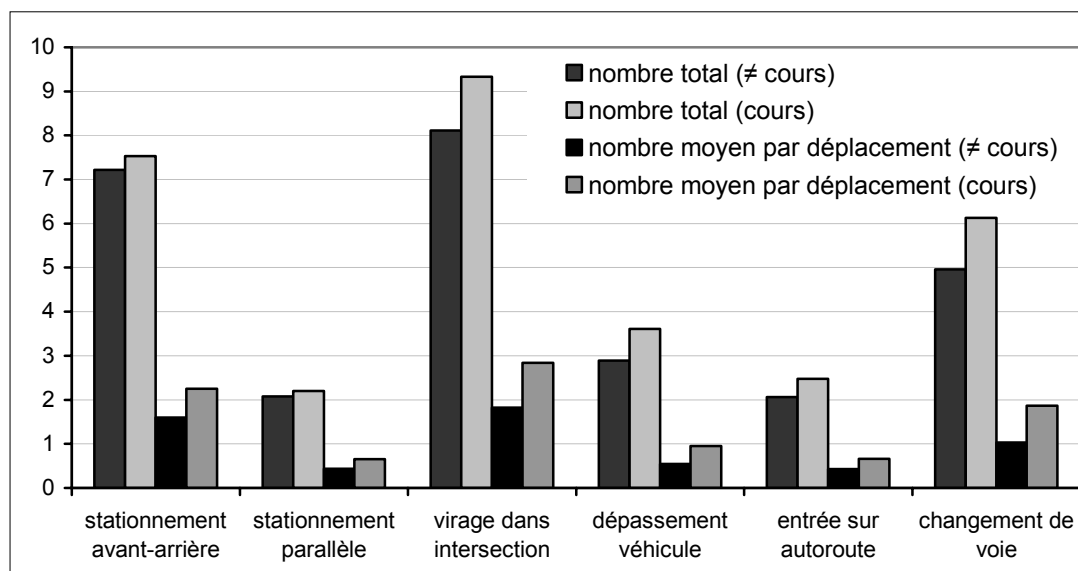


Figure 27 Nombre total et nombre moyen des manœuvres exécutées en fonction d'avoir ou non suivi des cours

Les apprentis qui se sont inscrits à des cours ont, au total, une moyenne de 31,3 manœuvres versus 27,3 pour les autres ($T = -2,8 / p = 0,005$). La différence est encore plus marquée lorsque l'on compare le nombre moyen de manœuvres par déplacement : 9,24 versus 5,86 ($T = -5,9 / p < 0,000$). En outre, chacune des manœuvres répertoriées, sauf dans le cas des stationnements, a été significativement ($p < 0,005$) plus souvent exécutée dans le cas des apprentis avec cours. On peut conclure à un effet significatif des cours sur le nombre et la diversité des apprentissages réalisés. Ces effets positifs résultent d'un programme d'apprentissage vraisemblablement plus structuré, mais ils sont aussi corrélés ($r = 0,71 / p < 0,000$) avec le kilométrage total parcouru et le temps total de conduite ($r = 0,72 / p < 0,000$). Même si les sujets avec ou sans cours ne se distinguent pas significativement quant au nombre total de déplacements, rappelons qu'ils se différencient nettement au regard du kilométrage (293,7 versus 237,7 [$T = -3,97 / p < 0,000$]) et du temps total de conduite (384 minutes versus 285 [$T = -6,6 / p < 0,000$]).

Nous ne pouvons établir des comparaisons avec l'étude d'Audet et Croteau (1996), car le journal de bord utilisé à l'époque ne faisait pas état des manœuvres pratiquées.

ANALYSE DES DONNÉES : EXPÉRIENCE ACQUISE

L'un des objectifs fondamentaux de l'allongement de la période de conduite accompagnée est d'obliger l'apprenti à acquérir davantage d'expérience avant qu'il ne conduise sans supervision. Cet objectif ne saurait évidemment être atteint par le seul écoulement du temps et c'est tant la fréquence que la diversité des situations qui contribuent au développement des habiletés de conduite.

Nous avons examiné plusieurs de ces facteurs dans les sections précédentes, mais il apparaît utile d'élaborer un score général d'expérience afin d'en examiner la distribution en fonction du sexe, de l'âge, de la provenance des sujets, etc. Cette nouvelle variable prend en compte le kilométrage total parcouru par le sujet, le nombre total de manœuvres exécutées ainsi que le nombre total de conditions anormales de chacune des pratiques effectuées.

Nous considérons comme normal le fait que l'apprenti ait conduit dans des zones limitées à 50 km/h. Chaque déplacement dans des zones de 70, 90 et 100 km/h est considéré comme un « plus » dans l'expérience acquise par l'apprenti. Le même type de considération s'applique lorsque la chaussée était enneigée ou glacée, quand le sujet a conduit sous la pluie, la neige ou en présence de vents forts et lorsqu'il a conduit de nuit.

Chacune des neuf conditions anormales peut avoir été mentionnée 24 fois au maximum puisque les répondants devaient documenter leurs quatre derniers déplacements pour les six questionnaires. Il en va de même pour chacune des six manœuvres dont nous avons vérifié l'exécution (4 X 6). Le nombre brut des conditions anormales cumulées a été additionné au nombre total des manœuvres ainsi qu'au kilométrage total, qui a été arbitrairement divisé par dix.

Par ailleurs, il apparaît essentiel de ne considérer que les sujets pour lesquels nous disposons d'un nombre suffisant de données. Le critère de sélection retenu est le nombre de questionnaires dans lesquels le répondant déclare avoir conduit au moins une fois au cours des deux semaines précédentes. Le seuil d'inclusion a été fixé à quatre questionnaires. Les scores d'expérience ont été calculés pour les 549 sujets qui satisfaisaient au critère de sélection.

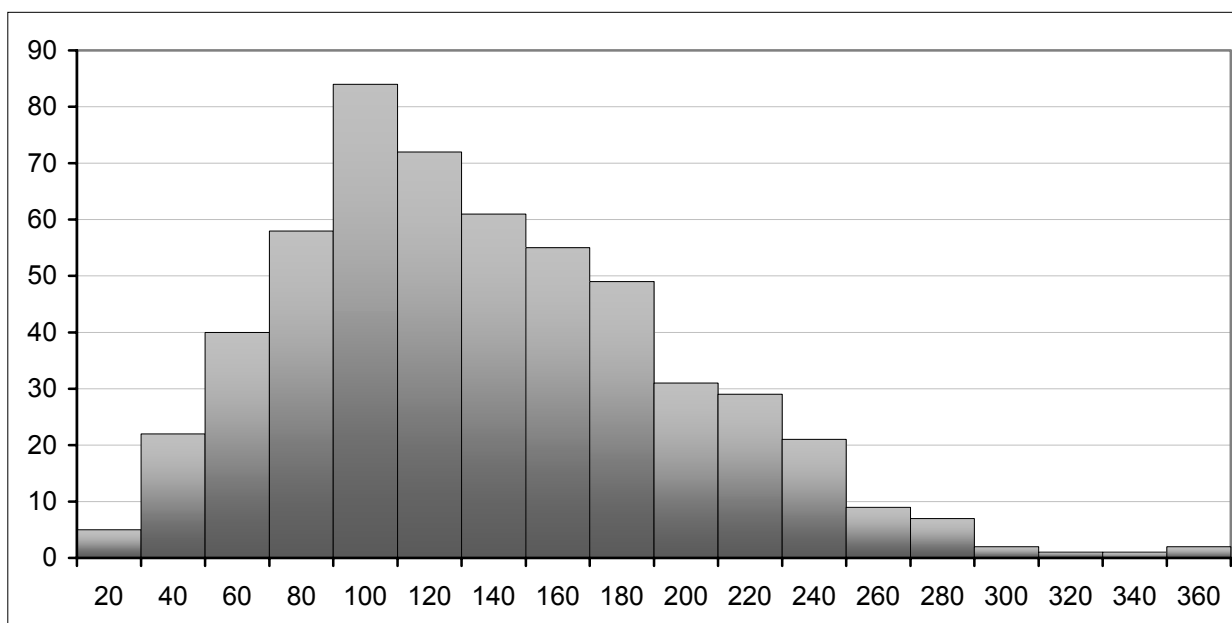


Figure 28 Distribution des scores d'expérience

Les scores varient de 16,5 à 372 et la moyenne est de 136,5. Les sujets masculins (146,7) se distinguent significativement ($T = 3,5 / p = 0,001$) des sujets féminins (128,7). L'analyse de variance en fonction de l'âge ne permet pas de conclure à des différences significatives, mais il apparaît que la moyenne du groupe des 16 ans (139) et celle des 17 ans (138,1) est sensiblement plus élevée que celle des 18-19 ans (130,8) et des 20-24 ans (126). Nous avons vu antérieurement que les sujets résidant en zones fortement urbanisées (Québec et Montréal) se démarquaient des autres apprentis quant au nombre de déplacements et aux types de manœuvres, de zones de vitesse, de conditions de la chaussée, etc. L'analyse comparative des scores moyens d'expérience montre que les « urbains » ont moins souvent conduit dans des conditions anormales, mais que la différence n'est pas significative. Une analyse plus fine révèle que les apprentis des plus petites municipalités (<5 000) ont acquis beaucoup plus d'expérience que tous les autres. On se rappellera que les sujets inscrits à des cours se distinguaient des autres apprentis, particulièrement quant au nombre de manœuvres exécutées. Le score moyen d'expérience demeure plus élevé pour les premiers (138,1), mais il ne les distingue pas significativement du résultat de ceux qui n'ont pas suivi de cours (134,4).

ANALYSE DES DONNÉES : LE PROBLÈME DE L'EXTRAPOLATION

Le projet visait principalement à documenter l'expérience acquise au cours de la période de conduite accompagnée. Cette période dure au minimum

entre 8 et 12 mois en fonction du fait que les apprentis aient suivi ou non un cours de conduite. La réalisation d'un inventaire du nombre et du type de pratiques effectuées permet d'estimer la préparation des apprentis à la conduite sans supervision. Il faut donc prendre en compte la durée réelle de cette période d'apprentissage, c'est-à-dire jusqu'au moment où l'apprenti réussit l'examen pratique donnant droit au permis probatoire.

Par ailleurs, les données recueillies avec les questionnaires postaux se veulent un échantillon représentatif de l'ensemble des activités d'apprentissage des sujets. Cet échantillon correspond à 12 semaines puisque les six questionnaires portaient chacun sur les deux semaines précédant leur réception. En théorie, les données recueillies doivent être pondérées pour une période de 52 semaines chez les sujets qui n'ont pas suivi de cours, ou ajustées pour 34,66 semaines chez ceux qui en ont suivi. Dans les faits, il faut plutôt effectuer les calculs en fonction du nombre total de semaines comprises entre l'obtention du permis d'apprenti et l'obtention du permis probatoire. Les durées de 8 et de 12 mois sont en effet des durées minimales, le permis d'apprenti étant valide pendant 18 mois.

Calculer des projections du nombre total de pratiques ou du kilométrage total des sujets au moment où ils font l'examen pratique ne pose pas de problème lorsque l'on dispose de la totalité des données nécessaires.

Nous avons vu précédemment que 52,4 % des sujets ($n = 704$) ont complété le sixième questionnaire postal. Rappelons toutefois que ce pourcentage ne signifie pas que l'on a réussi à collecter des données pour chacun des six questionnaires. Dans les faits, nous ne disposons de données complètes (six questionnaires remplis) que pour 542 personnes. Certains questionnaires n'ont pas été administrés parce que les répondants se sont inscrits tardivement à des cours de conduite et ont ainsi vu leur période d'apprentissage réduite de quatre mois. Faudrait-il pour autant les exclure?

En pratique, d'autres problèmes compromettent également la fiabilité des données à partir desquelles on pourrait calculer diverses projections. Par exemple, faut-il prendre en compte les données des sujets qui ne se présentent pas à l'examen pratique au terme de la durée de leur permis d'apprenti? Ceux dont les motivations étaient peu manifestes et qui se sont engagés dans le processus parce qu'ils avaient reçu leur inscription au cours et leur permis en cadeau étaient-ils aussi déterminés à obtenir le permis probatoire? Les données recueillies ne permettent pas d'en juger à ce stade-ci, mais il est clair qu'on ne peut considérer tous nos apprentis comme des sujets équivalents. Certains n'ont pu véritablement s'engager dans le processus faute de temps, d'occasions ou de motivation suffisante.

D'autres en ont été empêchés pour des raisons de santé.⁶³ Plusieurs, enfin, constituent des pertes au sens technique, puisqu'ils n'ont rempli qu'une partie des questionnaires. Dans ces cas, il serait hasardeux de procéder à des extrapolations à partir d'un nombre insuffisant de données de base.

Les critères de sélection des sujets dont les données présentent les meilleures garanties de fiabilité ont trait à l'examen pratique et au nombre de données recueillies dans les questionnaires postaux. Les conditions suivantes déterminent si les données d'un sujet seront prises en compte dans le calcul des projections :

- le sujet doit s'être présenté à l'examen pratique;
- le délai maximum entre le recrutement et cet examen ne peut excéder 15 mois⁶⁴;
- le sujet doit avoir rempli au moins cinq questionnaires, dont le dernier (n° 6)⁶⁵;
- le sujet doit avoir déclaré qu'il a conduit au moins une fois dans quatre questionnaires.

Les projections portent sur le nombre total de pratiques, le kilométrage total parcouru et le temps total passé au volant pour toute la période de conduite accompagnée. On notera que cette période ne peut excéder 15 mois (voir condition d'exclusion des sujets).

Le calcul du nombre total de pratiques repose sur la formule :

$$\left(\frac{n \dots P}{n \dots Q} \right) \times (2) \times (n_{\text{mois}})$$

où n P correspond au nombre total de pratiques relevées dans les questionnaires, n Q correspond au nombre total de questionnaires remplis par un sujet, et n mois réfère au nombre de mois écoulés entre le recrutement et la date à laquelle l'apprenti se présente pour la première fois à l'examen pratique. Le nombre total des pratiques obtenu permet de calculer les deux autres projections.

Le temps total de conduite est simplement le produit du temps moyen (en minutes) d'une pratique, calculé à partir des données disponibles, par le

⁶³ Maladie, tendinite, etc. Un de nos sujets est même décédé d'un accident de la route.

⁶⁴ Utiliser une période plus longue (ex. : 18 mois) augmente les probabilités de ne pas disposer de données suffisantes lorsque les sujets ne débutent véritablement leur apprentissage qu'après 12 mois – durée de notre période de collecte de données.

⁶⁵ Pour limiter le nombre de données manquantes et ainsi préserver la fiabilité des données à partir desquelles les projections sont calculées.

nombre total de pratiques (voir ci-dessus). C'est aussi le cas pour la projection du kilométrage total parcouru au cours de la période avant examen pratique : kilométrage moyen par pratique multiplié par le nombre total de pratiques.

Tableau 62 Nombre de sujets répondant aux critères de sélection

Questionnaire n° 6 rempli ⁶⁶	Sujets rejoints par téléphone	Sujets ayant tenté l'examen	Délai examen ≤15 mois	Toutes conditions respectées
704	679	619	543	423

La base de données finale comprend 423 sujets qui répondent aux conditions nécessaires au calcul des projections. Les figures et tableaux suivants examinent la répartition des sujets en fonction des principales variables indépendantes.

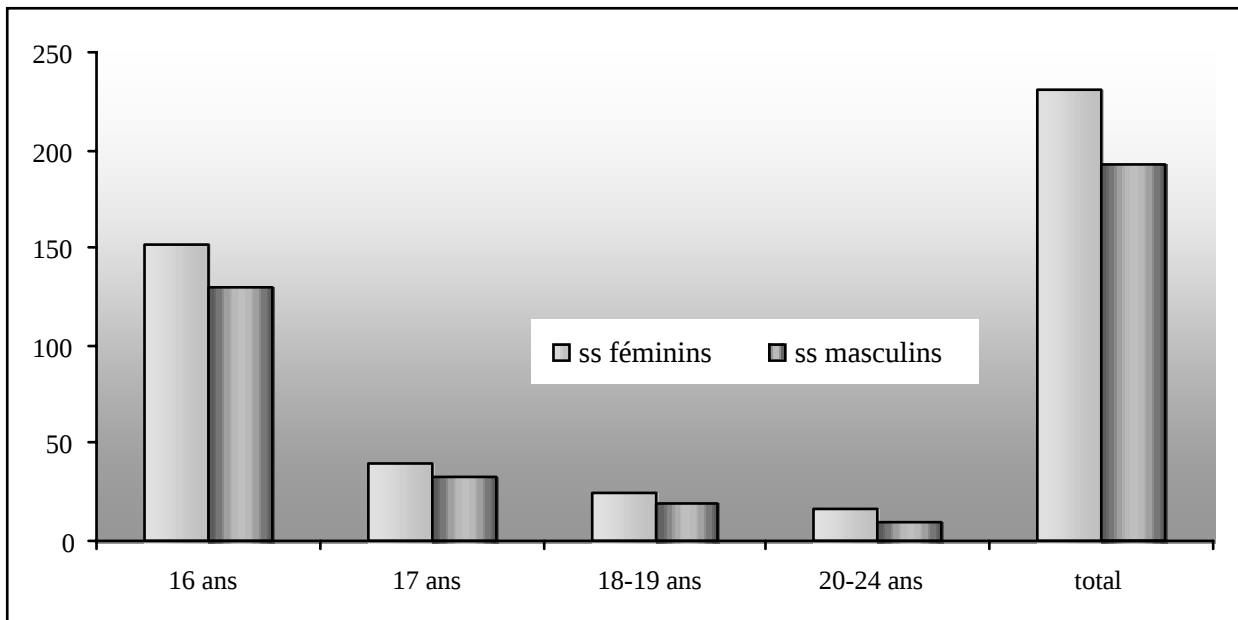


Figure 29 Répartition en nombre par sexe et âge des sujets répondant aux conditions de calcul des projections

Les sujets féminins représentent 54,6 % de l'échantillon final, ce qui se rapproche de la répartition retrouvée au recrutement initial (52,2 %). Elles

⁶⁶ Le respect de cette condition inclut les conditions relatives au fait que le sujet doit avoir rempli au moins cinq questionnaires et qu'il affirme avoir conduit au moins une fois dans quatre questionnaires.

représentaient pourtant 60,1 % des personnes ayant répondu aux six questionnaires postaux. Le groupe des 16 ans correspond à 66,7 % du total. Cette part est sensiblement plus élevée que dans l'échantillon recruté au départ (45,9 %) et que dans celui des personnes ayant rempli les six questionnaires (54,2 %).

Ces variations du poids relatif par sexe et âge aux différentes étapes de l'analyse démontrent que les sujets les plus jeunes, notamment les apprentis masculins, ont franchi plus rapidement les étapes menant à l'obtention du permis probatoire. On peut raisonnablement présumer que leurs motivations sont plus affirmées.

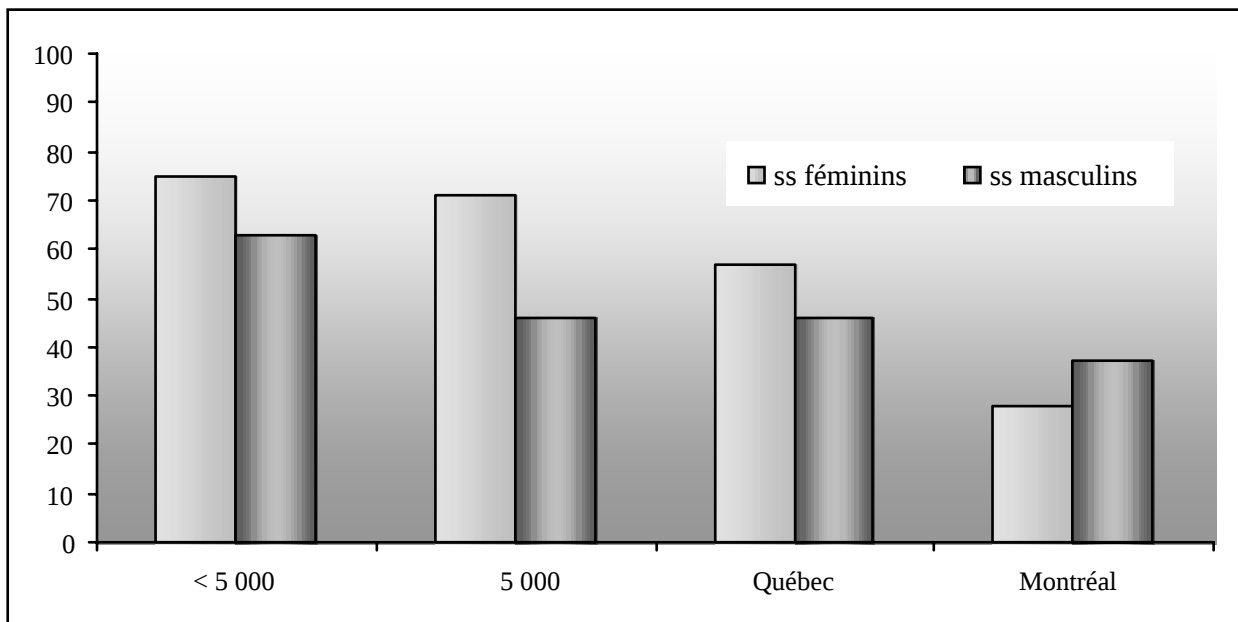


Figure 30 Répartition en nombre par sexe et taille de la municipalité des sujets répondant aux conditions de calcul des projections

La répartition par sexe en fonction de la taille de la municipalité de résidence suit la tendance générale, sauf pour la région de Montréal dont 56,9 % des sujets sont masculins. La différence n'atteint pas le seuil de signification.

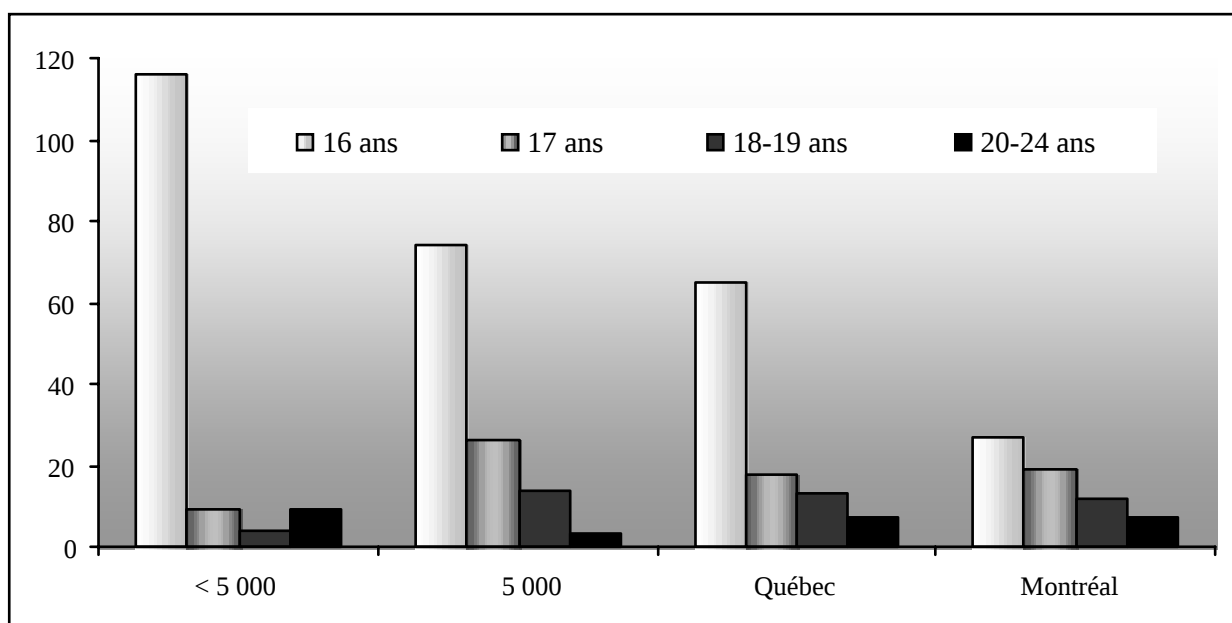


Figure 31 Répartition en nombre par âge et taille de la municipalité des sujets répondant aux conditions de calcul des projections

Plusieurs différences significatives ($\text{Khi}^2 = 46,7 / p < 0,000$) confirment les tendances observées précédemment. On retrouve une proportion beaucoup plus faible des sujets de 16 ans à Montréal, mais cet effet est encore plus marqué pour les autres groupes d'âges. À l'inverse, les 16 ans sont surreprésentés dans les municipalités de moins de 5 000 habitants.

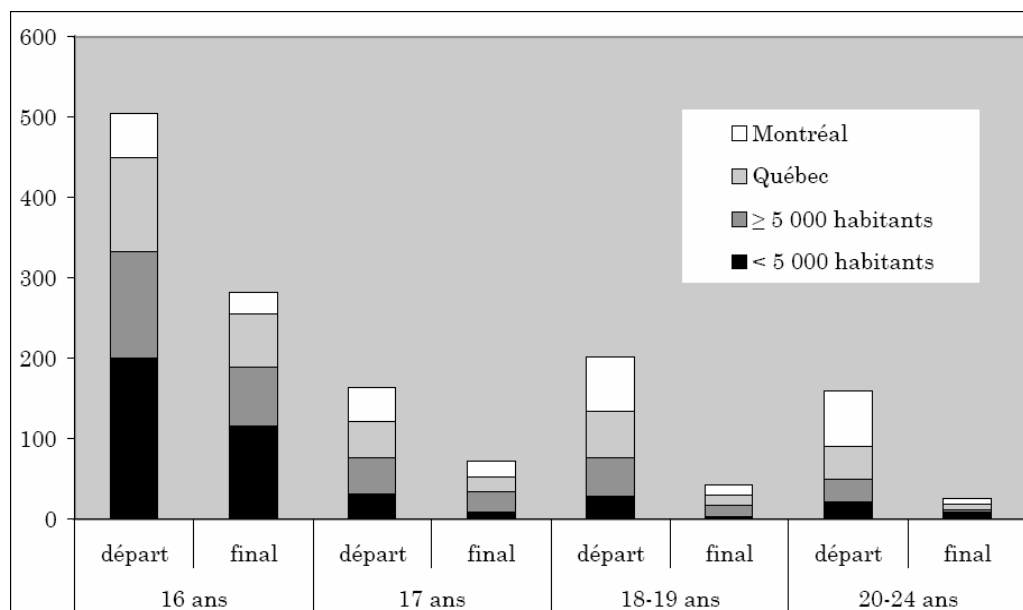


Figure 32 Nombre de sujets en pourcentages par âge et taille de municipalité de résidence lors du recrutement (départ) et après sélection (final)

La comparaison des répartitions observées au terme du recrutement (départ) avec celles obtenues après le calcul des projections (final) montre que les 18-24 ans présentent un taux de perte moyen dépassant les 80 %. Les 16 ans présentent une perte moyenne de 45 %. Ces constats confirment l'hypothèse d'une détermination à obtenir le permis probatoire en relation avec l'âge des sujets.

ANALYSE DES DONNÉES : PROJECTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS, DES HEURES DE CONDUITE ET DU KILOMÉTRAGE

Nombre projeté des pratiques au terme de la période de conduite accompagnée

Rappelons que le nombre total de pratiques est une valeur extrapolée à partir du nombre de déplacements relevés dans les questionnaires des répondants; ce nombre a été ajusté en fonction de la durée totale de la période de conduite accompagnée.

Le nombre estimé de pratiques au moment de passer l'examen varie de 15 à 800 pratiques et la médiane (95,3) est un score plus représentatif que la moyenne (123,7), qui est fortement influencée par un petit groupe de sujets dont le nombre déclaré de pratiques était très élevé. Il n'existe aucune

différence entre les sujets masculins et féminins. Les plus jeunes (16-17 ans) conduiraient un peu plus fréquemment que les plus âgés (18-24 ans), mais les différences n'atteignent pas le seuil de signification.

Tableau 63 Nombre projeté⁶⁷ de pratiques en fonction de la taille de la municipalité

	< 5 000 habitants	≥ 5 000 habitants	Québec	Montréal
n	134	137	110	99

Le nombre de pratiques est plus important chez les sujets résidant ailleurs qu'à Québec ou Montréal ($F = 3,6 / p < 0,05$). Ce plus grand nombre de pratiques ne peut être attribué à une période d'apprentissage plus longue (délai entre le recrutement et la passation de l'examen pratique) puisque les durées moyennes relevées sont toutes de dix mois + ou - deux semaines.

Les sujets qui n'ont pas suivi de cours ont pratiqué en moyenne pendant 12,7 mois avant de se présenter à l'examen pratique; ceux qui en ont suivi ont fait l'examen après 9,5 mois. Le nombre de pratiques projeté des sujets avec cours est de 102,1 et l'on devrait s'attendre à ce qu'il augmente chez les sujets sans cours, proportionnellement à l'allongement (33,2 %) de la période de conduite avant examen. Avec un nombre projeté de 167,6 pratiques avant examen, les sujets sans cours devancent leurs vis-à-vis par 64,2 %, deux fois plus que ce qui aurait été attendu. La différence est significative ($T = 7,1 / p < 0,000$).

Le journal de bord utilisé par Audet et Croteau (1996) couvrait une période de trois mois et permettait de décrire 21 déplacements au cours de trois périodes de dix jours chacune (une par mois). Elles ont évalué à 32 le nombre moyen de déplacements effectués⁶⁸ au terme de la période d'apprentissage (trois mois) de l'époque, soit 113 déplacements pour une durée d'apprentissage comparable à celle que nous avons observée (10,6 mois). Cette observation nous permet d'affirmer que l'allongement de la période de conduite accompagnée s'est traduit par une prise d'expérience accrue en termes de déplacements effectués. Ce nombre de déplacements est en outre plus important d'environ 10 % à ce qui existait antérieurement (123,7 versus 113).

⁶⁷ Il s'agit des moyennes calculées.

⁶⁸ « Or [...] les déplacements sont un peu plus nombreux la fin de semaine que la semaine, ce qui biaise à la hausse l'extrapolation de 32 déplacements en moyenne durant les trois mois. » (p. 68)

Nombre projeté des heures de conduite effectuées au terme de la période de conduite accompagnée

Le calcul du nombre total d'heures de conduite accompagnée jusqu'au moment de passer l'examen pratique équivaut simplement le nombre total de pratiques projeté multiplié par le temps moyen des pratiques recensées dans chacun des questionnaires postaux.

Le temps moyen projeté est de 58 heures, mais l'étendue des scores est considérable (de 6,3 à 492,2 heures). La médiane est de 44,7 heures et constitue un score beaucoup plus représentatif. Certains sujets ont peu pratiqué mais, quand ils l'ont fait, ils y ont consacré beaucoup plus de temps que la moyenne; on relève d'ailleurs une corrélation négative ($r = -0,2$ / $p < 0,000$) entre le nombre et la durée moyenne des pratiques.

Les temps de conduite projetés sont équivalents pour les sujets de chaque sexe. C'est aussi le cas pour la durée projetée et l'âge des sujets; les variations interindividuelles sont trop considérables pour confirmer l'existence de différences significatives.

Le nombre d'heures de conduite semble plus élevé de 15 % chez les sujets qui ne résident pas à Montréal ou à Québec mais, ici aussi, les différences n'atteignent pas le seuil de signification. Ce sont les sujets de l'Est du Québec qui se distinguent le plus nettement ($p = \pm 0,05$) de ceux des autres régions.

Les sujets avec cours auront accumulé 51 heures d'expérience; les sujets sans cours, 72,5 heures ($T = 4,4$ / $p < 0,000$), ce qui correspond à l'allongement de leur période de conduite accompagnée.

Audet et Croteau (1996) ont estimé le temps total de conduite de leurs sujets à 33,2 heures pour trois mois. Ce temps, projeté sur une période comparable à la nôtre, serait de 117,3 heures, ce qui correspondrait au double de nos propres évaluations (58 heures). Cette projection est cependant faussée par la part importante des heures effectuées dans le cadre des cours de conduite, obligatoires à l'époque. L'évaluation ajustée est alors de 74,9 heures, ce qui est étonnamment proche des 72,5 heures calculées dans notre étude pour les sujets sans cours. On peut à nouveau conclure à l'augmentation effective de l'expérience accumulée au terme de la période de conduite accompagnée.

Total projeté du kilométrage effectué au terme de la période de conduite accompagnée

Le kilométrage total réalisé avant de passer l'examen est également une projection obtenue en multipliant le nombre de pratiques évalué par le kilométrage moyen parcouru par les sujets lors de leurs pratiques.

On relève ici aussi une disparité considérable du kilométrage calculé : de 165 km à 25 418 km. La moyenne (2 958,5 km) est fortement biaisée à la hausse et la médiane (2 200 km) constitue un score beaucoup plus représentatif. Il n'y a pas de différence statistiquement significative en fonction du sexe des sujets bien que les hommes aient conduit, en moyenne, 255 km de plus au terme de leur période de conduite accompagnée. Il n'y a pas non plus d'effet âge qui se manifeste au regard du kilométrage total projeté.

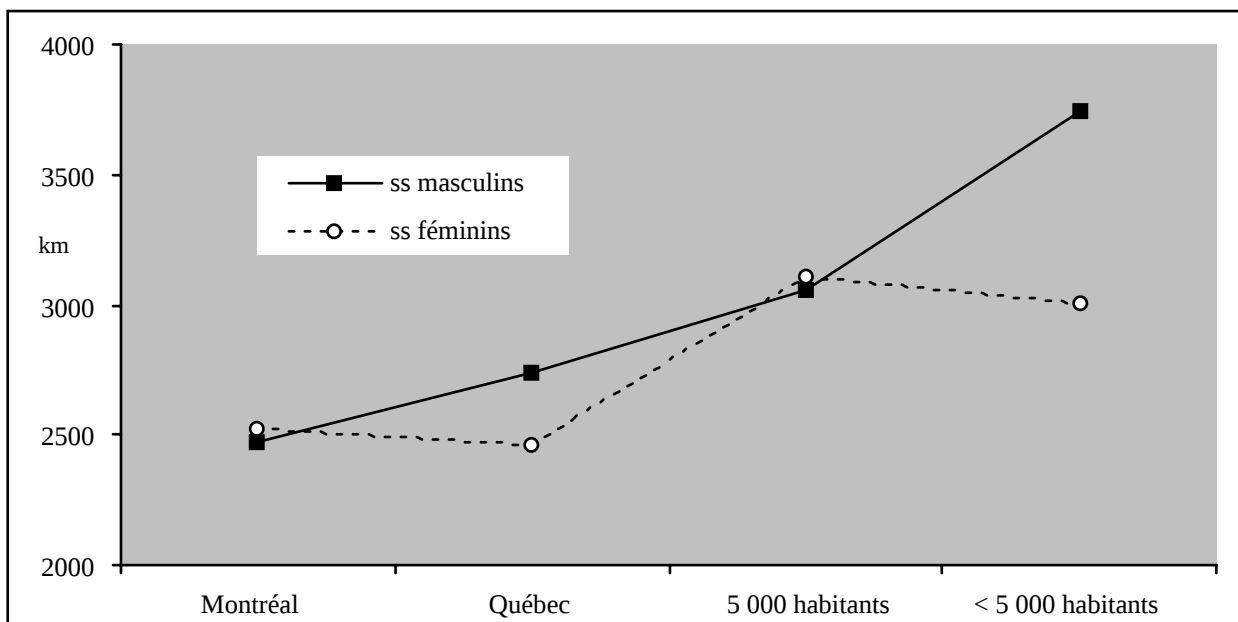


Figure 33 Projection du kilométrage total en fonction de la taille du lieu de résidence

Il y a une relation entre la taille de la municipalité et le kilométrage total escompté à la fin de la période de conduite accompagnée. Les différences n'atteignent pas le seuil de signification ($p < 0,05$) pour toutes les comparaisons, mais la tendance à la diminution du kilométrage semble se vérifier en fonction de la taille du lieu de résidence.

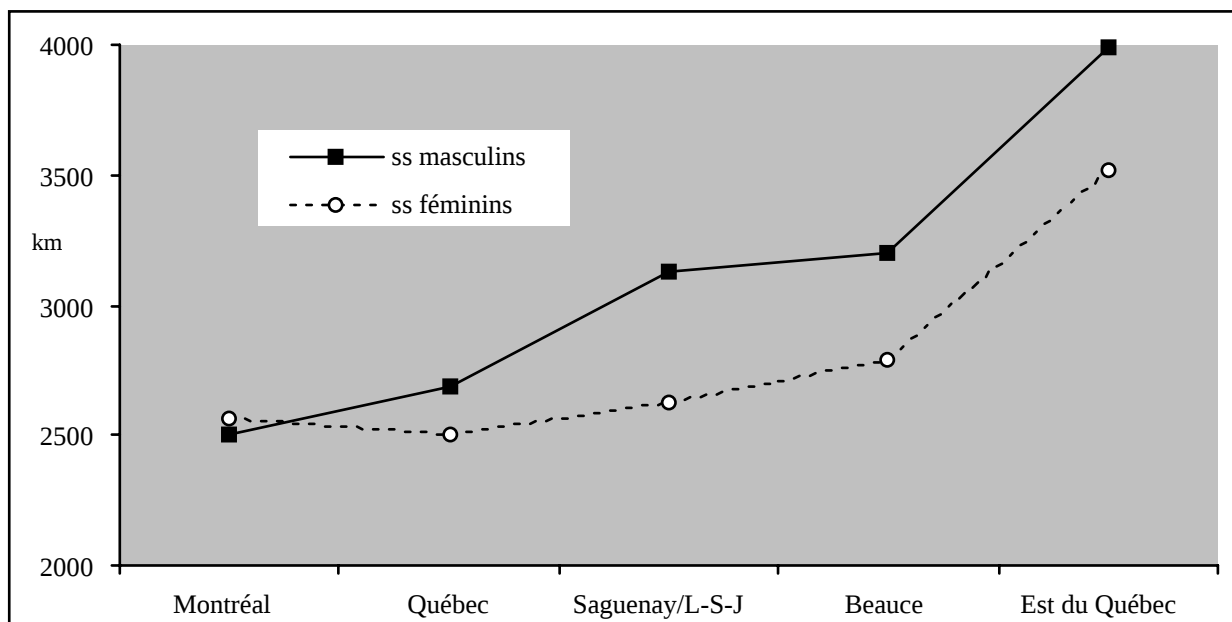


Figure 34 Projection du kilométrage total en fonction de la région de recrutement des sujets

Un effet région se manifeste indépendamment de l'impact de la taille de la municipalité de résidence. Les sujets de l'Est du Québec se distinguent ($p < 0,05$) des autres bien que la proportion de sujets qui résident dans des municipalités de moins de 5 000 habitants soit plus forte en Beauce que dans l'Est du Québec. On peut raisonnablement avancer que la plus grande étendue du territoire, la plus faible proximité des villes et villages forcent, en quelque sorte, les sujets à faire plus de route lorsque leurs motifs sont autres que de simplement se pratiquer.

Tableau 64 Kilométrage, nombre d'heures de conduite et nombre de pratiques projetées par sexe en fonction du fait d'avoir suivi ou non un cours

	Kilométrage **		Nombre d'heures**		Nombre de pratiques**	
	cours	≠ cours	cours	≠ cours	cours	≠ cours
ss féminins	2442	3570	52,0	70,2	101,7	171,7
ss masculins	2612	4227	49,9	75,7	102,5	161,8

** $p = 0.000$

L'effet absence de cours de conduite se manifeste également sur le kilométrage total projeté ($T = 4,6 / p < 0,000$) : 2 522 km pour les sujets avec cours, 3 845 km pour les sujets sans cours, soit 52,5 % en plus versus les 33,2 % attendus.

La projection d'Audet et Croteau (806 km pour une période de trois mois) ajustée donne 2 847 km et elle est, une fois encore, très proche de nos propres évaluations (2 958,5 km). Ce dernier indicateur confirme très clairement que l'allongement de la période de conduite accompagnée a permis, grosso modo, de multiplier par trois (300 %) l'expérience acquise avant l'accès au permis probatoire.

ANALYSE DES DONNÉES : COMPORTEMENTS DÉVIANTS ET INCIDENTS

La dernière partie du questionnaire visait entre autres à dénombrer certaines infractions (alcool, ceinture, accompagnateur) et certains incidents (accidents, quasi-accidents, contraventions). Les infractions étaient relevées pour les deux semaines précédentes, comme dans le cas des pratiques, alors que les incidents étaient dénombrés pour toute la période précédant le dernier questionnaire rempli. Cela nous permettait, en théorie, de recenser tous les accidents, quasi-accidents et contraventions au cours de la durée prévue de conduite accompagnée.

Conduite sans accompagnateur

Le régime d'accès à la conduite repose sur l'acquisition d'expérience pour l'apprenti alors qu'il est accompagné d'un conducteur expérimenté; l'obtention du permis probatoire permet de s'affranchir de cette contrainte. Nous avons posé la question : « As-tu conduit seul(e) au cours des deux dernières semaines? (sans accompagnateur) – nombre de fois = » Cette règle est-elle respectée?

Tableau 65 Nombre de sujets ayant conduit sans accompagnateur

Nombre de fois	0	1	2	3-4	≥ 5
Nombre de sujets	773	64	40	32	59
% de sujets	79,9	6,6	4,1	3,3	6,1

Près de 80 % des sujets ont toujours été accompagnés lorsqu'ils ont conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires; 14 % ont signalé avoir conduit entre une et quatre fois sans accompagnateur, et 6 % ont conduit à cinq reprises ou plus; certains (2,4 %) plus de dix fois. Il y a très probablement sous-évaluation⁶⁹ du nombre réel d'infractions à la règle

⁶⁹ Par exemple, le portrait des sujets qui ont conduit une fois sans accompagnateur alors que nous savons qu'ils ont pratiqué un grand nombre de fois est probablement beaucoup plus proche de la réalité que celui de ceux dont le nombre d'infractions correspond au nombre de déplacements.

dans le cas des récidivistes puisque la période couverte se limitait aux deux semaines précédant chacun des questionnaires.

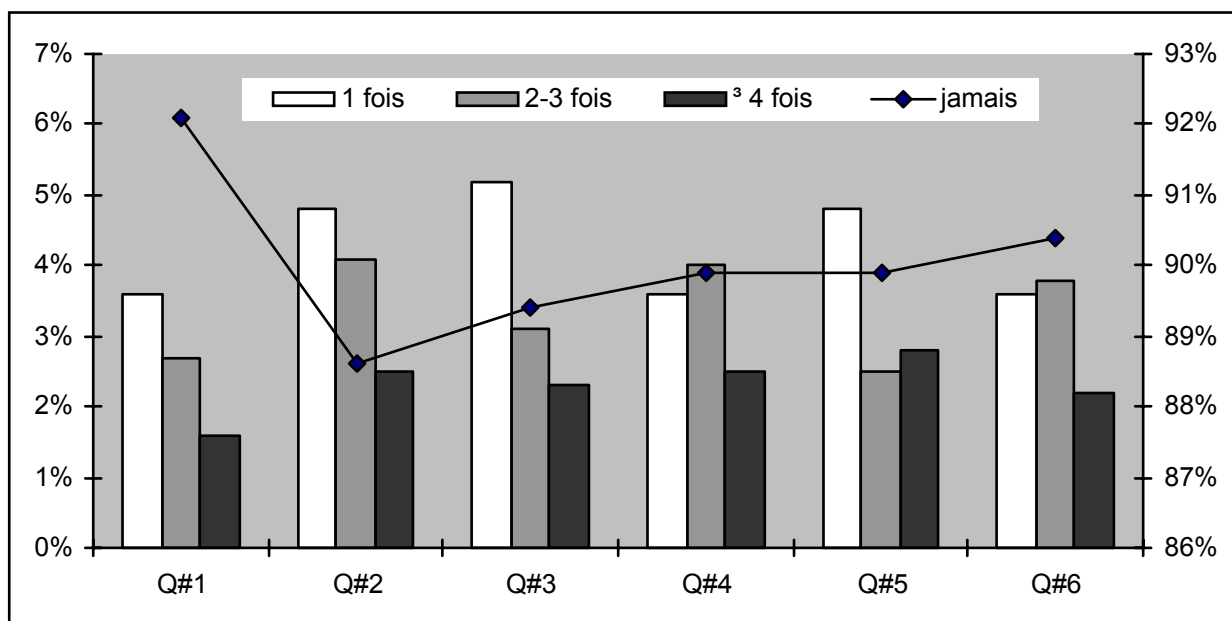


Figure 35 Proportion des sujets ayant conduit sans accompagnateur en fonction du numéro de questionnaire

Bien que le taux d'infractions soit faible, nous avons émis l'hypothèse que le nombre de déplacements sans accompagnateur tendrait à augmenter au fur et à mesure que l'apprenti avancerait dans le processus. Ce n'est manifestement pas le cas : le taux de respect baisse de 92,1 % à 88,6 % entre le premier et le deuxième questionnaire, puis se redresse progressivement jusqu'à la fin du processus (90,4 % de taux de respect au dernier questionnaire). La crainte que l'on pouvait entretenir à cet égard, en raison de l'allongement sensible de la période d'accompagnement, se trouve donc infondée.

Les sujets masculins ont plus souvent conduit sans accompagnateur : en moyenne 1,7 fois versus 1,02 fois pour les sujets féminins ($T = 2 / p < 0,5$). Les analyses effectuées en fonction de l'âge ne permettent pas de conclure à l'existence de différences significatives malgré un taux de non-respect beaucoup plus élevé chez les plus jeunes.

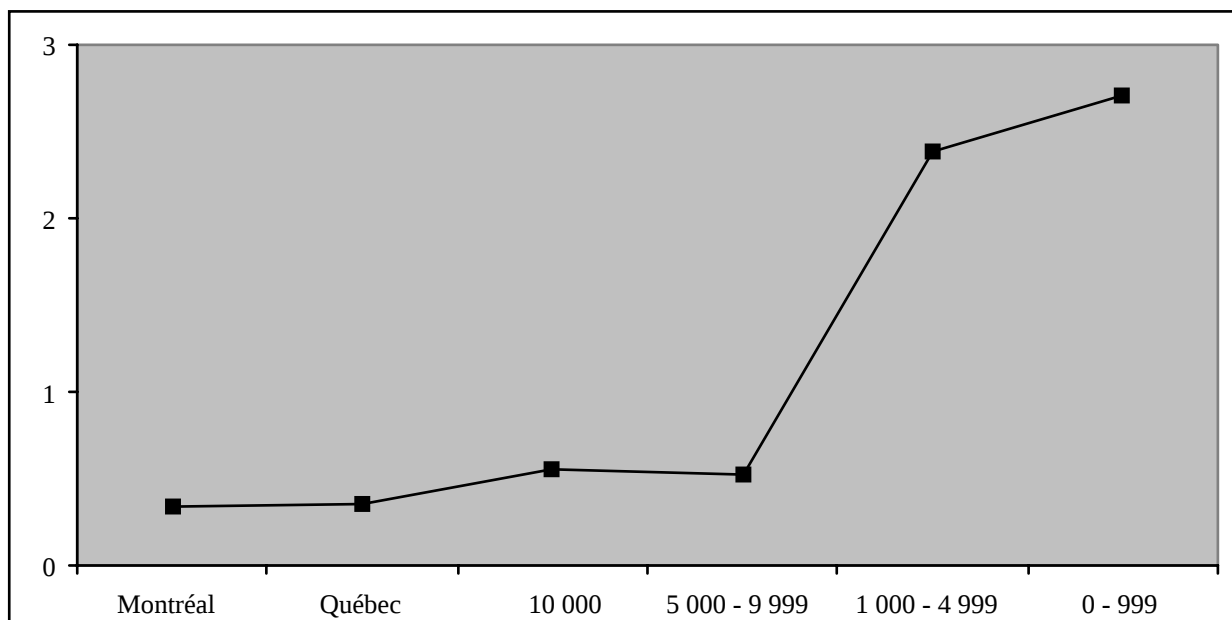


Figure 36 Moyenne du nombre de fois où les sujets ont conduit sans accompagnateur en fonction de la taille du lieu de résidence et du sexe des sujets

Tableau 66 Moyenne du nombre de fois où les sujets ont conduit sans accompagnateur en fonction du Centre de recrutement des sujets

Montréal	Québec	Jonquière	Saint-Joseph-de-Beauce	Rivière-du-Loup	Rimouski	Matane	Gaspé	Bonaventure
0,34	0,35	0,58	1,90	1,56	2,21	2,00	2,17	3,58

La conduite « non accompagnée » est un phénomène, comme nous en avons avancé l'hypothèse, essentiellement rural ($F = 11,9 / p < 0,000$). On constate qu'il est surtout manifeste dans l'Est du Québec et en Beauce. Par ailleurs, les sujets qui ont suivi des cours ont moins souvent conduit sans accompagnateur, soit 0,57 fois en moyenne versus 1,3 fois pour ceux qui n'ont pas suivi de cours ($T = 2,6 / p = 0,009$). On pourrait penser que ceux qui n'ont pas suivi de cours ont éprouvé plus de difficultés à se faire accompagner, mais il n'en est rien. Il n'y a, en effet, aucune corrélation ($r = 0,004$) entre le nombre de fois où les sujets ont conduit sans accompagnateur et le fait qu'ils n'ont pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient souhaité, faute d'accompagnateur disponible. On observe une corrélation modérée ($r = 0,32 / p < 0,000$) entre le nombre total de déplacements et le nombre de déplacements sans accompagnateur.

On ne peut, non plus, lier le phénomène au fait que ces apprentis se sentaient plus à l'aise d'enfreindre la règle de l'accompagnement parce qu'ils résidaient dans de petites agglomérations. Les analyses démontrent que le nombre d'infractions à ce sujet est corrélé positivement avec la fréquence de la conduite ailleurs que dans sa municipalité de référence ($r = 0,22 / p < 0,000$) et avec la conduite dans des zones limitées à 90 km/h ($r = 0,26 / p < 0,000$).

Finalement, nous avons examiné si la conduite non accompagnée n'était que l'expression d'une tendance plus large relativement à la non-observance des règles de conduite. Nous avons relevé des corrélations positives avec la consommation d'alcool ($r = 0,16 / p < 0,000$) et le non-port de la ceinture de sécurité ($r = 0,22 / p < 0,000$). Le constat est le même en ce qui concerne le nombre de contraventions ($r = 0,30 / p < 0,000$) et le nombre d'accidents ($r = 0,18 / p < 0,000$). On peut donc avancer que la conduite non accompagnée n'est qu'une manifestation parmi d'autres de comportements jugés préjudiciables à la conduite sécuritaire d'un véhicule. On ne peut attribuer le non-respect de cette règle (présence d'un accompagnateur) à une exigence excessive ou perçue comme telle sauf, peut-être, pour les sujets qui avaient accumulé plusieurs expériences de conduite avant même de s'être lancés dans le processus.

Consommation d'alcool

Nous avons demandé aux répondants si, au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires, ils avaient consommé de l'alcool moins d'une heure avant de conduire.

Tableau 67 Nombre de fois où les sujets ont consommé de l'alcool moins d'une heure avant de conduire

	Nombre de fois où il y a eu consommation d'alcool						Σ
	0	1	2	3	4	5	
Nombre de sujets	939	21	3	2	1	1	967

Moins de 3 % des sujets avouent avoir consommé de l'alcool moins d'une heure avant de prendre le volant et la majorité ne l'a fait qu'une fois. Le nombre maximum d'infractions (5) est le fait d'un seul sujet et on ne trouve aucune différence significative en fonction du sexe, de l'âge, du lieu de résidence ou du fait d'avoir ou non suivi des cours de conduite. Nous en concluons que l'alcool ne constitue pas une problématique chez les apprentis alors qu'ils sont en période de conduite accompagnée. Les analyses précédentes sur la conduite sans accompagnateur ont montré qu'elle était en lien avec d'autres comportements déviants, dont la consommation d'alcool. Comme on pouvait s'y attendre, on trouve des différences significatives dans la consommation d'alcool en fonction du nombre de fois où les sujets ont conduit sans accompagnateur ($F = 3,69 /$

$p < 0,000$). On ne se surprendra pas de constater que ces comportements (alcool/conduite non accompagnée) sont plus fréquents chez ceux qui étaient propriétaires du véhicule servant le plus souvent à leurs pratiques.

Ceinture de sécurité

« Au cours des deux dernières semaines, t'est-il arrivé de conduire sans boucler ta ceinture de sécurité? »

Tableau 68 Nombre de fois où les sujets ont conduit sans porter leur ceinture de sécurité

	Nombre de fois où il n'a pas bouclé sa ceinture					Σ
	0	1	2	3 ou 4	5 et plus	
Nombre de sujets	873	51	15	14	15	968

Ce sont 90,2 % des sujets qui n'ont jamais conduit sans avoir porté leur ceinture de sécurité et ils sont moins de 2 % à ne pas l'avoir portée en plus de trois occasions. Le nombre maximum enregistré est de 14 déplacements sans port de la ceinture et les données recueillies indiquent que le sujet a conduit alors sans accompagnateur ou que ce dernier était un(e) ami(e). On peut présumer que, sauf en cas d'exception, les accompagnateurs n'ont probablement jamais encouragé, voire toléré la conduite sans ceinture. Le même constat peut être énoncé dans le cas de la consommation d'alcool.

On relève plusieurs différences significatives caractérisant le port de la ceinture de sécurité : les sujets masculins présentent un taux de respect moindre ($T = 2,7$ / $p = 0,007$), tout comme les plus jeunes ($F = 4,0$ / $p = 0,007$) et les résidents des plus petites municipalités ($F = 6,1$ / $p < 0,000$).

Comportements déviants

Nous avons cumulé les infractions concernant la conduite non accompagnée, la consommation d'alcool et le non-port de la ceinture de sécurité pour calculer un score de « déviance » et vérifier si des facteurs particuliers semblent y être associés.

Tableau 69 Score de déviance en nombre et en pourcentage

	0	1	2	3-5	6-10	≥ 11	Σ
%	73,3	10,6	4,5	6,0	2,4	3,3	100
n	709	102	43	57	24	32	967

Le tableau précédent permet de constater que 73,3 % des apprentis n'ont déclaré aucune infraction et que 3,3 % en ont mentionné plus de dix. Le

maximum observé est de 70, mais il faut noter qu'il s'agit uniquement de déplacements sans accompagnateur et que le sujet conduisait un véhicule dont il était le propriétaire.

Le score moyen des sujets masculins est deux fois plus élevé que celui des sujets féminins ($T = 2,72 / p < 0,01$). Les apprentis âgés de 16 ans et ceux de 20 à 24 ans présentent des scores plus élevés ($F = 2,6 / p < 0,05$); les 20-24 ans présentent toutefois un bien plus fort taux de respect du port obligatoire de la ceinture. Les apprentis des villes de Québec et de Montréal se distinguent nettement des autres sujets par des scores de déviance nettement moins élevés ($T = 5,9 / p < 0,000$). On constate que la taille du lieu de résidence est en relation avec les infractions touchant la conduite sans accompagnateur et celles concernant le port de la ceinture de sécurité ($F = 19,8 / p < 0,000$ et $F = 9,7 / p < 0,000$).

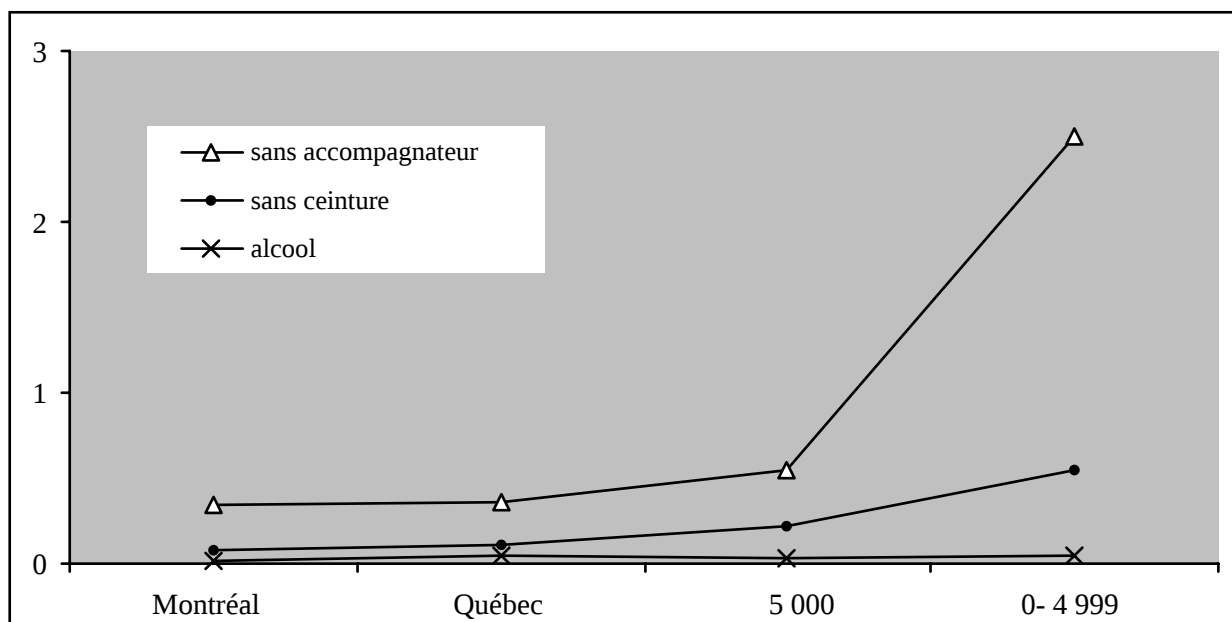


Figure 37 Nombre d'infractions déclarées en fonction de la taille du lieu de résidence

Accidents et quasi accidents

« Depuis que tu as rempli le dernier questionnaire, as-tu été impliqué(e) dans un (des) accident(s) alors que tu étais au volant? (si oui, combien de fois?) et as-tu failli avoir un (des) accident(s)? (si oui, combien de fois?) »

Tableau 70 Nombre d'accidents et de quasi-accidents

Nombre	0	1	2	3	Σ
Accidents	932	23	1		956
Quasi-accidents	746	161	41	8	956

Seulement 2,4 % de nos répondants ont eu un accident, un sujet en a eu deux. Le nombre de quasi-accidents est évidemment plus élevé : 16,8 % une fois, 4,3 % deux fois, 0,8 % trois fois. Aucune des variables analysées (sexe, âge, lieu de résidence, cours) ne semble en relation avec les accidents ou les quasi-accidents. On pourrait en conclure que ces incidents répondent au sens même du concept d'accident, c'est-à-dire d'être des événements aléatoires, équiprobables, mais le score de déviance est en faible corrélation (accidents : $r = 0,123$ / $p < 0,000$, quasi-accidents : $r = 0,093$ / $p < 0,005$) avec le nombre d'incidents recensés.

Contraventions

Nous avons demandé aux sujets, dans chacun des questionnaires, s'ils avaient reçu une (ou des) contravention(s) et, le cas échéant, leur nombre et les raisons. Cette question, comme celles portant sur les accidents et les quasi-accidents, couvrait toute la période de conduite accompagnée. Seulement six sujets ont reçu une contravention, dans un cas pour deux infractions. Rappelons que les projections calculées précédemment permettent d'estimer que la période d'apprentissage moyenne d'un apprenti aura été de + ou -10 mois au cours de laquelle il aura parcouru environ 2 200 km. Le très faible taux (0,6 %) observé n'est évidemment pas en relation avec le nombre réel d'infractions : plus de 25 % des apprentis en ont au moins une à leur actif; 3,3 %, soit 32 sujets, plus de dix. Les infractions constatées étaient d'avoir conduit sans permis sur soi, d'avoir conduit seul (sans accompagnateur), d'avoir conduit avec un accompagnateur non conforme et, dans un cas, d'avoir consommé de l'alcool.

Nos données font état d'un total de 1 242 infractions, mais rappelons que dans ce cas elles ne recensent que deux semaines précédant chacun des questionnaires. On peut, par extrapolation, estimer à 2 353 le nombre d'infractions commises au cours de l'ensemble de la période de conduite accompagnée. Rappelons qu'il ne s'agit ici que des infractions relatives au port de la ceinture, à l'alcool et à l'accompagnateur, ce qui exclut notamment les infractions aux limites de vitesse qui sont généralement les plus fréquemment constatées. C'est donc une évaluation conservatrice que d'avancer que les probabilités d'être sanctionné pour une infraction sont de 0,0025 % (6/2 353). Ajoutons finalement que la fréquence des infractions est certainement en deçà de ce qu'elle pourrait être compte tenu des règles

propres au permis d'apprenti (voir limite du nombre de points d'inaptitude) et du fait que rares sont les sujets qui possèdent leur propre véhicule.

ANALYSE DES DONNÉES : PERCEPTION DE LA SITUATION

La dernière thématique abordée dans le questionnaire repose sur des opinions plutôt que sur des faits. Les questions portent sur le stress ressenti par l'apprenti et son accompagnateur tout au long du processus, sur l'autoévaluation par l'apprenti de ses habiletés, et sur le plaisir qu'il retire de la conduite. Certaines analyses ne portent que sur le contingent des sujets retenus pour le calcul des projections puisqu'il s'avérait nécessaire d'avoir pour chaque sujet des données sur l'ensemble (ou presque) des questionnaires.

Niveau de stress ressenti par l'apprenti et son accompagnateur

Nous avons demandé aux apprentis d'autoévaluer leur niveau de stress et d'évaluer celui de leur accompagnateur sur une échelle allant de « 1 » (très calme) à « 6 » (très tendu). Les données recueillies montrent que les apprentis se trouvaient moins stressés que leurs accompagnateurs dès le deuxième questionnaire.

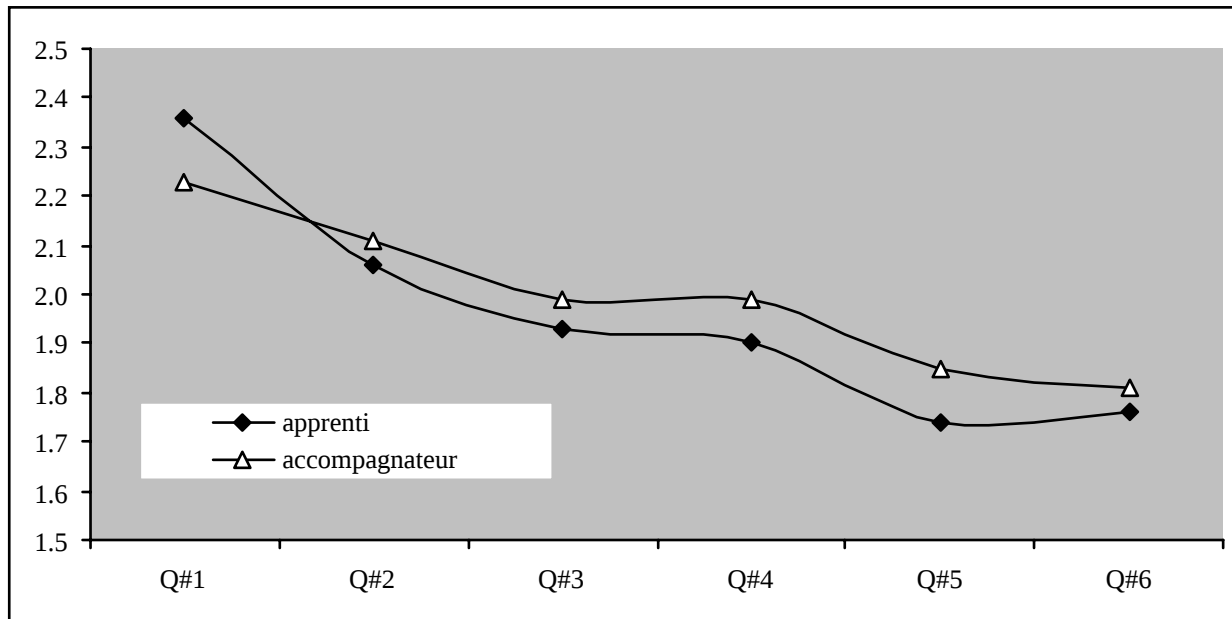


Figure 38 Évolution du niveau de stress de l'apprenti et de l'accompagnateur principal

Comme on pouvait s'y attendre, le niveau de stress évalué diminue avec le temps pour l'apprenti et pour son accompagnateur. On observe une corrélation modérée ($r = 0,31 / p < 0,000$) entre les niveaux de l'apprenti et de l'accompagnateur. La moyenne générale (2,1/5) suggère que les déplacements se sont déroulés dans une atmosphère plutôt calme, même en début d'apprentissage alors qu'on se serait attendu à ce que le stress ressenti, notamment pour l'apprenti, soit beaucoup plus important. Audet et Croteau (1996) avaient fait un constat identique et l'une des explications avancées serait la confiance qu'entretenaient les jeunes au regard de leurs habiletés de conduite (Williams, 1994). Nous serons à même de vérifier cette hypothèse grâce aux données recueillies avec les questions suivantes.

Ce sont 15 % des apprentis qui se sont déclarés « très calmes » dans chacun des questionnaires. À l'inverse, moins de 2 % se sont estimés « tendus » ou « très tendus » lors de chacun des questionnaires. Les apprentis masculins se distinguent de leurs vis-à-vis féminins par un niveau moindre de stress ressenti ($T = -6,7 / p < 0,000$). L'âge est corrélé positivement avec le stress ressenti ($r = 0,20 / p < 0,000$). L'hypothèse de la surévaluation des compétences des plus jeunes pourrait de même être évoquée, mais on pourrait aussi avancer que les sujets qui accèdent tardivement à la conduite sont, au départ, des individus moins confiants en leurs capacités. Par ailleurs, on observe une faible corrélation négative ($r = -0,15 / p < 0,000$) entre le stress ressenti et le score de « déviance » obtenu par cumul des infractions déclarées. Ces résultats vont dans le sens d'un niveau de confiance élevé chez les sujets délinquants quant à leurs habiletés de conduite.

Les apprentis résidant à Québec et à Montréal se distinguent par un niveau de stress plus élevé ($T = -3,0 / p < 0,005$) et l'on constate que plus les sujets habitent dans de petites municipalités, moins ils se déclarent stressés ($F = 3,9 / p < 0,05$). Ce sont les sujets de l'Est du Québec qui se sont déclarés les plus calmes du début à la fin du processus.

Nous avons identifié les sujets dont l'accompagnateur principal manifeste avait été le père ou la mère⁷⁰ afin d'examiner l'impact du sexe de l'accompagnateur sur le niveau de stress ressenti. Il appert que lorsqu'il s'agit du père, cela se traduit par un plus faible niveau d'anxiété ($T = 6,25 / p < 0,000$) que dans le cas où la mère est l'accompagnateur ($T = 6,29 / p < 0,000$). Phénomène intéressant : les sujets féminins et masculins ont leur mère comme accompagnateur principal dans des proportions équivalentes. Lorsque l'accompagnateur principal est le père, on note une proportion significativement plus élevée⁷¹ d'apprentis de sexe masculin.

⁷⁰ Procédure du K-Means Cluster (en 2 catégories) de SPSS.

⁷¹ Résidus ajustés = 3,5. Coefficient de contingence = 0,112 / $p < 0,000$.

Par ailleurs, l'évaluation du niveau de stress des accompagnateurs ne se différencie que dans les cas où le père est l'accompagnateur principal ($T = 3,7 / p < 0,000$). Les apprentis évaluent à un niveau équivalent l'anxiété de leur accompagnateur principal et l'anxiété de leur accompagnateur secondaire lorsqu'il s'agit de leur mère. Dans le cas du père cependant, on évalue son niveau de stress comme plus faible lorsqu'il est accompagnateur principal plutôt que secondaire.

Autoévaluation de la compétence acquise

À partir de quand les apprentis se considéraient-ils prêts à conduire sans accompagnateur? L'analyse des données a ici été réalisée sur les sujets qui répondaient aux critères de sélection pour le calcul des projections. Rappelons entre autres que cela suppose que l'apprenti ait répondu à au moins cinq des six questionnaires. Le nombre de sujets est moindre (423), mais le portrait qu'on peut tirer des réponses à la question n'est pas altéré par l'abandon des sujets en cours de processus.

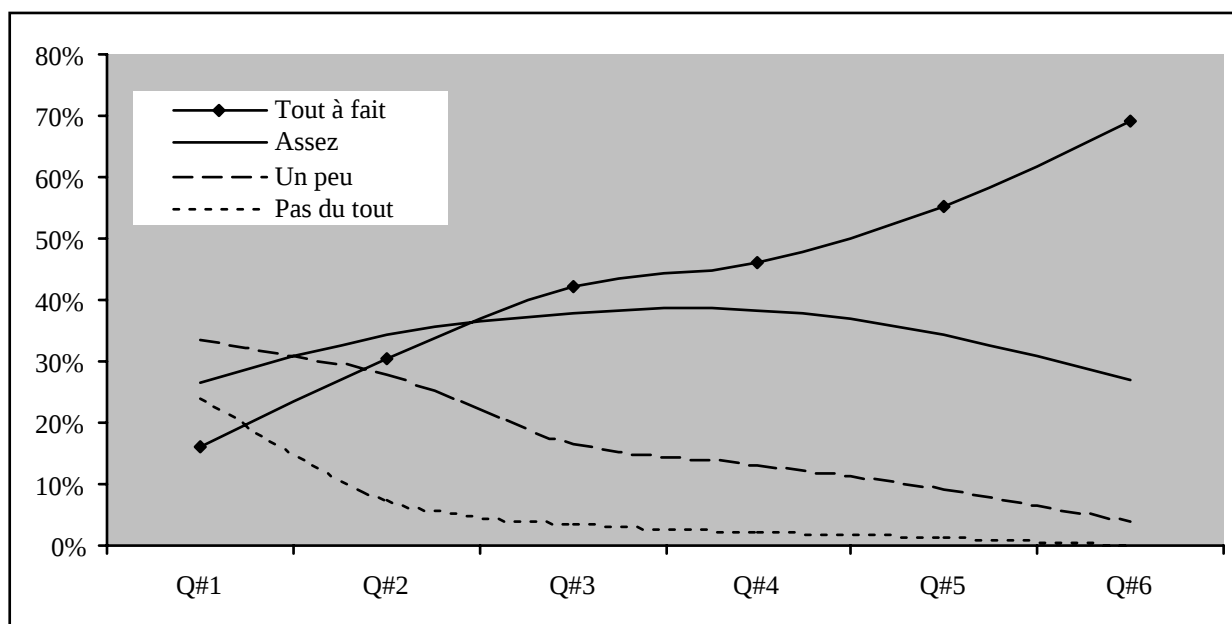


Figure 39 Pourcentage des sujets prêts à conduire sans accompagnateur dans chaque questionnaire

On constate, comme l'on pouvait s'y attendre, que les apprentis deviennent de plus en plus confiants en leurs capacités de conduire. En fin de processus, il n'y a aucun sujet à considérer qu'il n'est pas du tout prêt à conduire sans accompagnateur, alors qu'ils sont 69,2 % à penser qu'ils sont tout à fait prêts. On pouvait anticiper que certains sujets, en raison de leurs

expériences antérieures de conduite, se soient estimés suffisamment sûrs d'eux-mêmes pour se croire capables de conduire seuls dès leur entrée dans le processus. C'est effectivement le cas pour 16,1 % d'entre eux qui se sentent tout à fait prêts et pour 26,5 % qui se trouvent assez prêts à conduire sans accompagnateur.

De nombreuses études, dont Engström *et al.* (2003), ont montré que les jeunes conducteurs, en particulier masculins, surestiment leurs habiletés de conduite⁷² Nos constats vont dans le même sens. Les sujets masculins auto-évaluent plus positivement leurs compétences que les apprenties ($T = 6,5$ / $p < 0,000$). Il est intéressant de constater que l'écart entre les sexes se réduit au fur et à mesure que les apprentis avancent dans le processus (voir figure suivante), mais signalons que les scores des sujets masculins se distinguent toujours significativement (Q1 à Q5 = $p < 0,000$ / Q6 = $p < 0,05$) de ceux de leurs vis-à-vis.

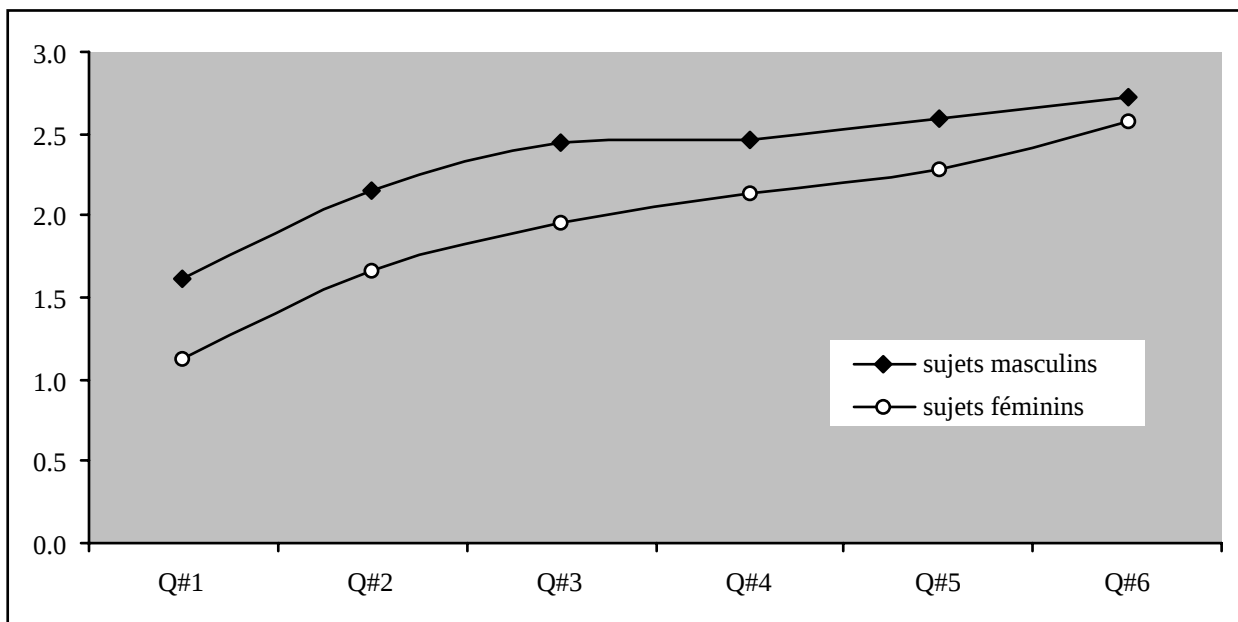


Figure 40 Moyenne de la compétence évaluée en fonction du sexe des sujets pour chaque questionnaire

⁷² L'un des effets directs de cette perception erronée serait une prise de risque plus importante. La tendance des jeunes à surestimer leurs habiletés ne provient pas d'un jugement négatif porté à l'endroit des autres conducteurs (ils évalueraient alors leurs aînés comme étant des conducteurs « moyens »), mais plutôt d'une confiance excessive en leurs propres capacités à maîtriser les situations de conduite quelles qu'elles soient.

Le score moyen global (2/3) indique que les sujets se sont sentis précocement prêts à conduire seuls, mais les sujets féminins n'ont franchi le point milieu de l'échelle (1,5/3) qu'au second questionnaire. Les analyses montrent qu'il n'y a pas de relation entre la compétence perçue et l'âge des sujets. Certaines différences apparaissent en fonction de la taille du lieu de résidence, les sujets des plus petites municipalités se distinguant nettement des autres ($F = 4,7$ / $p < 0,005$) par une meilleure estime de leurs compétences. On relève une forte corrélation négative ($r = 0,6$ / $p < 0,000$) entre la confiance en ses habiletés de conduite et le niveau de stress moyen ressenti par l'apprenti. À l'inverse, on constate une forte corrélation ($r = 0,5$ / $p < 0,000$) entre le score de l'expérience acquise et la compétence perçue.

Signalons finalement un résultat singulier : les sujets qui ont suivi des cours se distinguent des autres ($T = 3,1$ / $p < 0,005$) par leur plus faible estime de leurs habiletés ([cours = 2/5] [cours = 2,2/5]). On aurait pu s'attendre à ce que les apprentis qui ont suivi des cours en soient ressortis avec plus de confiance en leurs compétences. Il est cependant possible que ces sujets aient développé une meilleure conscience de leurs habiletés au contact de leurs moniteurs.

Appréciation de la conduite

L'une des dernières questions évaluait : « Jusqu'à maintenant, aimes-tu conduire? ». Elle aborde une dimension distincte de celles des questions précédentes puisqu'il est possible d'envisager qu'un sujet peut ne pas aimer conduire, qu'il ait été calme ou stressé; il peut également aimer conduire même s'il ne s'estime aucunement prêt à le faire sans accompagnateur. Cette dernière question visait donc à sonder une dimension plus affective du rapport à la conduite entretenu par les apprentis.

Tableau 71 Appréciation de la conduite pour chacun des questionnaires

Amour de la conduite	% des sujets retenus pour les projections					
	Q#1	Q#2	Q#3	Q#4	Q#5	Q#6
Pas du tout		0,3	0,3			
Pas vraiment	0,3		0,8	0,9	0,9	0,8
Un peu	8,8	7,1	7,1	9,4	9,0	6,8
Beaucoup	52,5	50,8	45,8	46,6	48,8	52,6
À la folie!	38,5	41,9	46,0	43,1	41,3	39,8

Le score moyen est de 3,3/4. On constate sans ambiguïté que la conduite est une activité fort appréciée par la très grande majorité des répondants. Les inconditionnels comptent pour 20,3 % (moyenne 4/4) alors que moins de 8 % se montrent réservés au moment où ils étaient en fin de processus

(questionnaire n° 6). Ces mêmes données calculées sur l'ensemble des sujets présentent un modèle équivalent, la moyenne étant toutefois légèrement plus faible (3,2/4). On notera que la perception ne se modifie guère d'un questionnaire à l'autre alors qu'on aurait pu s'attendre à ce qu'elle évolue positivement avec la diminution du stress. Il y a effectivement une corrélation négative entre les niveaux moyens de stress et l'appréciation de la conduite ($r = -0,47$ / $p < 0,000$); cette relation est moins marquée lorsqu'elle est calculée pour chacun des questionnaires (de -0,31 à -0,37).

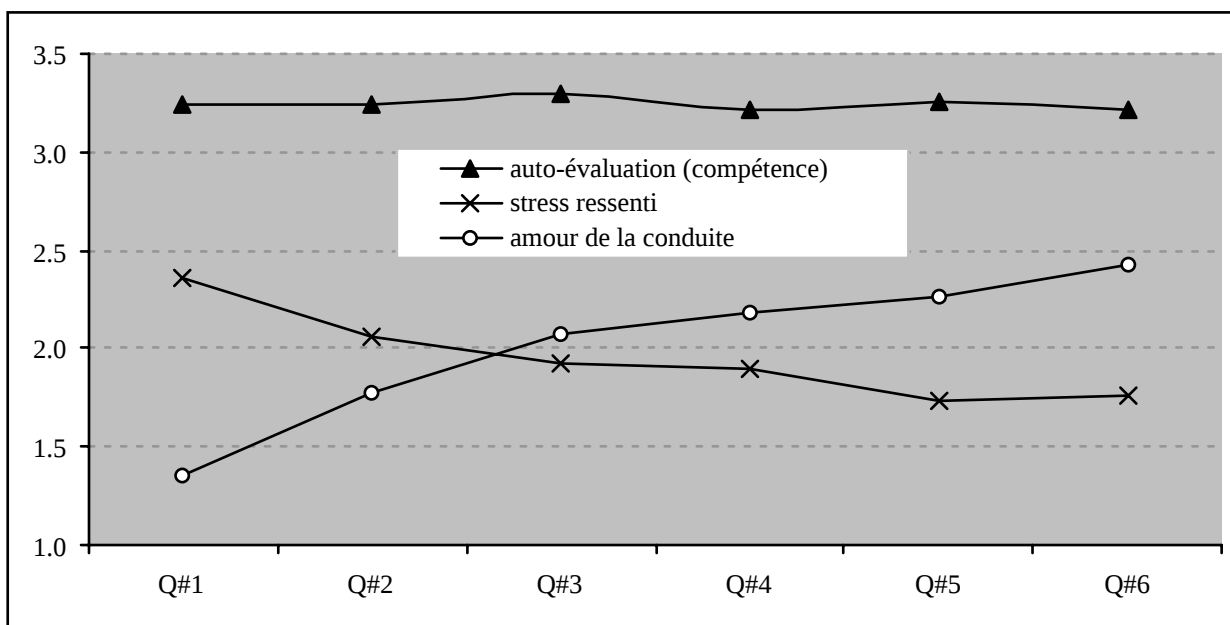


Figure 41 Évolution du stress ressenti, de l'évaluation des habiletés et de l'appréciation de la conduite

L'autoévaluation de la compétence est en corrélation avec l'appréciation de la conduite, ($r = 0,42$ / $p < 0,000$) mais on réalise, ici aussi, qu'il s'agit de dimensions distinctes. Les sujets masculins présentent des scores légèrement plus élevés pour l'appréciation de la conduite; les différences n'atteignent toutefois pas le seuil de signification. L'âge et le lieu de résidence n'influent pas davantage sur l'appréciation de la conduite. Par ailleurs, on retrouve une forte corrélation ($r = 0,68$ / $p < 0,000$) entre l'appréciation de la conduite et l'absence de stress. On constate cependant que les sujets qui n'ont pas suivi de cours déclarent aimer davantage la conduite que ceux qui en ont suivi ($T = 2,9$ / $p = 0,005$). Considérant le profil des raisons invoquées pour suivre ou ne pas suivre des cours, on peut avancer quelques hypothèses explicatives. Il est probable que les apprentis qui ne suivent pas de cours, parce qu'ils ne les jugent pas nécessaires, apprécient d'autant plus la conduite qu'ils ont l'impression d'en maîtriser

l'essentiel par leurs seules compétences (incluant évidemment celles de leur accompagnateur). Privés de l'analyse objective et plus fouillée de leurs comportements de conduite, qu'on serait en droit d'attendre d'un moniteur de conduite, ces sujets développent et ou maintiennent un plus haut niveau de confiance en leurs habiletés de conduite.

En conclusion, on peut penser que certains apprentis qui suivent des cours le font parce qu'ils doutent de leurs propres capacités à acquérir par eux-mêmes les compétences nécessaires à la maîtrise adéquate d'un véhicule automobile. Par ailleurs, les connaissances acquises, l'apprentissage structuré et progressif des manœuvres à maîtriser ainsi que l'analyse critique de leurs comportements sont certainement de nature à freiner l'enthousiasme initial et à tempérer la sur-évaluation des habiletés.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Cette seconde étude (questionnaire n° 2) avait pour objectif de documenter plusieurs aspects de la période de conduite accompagnée. Les six questionnaires postés à intervalles réguliers ont permis d'analyser l'évolution des activités de conduite et de dresser un portrait d'ensemble plus représentatif de la quantité et de la qualité des apprentissages réalisés au cours de cette période. Les données des 4 872 questionnaires réputés utilisables ont été ajoutées à la base de données constituée à la suite de la première étude (questionnaire n° 1).

Le devis original du projet faisait état d'un échantillon final souhaité de 640 sujets pour un recrutement initial escompté de 1 600 personnes, soit un taux de survie de 40 % au terme de l'enquête par questionnaires postaux. Nous avons conservé 704 sujets, soit 52,4 % du total des sujets recrutés (1 344) en première phase. L'objectif a pu être atteint, en dépit d'un taux de recrutement plus faible que prévu, grâce aux soins apportés à la conception du questionnaire et au suivi des sujets (rappels téléphoniques et postaux). Nous disposons de données complètes (six questionnaires remplis) pour 542 personnes. Certains questionnaires n'ont pas été remis parce que les répondants se sont inscrits tardivement à des cours de conduite et ont ainsi vu leur période d'apprentissage réduite de quatre mois.

Parmi les 1 030 sujets qui ont rempli des questionnaires postaux, 5,7 % n'ont jamais conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires qu'ils nous ont retournés alors que 11 sujets ont plus de 100 pratiques à leur actif. La médiane est de 15 déplacements. La proportion des répondants ayant conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires tend à diminuer à compter du deuxième questionnaire et ne se redresse qu'au dernier questionnaire, vraisemblablement en raison de l'imminence de l'examen pratique. Les principales raisons fournies pour ne pas avoir conduit sont le manque de

temps (41,3 %), la non-disponibilité d'un accompagnateur (38,6 %) ou d'un véhicule (34,2 %).

Nos propres projections pour l'ensemble de la période de conduite accompagnée donnent une moyenne de 123,7 pratiques (médiane = 95,3) jusqu'au moment où l'apprenti se soumet à l'examen pratique. Pour une période comparable, la moyenne d'Audet et Croteau (1996) serait de 113 déplacements. Rappelons toutefois nos réserves sur l'utilisation de la moyenne. Le chiffre de 95 déplacements apparaît constituer une évaluation plus « raisonnable » du nombre moyen de pratiques effectuées pendant la période d'accompagnement. La fréquence de conduite est assez proche de ce qu'elle était avant la réforme des modalités d'accès à la conduite en 1997. L'allongement de la période d'apprentissage initial de 3 mois à 8 (sujets avec cours) ou à 12 mois aura cependant permis de faire passer le nombre de pratiques avant la probation de + ou - 32 à une centaine (95 si on utilise la médiane, 124 si on considère la moyenne), ce qui constitue un gain remarquable. On peut en déduire que les apprentis d'après réforme n'ont pas compensé l'allongement par une réduction de la fréquence de leurs pratiques et que l'expérience acquise a nettement augmenté.

La première étude (questionnaire n° 1) avait permis de savoir que près de 40 % des sujets avaient suivi un cours avant de se présenter à l'examen théorique. L'analyse des raisons données montrait que c'était surtout pour réussir l'examen (+ ou - 50 %), être mieux préparé à la conduite (+ ou - 30 %), apprendre avec des professionnels (16 %), réduire la période de conduite accompagnée (16 %) et obtenir un rabais sur le coût des assurances (15 %). D'autres apprentis ont décidé de suivre des cours pendant leur période d'apprentissage et ce sont finalement 56 % des sujets qui se sont inscrits à des cours pratiques. La proportion des apprentis ayant suivi des cours était plus élevée en Beauce et à Montréal, probablement en raison d'une moyenne d'âge beaucoup plus faible en Beauce (73,5 % ont 16 ans) et de la difficulté d'apprentissage anticipée par les sujets de la région de Montréal. Les raisons justifiant l'inscription aux cours pratiques sont à caractère utilitaire : plus des trois quarts des apprentis voulaient augmenter leurs chances de passer l'examen pratique (77,6 %), plus des deux tiers désiraient réduire la période de conduite accompagnée (68,5 %), et 40,9 % souhaitaient bénéficier d'un rabais sur le coût des assurances. Ces trois motifs combinés totalisent 56,4 % des réponses. Une proportion non négligeable (30,1 %) ont mentionné qu'ils se sont inscrits parce qu'on leur a payé les cours.

Dans 77,1 % des cas, les pratiques ont été effectuées avec un véhicule appartenant à quelqu'un de la famille. Les automobiles des écoles de conduite sont ensuite les véhicules les plus souvent mentionnés (10,9 %). Suivent ceux appartenant au conjoint (4,9 %), à un(e) ami(e) (4,6 %), ou au sujet lui-même (2,6 %). Les déplacements qui ont été effectués avec des véhicules dotés d'une transmission automatique comptent pour 71,3 %,

alors que 7 % des apprentis ont réalisé toutes leurs pratiques avec une transmission manuelle. Le tiers des apprentis (30,9 %) ont eu l'occasion de se familiariser avec ces deux types de conduite. Ce sont surtout les plus jeunes sujets masculins et les apprentis résidant en région qui ont fait l'apprentissage de la conduite avec une transmission manuelle.

Comme dans l'étude d'Audet et Croteau (1996), la majorité des pratiques s'effectuent sous la supervision d'un des deux parents. On constate que la mère (38,2 %) et le père (31,9 %) sont les accompagnateurs les plus fréquents. On retrouve ensuite le moniteur de conduite (10,9 %), l'ami(e), la copine ou le copain (8,7 %), un autre membre de la famille (6,8 %) et le conjoint (2 %). Des 11 797 cas recensés, 142 déplacements se sont faits sans accompagnateur (1,2 %). Le choix de l'accompagnateur n'est pas en relation avec le sexe de l'apprenti; – par exemple, apprendre avec sa mère ou son ami se voit dans des proportions identiques chez les filles et les garçons. Une différence toutefois émerge dans le cas où l'accompagnateur est le père : la probabilité est alors bien plus forte que l'apprenti soit son fils plutôt que sa fille. Par ailleurs, on constate que plus la taille de la municipalité augmente plus les pères interviennent et moins les mères le font. La proportion plus importante des pères accompagnateurs à Montréal s'explique vraisemblablement par la perception d'un niveau de difficulté plus élevé que les hommes seraient mieux en mesure d'affronter avec succès. En région, elle s'explique vraisemblablement par la prévalence de modèles masculins et féminins plus traditionnels.

Ce sont 22,5 % des apprentis qui ont effectué tous leurs déplacements sans passager autre que l'accompagnateur, 14,2 % ont eu des passagers une seule fois, 10,5 % deux fois, 9,3 % trois fois. Le calcul sur le nombre de déplacements recensés montre que près du tiers ont eu lieu sans passager. La proportion de pratiques sans passager que nous avons relevée (31,4 %) est fort différente de celle signalée dans l'étude d'Audet et Croteau (1996) où 68,4 % des déplacements s'étaient déroulés sans autre passager que l'accompagnateur.

C'est pour 26,8 % des apprentis que les déplacements ont été réalisés dans le but spécifique de « se pratiquer à conduire ». Les autres mobiles sont « pour se rendre ou revenir de quelque part » (43,6 %), « pour faire des commissions » (18,5 %), « pour aller chercher ou reconduire quelqu'un » (10,1 %). Près du quart des sujets n'ont jamais mentionné « pour me pratiquer à conduire seulement », ce qui laisse supposer qu'ils s'estimaient dès le départ capables de se débrouiller avec les manœuvres de base⁷³ Il y a d'ailleurs corrélation négative ($r = -0,33 / p < 0,000$) avec le fait de « ne pas

⁷³ Signalons que leur taux de réussite à l'examen pratique (voir questionnaire n° 3 à la partie suivante) ne les distingue pas des autres sujets, ce qui tend à confirmer la justesse de leur autoévaluation.

se sentir prêt à conduire seul ». À l'inverse, ceux qui se considéraient « tout à fait prêts à conduire seul » sont significativement plus nombreux (88,2 %) à n'avoir jamais conduit avec pour seule raison de se pratiquer à conduire seulement.

Ce ne sont que 3,6 % des sujets qui ont pu conduire aussi souvent qu'ils l'avaient souhaité tout au long de leur période de conduite accompagnée; 33,4 % n'ont jamais répondu (dans aucun des six questionnaires) avoir pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient désiré. En général, pour chacun des questionnaires, ce sont environ 45 % des sujets qui déclarent avoir pu conduire aussi souvent qu'ils le désiraient; 57 % ont déclaré n'avoir pu conduire aussi souvent qu'ils l'auraient désiré par manque de temps; 50 % parce qu'il n'y avait pas de véhicule disponible; enfin, 64 % affirment n'avoir pu conduire faute d'accompagnateur disponible.

À peu près tous les sujets ont conduit au moins une fois durant la semaine (95,1 %), un peu moins au cours de la fin de semaine (88,6 %). Les déplacements ont surtout eu lieu durant la semaine (65,2 %), 34,8 % du lundi au mercredi, 28,6 % les jeudis et vendredis. Cette situation contraste fortement avec les données d'Audet et Croteau (1996) chez qui plus de 63 % des pratiques s'effectuaient durant les fins de semaine. Les apprentis qui n'ont jamais conduit de nuit comptent pour 82,1 % (784). La plupart ont pratiqué au moins une fois l'après-midi (93,1 %) ou en soirée (88,1 %), idem dans l'étude d'Audet et Croteau où la majorité des déplacements débutent dans l'après-midi ou en début de soirée. Nos données confirment cette tendance qui demeure constante du début à la fin de la période de conduite accompagnée.

Presque tous les sujets ont conduit dans leur municipalité, mais 19 % d'entre eux n'ont pas de pratique répertoriée dans une autre agglomération que leur lieu habituel de résidence; 5 359 déplacements ont été effectués à l'extérieur, comparativement aux 9 595 pratiques réalisées dans la municipalité de résidence. On compte 19,8 % des sujets qui n'ont pas conduit entre deux villes ou deux villages. La quasi-totalité (96,7 %) des répondants ont évidemment conduit dans des zones de 50 km/h. Le pourcentage de répondants diminue en fonction de l'augmentation des limites de vitesse : 70 km/h (85,1 %), 90 km/h (73,8 %), 100 km/h (54,3 %). Ce sont 42,1 % des déplacements qui ont eu lieu dans des zones limitées à 50 km/h, 25,7 % dans des zones limitées à 70 km/h, 22,1 % dans des zones limitées à 90 km/h, et 10,1 % dans des zones limitées à 100 km/h. L'expérience de nos propres sujets (comparativement à ceux d'Audet et Croteau) semble un peu plus diversifiée, notamment au regard des zones limitées à 70 et 90 km/h.

Le quart des déplacements recensés ont été effectués sur une chaussée enneigée ou glacée; 54,7 % des sujets ont conduit sur une chaussée enneigée; 35,4 % ont fait l'expérience d'une chaussée glacée; 32,6 % ont

conduit dans ces deux conditions alors que 42,4 % n'ont conduit que sur une chaussée « normale ». Ajoutons que près de 25 % des pratiques que nous avons documentées ne se sont pas déroulées dans des conditions normales, c'est-à-dire par beau temps et sur chaussée sèche ou humide. À peine 14,6 % des déplacements ont été accomplis alors qu'il pleuvait; 12,2 % alors qu'il neigeait et 6,3 % en présence de vents forts, ces trois conditions correspondant approximativement au tiers des pratiques dénombrées. Près du tiers des apprentis n'ont jamais conduit alors qu'il pleuvait, la moitié n'ont jamais pratiqué alors qu'il neigeait, et les deux tiers n'ont pas conduit en présence de vents forts. Ajoutons, pour compléter ce portrait des conditions expérimentées, que 38,6 % des déplacements ont été réalisés à la noirceur; que 15,4 % des apprentis n'ont jamais conduit à la noirceur et qu'ils ont la plupart du temps conduit dans des conditions de circulation faible ou modérée.

La majorité (66,2 %) des pratiques est de moins de 30 minutes; leur durée moyenne augmente en fin de processus. La majorité (57,6 %) des déplacements sont de moins de 20 km alors que 10 % d'entre eux sont beaucoup plus longs (> 50 km). La tendance générale en est une d'augmentation du nombre de kilomètres parcourus en fin de processus de conduite accompagnée, ce qui corrobore l'augmentation de la durée relevée plus tôt. Le kilométrage par déplacement varie de 5 à 100 km et la médiane se situe à 20,4 km. Il ressort que 47,5 % des pratiques recensées étaient de moins de 20 km, 74,4 % comptaient moins de 30 km. Audet et Croteau estimaient que les cours de conduite, obligatoires à l'époque, représentaient 35 % du total de l'expérience acquise (en termes de kilométrage). Nos résultats montrent que l'inscription à des cours élève significativement le kilométrage (moyen), mais dans des proportions beaucoup plus modestes (15 %) compte tenu de l'allongement de la période d'accompagnement.

Les manœuvres (près de 30 000) que nous avons recensées complètent le portrait des types d'apprentissages réalisés. Les manœuvres les plus souvent exécutées sont le virage dans une intersection, les stationnements avant ou arrière et les changements de voie. Les sujets ont effectué en moyenne 29,6 manœuvres au total, mais il faut rappeler que 10,8 % des répondants ont effectué un total de cinq manœuvres ou moins. Par ailleurs, la proportion des apprentis n'ayant jamais exécuté certaines manœuvres est assez élevée : 40,4 % ne sont jamais entrés sur une autoroute, 37,9 % n'ont jamais effectué de stationnement parallèle, 30,9 % n'ont jamais effectué de dépassement. Le nombre de sujets n'ayant pas expérimenté le dépassement ou l'entrée sur autoroute en compagnie d'un conducteur expérimenté illustre, croyons-nous, certaines limites du nouveau programme d'accès à la conduite. Signalons néanmoins que rendre les cours obligatoires n'améliorerait probablement que faiblement la situation puisque les analyses démontrent que le nombre de manœuvres de dépassements ou des entrées sur autoroute n'est guère plus élevé chez les sujets qui ont suivi des cours.

Nos données constituant un échantillon rappelons que le nombre total de pratiques est une valeur extrapolée à partir du nombre de déplacements relevés dans les questionnaires des répondants; ce nombre a été ajusté en fonction de la durée totale de la période de conduite accompagnée. Le nombre évalué de pratiques au moment de passer l'examen varie de 15 à 800 et la médiane (95,3) est un score plus représentatif que la moyenne (123,7), qui est fortement influencée par un petit groupe de sujets dont le nombre déclaré de pratiques était très élevé. Audet et Croteau (1996) ont évalué à 32 le nombre moyen de déplacements effectués au terme de la période d'apprentissage (trois mois) de l'époque, soit 113 déplacements pour une durée d'apprentissage comparable à celle que nous avons observée (10,6 mois). Les projections calculées permettent d'affirmer que le nombre de déplacements est plus important d'environ 10 % à ce qui existait antérieurement (123,7 versus 113).

Les projections faites sur les heures de conduite montrent que les sujets avec cours auront accumulé 51 heures d'expérience et les sujets sans cours 72,5 heures, ce qui correspond à l'allongement de leur période de conduite accompagnée. Ces valeurs sont très proches de celles d'Audet et Croteau lorsqu'elles sont extrapolées sur une période correspondante. Finalement, le kilométrage total parcouru jusqu'au moment de l'examen pratique peut être évalué à 2 200 km (médiane). La comparaison avec les données d'Audet et Croteau montre que les kilométrages moyens des apprentis de l'époque sont très proches de ceux que nous avons observés bien que l'allongement de la période d'apprentissage se soit traduit par un gain net de 300 %, une autre démonstration des effets positifs de la réforme.

Le permis d'apprenti conducteur est assorti de règles particulières dont l'interdiction de conduire après avoir consommé de l'alcool. Nous avons vérifié le respect de cette exigence et de celles concernant le port de la ceinture de sécurité et la présence d'un accompagnateur qualifié.

Près de 80 % des sujets ont toujours été accompagnés lorsqu'ils ont conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires. Seulement 14 % ont signalé avoir conduit entre une et quatre fois sans accompagnateur, et 6 % ont conduit à cinq reprises ou plus, certains (2,4 %) plus de dix fois. Il y a très probablement sous-évaluation du nombre réel d'infractions à la règle dans le cas des récidivistes puisque la période couverte se limitait aux deux semaines précédant chacun des questionnaires. La conduite sans accompagnateur est davantage le fait des sujets masculins résidant dans des municipalités de moins de 5 000 habitants. C'est dans l'Est du Québec et en Beauce que l'on dénote le plus de déplacements sans accompagnateur.

Nous avons relevé des corrélations positives avec la consommation d'alcool, le non-port de la ceinture de sécurité, le nombre de contraventions et le

nombre d'accidents. Le fait de conduire sans accompagnateur ne s'explique donc pas tant par le fait que cette disposition soit abusive que par une disposition personnelle à enfreindre diverses règles et obligations.

L'alcool ne constitue pas une problématique chez les apprentis : moins de 3 % des sujets ont avoué avoir consommé de l'alcool moins d'une heure avant de prendre le volant et la majorité ne l'ont fait qu'une fois. Le nombre maximum d'infractions (5) est le fait d'un seul sujet. Le port obligatoire de la ceinture de sécurité est respecté par la grande majorité des apprentis : 90 % l'ont portée à chacun de leurs déplacements et ils sont moins de 2 % à ne pas l'avoir portée en plus de trois occasions.

Près de 75 % des apprentis ont respecté ces trois règles en tout temps alors que 3,3 % ont cumulé plus de dix infractions. Le maximum observé est de 70, mais il faut noter qu'il s'agit uniquement de déplacements sans accompagnateur et que le sujet conduisait un véhicule dont il était le propriétaire.

Le bilan que nous avons tracé des accidents et des contraventions en a démontré le caractère d'exception : 2,4 % de nos répondants ont eu un accident, un sujet en a eu deux; six sujets seulement ont reçu une contravention, dans un cas pour deux infractions. Le très faible taux (0,6 %) observé n'est évidemment pas en relation avec le nombre réel d'infractions : nos données font état d'un total de 1 242 infractions; rappelons toutefois qu'elles ne couvrent que les deux semaines précédant chacun des questionnaires. On peut, par extrapolation, évaluer à 2 353 le nombre d'infractions commises au cours de l'ensemble de la période de conduite accompagnée.

Comme on pouvait s'y attendre, le niveau de stress évalué diminue avec le temps pour l'apprenti et pour son accompagnateur. La moyenne générale (2,1 sur 5) suggère que les déplacements se sont déroulés dans une atmosphère plutôt calme, même en début d'apprentissage, alors qu'on se serait attendu à ce que le stress ressenti, notamment pour l'apprenti, soit beaucoup plus considérable. Audet et Croteau (1996) avaient émis un constat identique. Les apprentis qui se sont déclarés « très calmes » pour chacun des questionnaires comptent pour 15 %. À l'inverse, moins de 2 % se sont estimés « tendus » ou « très tendus » lors de chacun des questionnaires.

On pouvait anticiper que certains sujets, en raison de leurs expériences antérieures de conduite, se soient évalués suffisamment sûrs d'eux-mêmes pour juger être capables de conduire seuls dès leur entrée dans le processus. C'est effectivement le cas pour 16,1 % d'entre eux qui se sentent tout à fait prêts et pour 26,5 % qui se trouvent assez prêts à conduire sans accompagnateur. De plus, phénomène attendu, les apprentis deviennent de plus en plus confiants en leurs capacités de conduire. En fin de processus, il

n'y a plus aucun sujet à considérer qu'il n'est pas du tout prêt à conduire sans accompagnateur, alors qu'ils sont 69,2 % à penser qu'ils sont tout à fait prêts. La conduite est une activité fort appréciée par la très grande majorité des répondants : 20,3 % aiment cela à la folie alors que moins de 8 % se déclarent encore réservés (pas vraiment, un peu) dans leur dernier questionnaire postal (questionnaire n° 6).

QUESTIONNAIRE N° 3

Ce questionnaire ne figurait pas dans le devis de recherche initial. Il a été ajouté afin d'examiner les relations potentielles entre l'expérience acquise au cours de la période de conduite accompagnée et la réussite ou l'échec à l'examen pratique donnant droit au permis probatoire. Cette étude s'est déroulée jusqu'à la fin du mois de septembre 2002, soit plus d'un an après la date initialement prévue pour la fin de la collecte de données.

MÉTHODOLOGIE : ÉCHANTILLON, PROTOCOLE ET QUESTIONNAIRE

Le questionnaire a été remis aux sujets ayant complété la seconde phase de l'enquête (la série de questionnaires postaux). Le critère de sélection de l'échantillon était d'avoir rempli et retourné le dernier questionnaire postal (questionnaire n° 6). La population à l'étude consistait en 704 sujets, soit 52,4 % de l'échantillon initial. Il faut cependant signaler que tous ces sujets n'ont pas nécessairement rempli chacun des six questionnaires postaux.⁷⁴

Nous avons contacté les sujets un peu après la date prévue pour la passation de leur examen pratique.⁷⁵ Ceux qui n'avaient pas encore passé l'examen ou qui l'avaient échoué ont été de nouveau contactés à la nouvelle date prévue par l'apprenti. Nous n'avons pu joindre 25 sujets en dépit des nombreuses tentatives effectuées pendant plus d'un an. Ce sont donc 679 sujets qui ont répondu au questionnaire n° 3. Certains ont été interviewés jusqu'à quatre reprises en raison des échecs subis lors des examens antérieurs. Le questionnaire a été soumis par téléphone; l'entretien était court, d'une durée maximale de cinq minutes. Toutes les entrevues ont été menées par la même personne, ce qui a notamment facilité le suivi des sujets qui ont dû se présenter à plusieurs reprises à l'examen pratique.

Le questionnaire porte uniquement sur la date de l'examen, la réussite ou non, la note obtenue et la raison de l'échec, le cas échéant. Lorsque les sujets nous signalaient avoir échoué, nous leur demandions de nous indiquer la date à laquelle ils préoyaient reprendre l'examen et nous les

⁷⁴ On compte 6,5 % des sujets qui ont rempli quatre questionnaires alors que 16,5 % ont rempli cinq questionnaires.

⁷⁵ Nous avons demandé aux sujets, lors de l'envoi du dernier questionnaire (n° 6), d'indiquer la date à laquelle ils préoyaient passer l'examen pratique.

avisions que nous allions les rappeler afin de savoir comment s'était déroulée la reprise de l'examen. Ce suivi a été réalisé jusqu'à la fin du mois de septembre 2002. Nous disposions évidemment, pour chacun des sujets, de toutes les données recueillies antérieurement.

ANALYSE DES DONNÉES : PROFIL DES SUJETS

Tableau 72 Sexe, âge et région des sujets pour les questionnaires n° 1 et n° 3

		Questionnaire n° 1		Questionnaire n° 3	
		Nombre	%	Nombre	%
Sexe	Masculin	643	47,8	276	40,6
	Féminin	701	52,2	403	59,4
Âge (au moment du recrutement à l'été 2000)	16 ans	617	45,9	373	54,9
	17 ans	219	16,3	107	15,8
	18-19 ans	273	20,3	124	18,3
	20-24 ans	235	17,5	75	11,0
Région de recrutement	Montréal	336	25,0	126	18,6
	Québec	353	26,3	180	26,5
	Saguenay–Lac-Saint-Jean	193	14,4	94	13,8
	Beauce	211	15,7	115	16,9
	Est du Québec	251	18,7	164	24,2
Σ		1 344	100	679	100

Des 1 344 sujets recrutés lors du questionnaire n° 1, 679 ont répondu au questionnaire n° 3. On constate que les répartitions ont évolué (ex. : augmentation du pourcentage de sujets féminins), mais celles-ci demeurent quasi identiques à celles observées dans les questionnaires postaux. Comme nous l'avions anticipé au départ, le taux de perte a été beaucoup plus élevé chez les sujets recrutés dans la région de Montréal. Le nombre de sujets restants par catégorie est toutefois suffisant pour les analyses à réaliser.

ANALYSE DES DONNÉES : TEMPS ÉCOULÉ ENTRE L'OBTENTION DU PERMIS D'APPRENTI ET L'EXAMEN PRATIQUE

Signalons tout d'abord que 60 sujets n'avaient toujours pas tenté de passer l'examen pratique en septembre 2002, soit plus de deux ans après avoir obtenu leur permis d'apprenti. Ainsi, 11,4 % des sujets féminins ne se sont pas présentés à l'examen pratique versus 5,1 % de leurs vis-à-vis masculins; la différence est statistiquement significative (Likelihood ratio = 8,7 / $p < 0,005$).

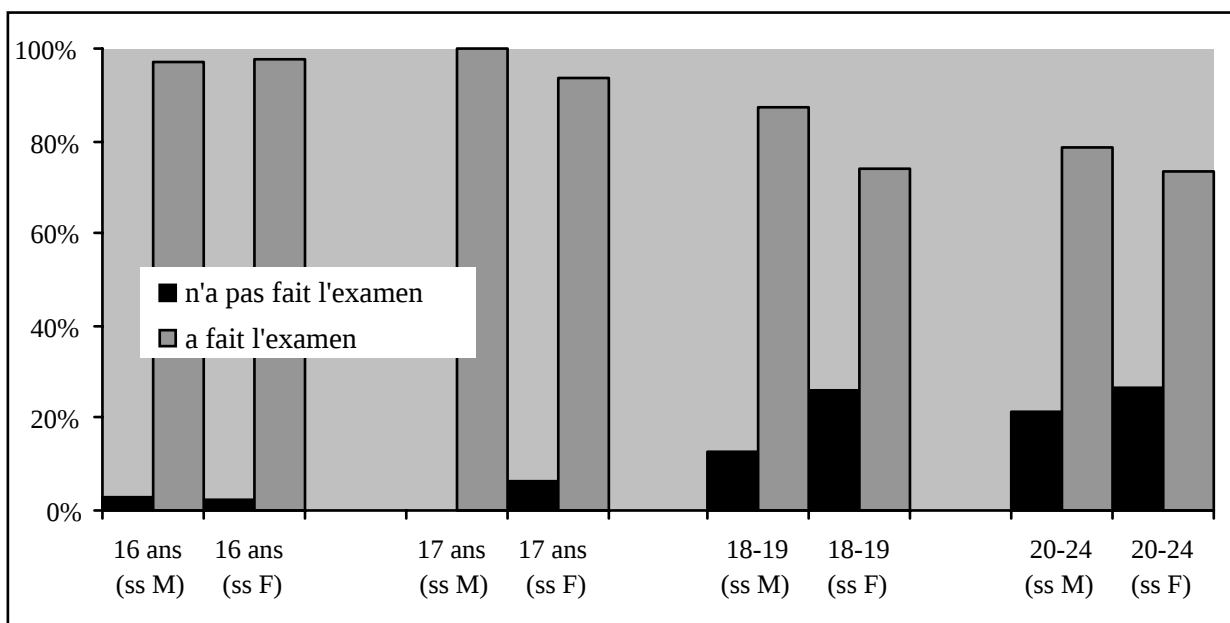


Figure 42 Pourcentage des sujets en fonction de l'âge, du sexe et le fait de s'être soumis à l'examen

Plus les sujets sont âgés, plus il est probable qu'ils ne se soient pas présentés à l'examen pratique ($\chi^2 = 72 / p < 0,000$). Les taux d'« abandon » sont pratiquement inexistantes chez les moins de 18 ans. On se rappellera que les sujets plus jeunes présentaient des motivations nettement plus affirmées quant à l'obtention du permis de conduire; cet intérêt sera donc demeuré manifeste jusqu'en fin de processus. Une autre différence émerge clairement entre les sujets résidant en milieu urbain (Québec et Montréal) et les autres apprentis : 95,4 % de ces derniers ont passé l'examen versus 85,9 % pour les urbains (Likelihood ratio = 19,1 / $p < 0,000$). Le score d'expérience est corrélé positivement ($r = 0,3 / p < 0,000$) avec le fait de se présenter à l'examen. On en déduira que les sujets, dont la motivation était plus forte, ont davantage pratiqué en vue de la réussite de l'examen pratique. Les analyses permettent également de constater des corrélations positives avec l'autoévaluation des habiletés du sujet ($r = 0,24 / p < 0,000$), négatives avec le stress moyen ressenti par l'apprenti ($r = -0,14 / p < 0,000$), et le fait de se présenter à l'examen.

Par ailleurs, les sujets qui ont suivi des cours ne sont que 2,4 % à n'avoir pas fait l'examen, comparativement à 18,9 % chez les autres sujets (Likelihood ratio = 54,5 / $p < 0,000$). Les motivations expliquant la décision de suivre des cours ne sont aucunement liées (au plan statistique) avec le fait d'avoir effectué ou non l'examen pratique. On ne peut donc que spéculer quant aux raisons pouvant expliquer le phénomène. Il est cependant

probable que les apprentis suivant des cours se soient engagés de manière plus formelle dans le processus d'accès à la conduite. Les cours sont probablement tous structurés afin de préparer le mieux possible les candidats à l'examen pratique et le calendrier des leçons, leur contenu, les conseils des moniteurs rappellent sans cesse à l'apprenti que l'examen constitue la conclusion de l'activité. La motivation entretenue relativement à la réussite de l'examen est probablement beaucoup plus importante pour eux que chez les apprentis qui ne suivent pas de cours. Alors que les cours de conduite procèdent suivant un échéancier bien précis, les sujets qui n'en suivent pas peuvent se présenter à l'examen entre 12 et 18 mois après l'obtention du permis et rien ne les empêche de renouveler leur permis d'apprenti. Les analyses suivantes reposent sur les 619 sujets qui ont fait l'examen.

ANALYSE DES DONNÉES : DÉLAI D'ATTENTE AVANT L'EXAMEN PRATIQUE

Nous avons demandé à chaque sujet la date à laquelle il avait passé l'examen pratique dans le but d'évaluer le temps d'attente entre le moment où il aurait pu se présenter à l'examen et celui où il l'a passé. Rappelons que le délai d'attente requis avant de passer l'examen pratique est de huit mois si un cours pratique a été suivi et de 12 mois dans le cas contraire; 60,9 % des sujets interviewés à cette étape avaient suivi un cours. Le délai d'attente a donc été établi à partir du moment où, théoriquement, l'apprenti pouvait se soumettre à l'examen pratique.

Tableau 73 Délai d'attente entre la fin de la période de conduite accompagnée et la date effective de l'examen pratique en fonction des cours

	ss ont suivi cours			ss n'ont pas suivi cours	
Délai d'attente	Nombre	% valide		Nombre	% valide
Aucun ⁷⁶	147	36,6		83	38,6
1 à 2 mois	129	32,1		70	32,6
3 à 6 mois	92	22,9		41	19,1
7 à 12 mois	28	7,0		14	6,5
Plus d'un an	6	1,5		7	3,3
Sous-total	402	100		215	100
nsp ⁷⁷	10			50	
Σ	412			265	

Le tiers de l'échantillon (37,3 %) s'est empressé de passer l'examen pratique dès qu'il était possible de s'y présenter. Par ailleurs, 8,9 % des sujets ont attendu plus de six mois avant de s'y soumettre. Rappelons que le tableau ne tient pas compte des sujets qui, en date du 28 septembre 2002, ne s'étaient pas encore présentés à l'examen pratique.

⁷⁶ Nous n'avons pas pu calculer ces délais au jour près étant donné que les dates exactes de recrutement (jour de l'obtention du permis d'apprenti) n'ont pas toujours été spécifiées par le personnel des Centres de service de la SAAQ de l'Est du Québec. Le calcul du délai en mois n'est pas forcément exact et explique pourquoi l'on retrouve dans la distribution de fréquences détaillée des délais négatifs pour six de nos sujets. Ces cas ont été intégrés dans la catégorie « aucun délai » (ou 0 mois).

⁷⁷ Les « ne s'applique pas » (nsp) incluent les 60 sujets qui n'ont pas tenté de passer l'examen pratique.

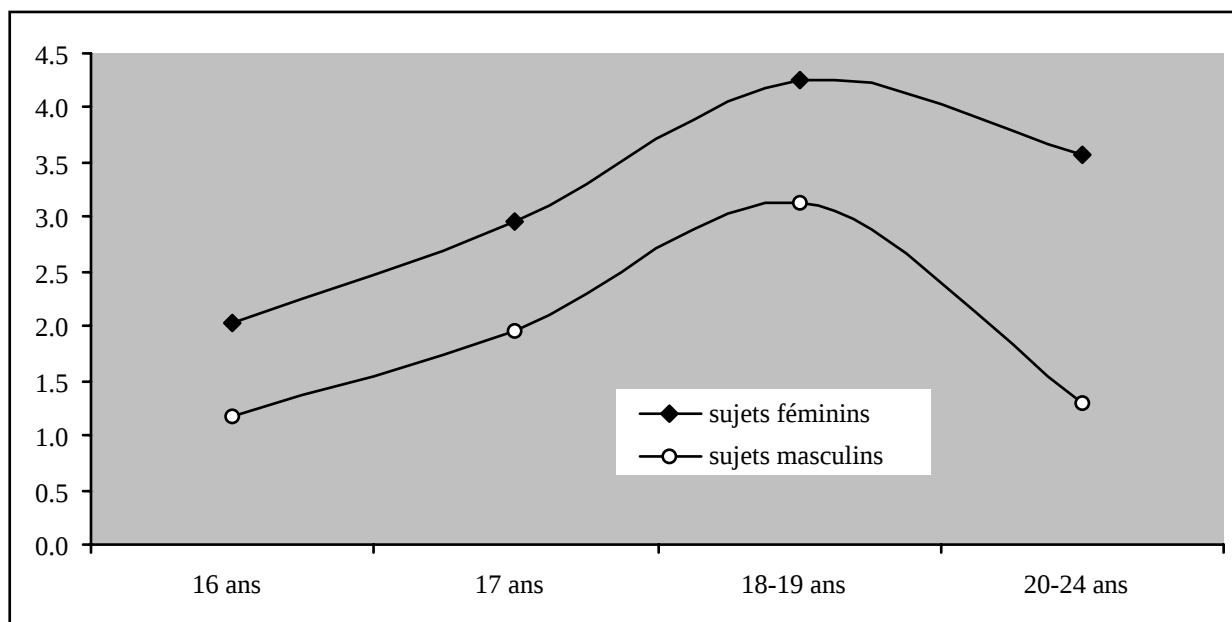


Figure 43 Délai d'attente (en mois) en fonction du sexe et de l'âge

Le délai d'attente moyen est presque deux fois plus élevé pour les sujets féminins (2,74 mois versus 1,57 mois); la différence est statistiquement significative ($T = -4,6 / p < 0,000$). On relève également des différences significatives en fonction de l'âge ($F = 15,4 / p < 0,000$) : le délai moyen d'attente est presque trois fois plus important chez les 18-19 ans que chez les 16 ans, mais il est difficile d'expliquer pourquoi cette tendance s'inverse pour les sujets les plus âgés. Est-il vraisemblable que, jusqu'à 20 ans, on considère qu'on a encore du temps devant soi pour obtenir son permis et que les plus âgés estiment qu'ils n'ont plus le choix? Peut-on penser que le besoin d'autonomie devient nettement plus criant chez les plus âgés, notamment lors de leur entrée sur le marché du travail? Le délai moyen d'attente est de 3 mois chez les 20-24 ans, mais on constate qu'il est la moitié moindre (1,4 mois) chez ceux qui occupaient un emploi versus 4,6 mois pour les étudiants, toujours âgés de 20 à 24 ans, occupant un emploi à temps partiel. En conclusion, on peut raisonnablement avancer que les motivations incitant à l'accès à la conduite sont sensiblement différentes en fonction de l'âge et qu'elles influencent de manière spécifique plusieurs dimensions de l'accès à la conduite (cours, examen, délai, etc.).

Par ailleurs, la taille du lieu de résidence est en relation avec le délai observé : plus l'apprenti habite une petite municipalité, plus rapidement il se soumet à l'examen pratique : 1,8 mois chez ceux qui résident dans un village (<1 000 h); 2,7 mois pour les Montréalais. Les différences

n'atteignent toutefois pas le seuil de signification ($p < 0,05$). Ce sont les apprentis recrutés à Rimouski et en Beauce qui ont été les plus prompts à passer l'examen pratique.

Le fait d'avoir suivi des cours ne réduit le délai que faiblement (2,2 mois versus 2,3) et cette différence n'est pas vraiment significative. L'analyse des motivations ayant incité les sujets à suivre des cours (voir questionnaire n° 2) montre que les sujets qui en ont suivi afin de réduire la période de conduite accompagnée ont un délai moyen (1,6 mois versus 3,4) manifestement plus court ($T = 6,2 / p < 0,000$). En outre, les sujets qui ont déclaré (cf. questionnaire n° 1) qu'ils attendaient ce moment (obtenir le permis d'apprenti) depuis très longtemps se sont plus rapidement présentés à l'examen (1,7 mois) que ceux qui l'avaient attendu depuis assez longtemps (2 mois) et que ceux qui n'attendaient pas ce moment (pas vraiment = 2,9 mois).

Finalement, comme l'on pouvait s'y attendre, plus les sujets s'estiment compétents ($r = -0,46 / p < 0,000$), plus ils ont acquis d'expérience ($r = -0,34 / p < 0,000$), plus ils aiment conduire ($r = -0,3 / p < 0,000$) et plus rapidement ils se présentent à l'examen pratique.

ANALYSE DES DONNÉES : RÉSULTATS OBTENUS À L'EXAMEN

Nous avons demandé aux sujets s'ils avaient passé avec succès l'examen pratique, la note obtenue et, le cas échéant, la date prévue de reprise de l'examen. Nous avons ainsi suivi certains apprentis jusqu'à leur quatrième reprise d'examen.

Tableau 74 Taux de réussite aux examens pratiques

	Premier examen		Deuxième examen		Troisième examen		Quatrième examen	
	n	% valide	n	% valide	n	% valide	n	% valide
Réussite	517	83,5	80	83,3	8	80,0	1	100
Échec	102	16,5	16	16,7	2	20,0		
Sous-total	619	100	96	100	10	100	1	100
nsp	60		581 ⁷⁸		666 ⁷⁹		674	
d.m.			2		3		4	
Σ	679		679		679		679	

⁷⁸ Quatre sujets ont échoué l'examen une première fois et ont reporté leur projet d'obtention du permis probatoire à une date ultérieure au 28 septembre 2002.

⁷⁹ Cinq sujets ont échoué l'examen à deux reprises et ont reporté leur projet d'obtention du permis probatoire à une date ultérieure au 28 septembre 2002.

Au premier essai, 83,5 % des candidats à l'examen pratique l'ont passé avec succès. On observe un taux de réussite équivalent chez ceux qui ont fait l'examen une deuxième ou une troisième fois. On notera qu'un sujet a dû se présenter à quatre reprises avant de réussir son examen pratique. Neuf candidats ayant subi un ou deux échecs ont reporté leur date de reprise d'examen au-delà de l'échéance de notre collecte de données.

Les taux d'échecs des sujets féminins (17,3 %) et masculins (15,3 %) sont équivalents et il n'y a pas de différence atteignant le seuil de signification entre les divers groupes d'âges. On constate cependant que les taux d'échecs les plus bas concernent les 16 ans (14,3 %) et les 20-24 ans (12,5 %) alors que les sujets âgés de 17 ans (22,3 %) et 18-19 ans (20,6 %) ont plus souvent échoué. Ces tendances rejoignent celles que nous avons déjà relevées au regard du délai observé entre la fin de la période d'accompagnement et la passation de l'examen : les plus jeunes et les plus âgés des apprentis témoignent d'une motivation beaucoup plus forte que les 17-19 ans.

Tableau 75 Taux d'échecs en fonction des lieux de recrutement des sujets

	Montréal	Québec	Saguenay	Beauce	Riv.Loup	Rimouski	Matane	Gaspé	Bonaventure
%	26,4	12,1	34,4	2,7	15,0	17,6	6,7	25,0	13,0
Σ*	106	157	90	112	80	17	30	4	23

* Nombre total de sujets recrutés par Centre de service

Les taux d'échecs sont sensiblement différents en fonction de certains Centres de service où les sujets ont été recrutés. Plus du tiers des candidats (34,4 %) recrutés au Saguenay–Lac-Saint-Jean et plus de 25 % des sujets recrutés à Montréal (26,4 %) ont échoué leur examen pratique. Inversement, le taux d'échec est quasi nul pour les sujets de la Beauce (2,7 %) et peu élevé chez les apprentis recrutés à Québec (12,1 %). Les différences sont statistiquement significatives ($\chi^2 = 49 / p < 0,000$) en ce qui concerne les sujets de Saguenay, Montréal et de Saint-Joseph-de-Beauce.⁸⁰

⁸⁰ R.A. (résidus ajustés) de - 5, - 3 et + 4,3.

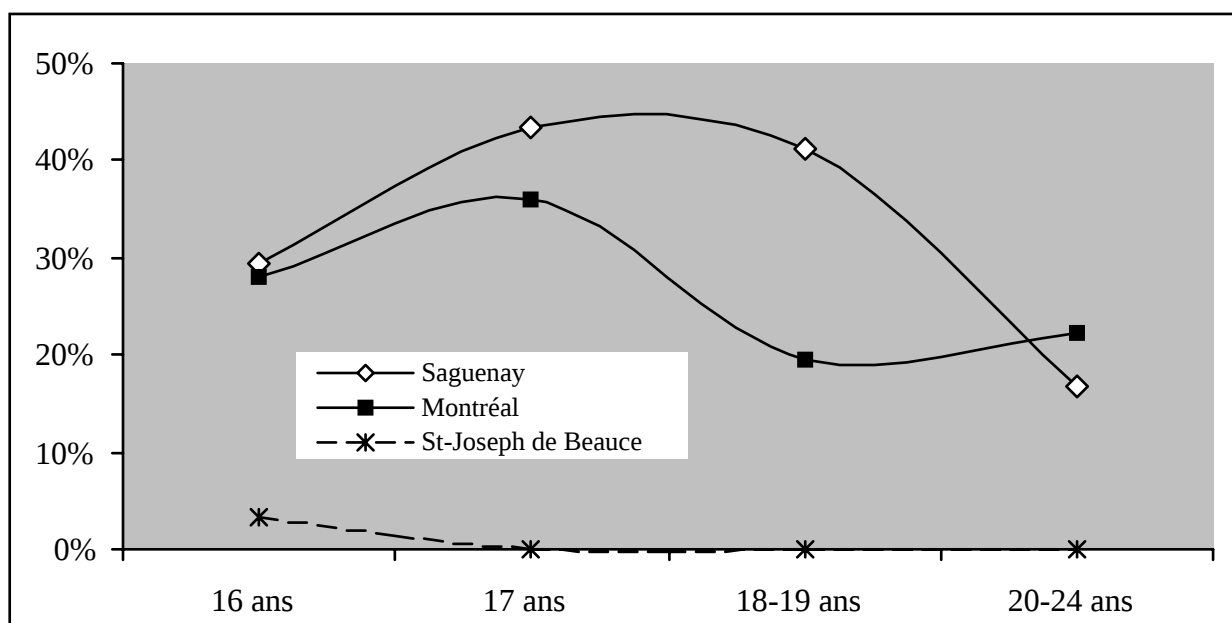


Figure 44 Taux d'échecs en fonction de l'âge et de certains Centres de service

La figure ci-dessus permet de constater que la performance des apprentis recrutés en Beauce est constante, peu importe leur âge; il n'y a pas, non plus, de différence en fonction du sexe. Par ailleurs, s'il est vrai que les taux d'échecs des sujets recrutés au Saguenay-Lac-Saint-Jean sont tous très élevés, on notera qu'il atteint 43,5 % chez ceux qui avaient 17 ans lors du recrutement mais qu'il n'est que de 16,7 % chez les 20-24 ans, ce qui est proche du taux moyen (12,4 %) de ce groupe d'âges. On se rappellera (voir questionnaire n° 1) que les apprentis de cette région avaient dû faire, dans une proportion importante (45,6 %), au moins deux tentatives pour réussir l'examen théorique et que cette plus faible performance était corrélée avec les résultats des épreuves uniformes du ministère de l'Éducation ($r = 0,82$). Par ailleurs, il n'y a aucune corrélation entre la réussite à l'examen théorique et la réussite à l'examen pratique, ce qui laisse entendre que les compétences évaluées sont fort différentes dans l'une et l'autre des épreuves.

Tableau 76 Taux de réussite à la première tentative des examens théorique et pratique

	Montréal	Québec	Saguenay	Beauce	Est du Québec
Examen théorique	64,0 %	69,4 %	53,4 %	63,5 %	68,1 %
Examen pratique	73,6 %	87,9 %	65,6 %	97,3 %	86,4 %
Différence q #3-q #1	9,6 %	18,5 %	12,2 %	33,8 %	18,3 %

La performance aux examens pratiques est nettement supérieure à celle observée aux examens théoriques (+18,5 %). Elle varie toutefois considérablement en fonction du lieu où les sujets ont été recrutés : ceux de Saint-Joseph-de-Beauce (+33,8 %) se distinguent nettement des apprentis de Montréal (+9,6 %) ou de Saguenay (+12,2 %). L'examen théorique, compte tenu de l'uniformité des épreuves, tant dans le contenu que dans leur administration, constitue une mesure « objective ». Les analyses comparatives permettent d'affirmer que les apprentis recrutés à Québec étaient meilleurs que ceux recrutés à Saguenay. On ne peut, croyons-nous, être aussi catégorique dans le cas de l'examen pratique et affirmer, par exemple, que les sujets de la Beauce sont les meilleurs alors que ceux de Saguenay sont les moins bons. Les évaluateurs de ces deux Centres de service peuvent avoir développé une « culture locale » des compétences requises ainsi que de la tolérance aux erreurs et oublis de l'apprenti qui se traduisent par des évaluations biaisées à la baisse ou à la hausse. Ce postulat est d'autant plus plausible que le taux d'amélioration (en %) entre les deux examens diffère en fonction du Centre de service. Il faudrait étudier plus à fond cette question en vue d'élaborer, au besoin, des mécanismes de contrôle. Les analyses devraient également prendre en compte le bilan routier des apprentis après quelques années afin d'examiner, par la même occasion, la valeur prédictive des examens théorique et pratique.

Le taux de succès à la première tentative de passer l'examen pratique est significativement (Likelihood ratio = 16,9 / $p < 0,000$) plus élevé pour les sujets qui ont suivi un cours pratique (88,1 % versus 74,9 %). Par ailleurs, le score d'expérience accumulée par les sujets au cours de leur période de conduite accompagnée est plus élevé chez ceux qui ont réussi l'examen (123,7) que chez ceux qui l'ont échoué (110,2); cette différence n'atteint toutefois pas le seuil de signification. Le regroupement des sujets en fonction de leur score d'expérience⁸¹ permet néanmoins de démontrer un effet significatif de l'expérience sur le taux de réussite à l'examen ($T = -2,3$ / $p < 0,05$) lorsque l'on compare les apprentis : 79,7 % de ceux qui n'ont que

⁸¹ En trois groupes : expérience faible (n : 177), modérée (n : 285), élevée (n : 154) avec la procédure K-Means Cluster de SPSS.

peu d'expérience ont réussi l'examen à leur première tentative versus 89 % chez ceux qui en ont beaucoup accumulé.

La supériorité des cours versus l'expérience pour la réussite à l'examen pratique ne constitue pas, en soi, un gage de meilleure préparation à la conduite. L'examen pratique prend en considération de nombreux aspects de la conduite d'un véhicule qui ne sont pas indispensables à la conduite quotidienne.⁸² Les écoles de conduite se font vraisemblablement un devoir de tout mettre en œuvre pour que leurs élèves réussissent l'examen pratique. Un apprenti peu au fait de la grille d'évaluation aura souvent l'impression d'avoir été « piégé » sur des aspects qu'il ne pensait pas qu'ils faisaient partie des compétences à démontrer. À nouveau, on ne peut que souhaiter qu'une étude plus approfondie puisse évaluer à moyen terme les impacts relatifs des cours et de l'expérience acquise au cours de la période de conduite accompagnée sur le bilan individuel.

Nous avons demandé aux sujets qui s'étaient soumis à l'examen quelle note ils avaient obtenue. On se rappellera que 619 apprentis ont fait l'examen au cours de notre période de collecte de données. Puisque 22,2 % d'entre eux n'ont pas été en mesure de nous donner cette note, les analyses suivantes sont basées sur les réponses des 473 sujets restants. Il faut également prendre en considération que certains sujets ont pu nous fournir une note approximative, faute de souvenirs précis, ou qu'elle ait été biaisée à la hausse – le contraire étant très peu probable. Bien que moins fiables que les simples taux de succès ou d'échecs, les notes permettent des analyses plus fines complétant ainsi les tableaux déjà dressés quant aux facteurs explicatifs de la performance.

Il n'y a pas de différence significative entre sujets masculins (84 %) et féminins (83 %). Des variations apparaissent en fonction de l'âge et elles reproduisent celles déjà observées quant au taux d'échec ou de succès à l'examen : les plus jeunes (84,1 %) et les plus âgés (84,8 %) ont obtenu la meilleure performance, alors que celle des sujets âgés de 17 ans (80,6 %) et de 18-19 ans (82,3 %) est plus faible ($F = 5,5 / p = 0,001$).

⁸² Ajuster les rétroviseurs avant la mise en marche du véhicule est rarement nécessaire. Immobiliser son véhicule à la ligne d'arrêt n'est pas toujours la façon la plus sécuritaire d'effectuer un arrêt avant de redémarrer.

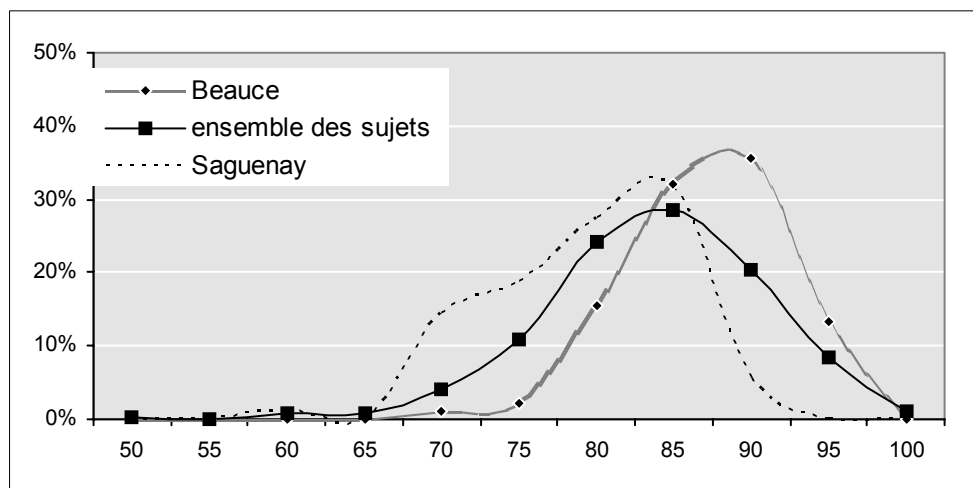


Figure 45 Distribution des notes obtenues au premier examen

La distribution des notes montre que « 50 » (1 sujet) et « 100 » (3 sujets) constituent les scores minimum et maximum observés. La moyenne est de 83,4 % et 7,4 % des candidats ont obtenu moins de 75 %, note de passage de l'examen. La figure précédente permet de comparer la distribution des notes pour les sujets des Centres du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de Saint-Joseph-de-Beauce. La moyenne des sujets de cette région (86,8 %) est significativement plus élevée ($T = 8,3 / p < 0,000$) que celle des sujets recrutés au Saguenay–Lac-Saint-Jean (79,8 %) où 20,3 % ont obtenu un résultat inférieur à 75 %.

Tableau 77 Moyenne des notes attribuées et nombre de sujets par Centre de service

Montréal	Québec	Saguenay– Lac-Saint- Jean	Saint- Joseph Beauce	Rivière- du-Loup	Rimouski	Matane	Gaspé	Bonaventure
83,3 %	83,8 %	79,3 %	86,8 %	80,7 %	82,9 %	83,8 %	92,0 %	88,8 %
$\Sigma = 40$	$\Sigma = 143$	$\Sigma = 69$	$\Sigma = 90$	$\Sigma = 74$	$\Sigma = 13$	$\Sigma = 23$	$\Sigma = 2$	$\Sigma = 19$

Les scores moyens varient d'un centre à l'autre ($F = 9,3 / p < 0,000$), mais la petite taille des échantillons oblige à une certaine réserve. Néanmoins, les

avancer l'idée qu'elle peut être tout autant attribuable à la performance réelle des sujets qu'au niveau d'exigence spécifique au milieu.

Nous avons vérifié l'influence de divers facteurs sur les notes relevées, mais peu d'entre eux s'avèrent déterminants. L'expérience acquise au cours de la période d'accompagnement, par exemple, semble sans effet sur la performance à l'examen. Ce constat est « dérangent » puisque l'allongement de la période de conduite accompagnée a pour principal objectif d'augmenter l'expérience de l'apprenti avant qu'il ne se retrouve seul au volant. Le regroupement des sujets en classes d'expérience (5), l'analyse comparative des classes extrêmes (faible versus élevée) ne permet pas non plus d'établir un lien significatif entre l'expérience acquise et la note obtenue. On pourrait en déduire que la majorité des apprentis ont accumulé l'expérience minimale requise et, qu'une fois ce seuil atteint, l'expérience additionnelle ne se reflète pas dans l'examen dont on aurait alors satisfait les exigences de base. On peut également penser que l'examen, dans sa forme actuelle, évalue des comportements qui ne s'améliorent pas avec l'acquisition d'expérience.

Le fait d'avoir suivi ou non un cours influence clairement la performance à l'examen : 84,6 % pour les premiers versus 81,1 % pour ceux qui n'en ont pas suivi ($T = -5,1$ / $p < 0,000$). L'effet cours se manifeste plus fortement chez les sujets qui ont acquis le plus d'expérience : soit les cours les préparent aux « pièges » à éviter lors des examens, soit ils permettent de corriger des habitudes et des comportements de conduite inappropriés. L'expérience additionnelle acquise n'améliorerait alors pas la compétence des apprentis, ce qui va à l'encontre des objectifs des règles d'accès à la conduite.

ANALYSE DES DONNÉES : RAISONS DE L'ÉCHEC À L'EXAMEN

En cas d'échec à l'une ou l'autre des tentatives de l'examen pratique, nous avons demandé aux sujets de nous en expliquer les raisons. Les réponses ont été regroupées en 15 catégories :

- *Angles morts* : omission de tenir compte des angles morts.
- *Arrêt obligatoire* : tout arrêt non conforme, tant du point de vue de la durée, de la priorité ou de la ligne d'arrêt.
- *Changement de voie* : lorsqu'il est effectué de manière non sécuritaire.
- *Clignotant* : omission d'utiliser les clignotants ou encore de les éteindre après une manœuvre.
- *Conduite trop préventive* : vitesse insuffisante.

- *Feux de circulation* : comprend les problèmes relatifs à la priorité, à la réaction face à un feu jaune ainsi que le passage sur un feu rouge.
- *Inattention* : comprend toutes les fautes d'inattention, incluant les cas où les sujets n'ont « pas vu » un élément important du trajet.
- *Intervention de l'évaluateur* : lors d'un examen, l'intervention de l'évaluateur (pour des raisons de sécurité) entraîne automatiquement l'échec.
- *Maîtrise du véhicule* : tout problème relié à l'opération du véhicule (notamment à la transmission manuelle), à la fluidité de la conduite ainsi qu'aux dérapages.
- *Manque d'assurance ou nervosité* : stress, hésitations récurrentes.
- *Stationnement* : tout problème relié à une manœuvre de stationnement.
- *Vision obstruée* : toute obstruction visuelle (banc de neige, arbre, etc.) dont il aurait fallu tenir compte avant d'exécuter une manœuvre.
- *Vitesse excessive* : conduite au-delà de la limite de vitesse permise.
- *Zone scolaire* : tout problème relié à une zone ou à un autobus scolaire.
- *Autres* : tout ce qui n'est pas inclus dans les catégories précédentes.

Des 102 sujets ayant échoué au premier examen, 100 ont répondu à la question sur les raisons données par l'examineur. En outre, parmi les 80 sujets qui ont alors tenté sans succès de repasser l'examen, 16 nous ont à nouveau donné les raisons de leur nouvel échec. Finalement, sur les 10 sujets qui se sont présentés à un 3^e examen, 2 qui ont à nouveau échoué nous en ont fourni les raisons. Les données suivantes sont constituées de la fréquence totale de chacune des raisons expliquant les échecs des candidats à l'examen; les pourcentages sont toujours calculés à partir du nombre de sujets qui n'ont pas réussi l'examen au premier essai.

Deux raisons, en moyenne, ont été avancées comme facteurs expliquant un échec. Rappelons que les données recueillies sont sujettes à caution puisque certains apprentis ont fort bien pu attribuer leur(s) échec(s) à des facteurs extérieurs (examineur, malchance, etc.) plutôt qu'à leur propre contre-performance.

Tableau 78 Raisons des échecs à l'examen pratique⁸³

Raison(s) de l'échec	Nombre	% sur Σ des mentions
Angles morts non ou mal effectués	46	20,3 %
Arrêt obligatoire non ou mal effectué	38	16,7 %
Mauvaise manœuvre de stationnement	23	10,1 %
Mauvaise maîtrise du véhicule	14	6,2 %
Manque d'assurance ou nervosité	14	6,2 %
Feu de circulation non ou mal respecté	12	5,3 %
Inattention	10	4,4 %
Intervention de l'évaluateur nécessaire	9	4,0 %
Feu clignotant non ou mal utilisé	8	3,5 %
Non-respect d'une zone ou d'un autobus scolaire	8	3,5 %
Vitesse trop basse	8	3,5 %
Vision obstruée	8	3,5 %
Vitesse excessive	6	2,6 %
Changement de voie mal effectué	4	1,8 %
Autres raisons	19	8,4 %
Σ	227 ⁸⁴	100 %

Les « angles morts », les arrêts et les stationnements ressortent massivement comme facteurs d'échecs. Au chapitre des « angles morts », 40 % des candidats ayant échoué au 1er essai et 37,5 % au 2^e les ont mentionnés comme cause d'échec. Les apprentis qui n'ont pas suivi de cours (R.A.= -5,5) et ceux qui ont été recrutés au Saguenay—Lac-Saint-Jean (R.A.= -3,3) ont mentionné ce facteur beaucoup plus souvent. Les arrêts (stops) arrivent au second rang pour 34 % des candidats au 1er essai et 25 % au 2^e. Il s'agit le plus souvent de cas où l'apprenti n'a pas respecté la ligne d'arrêt ou n'a pas immobilisé son véhicule suffisamment longtemps. À nouveau, les sujets recrutés au Saguenay—Lac-Saint-Jean, pour 15,6 % d'entre eux, se distinguent par une fréquence beaucoup plus élevée (R.A. = -4,1); à l'inverse, ce motif d'échec n'a été évoqué que par 0,9 % des apprentis de la Beauce (R.A. = +2,5). Les manœuvres de stationnement, quant à elles, ont posé des difficultés à 20 % des candidats au 1er examen et à 18,8 % de ceux qui se sont présentés une seconde fois. Les sujets qui ont suivi des cours se distinguent par une fréquence moindre

⁸³ Nous avons cumulé les résultats étant donné que les deuxième et troisième échecs ne concernent respectivement que seize et deux sujets.

⁸⁴ Les sujets pouvaient indiquer plus d'une raison. Cent sujets ont répondu à cette question après un premier échec.

([1,5 %] R.A. = +3,6). À l'inverse, les sujets du Saguenay–Lac-Saint-Jean ont été recalés beaucoup plus souvent pour cette raison (R.A. = -4,1).

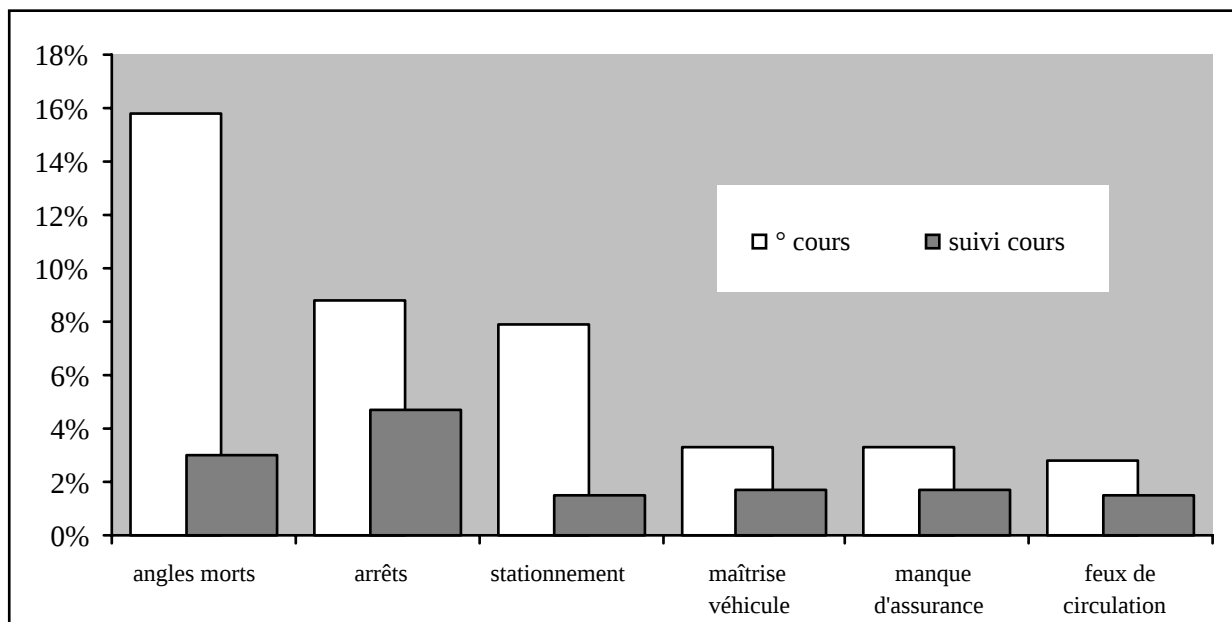


Figure 46 Fréquence moyenne des principales raisons d'échecs en fonction d'avoir suivi ou non des cours

L'analyse des raisons les plus fréquemment mentionnées comme causes d'échecs montre que ce sont les apprentis qui n'ont pas suivi de cours qui en font le plus souvent mention. Les différences ne sont toutefois significatives que dans le cas des angles morts (Likelihood ratio = 29,1 / $p < 0,000$) et des manœuvres de stationnement (Likelihood ratio = 13,5 / $p < 0,005$). Deux autres raisons moins fréquemment mentionnées sont également associées au fait d'avoir suivi ou non des cours : 15,4 % des apprentis qui n'ont pas suivi de cours ont connu des problèmes avec l'utilisation des clignotants (Likelihood ratio = 11,1 / $p < 0,005$) et, inversement, 16,7 % de ceux qui en avaient suivi⁸⁵ auraient fait preuve d'inattention (Likelihood ratio = 7,4 / $p < 0,01$).

Nous avons examiné les autres motifs d'échecs aux examens et ce sont la nervosité, le manque d'assurance (14 %), une maîtrise insuffisante du véhicule (13 %) et le comportement aux feux de circulation (11 %) qui sont

⁸⁵ Rappelons que ces pourcentages font toujours référence au sous-groupe de sujets (100) qui ont échoué l'examen au moins une fois.

les plus souvent mentionnés. La fréquence de chacun de ces motifs est rarement corrélée avec d'autres variables.

On notera cependant qu'aucune différence n'est apparue entre les sexes et que les 16 ans (R.A. = +2,3), les apprentis de Montréal (R.A. = +2,6), ceux qui s'estimaient plus compétents que la moyenne⁸⁶ ($T = 2,5 / p < 0,05$) et ceux dont le score de déviance est le plus élevé ($T = 6,3 / p < 0,000$) semblent avoir été les plus calmes, les plus sûrs d'eux-mêmes. Finalement, les sujets du Saguenay–Lac-Saint-Jean sont ceux chez qui on aurait le plus souvent relevé le manque de maîtrise du véhicule ([5,6 %] R.A. = -2,3).

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Rappelons tout d'abord que 704 sujets au total constituent la population d'apprentis ayant rempli le dernier questionnaire postal (n° 6) et qui étaient susceptibles de passer l'examen pratique. Des 679 sujets qui ont été rejoints et qui ont rempli le questionnaire n° 3, 91,2 % se sont soumis à l'examen pratique au cours de la période de collecte de données. C'est donc dire que 60 sujets ne s'étaient toujours pas présentés à l'examen plus de deux ans après avoir obtenu leur permis d'apprenti. Il s'agit surtout de sujets féminins, d'apprentis plus âgés, de sujets résidant en milieu urbain, de personnes n'ayant pas suivi de cours ou qui ont cumulé moins d'expérience pratique.

Les apprentis qui se sont empressés de passer l'examen sitôt terminée leur période de conduite accompagnée comptent pour 37,3 %; 8,9 % ont cependant attendu plus de 6 mois avant de s'y soumettre. Les apprenties ont, en moyenne (2,74 mois), attendu deux fois plus longtemps que les sujets masculins. Les sujets les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui se sont présentés le plus rapidement à l'examen et il est manifeste que leurs motivations, quoique distinctes (ils attendaient ce moment depuis longtemps pour les 16 ans, et des motivations plus utilitaires chez les 20-24 ans, en particulier chez les travailleurs) expliquent les différences observées. Les apprentis ayant cumulé plus d'expérience, ceux qui s'estimaient plus aptes à conduire seuls, et ceux qui se sont révélés les plus passionnés par la conduite se sont également présentés plus rapidement à l'examen.

Les candidats qui ont réussi l'examen du premier coup représentent 83,5 % des apprentis. La même proportion (83,3 %) a réussi l'examen au second essai, ce qui signifie que très peu d'apprentis ont dû faire une troisième tentative : 8 (10 sujets rejoints) sur les 16 qui avaient échoué à deux reprises l'ont alors réussi.

⁸⁶ Voir questionnaire n° 2 : partie sur la perception de la situation.

Les apprentis plus jeunes (16 ans) et plus âgés (20-24 ans) se distinguent des 17-19 ans par des taux de succès (au premier essai) supérieurs. La performance des apprentis recrutés en Beauce est quasi parfaite (97,3 %), ce qui est étonnant compte tenu de la performance enregistrée à l'examen théorique (63,5 %). À l'inverse, les taux d'échecs des apprentis du Saguenay–Lac-Saint-Jean (34,4 %) et de Montréal (26,4 %) nous apparaissent fort élevés. Comme nous l'avons souligné précédemment, les habiletés évaluées par l'examineur sont possiblement appréciées en fonction de la « culture » qui s'est développée au fil du temps dans chaque Centre de service.

Les analyses ont démontré l'effet manifeste des cours de conduite sur la probabilité de réussite (88,1 % versus 74,9 %). L'expérience cumulée au cours de la période d'accompagnement est également en lien avec le taux de réussite. Les analyses des données sur les notes obtenues à l'examen font ressortir les mêmes facteurs d'influence, exception faite de l'expérience acquise, ce qui démontrerait qu'au-delà d'un certain seuil, l'expérience n'améliore plus la performance à l'examen.

Finalement, l'examen des causes des échecs montre que les apprentis ont échoué le plus souvent en raison des angles morts (40 %), des arrêts (34 %), et des manœuvres de stationnement (20 %). Les apprentis qui n'ont pas suivi de cours ont été particulièrement sanctionnés en raison des angles morts, des stationnements et des clignotants. À l'inverse, ceux qui avaient suivi des cours ont été proportionnellement plus nombreux à être recalés en raison d'inattention.

QUESTIONNAIRES N° 4 ET N° 5

Les questionnaires n° 4 et n° 5 appartiennent au volet qualitatif du projet. Cette dernière étude avait pour but, d'une part, d'explorer le rôle et l'influence du principal accompagnateur dans l'apprentissage du jeune aspirant conducteur et, d'autre part, de mieux comprendre la relation qui s'est établie entre eux. Nous avons plus particulièrement cherché à évaluer :

- le niveau d'engagement de l'accompagnateur principal;
- le niveau d'engagement de l'apprenti;
- le climat dans lequel se sont déroulées les pratiques;
- la nature des interventions effectuées par l'accompagnateur;
- le style de supervision et la nature des interactions;
- la compétence perçue de l'apprenti et de son accompagnateur;
- les contradictions perçues par l'apprenti sur les comportements appropriés;
- les qualités et les points faibles du système actuel d'accès à la conduite.

MÉTHODOLOGIE : QUESTIONNAIRE, ÉCHANTILLON ET PROTOCOLE

Deux questionnaires ont été développés : le premier s'adresse aux jeunes conducteurs, et le second aux accompagnateurs. Comme le montrent les tableaux suivants, quatre thématiques sont abordées dans le questionnaire de l'apprenti et dans celui de l'accompagnateur.

Tableau 79 Principaux indicateurs figurant dans le questionnaire « accompagnateur » (A)

	N° de question	
1. Profil de l'accompagnateur	• Insertion dans le processus	1-2-3
	• Responsabilité perçue	5-11-12
	• Auto-évaluation	27-28-23B-24B
	• Évaluation des connaissances de l'accompagnateur	4
	• Préparation et outils utilisés	6-7-8-9-10
	• Type de conducteur et de superviseur	25-30-31
	• Effet positif de l'accompagnement	29
2. Profil du jeune conducteur	• Compétence	26B
	• Respect des règles	4b
3. Climat, style de supervision et champs d'intervention	• Climat et nervosité	13-14-15
	• Type de supervision	16-17-18
	• Nature des interactions	19-20-21-22-23
	• Interventions sur : opération véhicule, techniques, sécurité	24
4. Processus d'accès graduel à la conduite	• Évaluation du système par l'accompagnateur	32-33-34

Tableau 80 Principaux indicateurs figurant dans le questionnaire « jeune conducteur » (B)

	N° de question	
1. Profil de l'apprenti	• Cours de conduite	1-2-3
	• Examen pratique (délai et raison le cas échéant)	4
	• Responsabilité	19-20
	• Évaluation des connaissances de l'apprenti	26A-28-29-30-32
	• Incidents et infractions	36-37
	• Auto-évaluation	34-35
2. Profil de l'accompagnateur	• Responsabilité	5-6-7
	• Compétences	23-24-25-27
3. Climat, style de supervision et champs d'intervention	• Climat et nervosité	8-9-10
	• Type de supervision	11-12-13-14--17-18
	• Nature des interactions	15-16
	• Interventions sur : opération véhicule, techniques, sécurité	21-22
4. Processus d'accès graduel à la conduite	• Évaluation du système par l'apprenti	31-33

Aux fins des analyses comparatives, 20 questions sont communes aux deux questionnaires. La base de données ainsi constituée a été complétée par l'ajout de variables provenant des études antérieures. Il s'agit notamment de variables sociodémographiques (sexe, âge, lieu de résidence). D'autres variables, comme le nombre de pratiques, l'expérience, les accompagnateurs, les incidents et les contraventions, l'autoévaluation de la compétence, etc., ont également été ajoutées.

L'échantillon visé initialement était de 80 personnes, soit 40 jeunes conducteurs ainsi que leur accompagnateur principal (40). La sélection a été effectuée parmi les sujets des régions de Montréal, de Québec, de la Beauce et du Bas-Saint-Laurent.

Les deux principaux critères de sélection étaient : 1) que les apprentis devaient avoir rempli au moins cinq des six questionnaires postaux, dont le dernier ; et, 2) qu'ils se soient présentés à l'examen pratique ou qu'ils aient l'intention de s'y soumettre prochainement. Les sujets répondant à ces conditions ont été répartis en fonction du sexe, de l'âge, de la région et de l'expérience cumulée⁸⁷ au cours de la période de conduite accompagnée.

⁸⁷ Moyenne du kilométrage rapporté dans les six questionnaires, multipliée par la moyenne du nombre de pratiques. Les scores ont été regroupés en trois classes : expérience faible, modérée, élevée.

Le recrutement a été effectué par téléphone et l'on a tenté d'aboutir à des proportions par sexe, par âge, et d'avoir suivi un cours ou non, qui correspondaient à celles de la population admissible. Nous avons en outre cherché à obtenir une répartition égale pour chacune des quatre régions retenues. Il en fut de même pour l'indice d'expérience où nous espérions recruter un nombre équivalent de sujets pour chacune des classes (expérience faible, modérée, élevée). Les sujets potentiels ont été contactés à partir d'une liste constituée en ordre alphabétique. Le recrutement s'est poursuivi jusqu'à l'obtention d'un nombre suffisant de sujets pour chacun des sous-groupes.

L'opération a été réalisée quelques semaines à l'avance par les personnes chargées des entrevues à effectuer. Le jeune conducteur était informé de la fin de l'étude à laquelle il avait participé, mais on lui demandait sa collaboration pour une dernière étape consistant en une entrevue à domicile d'environ 30 minutes. Lorsque le sujet donnait son accord, une vérification de son admissibilité était effectuée (cours suivi ou non, identification de l'accompagnateur principal, résidence commune avec cet accompagnateur, confirmation du lieu de résidence), puis l'on tentait d'obtenir sur-le-champ l'accord verbal de l'accompagnateur. Finalement, le rendez-vous (date, heure) était fixé avec les participants. Ils en obtenaient la confirmation quelques jours avant la tenue de la rencontre.

Deux intervieweurs se sont rendus aux domiciles des jeunes conducteurs. Les entrevues avec le sujet et son accompagnateur ont été réalisées simultanément dans deux espaces physiques distincts. Toutes les entrevues n'ont pu être réalisées en personne : neuf apprentis et huit accompagnateurs ont été interviewés par téléphone. Les entretiens ont eu lieu de la fin juillet à la mi-septembre 2001. Certains sujets avaient complété le processus depuis huit mois déjà tandis que d'autres étaient sur le point de passer l'examen pratique pour une première fois.

ANALYSES DES DONNÉES : PROFIL DES RÉPONDANTS

Cette section a pour objectif de dresser un portrait des accompagnateurs et des apprentis dont ils ont assuré la supervision. Il s'agit plus particulièrement d'examiner le rôle joué par les accompagnateurs dans le processus d'apprentissage : ont-ils été impliqués dès le départ, à quel point se sont-ils estimés responsables de la formation de l'apprenti, quelle évaluation font-ils de leurs compétences et de celles de leur apprenti? Plusieurs des données recueillies permettent de mettre en parallèle les perceptions de l'apprenti et celles de son accompagnateur.

Jeunes conducteurs

La première partie de l'entrevue avec les jeunes conducteurs avait pour but de vérifier la qualité des données recueillies antérieurement et d'amener progressivement le sujet à répondre à des questions plus « sensibles ».

Variables sociodémographiques

Parmi les 40 apprentis que nous avons interviewés, 23 étaient de sexe féminin (57,5 %) et 17 de sexe masculin (42,5 %). Ces proportions sont semblables à celles relevées lors du dernier questionnaire postal (questionnaire n° 6). Les répartitions par âge sont également très proches de celles relevées antérieurement; les distorsions observées sont toutefois plus marquées puisque 57,5 % sont des sujets âgés de 17 ans (16 ans au moment du recrutement) versus 12,5 % pour les répondants du groupe des 20-24 ans.

Tableau 81 Nombre de jeunes conducteurs par sexe et par âge

	17 ans	18 ans	19-24 ans	Σ	%
ss masculins	12	4	1	17	42,5
ss féminins	11	6	6	23	57,5
%	57,5	25	17,5	40	100

La répartition par sexe et par âge est globalement satisfaisante sauf en ce qui concerne le nombre de sujets masculins chez les 19-24 ans¹⁰⁷. Le nombre de sujets par région correspond exactement à ce qui était recherché : 25 % des jeunes conducteurs sont de Montréal; 25 % de Québec; 25 % de la Beauce et 25 % de l'Est du Québec. Ajoutons que 55 % des sujets recrutés en Beauce et dans l'Est du Québec résident dans des municipalités de moins de 5 000 habitants, 45 % dans des villes de plus de 5 000 personnes.

Par ailleurs, 70 % des sujets avaient suivi des cours et 90 % d'entre eux avaient obtenu leur permis probatoire au moment de l'entretien; 85 % avaient réussi l'examen pratique à leur première tentative et 80 % l'ont réussi au second essai. Ces proportions sont semblables à celles relevées lors de l'analyse des taux de réussite (questionnaire n° 3).

La répartition des sujets selon l'indice de l'expérience de la conduite (calculé pour l'échantillonnage) est de 35 % pour les sujets ayant peu d'expérience; de 32,5 % pour ceux dont l'expérience est moyenne et de 32,5 % pour ceux qui ont acquis le plus d'expérience lors de la période d'accompagnement.

Entrée dans le processus, cours et pratiques

Dans 62,5 % des cas, les jeunes apprentis ont choisi d'entrer dans le processus d'accès à la conduite par eux-mêmes.⁸⁸ Chez les sujets masculins, ce chiffre monte à 70,6 % alors qu'il n'est que de 56,5 % chez les sujets féminins; l'accompagnateur principal, les parents et la famille ont beaucoup plus souvent amorcé le processus dans le cas des filles. Les accompagnateurs ont participé à la décision neuf fois sur dix. En aucun cas ceux-ci ont été défavorables à l'idée que le jeune s'engage dans le processus.

Ce sont 70 % des sujets qui affirment avoir suivi des cours de conduite pratique; 7,1 % ont suivi ces cours alors qu'ils ignoraient qu'ils n'étaient pas obligatoires. Parmi ceux qui ont suivi des cours, 35,7 % des sujets masculins les ont trouvés « plus ou moins utiles » versus 21,4 % des sujets féminins. Les plus jeunes sont les plus susceptibles de les avoir trouvés « plus ou moins utiles ». Il n'y a que dans la région de la Beauce où l'on trouve plus de 50 % d'insatisfaits.⁸⁹ Les deux tiers des sujets qui ont suivi des cours estiment qu'ils devraient être obligatoires. Compte tenu des remarques précédentes, on ne s'étonnera pas que ce soient les plus jeunes (16 ans au recrutement), ceux recrutés en Beauce ou les sujets vivant dans les plus petites agglomérations qui sont les moins favorables à cette idée.

Tableau 82 Répartition (%) des cours de conduite en fonction du sexe de l'apprenti

Au début	En diminuant	En augmentant	Au début et à la fin	Bien réparti	Au milieu et à la fin	À la fin
10,7	3,6	3,6	10,7	35,7	10,7	25,0

La distribution des cours dans le temps montre que 25 % des apprentis ont choisi de suivre leurs cours en fin de processus, vraisemblablement pour augmenter leurs chances de réussite à l'examen.

Par ailleurs, 42,5 % des répondants ne se sont pas présentés à l'examen au moment où ils auraient dû le passer. Cinq invoquent le manque de temps, deux (2) n'étaient pas prêts à ce moment-là et deux attribuent ce retard à des circonstances particulières (parents en voyage et difficultés à obtenir un rendez-vous avec la SAAQ). Les plus jeunes ainsi que les résidents des

⁸⁸ Question posée : « Si on se ramène à l'année dernière, qui a parlé pour la première fois de l'obtention du permis de conduire ? » (apprenti - accompagnateur – les deux – autre).

⁸⁹ R.A. (résidus ajustés) = 2,2.

petites municipalités (<5 000) sont ceux qui ont le moins tardé à se présenter à l'examen. Ces observations sont congruentes avec les constats faits antérieurement sur le niveau de motivation de ces catégories d'apprentis.

Nous avons demandé aux sujets qui prenaient l'initiative des pratiques, si elles étaient planifiées à l'avance et quels en étaient les motifs. Ce sont 45 % des apprentis qui considèrent que ce sont eux qui en ont pris le plus souvent l'initiative, 20 % déclarent que c'est l'accompagnateur et 35 % estiment avoir partagé la décision. Le sexe, l'âge, la région, etc., ne sont pas liés au partage de l'initiative, mais l'accompagnateur devient déterminant lorsqu'il s'agit d'une personne autre que les parents ou le conjoint. On peut penser que les apprentis dont l'accompagnateur est plus « éloigné » osent moins demander à pratiquer et attendent que les occasions se manifestent d'elles-mêmes.⁹⁰

Les apprentis, pour 87,5 % d'entre eux, ont signalé que leurs pratiques étaient le plus souvent organisées à la dernière minute. Les sujets recrutés à Montréal sont toutefois moins nombreux (60 %)⁹¹ à avoir réalisé leurs pratiques de manière spontanée. Il est vraisemblable que les moments des pratiques aient été choisis, plus souvent qu'ailleurs en province, en fonction de la densité de la circulation. De manière plus large cependant, les pratiques semblent résulter davantage d'un concours de circonstances que d'un apprentissage organisé. La durée du processus est probablement considérée comme suffisamment longue pour garantir au couple « apprenti-accompagnateur » qu'il aura toutes les occasions de réaliser les apprentissages à faire en vue de l'examen. Cette hypothèse explicative est appuyée par les données recueillies sur les raisons des déplacements.

Tableau 83 Motifs des pratiques au début et à la fin du processus (% des sujets)

	Souvent pour pratiquer uniquement	Autant l'un que l'autre	Souvent pour autres choses
Au début	32,5	10,0	57,5
À la fin	7,5	12,5	80,0

⁹⁰ Plus l'apprenti a eu d'accompagnateurs, plus il a pratiqué. Aucun apprenti n'a pratiqué 40 fois et plus lorsque c'était l'accompagnateur principal qui prenait l'initiative des pratiques. À l'inverse, tous les apprentis qui prenaient cette initiative ont pratiqué 40 fois et plus.

⁹¹ R.A. (résidus ajustés) = - 3,3.

Même au début, ce ne sont qu'une minorité de jeunes qui ont pris le volant (32,5 %) pour se pratiquer à conduire seulement; 80 % des apprentis, en fin de processus, malgré l'imminence de l'examen pratique, ont conduit pour d'autres motifs. Il n'y a aucune différence en fonction du sexe, de l'âge ou de la région, mais, comme on pouvait s'y attendre, les sujets qui suivaient des cours sont évidemment plus nombreux à avoir conduit pour se pratiquer uniquement.⁹² Phénomène particulier, au début, les pères accompagnateurs ont beaucoup plus souvent été associés à ce type de pratique (52,9 % versus 10 % pour les mères) alors que 80 % des sujets dont la mère était l'accompagnateur principal ont réalisé la majorité de leurs déplacements pour d'autres raisons.⁹³ Les pères interviennent plus souvent comme accompagnateurs principaux en début de processus, mais ils se désengagent partiellement de cette responsabilité lorsqu'ils estiment que l'apprenti peut exécuter les manœuvres de base.⁹⁴ Les mères prendraient le relais dans le processus en fournissant aux apprentis les occasions de pratiquer suffisamment pour maîtriser les diverses manœuvres et améliorer leurs compétences générales de conduite.

Les données recueillies auprès des accompagnateurs tendent à confirmer cette perspective. Par exemple, lorsque l'accompagnateur principal est la mère, elles sont 40 % à s'estimer « plus ou moins responsables » de l'apprentissage de l'apprenti alors que ce taux diminue à 23,5 % dans le cas où c'est le père qui est l'accompagnateur principal. La même tendance se manifeste dans les réponses à la question « Par rapport aux autres personnes qui ont participé à l'apprentissage de X, diriez-vous que vous avez joué un rôle (...) »? Lorsque le père est accompagnateur, ils sont 53 % à estimer que leur rôle fut « très important »; dans le cas des mères des apprentis, ce taux n'est plus que de 30 %. On peut bien sûr y voir un biais d'estime positive de soi dans le cas des pères⁹⁵, mais il semble bien que cette perception d'une plus grande compétence soit partagée par leurs conjoints et les apprentis.

⁹² R.A. (résidus ajustés) = 2,3.

⁹³ R.A. (résidus ajustés) = 2,9.

⁹⁴ Le 1^{er} questionnaire postal est celui où les pères sont le plus identifiés comme accompagnateurs (26,8 % versus 30,2 % pour les mères). Dès le 2^e questionnaire, la proportion de pères baisse à 21 % alors que la diminution est moindre chez les mères (28 % sont encore accompagnateurs).

⁹⁵ Les pères estiment, à 52,9 %, qu'ils sont d'*excellents conducteurs*, 47,1 % qu'ils sont *au-dessus de la moyenne*. Dans le cas des mères, ces taux diminuent à 30 % pour chaque catégorie. Dans la même veine, 64,7 % des pères considèrent qu'ils ont été d'*excellents* accompagnateurs ou qu'ils ont été *au-dessus de la moyenne*; les mères ne sont que 35 % à se percevoir ainsi.

Accidents et infractions

Aucun des 40 sujets n'a reçu de contravention, mais cinq (12,5 %) ont été impliqués dans un accident, ce qui est considérable au regard des données recueillies lors de l'étude par questionnaires postaux (2,5 %). Deux de ces accidents ont été sans conséquence et trois ont entraîné des dommages matériels mineurs. Fait surprenant, tous les apprentis ayant eu un accident avaient suivi un cours de conduite; la différence n'atteint cependant pas le seuil de signification.

Tableau 84 Nombre de sujets ayant commis certaines infractions

Comportements	Fréquence			
	Jamais	1 à 2 fois	Quelques fois	Souvent
Oublier de porter la ceinture de sécurité	39		1	
10 km/h de plus que la limite permise	4	4	22	10
20 km/h de plus que la limite permise	17	12	9	2
30 km/h de plus que la limite permise	34	4	2	
Conduire sans accompagnateur	32	7	1	
Conduire après avoir bu de l'alcool*	37	1	1	
Conduire sous l'influence de drogues*	38			

* données manquantes

Les pourcentages des sujets ayant conduit sans porter la ceinture, sans accompagnateur, ou ayant consommé de l'alcool avant de conduire sont très proches de ceux calculés sur l'ensemble des sujets avec les questionnaires postaux. Comme on pouvait s'y attendre, le non-respect des limites de vitesse constitue l'infraction la plus fréquente. La seule différence émergeant des analyses est que la propension aux excès de vitesse⁹⁶ est beaucoup plus élevée chez les sujets masculins que féminins ($T = 4,5$ / $p < 0,005$).

Nous avons constaté que la majorité des infractions ont été commises par des apprentis qui ont suivi des cours de conduite pratique. C'est le cas du seul sujet qui n'a pas bouclé sa ceinture, des deux sujets qui ont conduit après avoir bu de l'alcool et des six sujets qui ont conduit à plus de 30 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise (ces derniers sont d'ailleurs tous des sujets masculins). De plus, 67,8 % de ceux qui avaient suivi des cours ont excédé la limite de vitesse permise de 20 km/h contre 33,4 % chez ceux

⁹⁶ Ce score est = [excès 10 km/h] + [excès 20 km/h x 2] + [excès 30 km/h x 3] où « 1-2 fois » = 1, « quelques fois » = 2, « souvent » = 3.

qui n'en avaient pas suivi. Les différences n'atteignent toutefois pas le seuil de signification.

L'ensemble des comportements déviants (ceinture, conduite sans accompagnateur, alcool, vitesse) a été combiné en un seul score par cumul des fréquences. Les sujets masculins se distinguent significativement des sujets féminins ($T = 4,1 / p < 0,000$) par leur plus haut taux. Il en va de même pour les apprentis recrutés en Beauce ($F = 4,1 / p < 0,05$).

Nous avons demandé aux accompagnateurs s'ils pensaient que leurs apprentis avaient respecté les règles concernant la consommation d'alcool et la conduite avec accompagnateur. Le petit nombre de cas signalés par les apprentis eux-mêmes limite sérieusement les croisements possibles, mais on constate que les accompagnateurs ne semblent pas au courant que certains apprentis aient pu conduire après avoir consommé de l'alcool; à l'inverse, un accompagnateur pensait cela possible, mais son apprenti n'en a pas fait état. En ce qui concerne la conduite sans avoir été accompagné, aucun des accompagnateurs concernés (8 sur 40) ne savait que son apprenti n'avait pas toujours respecté cette règle. Dans deux cas, l'accompagnateur pensait que son apprenti ne l'avait pas respectée; cette perception n'est toutefois pas corroborée par le jeune conducteur. Bien que fondé sur très peu de données, ce constat semble indiquer que les apprentis dissimulent à leurs accompagnateurs leurs manquements aux règles. Pareil état de fait est satisfaisant, car il est signe, croyons-nous, de la culpabilité ressentie par l'apprenti. La situation inverse, où l'accompagnateur serait conscient des infractions de son apprenti, ce qui laisserait sous-entendre qu'il les tolère, serait très préoccupante.

Niveau de compétence

Nous avons tenté d'évaluer la compétence atteinte par l'apprenti en lui demandant de s'autoévaluer et en demandant à son accompagnateur de procéder à cette même évaluation. « Comment te considères-tu comme conducteur? », « Est-ce que vous considérez que votre apprenti est actuellement un conducteur (...) » ont respectivement été posées à l'apprenti et à son accompagnateur.

Tableau 85 Évaluation de la compétence de l'apprenti par son accompagnateur et par autoévaluation

Évaluation	Excellent	Au-dessus de la moyenne	Dans la moyenne	Sous la moyenne
Par l'apprenti	7,5	25,0	60,0	7,5
Par l'accompagnateur ⁹⁷	5	42,5	45	

La comparaison des évaluations montre des résultats surprenants. D'une part, les accompagnateurs évaluent plus positivement leurs apprentis qu'eux-mêmes ne le font et, d'autre part, il n'y a aucune corrélation entre les deux évaluations ($r = -0,007$). Le phénomène est étonnant compte tenu de ce qui a déjà été évoqué à propos du biais d'autoperception positive qui caractérise les conducteurs à qui l'on demande de s'autoévaluer, les jeunes en particulier. On se serait davantage attendu à ce qu'ils surestiment leur niveau de compétence. Ou alors, les accompagnateurs sont-ils satisfaits de leurs apprentis au même titre que les parents sont généralement fiers de leur progéniture? ou leur estime personnelle rejaillit-elle sur la perception de leur apprenti? La seconde hypothèse semble fondée puisque l'on retrouve une corrélation significative ($r = 0,47 / p < 0,001$) entre l'autoévaluation que propose l'accompagnateur quant à ses compétences comme moniteur et l'évaluation qu'il fait des compétences de son apprenti.

Certaines tendances émergent au regard de ces évaluations sans toutefois atteindre le seuil de signification. Les sujets de sexe féminin s'autoévaluent plus positivement, mais les accompagnateurs les évaluent moins positivement qu'ils ne le font pour leurs vis-à-vis masculins. L'évaluation croisée montre que ce sont les accompagnateurs de l'Est du Québec qui évaluent plus sévèrement que leurs apprentis la compétence atteinte, alors que les accompagnateurs de la région de Montréal évaluent plus positivement leurs apprentis que ces derniers ne le font eux-mêmes. Faut-il penser que le niveau de compétence à atteindre est perçu comme plus élevé et plus difficile chez les apprentis de Montréal, et que l'inverse caractérise les sujets de l'Est du Québec? Et que les accompagnateurs de la région de Montréal estiment que leurs apprentis ont atteint un bon niveau de compétence compte tenu du niveau de difficultés plus important? De la même manière, les parents accompagnateurs de l'Est du Québec auraient-ils davantage tendance à trouver que leurs apprentis s'estiment plus compétents qu'ils ne le sont compte tenu de l'apparente facilité avec laquelle on peut se débrouiller sur leur réseau routier habituel?

⁹⁷ Ce sont 10 % des accompagnateurs qui n'ont pas pu ou voulu se prononcer.

Signalons finalement que les apprentis qui ont suivi des cours ne s'estiment pas plus compétents que ceux qui n'en ont pas suivi. Ces résultats rejoignent ceux que nous avons obtenus au terme de l'enquête par questionnaire. Par contre, les accompagnateurs octroient une évaluation beaucoup plus positive des compétences à l'apprenti lorsque celui-ci a suivi un cours (2,9/3 versus 2,3/3). L'évaluation de la performance des apprentis qui ont suivi des cours s'avère aussi plus positive lorsque les sujets se sont fait payer les cours (par leurs parents selon toute probabilité).

Tableau 86 Pourcentage des apprentis ayant exprimé un (ou des) avis positif(s) ou négatif(s) sur leur manière de conduire

Nombre de points	1	2	3	4
Positifs	80,0	50,0	10,0	2,5
Négatifs	97,5	45,0	12,5	2,5

Nous avons également demandé aux apprentis d'identifier les aspects de la conduite qu'ils estimaient le mieux maîtriser et ceux qu'ils devaient améliorer. Ils ont énoncé un nombre un peu moins élevé de points positifs (n = 57) que de points négatifs (n = 63), en moyenne trois éléments par sujet.

Tableau 87 Points positifs et points négatifs sur la façon de conduire de l'apprenti

Points positifs		Points négatifs	
Maîtrise générale	12,3	stationnements	28,1
Respect du code	26,2	non-respect du code	20,3
Changements de voie, dépassements	10,8	manque d'assurance, d'expérience	14,1
Virages	10,8		
Stationnements	10,8		
Conduite sur l'autoroute	4,6	conduite sur l'autoroute	7,8
Autres	24,6	autres	29,7

La majorité des éléments positifs (56,9 %) concerne les aspects techniques de la conduite qui ont été mentionnés par 92,5 % des apprentis. Viennent ensuite les aspects réglementaires au regard du Code, en particulier le respect des limites de vitesse. En outre, 15 % des apprentis font également référence à leur attitude générale de prudence ou de responsabilité.

Les points à améliorer sont majoritairement (75 %) liés à des aspects techniques, notamment les stationnements (42,5 % des sujets). La difficulté à respecter les limites de vitesse (15 %) arrive au second rang. Le manque d'assurance et l'impatience arrivent en troisième lieu, ce qui, croyons-nous, témoigne du stress ressenti par l'apprenti; les principaux aspects sont

l'entrée et la conduite sur autoroute, la conduite en ville et les dépassements.

Ce sont davantage les sujets féminins qui éprouvent des difficultés avec le stationnement du véhicule et qui manquent d'assurance. Les problèmes des sujets masculins étaient davantage liés au non-respect du Code de la route.

Connaissances

Bien que les apprentis aient terminé leur période de conduite accompagnée, nous avons voulu vérifier s'ils en connaissaient les principales règles ainsi que celles correspondant à leur permis probatoire.

Tableau 88 Connaissance des règles entourant le permis d'apprenti et le permis probatoire (% des sujets)⁹⁸

Connaissance des règles	Oui	Non
Critères à respecter pour agir comme accompagnateur	65,0	35,0
Durée de la période d'accompagnement (permis d'apprenti)	92,5	7,5
Droit de conduire la nuit (permis d'apprenti)	95,0	5,0
Nombre maximum de points d'inaptitude (permis d'apprenti)	55,0	45,0
Conditions relatives à la consommation d'alcool (permis d'apprenti)	95,0	5,0
Nombre maximum de points d'inaptitude (permis probatoire)	82,5	17,5
Conditions relatives à la consommation d'alcool (permis probatoire)	90,0	10,0
Durée du permis (permis probatoire)	92,5	7,5

L'examen du tableau montre que certaines règles ne sont pas suffisamment connues, entre autres celles qui déterminent le droit d'être accompagnateur et la consommation d'alcool. Bien que les taux de connaissance soient élevés dans ce dernier cas (95 % et 90 %), on serait en droit de s'attendre à ce que tous les apprentis sachent qu'il leur est totalement interdit de consommer des boissons alcooliques. L'ignorance des autres règles est nettement moins préjudiciable puisque le nombre maximum de points d'inaptitude et la durée minimale des permis sont sanctionnés de l'extérieur. Il en est ainsi dans le cas des apprentis qui ignoraient s'ils avaient ou non le droit de conduire à la nuit tombée; l'ignorance était toutefois sans conséquence pour leur sécurité.

Nous avons compilé la moyenne des bonnes réponses obtenues en attribuant à chacune un poids équivalent. La moyenne ramenée sur une base de 100 est de 83,4 % et les scores vont de 50 % (7,5 % des apprentis)

⁹⁸ Au moment de l'entrevue, quatre sujets n'avaient pas obtenu leur permis probatoire.

à 100 % (27,5 %). Le sexe, l'âge, la région, la taille du lieu de résidence n'influent pas sur le score de connaissances. Par contre, les sujets qui ont suivi des cours affichent une moyenne (87,1 %) qui se distingue significativement ($T = 2,6 / p < 0,05$) de celle des sujets qui n'en ont pas suivi (75 %). Ajoutons que plus l'apprenti s'autoévalue positivement, meilleur est son score de connaissances ($F = 3,0 / p < 0,05$).

Accompagnateurs

La première partie de l'entrevue avec les accompagnateurs avait pour objectifs de s'assurer que le répondant avait bien été l'accompagnateur principal de l'apprenti, d'évaluer le niveau de responsabilité perçu et la compétence développée à cet égard.

L'accompagnateur principal (celui ayant participé à l'entrevue) est, dans la presque totalité des cas, un parent (la mère, 50 % et le père, 42,5 %). Les trois sujets restants ont pratiqué avec une cousine, un conjoint ou le conjoint de la mère. La plupart du temps, l'apprenti a eu plus d'un accompagnateur. Majoritairement, il s'agissait d'un membre de la famille ou du professeur de conduite. Cependant, 42,5 % des sujets ont effectué toutes les pratiques ou presque avec l'accompagnateur principal.

Tableau 89 Proportion des apprentis par sexe et âge en fonction de l'accompagnateur principal (parents seulement)

Apprentis	Masculins	Féminins	Σ	
Mères	56,3	52,4	54,1	
Pères	43,8	47,6	45,9	
n	16	21	37 ⁹⁹	
Apprentis	16 ans	17 ans	18-19 ans	20-24 ans
Mères	59,1	42,9	50,0	50,0
Pères	40,9	57,1	50,0	50,0
n	22	7	6	2

La faible taille de l'échantillon ne permet pas de confirmer statistiquement le plus grand rôle joué par la mère en regard du père en tant qu'accompagnateur principal. La tendance observée est cependant la même que celle relevée chez les sujets ayant participé à l'enquête postale : les pères semblent moins intervenir peu de temps après les premières pratiques. Cette vérification nous autorisera à généraliser avec un peu plus de sûreté les données recueillies lors des entretiens.

⁹⁹ Trois cas où l'accompagnateur principal n'est ni la mère ni le père ont été retirés de ce tableau.

Rôle

Nous avons vu précédemment que la majorité des accompagnateurs a participé au processus ayant mené l'aspirant conducteur à obtenir son permis d'apprenti. Les accompagnateurs ont amorcé eux-mêmes ce processus dans seulement 17,5 % des cas et c'est beaucoup plus souvent la mère que le père qui en est à l'origine. L'initiative revient donc beaucoup plus souvent aux apprentis eux-mêmes.

Nous avons examiné les cas où les parents ont lancé l'idée pour découvrir qu'il ne s'agissait pas, comme on aurait pu s'y attendre, de parents considérant qu'il était grand temps que leur enfant apprenne à conduire : tous les sujets dans cette situation avaient 16 ans lors du recrutement. Dans quatre cas sur six cependant, il s'agit de sujets masculins alors que leur proportion dans l'échantillon est beaucoup plus faible. Tous ces sujets sauf un ont suivi des cours de conduite (payés par leurs parents) et tous avaient obtenu leur permis probatoire au moment de l'entrevue.

Nous sommes amenés à conclure que les jeunes garçons, plus que les jeunes filles, se voient proposer par leurs parents eux-mêmes d'entamer le processus dès qu'il est possible de le faire (âge requis). On en déduira que ces parents accordent une importance certaine au fait que leur enfant puisse détenir le plus tôt possible le permis de conduire. Certains ont mentionné explicitement ce point de vue. L'un d'eux aurait même débuté l'initiation de son fils à 14 ans en lui enseignant les manœuvres de base.

Dans une proportion de 90 %, les accompagnateurs interrogés estiment avoir participé à la décision d'entreprendre les démarches pour l'obtention du permis. Tous, ou presque (95 %), se sont déclarés favorables, les autres s'étant montrés indifférents. Dans 40 % des cas, on a déterminé dès le départ qui jouerait le rôle d'accompagnateur principal. Moins les sujets étaient âgés, moins souvent l'accompagnateur fut mentionné à cette étape. On peut avancer l'idée que les plus âgés ont probablement tenté eux-mêmes de planifier davantage leur apprentissage de la conduite. Dans le cas des plus jeunes, l'enjeu est peut-être perçu comme étant de moindre importance et l'on a moins ressenti le besoin d'examiner les conséquences concrètes de l'entrée dans le processus.

Ce sont 17,5 % des accompagnateurs qui se sont sentis totalement responsables de l'apprentissage du jeune apprenti, mais 35 % s'estimaient plus ou moins responsables. Cette position est corrélée ($r = 0,6$ / $p < 0,000$) avec l'importance du rôle qu'ils disent avoir joué au cours de la période de conduite accompagnée. Ils sont 40 % à penser que leur rôle fut très important, 15 % à considérer qu'il fut peu important. C'est le fait que l'apprenti ait ou non suivi des cours qui permet de mieux comprendre l'importance que les accompagnateurs estiment avoir eue dans le processus. Les accompagnateurs, dont l'apprenti n'avait pas suivi de cours,

se sont déclarés totalement responsables de la qualité de l'apprentissage réalisé dans une proportion de 33,3 % et ils sont 83,3 % à estimer que leur rôle fut très important (R.A. = +3,7). À l'inverse, 21,4 % des accompagnateurs dont l'apprenti avait suivi des cours estiment que leur rôle fut peu important et 39,3 % se déclarent plus ou moins responsables de son apprentissage.

Les mères qui ont été accompagnateur principal s'estiment souvent moins importantes, moins responsables, mais il faut noter que 75 % de leurs apprentis ont suivi des cours (versus 64,7 % des apprentis ayant eu leur père comme accompagnateur principal). Les cours ne constituent toutefois pas le seul facteur à influencer sur la responsabilité perçue de l'accompagnateur. Comme on pouvait l'anticiper, plus les sujets sont âgés, moins l'accompagnateur s'en considère responsable. On constate également que les accompagnateurs de la région de Québec sont 40 % à s'être sentis totalement responsables (R.A. = 2,2) alors que ce ne fut le cas d'aucun accompagnateur de Montréal; la proportion des apprentis de Québec à avoir suivi des cours était pourtant supérieure (80 %) à celle de Montréal (70 %). L'explication tient ici davantage de l'âge des apprentis qui est sensiblement plus élevé à Montréal qu'à Québec. C'est également ce qui permet de comprendre pourquoi les accompagnateurs se sont moins sentis responsables de leurs apprentis lorsqu'il s'agissait de filles plutôt que de garçons : ces derniers sont plus jeunes. L'interaction cours x région permet aussi de comprendre pourquoi les accompagnateurs de l'Est du Québec sont 70 % à considérer que leur rôle fut très important : c'est là où l'on retrouve la plus faible proportion d'apprentis (40 %) ayant suivi des cours.¹⁰⁰

Le sentiment de responsabilité des accompagnateurs est susceptible d'avoir influencé la qualité de leur accompagnement. Nous disposons de plusieurs indicateurs qui permettront de vérifier cette assertion, mais il faut dès le départ reconnaître que l'autoperception du rôle de l'accompagnateur est étroitement liée à l'âge de la personne qu'il doit superviser et au fait que l'apprenti suive ou non des cours. Cependant d'autres facteurs demeurent, beaucoup plus difficiles à expliquer, telle la région de résidence, qui semblent conditionner en partie l'importance du rôle tenu par l'accompagnateur.

¹⁰⁰ C'est 44,7 % lorsque calculé sur l'ensemble des sujets ayant répondu aux questionnaires postaux.

Tableau 90 Sérieux de l'accompagnateur au début et à la fin du processus : perception de l'apprenti

	L'accompagnateur a pris son rôle		
	Plutôt au sérieux	Plus ou moins au sérieux	Pas très au sérieux
Au début du processus	85,0 %	12,5 %	2,5 %
À la fin du processus	70,0 %	27,5 %	2,5 %

Les apprentis considèrent que leurs accompagnateurs ont davantage pris leur rôle au sérieux au début du processus. On observe d'importantes différences en fonction du fait que l'apprenti ait ou non suivi des cours. La totalité (100 %) des accompagnateurs des apprentis qui n'avaient pas suivi de cours ont pris leur rôle plutôt au sérieux en début de processus. La corrélation ($r = 0,30$) entre le niveau de sérieux au début et à la fin n'est pas significative. Par contre, il existe une corrélation claire ($r = 0,47 / p < 0,005$) entre la perception de l'apprenti (pour le début du processus) et celle de son accompagnateur.¹⁰¹

Il n'y a pas de différence significative dans la perception du niveau de « sérieux » des différents accompagnateurs (mères, pères, etc.) et seules les perceptions au début présentent des variations particulières. Par exemple, 95,7 % des apprentis de 16 ans trouvent que leur accompagnateur a pris les choses plutôt au sérieux (R.A. = 2,2) alors que ce n'est le cas que du tiers des apprentis âgés de 20 à 24 ans (R.A. = -2,6). La perception des apprentis corrobore celle de leurs accompagnateurs en ce qui concerne les différences observées précédemment entre les régions : 100 % des apprentis de la région de Québec jugent que leurs accompagnateurs ont pris leur rôle plutôt au sérieux alors que ce n'est le cas que de 70 % des apprentis de la région de Montréal. On observe le même phénomène quand il s'agit d'apprentis masculins (94,1 %) qui, plus que leurs vis-à-vis féminins (78,3 %), estiment que leurs accompagnateurs ont pris leur rôle plutôt au sérieux. On se rappellera que ce n'est pas tant le sexe de l'apprenti que son âge qui a conduit les accompagnateurs à se sentir davantage responsables; la perception de leurs apprentis confirme que ces accompagnateurs ont effectivement pris leur rôle plus au sérieux.

Les accompagnateurs qui ont pris leur rôle plutôt au sérieux dès le départ ont généré plus de pratiques : 41,2 % de leurs apprentis en ont réalisé de 20 à 39 et 26,5 % plus de 40 alors qu'aucun n'en a fait moins de cinq. À l'opposé, le seul apprenti dont l'accompagnateur n'avait pas pris son rôle très au sérieux en a fait moins de cinq. Il en va de même pour l'expérience

¹⁰¹ Réponse de l'accompagnateur à la question « *Diriez-vous que vous avez joué un rôle (...)* » et réponse de l'apprenti à la question « *(...) au début a-t-il pris son rôle d'accompagnateur au sérieux?* ».

acquise : on trouve beaucoup moins d'apprentis n'ayant accumulé que peu d'expérience auprès d'accompagnateurs qui ont pris leur rôle plutôt au sérieux (R.A. = -2,7).

Une typologie des accompagnateurs, inspirée de l'étude de Torres et Gauthier (2001), a été développée en fonction du degré d'autonomie laissé à l'apprenti.

Le passager se comporte en spectateur de la situation; il ne réagit qu'en cas de problèmes ou de difficultés qui commandent son intervention. Il agit ainsi soit pour laisser une plus grande autonomie à l'apprenti, soit parce qu'il ne se sent pas à l'aise dans son rôle d'accompagnateur. L'accompagnateur passager ne s'estime pas responsable de l'apprentissage : cette responsabilité doit être assumée par l'apprenti lui-même ou par son moniteur de conduite dans les cas où le sujet suit des cours.

Le copilote est une extension des sens de l'apprenti : il indique la route à suivre, les manœuvres qu'il faudra exécuter, tout en les expliquant sommairement. Il renseigne l'apprenti sur les mouvements des autres véhicules et les ajustements à apporter pour demeurer dans le rythme de la circulation. Il agit ainsi afin de permettre un apprentissage par essai sans erreur, par opposition à l'autoapprentissage par essai-erreur. L'apprenti est responsabilisé, mais il est sous assistance tant et aussi longtemps que son tuteur estime qu'il n'a pas acquis l'autonomie nécessaire pour se passer sans risque de ses interventions.

Le prof de conduite agit comme un moniteur d'auto-école; il enseigne les techniques de conduite, donne des informations et fait exécuter des manœuvres en fonction de la capacité d'apprentissage du sujet. Il laisse très peu d'autonomie à l'apprenti. Son « enseignement » est de type magistral : il décide des contenus, des exercices à réaliser, de l'évaluation des compétences; les questions sont autorisées, mais ni les contenus ni la méthode ne peuvent être contestés ou remis en cause. Le prof de conduite n'est cependant pas un moniteur qui, lui, est un professionnel du domaine. Le prof de conduite s'investit davantage d'un statut que d'une responsabilité pédagogique et son encadrement n'est pas forcément de qualité.

On peut spontanément avancer l'idée que les accompagnateurs jouent un rôle de moins en moins important à mesure que la confiance s'installe et que les compétences de l'apprenti s'améliorent. Nous avons sommairement décrit ces trois types d'intervenants aux apprentis et aux accompagnateurs en leur demandant à quelle classe correspondait le tuteur au début et à la fin du processus.

Tableau 91 Typologie des accompagnateurs en début et en fin de processus en fonction des perceptions de l'apprenti et du tuteur¹⁰²

		Passager	Copilote	Prof. de conduite
Perception de l'apprenti	début	32,5 %	52,5 %	15,0 %
	fin	62,5 %	35,0 %	2,5 %
Perception de l'accompagnateur	début	25 %	65,0 %	10,0 %
	fin	57,5 %	37,5 %	5 %

On constate, ce qui est normal, que l'accompagnateur participe davantage à l'apprentissage au début du processus. La majorité des tuteurs passe du rôle de copilote à celui de passager. Les perceptions de l'apprenti et de son tuteur semblent convergentes bien que les écarts de perception soient parfois importants; ils sont plus marqués au début du processus. Il n'y a pas de différence en fonction du sexe de l'apprenti ni en fonction de celui de l'accompagnateur même si les tuteurs masculins (les pères) sont moins perçus comme passagers. On constate cependant que les apprentis masculins considèrent toujours que leurs accompagnateurs (mères et pères) ont été moins actifs que ne l'ont perçu les apprenties. De la même manière, la perception des pères accompagnateurs est toujours plus importante quant au rôle joué que ce n'est le cas pour les mères accompagnateurs, et ce, peu importe le sexe de leurs apprentis. La perception est manifestement influencée par le genre : les pères estiment qu'ils ont été plus actifs que les mères, et les sujets masculins considèrent que leurs accompagnateurs ont été plus passifs que ne l'estiment les sujets féminins.

La description que nous faisons des types d'accompagnateurs et des motifs qui justifient certains rôles est confirmée par les correspondances avec d'autres facteurs tel le suivi de cours pratiques.

Tableau 92 Proportion des rôles tenus en début de processus par les accompagnateurs en fonction du suivi de cours par leurs apprentis¹⁰³

	Passager	Copilote	Prof. de conduite
ss sans cours		83,3 %	16,7 %
ss avec cours	46,4 %	39,3 %	14,3 %

¹⁰² Les positions intermédiaires (ex. : « passager mais parfois copilote ») ont été reclassées dans la catégorie dominante (ex. : « parfois copilote et parfois passager » classé dans « copilote »).

¹⁰³ Perception de l'apprenti

On constate très clairement que les accompagnateurs dont l'apprenti ne suivait pas de cours n'ont jamais joué le rôle de passager. Le type d'apprentissage est semi-structuré dans 83,3 % des cas puisque l'accompagnateur y tient un rôle de copilote. Les différences sont statistiquement significatives (Likelihood ratio = 12,2 / $p < 0,005$).

Nous avons également constaté que plus les tuteurs se considèrent totalement responsables de leurs apprentis, plus ils agissent comme copilotes (R.A. = +1,9). En contrepartie, ceux qui ont été passagers sont beaucoup moins nombreux à s'être déclarés totalement responsables (7,7 %) de leurs apprentis. Constat intéressant : ceux qui ont joué le prof de conduite sont beaucoup plus nombreux (R.A. = +1,8) à s'être déclarés plus ou moins responsables (66,7 %). Nous avons également noté qu'aucun apprenti ne juge que l'atmosphère était très relaxe lorsque son accompagnateur tenait ce rôle. Cela renforce l'idée selon laquelle il ne faut pas confondre l'accompagnateur prof de conduite avec le rôle, les compétences et les qualités de l'apprentissage assuré par un moniteur d'auto-école de conduite.

Tableau 93 Taux de succès lors de la première tentative à l'examen pratique en fonction du rôle tenu par l'accompagnateur en début de processus

	Passager	Copilote	Prof de conduite
Échec	15,4 %	9,5 %	33,3 %
Réussite	84,6 %	90,5 %	66,7 %

Les apprentis dont l'accompagnateur a été identifié comme prof de conduite en début de processus ont échoué plus souvent à l'examen pratique (R.A. = +1,4), alors que le meilleur taux de réussite (90,5 %) est celui des sujets ayant eu un copilote comme tuteur. Ces différences n'atteignent pas le seuil de signification, elles sont pourtant en continuité avec les données relevées auparavant.

Préparation

Seulement 5 % (2/40) des accompagnateurs ont ressenti le besoin de se préparer à leur nouveau rôle. Cette préparation s'est principalement limitée à se procurer le *Guide de l'accompagnateur*. Un seul est allé chercher de l'information supplémentaire (le Guide) et un seul affirme avoir planifié les pratiques sans toutefois préciser en quoi avait consisté ladite préparation.

Près de 25 % des accompagnateurs ont expliqué pourquoi ils n'avaient pas jugé bon de se préparer à tenir leur rôle :

- ils avaient déjà été accompagnateurs auparavant;
- leur apprenti suivait déjà des cours;
- ils avaient le *Guide de l'accompagnateur*;

- leur apprenti avait déjà beaucoup d'expérience;
- l'un d'eux se disait compétent pour avoir participé à des rallyes et des courses.

On peut penser que les accompagnateurs dont les apprentis suivent des cours se sentent moins responsables et qu'ils n'estiment pas nécessaire de se préparer de manière particulière. Par ailleurs, la majorité (7/11) des accompagnateurs d'apprentis sans cours n'ont pas jugé bon, spontanément, de justifier leur position. Ceux qui l'ont fait ont affirmé qu'ils avaient déjà été accompagnateurs; un autre considérait que le Guide était suffisant. Cette situation nous apparaît préjudiciable à la fois à la qualité de l'encadrement et à celle des apprentissages réalisés par les sujets qui ne suivent pas de cours. Il est vraisemblable que ces accompagnateurs se considèrent comme des « surveillants » et non comme des moniteurs.

L'usage du *Guide de l'accompagnateur* n'est d'ailleurs pas très répandu : 50 % l'avaient déjà vu; 25 % l'ont lu et seulement 7,5 % l'ont utilisé. Il faut noter que, parmi les accompagnateurs qui ne le connaissaient pas, 25 % auraient aimé l'avoir.¹⁰⁴ Il ressort clairement que des efforts devront être déployés dans les Centres de service de la SAAQ afin de s'assurer que chaque apprenti soit tenu de remettre une copie du Guide à son accompagnateur principal. Même si les trois quarts (75 %) des accompagnateurs qui ignoraient l'existence du guide ont affirmé que cela ne les intéressait pas, il faudrait en étendre la distribution au plus grand nombre.

Parmi ceux qui l'ont lu ou utilisé (13 personnes sur 40), 53,8 % l'ont trouvé utile. La principale raison pour laquelle le Guide fut apprécié tient au fait qu'il fournit à l'accompagnateur la liste des apprentissages et qu'il indique les points auxquels il faut particulièrement porter attention. Un accompagnateur a signalé que cela l'avait aidé à se mettre dans la peau de l'apprenti; un autre a erronément cru apprendre dans le Guide que les accompagnateurs n'avaient pas le droit de consommer de l'alcool avant les pratiques.

Une seule personne a manifesté le désir d'avoir accès à un plus grand nombre d'outils. Cette dernière considère qu'un livre sur les techniques de conduite pour les accompagnateurs devrait être distribué systématiquement. Par ailleurs, quelques accompagnateurs ont affirmé s'être référés aux documents d'écoles de conduite ou avoir demandé à des moniteurs quelles manœuvres ils devraient faire pratiquer. Quelques accompagnateurs ont à cette occasion déploré à nouveau le fait qu'ils n'avaient pas eu accès au Guide.

¹⁰⁴ L'intervieweur leur en avait présenté une copie.

Les accompagnateurs qui ont lu ou utilisé le Guide sont tous des parents (pères et mères) d'apprentis dont la plupart (66,7 %) étaient âgés de 16 ans. Les accompagnateurs de la Beauce sont plus nombreux (80 % / R.A. = +2,2) à avoir vu le Guide, mais aucun n'affirme s'en être servi. Ce sont 70 % des accompagnateurs de l'Est du Québec, 60 % de ceux de Québec et 50 % de ceux de Montréal qui n'avaient jamais vu le Guide avant qu'on le leur présente. La moitié des accompagnateurs de Québec ont déclaré qu'ils auraient apprécié pouvoir s'en servir. Il est certainement plus facile de rendre le Guide accessible aux parents dans les Centres situés en région. En milieu urbain, les parents ne font probablement que conduire et ramener leur enfant lorsqu'il se présente à l'examen d'apprenti conducteur. Il va de soi que la taille des Centres importants ne facilite guère la diffusion des documents et brochures malgré les nombreux présentoirs. Le problème de diffusion s'avère cependant plus « large » encore, car nous avons constaté qu'aucun des accompagnateurs résidant dans une petite municipalité (<1 000 h.) n'avait vu le Guide auparavant. De plus, même s'il est vrai que le Guide a davantage été lu ou utilisé dans les cas où l'apprenti ne suivait pas de cours, une part importante des accompagnateurs des apprentis avec cours s'y sont intéressés. Le petit nombre d'accompagnateurs (3 sur 40) ayant utilisé le Guide interdit toute analyse quant à ses effets positifs éventuels¹³⁰.

Profil de conduite

Nous avons tenté d'identifier sommairement le profil de conduite des accompagnateurs au regard du respect du Code de la sécurité routière. Trois questions leur ont été adressées :

« Par rapport aux autres conducteurs, est-ce que vous respectez le Code de la route (les vitesses, les arrêts obligatoires, les feux, les lignes, etc.) un peu plus, tout autant, un peu moins que les autres conducteurs? »

« Vous est-il arrivé de recommander à [prénom de l'apprenti] d'effectuer des manœuvres qui ne respectent pas le Code de la route comme, par exemple rouler au-dessus des limites de vitesse pour suivre le trafic, accélérer sur le jaune, arrêt non conforme, etc.? » [fréquence et exemples le cas échéant]

« Le fait d'accompagner [prénom de l'apprenti] dans son apprentissage vous a-t-il permis de vous rappeler ou d'apprendre certaines choses concernant la conduite automobile ou la sécurité routière? » [exemples le cas échéant]

Ces questions avaient évidemment pour objectif d'identifier des accompagnateurs à risque, au sens où leurs attitudes et comportements étaient susceptibles d'influencer les comportements de leurs apprentis. Les accompagnateurs interviewés se sont déclarés beaucoup plus respectueux du Code que nous ne l'avions anticipé.

Ils sont 57,5 % à s'être situés dans la moyenne, tout comme les autres conducteurs, et les autres se sont déclarés un peu plus respectueux du Code que les autres conducteurs. Signalons, même si l'écart n'est pas significatif, que 47,1 % des pères accompagnateurs (versus 31,6 % des mères) se sont reconnus comme étant un peu plus respectueux. La réponse à la question sur le respect du Code est vraisemblablement biaisée par les réponses aux questions précédentes qui portaient sur l'autoévaluation des compétences de l'accompagnateur en tant que conducteur et en tant que moniteur (voir section suivante).

Par ailleurs, 27,5 % ont déclaré avoir déjà recommandé à leurs apprentis d'effectuer des manœuvres ne respectant pas le Code. Aucun profil ne peut être dégagé puisque c'est tout autant le fait des mères que des pères, peu importe le sexe de leur apprenti ou la région considérée. Il n'y a pas davantage de relation avec les réponses à la question précédente. Ceux qui déclaraient respecter un peu plus le Code sont aussi nombreux que les autres (ceux qui se situent dans la moyenne) à avoir conseillé, à l'occasion, de déroger aux règles. Les manœuvres encouragées par les accompagnateurs concernent surtout la vitesse à maintenir de manière à suivre le trafic, car « rien n'est plus con que quelqu'un qui nuit à tout le monde en respectant une vitesse comme 50 km/h ». Il faut savoir « interpréter le Code, se servir de son jugement », car, en ce qui a trait aux limites de vitesse, « il faut être logique ». On note que 15 % des accompagnateurs ont prodigué ce type de recommandation sur les vitesses à pratiquer. Les autres manœuvres évoquées concernaient surtout la durée des arrêts obligatoires – « après l'examen, au stop, n'arrête pas si longtemps » –, et la nécessité d'accélérer pour franchir les feux jaunes.

Nous avons cependant constaté que les accompagnateurs dont l'apprenti ne suivait pas de cours sont deux fois plus nombreux (41,7 % versus 21,4 % pour les sujets avec cours) à avoir encouragé des comportements contraires à ceux préconisés par le Code. La petite taille de l'échantillon ne permet pas de conclure à une différence certaine ($R.A. = +1,3$), mais cette observation n'en demeure pas moins préoccupante. Les accompagnateurs sont de compétences inégales et leurs attitudes personnelles au regard de la conduite servent de modèle à leurs apprentis. D'autre part, les apprentis qui suivent des cours se voient proposer des comportements correspondant aux normes établies et on peut penser, qu'en certains cas, ce modèle sert de contrepoids à celui de l'accompagnateur. Or, les accompagnateurs qui semblent constituer de moins bons modèles sont les principaux, voire les seuls superviseurs en cours d'apprentissage.

On se heurte ici au principal point faible du système d'accès graduel à la conduite. Les accompagnateurs moins compétents, ceux qui n'éprouvent pas la nécessité de se préparer à leur rôle de superviseur, constituent à l'occasion le seul modèle de référence pour les apprentissages du jeune conducteur. Dans la mesure où son accompagnateur lui prescrit des

comportements qui ne correspondent pas à la norme à suivre, on peut penser que risquent de se développer des comportements plus dictés par le jugement individuel que par les règles prescrites. Une majorité d'apprentis suivent des cours qui leur présentent la conduite dans un cadre élargi où les notions de sécurité, de conduite préventive et de respect des usagers vulnérables sont probablement mieux mises en évidence que ce n'est le cas pour ceux qui font tous leurs apprentissages dans un cadre familial. Sans prôner le rétablissement de cours obligatoires de conduite, on pourrait en améliorer l'attractivité par un encouragement plus important donné aux apprentis en tout début de processus.

La dernière question de ce bloc¹⁰⁵ visait à explorer les effets indirects sur les connaissances et le comportement de l'accompagnateur lui-même. Dans quelle mesure le rôle de superviseur peut-il l'amener à reconsidérer certains de ses propres comportements? Ce sont 55 % des accompagnateurs qui ont répondu affirmativement à la question posée. Les exemples donnés le plus fréquemment concernent la vérification des angles morts, la compréhension de la signalisation et l'emploi du clignotant. Certains ont relevé des aspects techniques (usage des rétroviseurs, ajustement des sièges, manœuvres de stationnement); la vérification de la vitesse et du port de la ceinture font aussi partie des rappels mentionnés.

Ce sont 37,5 % des accompagnateurs qui déclarent avoir modifié leurs comportements en conséquence, mais cette proportion s'élève à près de 80 % lorsqu'on ne considère que ceux qui affirment que leur rôle leur a rappelé ou appris certaines choses en matière de conduite. Cette retombée secondaire du processus d'accompagnement mérite amplement d'être soulignée en dépit du biais possible des réponses obtenues. Certains accompagnateurs ont possiblement cherché à projeter une image plus positive de leur engagement à constituer de bons modèles; néanmoins, la forte proportion capable de donner des exemples à l'appui démontre le fondement de leurs opinions. Certes, ces changements de comportement¹⁰⁶ sont mineurs, mais ils vont tous dans le sens d'une sécurité accrue.

Les analyses effectuées révèlent que 70 % des mères étaient d'avis que leur rôle d'accompagnateur les avait conduites à se rappeler ou à apprendre, alors que ce n'est le cas que de 35,3 % des pères accompagnateurs (R.A = -2,2). De la même manière, plus l'accompagnateur a pris son rôle au sérieux, plus il est probable qu'il ait reconnu avoir « rafraîchi » ses connaissances (R.A. = +2,1). Une autre relation qui n'atteint cependant pas le seuil de signification est que les accompagnateurs

¹⁰⁵ Le fait d'avoir été accompagnateur vous a-t-il permis de vous rappeler ou d'apprendre certaines choses concernant la conduite automobile ou la sécurité routière?

¹⁰⁶ Certains cas ne se situent pas au plan comportemental; les connaissances accrues en signalisation n'entraînent pas forcément de changement dans la conduite.

d'apprentis sans cours sont moins nombreux à déclarer avoir appris quelque chose. Le sexe de l'accompagnateur, l'importance perçue du rôle à jouer ne caractérisent toutefois pas l'adoption ou la modification de comportements. Le trop faible nombre de personnes concernées ne permet pas la confirmation statistique des tendances relevées.

Compétences

Les accompagnateurs sont-ils suffisamment compétents pour assurer l'apprentissage de la conduite de leurs élèves? Malgré l'importance de la question, il est manifestement difficile d'y répondre. Les indicateurs dont nous disposons sont soit indirects, soit subjectifs.

Un accompagnateur compétent, croyons-nous, devrait au moins connaître les principales règles en vigueur lors de la période de conduite accompagnée. On peut également penser qu'un accompagnateur compétent est aussi un conducteur compétent et que tant lui-même que son apprenti sont capables d'en évaluer la qualité.

Nous avons vérifié la connaissance qu'avaient les accompagnateurs quant à la durée de la période d'accompagnement (avec ou sans cours), aux critères à respecter pour être accompagnateur, aux conditions relatives à la consommation d'alcool et au nombre de points d'inaptitude frappant le permis d'apprenti conducteur.

Tableau 94 Proportions des accompagnateurs connaissant les règles s'appliquant au permis d'apprenti

Connaissance des règles	Oui	Non
Durée de la période d'accompagnement (sans cours)	45,0	55,0
Durée de la période d'accompagnement (avec cours)	45,0	55,0
Critères à respecter pour agir comme accompagnateur	32,5	67,5
Conditions relatives à la consommation d'alcool	95,0	05,0
Nombre maximum de points d'inaptitude	42,5	57,5

Le score moyen s'établit à 52 %; il recouvre toutefois d'importantes différences; 22,5 % des accompagnateurs ont pu répondre correctement à chacune des questions; 5 % à aucune. Il ne s'agit pas ici d'un examen comportant une note de passage, mais bien de connaissances de base dont on se serait attendu à ce qu'elles soient davantage connues par ceux qui sont responsables des apprentis. Les critères à respecter pour agir comme accompagnateur, les conditions relatives à la consommation d'alcool devraient être connus de tous les accompagnateurs, sans exception. Ces connaissances ne sont pas innées et le *Guide de l'accompagnateur* est probablement la manière la plus simple et efficace de les acquérir. Il y aurait

donc lieu de réviser les modes actuels de distribution afin d'améliorer le taux de pénétration du Guide chez les accompagnateurs.

Les analyses réalisées sur la performance des accompagnateurs montrent que les mères sont supérieures aux pères (0,61 versus 0,46). La différence n'atteint pas le seuil de signification; elle permet néanmoins de confirmer que s'il est vrai que les mères ont déclaré plus que les pères avoir appris de nouvelles choses (voir section précédente), ce n'est pas parce qu'elles connaissaient moins les règles de conduite accompagnée. Il en va de même pour la conception de l'importance du rôle de l'accompagnateur : plus ce rôle est perçu comme important, plus on a reconnu avoir appris ou réappris et meilleures sont les connaissances (0,64 versus 0,37). On peut en conclure que ceux qui en savent le plus estiment davantage qu'ils en ont encore à apprendre et, à l'inverse, que ceux qui en savent le moins prétendent maîtriser tout ce qu'ils devraient connaître.

La seconde série d'indicateurs de compétence est beaucoup plus subjective puisqu'elle repose sur une évaluation globale des accompagnateurs. Nous avons demandé aux superviseurs d'autoévaluer leurs compétences en tant que conducteur mais aussi en tant qu'accompagnateur. L'apprenti a répondu lui aussi à ces mêmes questions au regard de son accompagnateur principal.

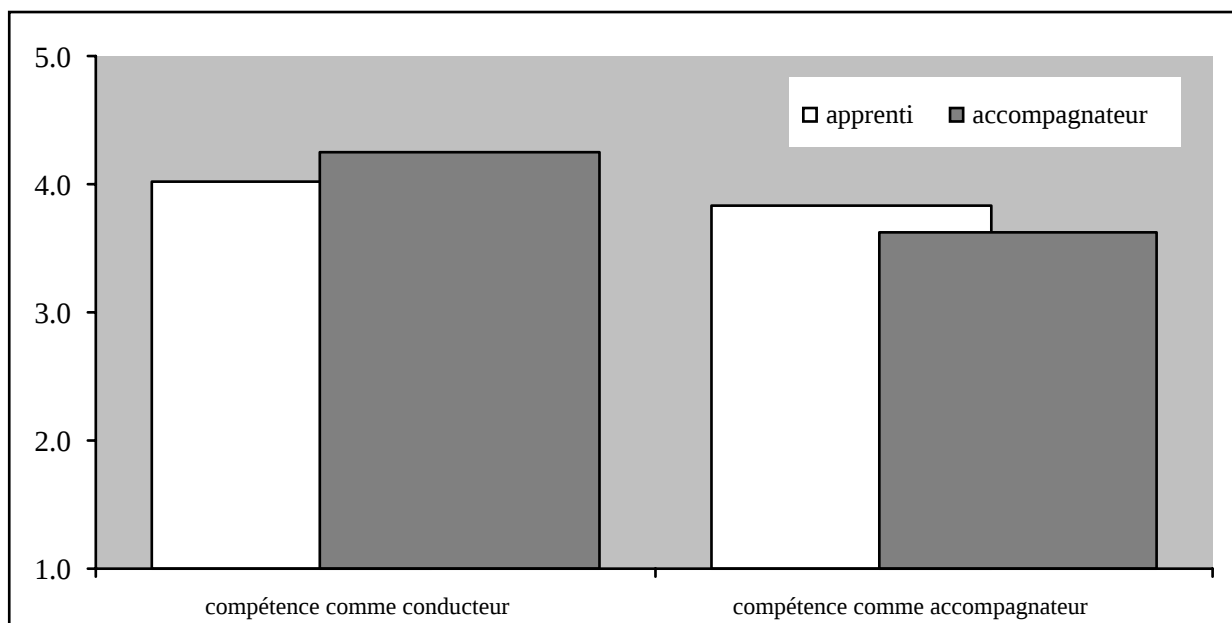


Figure 47 Évaluations des compétences de conduite et de supervision par l'apprenti et par l'accompagnateur

Les accompagnateurs sont évalués très positivement par leurs apprentis et la plupart s'autoévaluent eux-mêmes comme étant très compétents ou au-dessus de la moyenne des autres conducteurs¹³⁶. La compétence à titre d'accompagnateur est perçue comme étant légèrement plus faible. La majorité des évaluations est en corrélation les unes avec les autres lorsqu'elles sont issues de la même source; un apprenti qui classe son accompagnateur comme un conducteur moyen aura tendance à le classer aussi dans la moyenne en tant que moniteur ($r = 0,35 / p < 0,05$). C'est aussi le cas pour les accompagnateurs lorsqu'ils s'autoévaluent ($r = 0,41 / p < 0,01$). Les perceptions de l'apprenti et de son accompagnateur se rejoignent également ($r = 0,3 / p < 0,05$) sur la compétence en tant que conducteur. Les perceptions sont toutefois divergentes en ce qui a trait aux compétences de conduite de l'accompagnateur. L'autoévaluation des compétences de conduite des accompagnateurs est biaisée positivement; ils sont toutefois plus réservés sur leurs habiletés en tant que moniteurs de conduite.

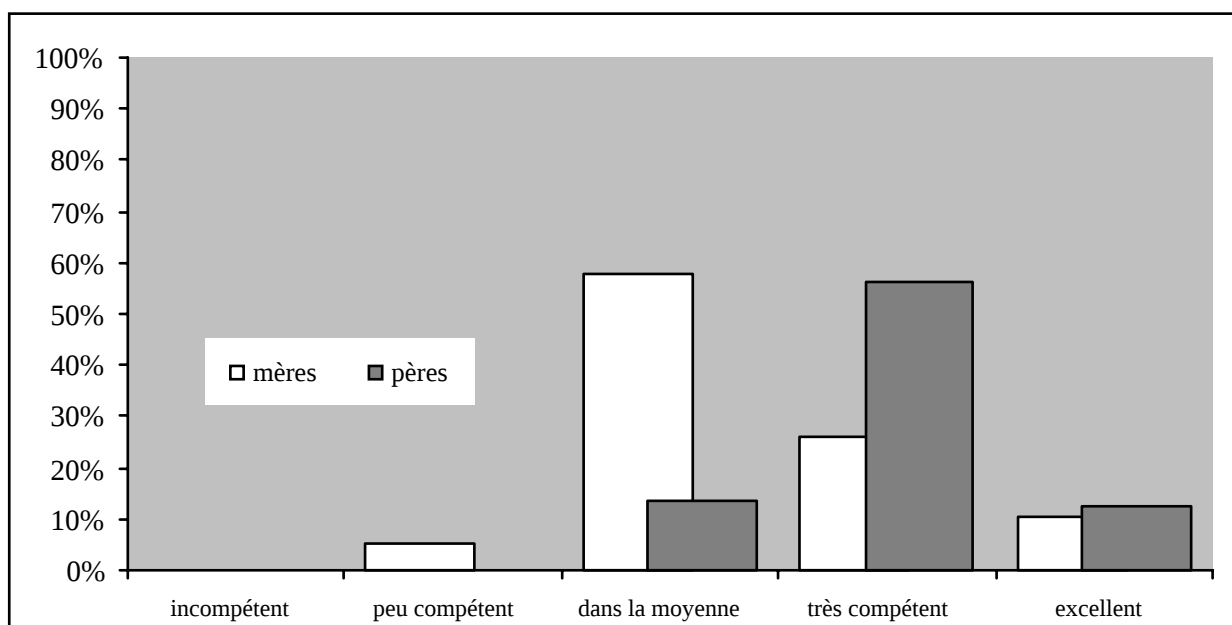


Figure 48 Autoévaluation de la compétence en tant qu'accompagnateur

L'autoévaluation de la compétence est biaisée à la hausse chez les pères accompagnateurs qui sont peu nombreux à considérer qu'ils sont « dans la moyenne » (13,5 % versus 57,9 % chez les mères). Les accompagnateurs dont les apprentis ont suivi des cours se déclarent moins compétents (R.A. = -2,4) que les autres, mais, ici aussi, nous suspectons davantage ces derniers d'un biais marqué dans l'autoévaluation qu'ils font de leurs compétences.

Les apprentis qui ont suivi des cours évaluent moins positivement le travail de leurs accompagnateurs (3,6 versus 4,4 / $T = -3,6$ / $p < 0,005$); on peut penser que c'est parce qu'ils ont été en mesure de comparer le travail de leur accompagnateur avec celui de leur moniteur de conduite. L'apprenti qui débute considère généralement que l'apprentissage de la conduite est plus complexe qu'escompté et son accompagnateur est probablement perçu comme plus compétent qu'il ne l'est en réalité. Ceux qui ne suivent pas de cours considèrent en effet que leur accompagnateur constitue la norme de référence.

Tableau 95 Qualités d'un bon accompagnateur selon l'apprenti

Qualités	Nombre	Pourcentage
Entretient une belle atmosphère (patient, relaxe, etc.)	44	34,1
Bon pédagogue, dit ce qui va et ce qui ne va pas	30	23,3
Ne parle pas trop, te laisse faire tes propres expériences	15	11,6
Connaît bien la technique	11	8,5
Vigilant/prévenant	11	8,5
Ne met pas de pression	2	1,6
Autres	16	12,4
Total	118	100

Nous avons demandé aux apprentis de nous dire spontanément¹⁰⁷ les qualités d'un bon accompagnateur. Les 118 réponses recueillies ont été regroupées en huit catégories. La capacité de l'accompagnateur à créer et maintenir un bon climat d'apprentissage émerge nettement de l'ensemble des opinions exprimées. Ce besoin est-il plus un souhait qu'une reconnaissance? Les apprentis auraient-ils souhaité que leur accompagnateur soit plus calme, plus patient lors des pratiques ou confirment-ils l'importance d'avoir un accompagnateur possédant ces qualités? On peut penser que la seconde hypothèse est la meilleure puisque, rappelons-le, l'évaluation du niveau de stress effectuée au moyen des six questionnaires postaux a révélé que les déplacements se sont déroulés dans une atmosphère plutôt calme, même en début d'apprentissage.

Les deux thématiques suivantes sont en nette opposition puisque certains apprentis privilégient un accompagnateur qui se comporterait en professeur de conduite alors que les autres, au contraire, souhaiteraient quelqu'un qui favorise l'autoapprentissage. L'expertise technique, la capacité de prévention des incidents ont été mentionnées par le quart des répondants.

¹⁰⁷ Sans choix de réponses

On peut en conclure que les apprentis sont beaucoup plus soucieux de la « forme » que du contenu de leurs pratiques. Dans leur esprit, l'apprentissage de la conduite ne nécessite pas d'acquérir un grand nombre de connaissances (aspects techniques), mais cela suppose qu'on mette beaucoup de temps à répéter les mêmes opérations jusqu'à ce qu'elles soient complètement maîtrisées. Un bon accompagnateur devrait avant tout maintenir un climat favorisant un apprentissage graduel en respectant le rythme d'acquisition des habiletés de son apprenti.

À la question « Est-il préférable d'avoir un accompagnateur fixe, désigné pour l'année? », 67,5 % répondent par la négative. Les sujets plus âgés sont toutefois une majorité (66,7 %) à affirmer le contraire. Il est probable que les plus jeunes veuillent préserver leur mobilité alors que l'apprentissage chez les plus âgés s'inscrit dans une démarche plus structurée, ce qui suppose une continuité minimale. On constate que plus l'apprenti a pratiqué avec le même tuteur plus il est d'accord avec l'idée d'avoir toujours le même accompagnateur : 61,5 % versus 15,4 % pour ceux qui n'ont réalisé qu'une partie des pratiques avec l'accompagnateur principal.

ANALYSE DES DONNÉES : L'ACCOMPAGNEMENT VU PAR L'APPRENTI ET PAR L'ACCOMPAGNATEUR

L'objectif principal de la période de conduite accompagnée consiste à permettre au jeune conducteur d'apprendre à maîtriser progressivement les rudiments de la conduite et d'acquérir une expérience minimale en étant continuellement sous la supervision d'un conducteur chevronné. En théorie, il s'agit d'apprentissage par tutorat où le formateur est responsable tant du climat de formation que des contenus et des techniques d'intervention appropriées. Le rôle d'accompagnateur peut être diversement interprété : certains tuteurs seront extrêmement directifs quant aux contenus et aux stratégies pour les acquérir, tandis que d'autres laisseront une grande latitude à l'apprenti et n'interviendront qu'en cas de danger imminent.

Climat d'apprentissage

On se rappellera l'importance qu'accordent les apprentis au climat dans lequel se déroulent les pratiques. La principale qualité appréciée chez un accompagnateur serait sa capacité à entretenir un climat de confiance procurant ainsi à l'apprenti l'assurance nécessaire à l'opération du véhicule. Trois questions leur ont été adressées afin d'identifier la perception de la situation en début et en fin d'accompagnement.

Tableau 96 Perception du climat des pratiques par l'apprenti et son accompagnateur principal, au début et à la fin du processus

Climat	Apprenti		Accompagnateur	
	au début	à la fin	au début	à la fin
Plutôt agréable	62,5	67,5	45,0	82,5
Point milieu	20,0	22,5	35,0	17,5
Plutôt pénible	17,5	10,0	20,0	0,0

Les accompagnateurs ont une perception beaucoup plus contrastée du climat qui régnait en début et en fin de processus. On peut penser que les apprentis, malgré l'anxiété entourant les premières pratiques, étaient particulièrement excités et heureux de réaliser leurs premières expériences de conduite. En contrepartie, les accompagnateurs devaient subir un stress d'autant plus intense qu'ils ne pouvaient que très partiellement contrôler la situation, l'apprenti n'étant pas toujours en mesure de répondre aux directives. À cette étape de son apprentissage, le jeune conducteur n'est pas en mesure de traiter toutes les informations habituellement prises en compte dans la conduite du véhicule. Son accompagnateur constitue un « système de perception avancée », mais cette capacité d'anticipation ne peut être mise à profit qu'en partie.

Plusieurs analyses croisées ont été réalisées afin d'examiner le poids relatif de certains facteurs sur la perception. Certaines tendances se manifestent, mais les différences n'atteignent que rarement le seuil de signification. Signalons plus particulièrement le fait que les sujets féminins (apprenties) sont proportionnellement plus nombreuses à avoir trouvé leur expérience pénible, et ce, tant au début qu'à la fin du processus. Ce sont 80 % des apprentis de la Beauce et de l'Est du Québec qui considéraient que les pratiques étaient plutôt agréables en fin de période d'accompagnement; à l'opposé, 40 % des sujets de Montréal les estimaient plutôt pénibles (R.A. = 3,7).

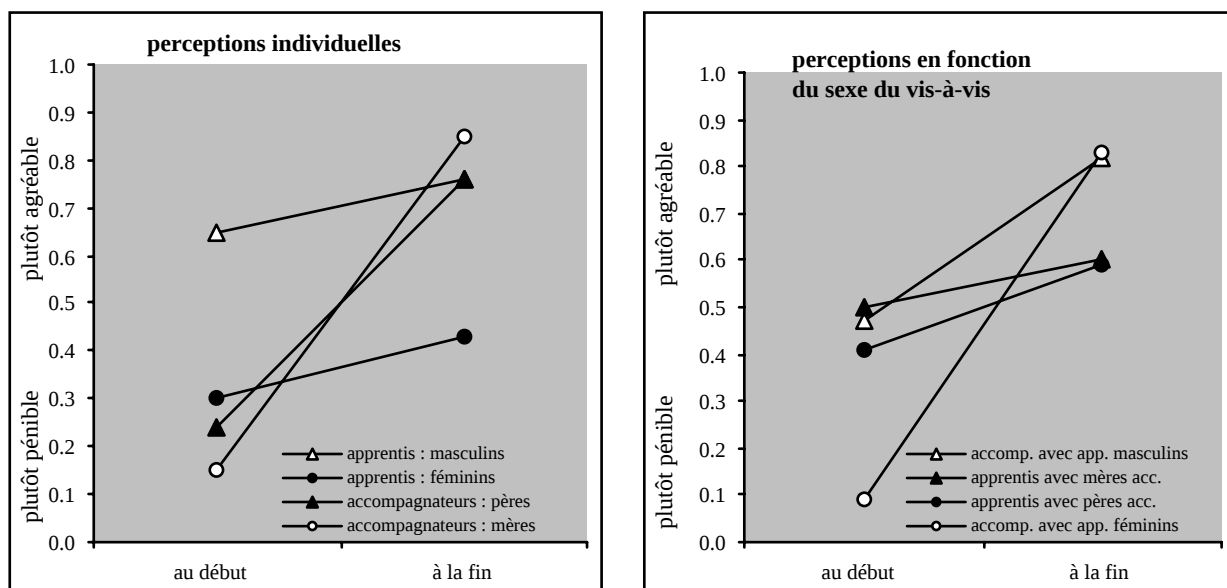


Figure 49 Évolution du climat d'apprentissage en fonction du sexe des apprentis et du sexe des accompagnateurs¹⁰⁸

Nous avons examiné l'évolution des perceptions individuelles selon le point de vue de chacun, mais également en fonction du vis-à-vis de chacun : comment l'apprenti évalue-t-il la situation lorsqu'il a son père comme accompagnateur versus sa mère? De la même manière, comment les accompagnateurs ont-ils perçu la situation lorsque l'apprenti était un garçon versus une fille? On constate tout d'abord que les perceptions en fin de processus sont toutes plus positives qu'elles ne l'étaient au départ. On voit également que la moyenne des perceptions est toujours positive et qu'elle atteint presque le maximum de l'échelle dans le cas des accompagnateurs lorsqu'ils arrivent en fin de processus.

Les apprentis masculins ont une vision nettement plus positive du climat de leurs pratiques. Le taux d'amélioration (début – fin) est similaire chez les sujets masculins (+0,11) et féminins (+0,13). Les accompagnateurs masculins (pères) et féminins (mères) fournissent des évaluations concordantes, tant en début qu'en fin de processus. Leur taux d'amélioration

¹⁰⁸ Mères et pères seulement (37/40). L'échelle d'évaluation va de -1 (plutôt pénible) à +1 (plutôt agréable).

perçue (mères = +0,70 / pères = +0,52) est manifestement plus élevée que celui relevé chez les apprentis. Par ailleurs, lorsque l'évaluation du répondant s'effectue en fonction de son vis-à-vis, on constate qu'il n'y a pas de différence en fin de processus, peu importe le sexe de l'accompagnateur dans le cas de la perception des apprentis et peu importe le sexe de l'apprenti dans le cas des accompagnateurs. On notera cependant le fort taux d'augmentation dans le cas de la perception des parents qui supervisent leurs filles (+0,74).

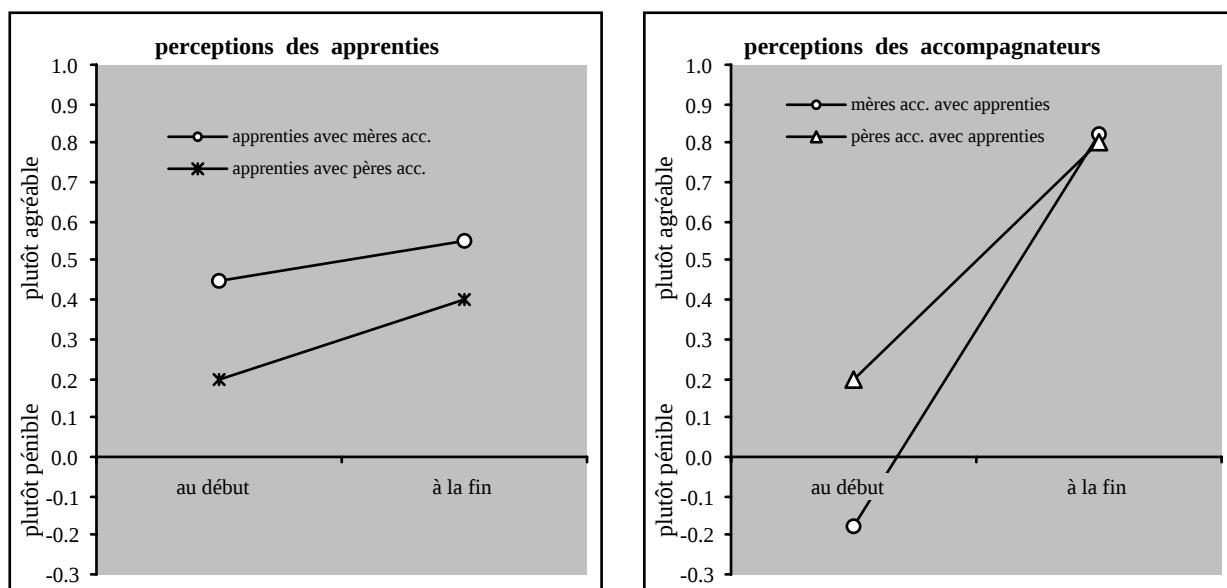


Figure 50 Évolution du climat d'apprentissage dans le cas des apprentis féminins en fonction du sexe des accompagnateurs

Nous avons examiné plus spécifiquement les évaluations du climat en regard des apprenties afin de comprendre la nature de leurs interactions avec leurs accompagnateurs. On constate que les filles ont perçu leurs pratiques comme étant moins agréables lorsque leur père était accompagnateur principal. Le climat « fille-père » s'améliore plus (+0,2) que dans le cas « fille-mère » mais il demeure moins positif. On en déduira que la tension est vraisemblablement moins grande entre une mère et sa fille puisque l'écart des compétences, dans l'esprit de l'apprentie, est moins grand que dans le cas de son père (voir section sur l'évaluation de la compétence des accompagnateurs).

D'autre part, les écarts et l'évolution de la perception des accompagnateurs montrent que l'évaluation du climat par les apprenties ne résulte pas d'une perception de la situation qui leur serait propre. Il est vrai que leurs accompagnateurs, peu importe qu'il s'agisse de la mère ou du père,

estiment que les pratiques étaient plutôt agréables (0,81 / 1) en fin de processus. Leurs apprenties, on l'a vu, sont moins « positives » (0,55 [avec mères acc.] / 0,40 [avec pères]). L'évaluation du climat par les accompagnateurs, en début de processus, révèle toutefois des différences très importantes : les mères posent un jugement beaucoup plus négatif (-0,18) que les pères (+0,20). Le taux d'augmentation « début-fin » des mères accompagnateurs (+1,0) est d'autant plus spectaculaire. Comment expliquer pareille variation? Si l'on se réfère à la moindre confiance en leurs capacités d'accompagnateur, on en déduit que les mères accompagnateurs sont beaucoup plus sensibles à la nervosité de leurs apprenties que les pères. Il est alors possible que se manifestent des effets de rétroaction positive¹⁰⁹ qui font que plus l'apprentie est nerveuse, plus son accompagnateur le devient, l'apprentie devenant d'autant plus nerveuse qu'elle perçoit l'insécurité de son accompagnateur. Les accompagnateurs masculins fonctionneraient plus par rétroaction négative, au sens étymologique du terme – servant ainsi de contrepoids en se montrant plus rassurants et confiants lorsque l'apprentie est nerveuse ou perd de son assurance. Il n'est pas impossible qu'inversement ils se montrent plus soucieux lorsqu'ils estiment que leur apprentie fait preuve d'une trop grande assurance.

D'autres questions avaient aussi pour objectif de sonder le climat dans lequel se sont déroulées les pratiques. Elles abordent des dimensions légèrement différentes selon qu'il s'agit d'un apprenti ou d'un accompagnateur. Nous avons ainsi demandé aux accompagnateurs :

« Au début, étiez-vous nerveux lors des sorties avec [prénom de l'apprenti]? »

(plutôt calme versus plutôt nerveux)

« Et lui? »

« À la fin, étiez-vous nerveux lors des sorties avec [prénom de l'apprenti]? »

(plutôt calme versus plutôt nerveux)

« Et lui? »¹¹⁰

Comme on pouvait le prévoir, la proportion d'accompagnateurs¹¹¹ qui s'estimaient plutôt nerveux au début (46,2 %) diminue considérablement en fin de processus (15,4 %). De la même manière, les accompagnateurs

¹⁰⁹ L'effet *boule de neige* au sens cybernétique du terme.

¹¹⁰ Les formulations étaient ajustées en fonction du sexe de l'accompagnateur et de celui de son répondant.

¹¹¹ Mères et pères seulement (37/40).

évaluaient que 56,4 % de leurs apprentis étaient plutôt nerveux au début, mais que ce n'était plus le cas que pour 5,1 % d'entre eux en fin de processus. Les perceptions sont ici aussi totalement indépendantes de l'âge des apprentis, de la région de résidence, etc. Il s'avère néanmoins étonnant que le fait de suivre des cours n'influe pas sur la nervosité perçue chez l'apprenti, à tout le moins en fin de processus. Tous les apprentis qui auraient éprouvé de la nervosité jusqu'à la fin du processus ont effectué moins de 20 pratiques alors que 68,8 % de ceux qui étaient réputés calmes en ont fait plus de 20. Les analyses croisées démontrent à nouveau que la nervosité perçue est étroitement liée au sexe des sujets.

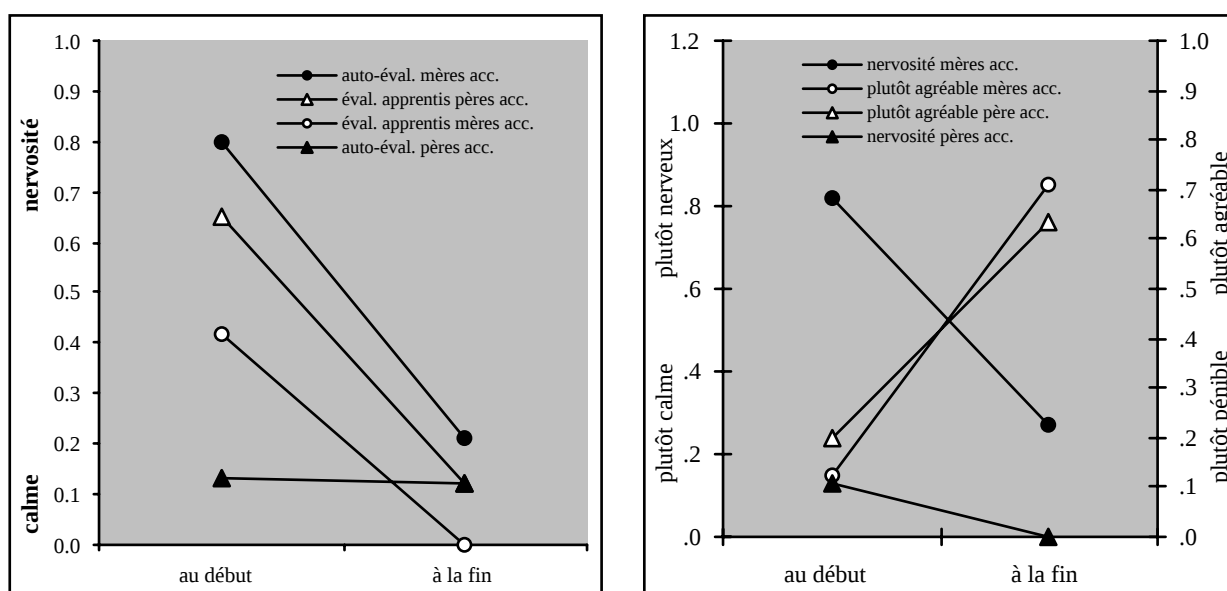


Figure 51 Nervosité perçue par les accompagnateurs en début et en fin de processus en fonction du sexe des sujets et en fonction du caractère agréable des pratiques

Les mères qui sont accompagnateurs évaluent leur propre nervosité (0,8), en début de processus, comme étant deux fois plus élevée que celle de leurs apprentis (0,42). Inversement, les pères accompagnateurs estiment leur niveau de nervosité (0,13 en début de processus) comme étant cinq fois moins élevée que celui de leurs apprentis (0,65). L'intensité de la nervosité serait de 600 % plus élevée chez les accompagnateurs féminins (p/r à masculins) en début de processus; la différence n'est cependant plus que de 0,09 à la fin de l'accompagnement. Le fort niveau de nervosité des femmes en début de processus ne semble pas constituer un empêchement à jouer leur rôle d'accompagnateur puisque, rappelons-le, les mères ont supervisé 38,2 % des déplacements versus 31,9 % pour les pères.

Par ailleurs, la comparaison des niveaux de nervosité avec l'évaluation du caractère agréable ou pénible des pratiques montre que les mères accompagnateurs, en fin de processus, trouvent les pratiques plus agréables que les pères accompagnateurs malgré le fait qu'elles soient plus nerveuses. Faut-il voir dans cette attitude le prolongement des rôles et des responsabilités assumés par les femmes dans leur milieu familial? Cela nous semble fort probable, notamment parce qu'elles assument le plus grand nombre de pratiques malgré la plus faible estime qu'elles entretiennent au regard de leurs propres compétences en matière de conduite.

Deux questions, elles aussi destinées à sonder le climat dans lequel se sont déroulées les pratiques, s'adressaient spécifiquement aux apprentis :

« D'après toi, est-ce que [statut de l'accompagnateur]¹¹² a perçu les pratiques comme des corvées? »

(jamais ou rarement – à l'occasion – souvent)

« En général, l'atmosphère était-elle tendue ou détendue? »

(très détendue – plutôt détendue – plutôt tendue – très tendue)

Tableau 97 Perception des pratiques en fonction du sexe de l'apprenti et de l'accompagnateur

	Pratiques perçues comme une corvée		
	jamais/rarement	à l'occasion	souvent
Apprentis masculins	87,5	12,5	
Apprentis féminins	60,0	25,0	15,0
ss avec accompagnateurs masculins	68,7	25,0	6,3
ss avec accompagnateurs féminins	75,0	15,0	10,0

Les apprentis masculins se distinguent manifestement des apprenties ($T = -2,2$ / $p < 0,05$) puisqu'ils considèrent que leurs accompagnateurs ont très rarement considéré les pratiques comme une corvée. Les moyennes calculées pour les apprentis ayant leur mère comme accompagnateur sont similaires à celles des sujets dont le père était l'accompagnateur. Il est difficile d'avancer une explication, car la différence peut être réelle ou résulter d'un biais perceptif de l'un ou des deux genres. L'analyse montre que les sujets masculins se distinguent dans les mêmes proportions, peu importe qu'ils aient leur mère ou leur père comme accompagnateur.

¹¹² Mère, père, conjoint, cousine, conjoint de la mère.

Nous avons précédemment confirmé que les apprentis masculins ont une vision nettement plus positive du climat de leurs pratiques. Les résultats obtenus à l'examen pratique montrent toutefois que les taux de succès sont équivalents; il en va de même pour les notes obtenues. Les faits, si l'on veut bien accepter que l'examen constitue une mesure (au moins approximative) des compétences, montrent que les sujets de chaque sexe réussissent de manière équivalente. On se rappellera également que les accompagnateurs évaluent moins positivement le niveau de compétence atteint par les apprenties, comparativement aux sujets masculins. Il est donc probable que deux éléments jouent simultanément : les préjugés favorables dont jouissent les sujets masculins les conduisent à surestimer leurs habiletés et la reconnaissance que leur témoignent les accompagnateurs ont pour contrecoup une attitude moins positive, moins confiante envers les apprenties.

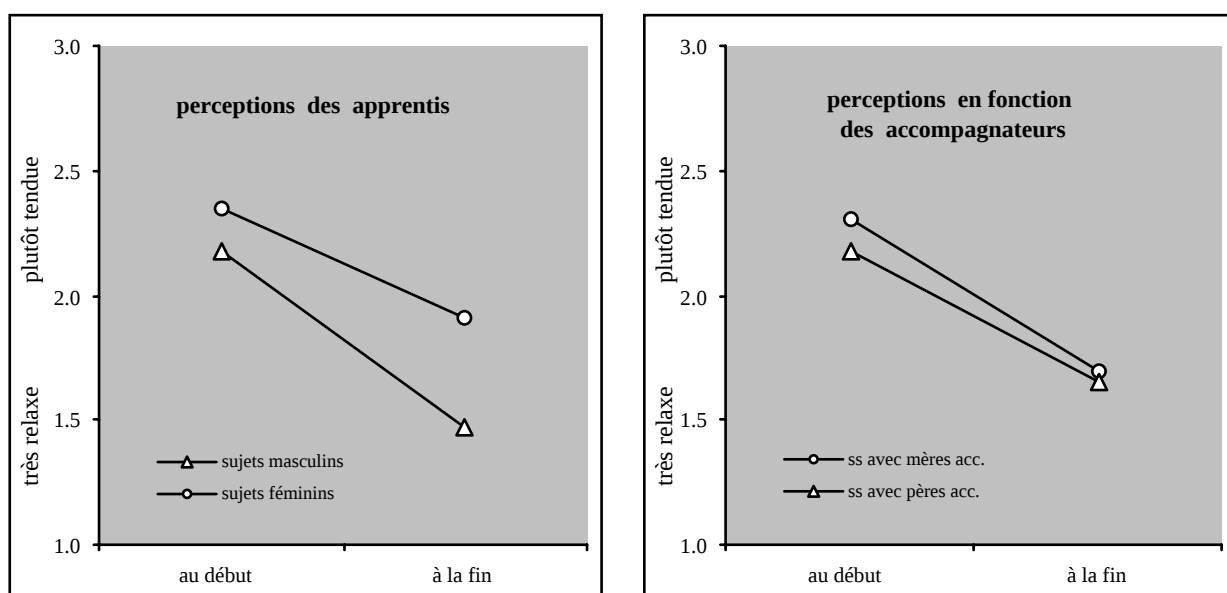


Figure 52 Atmosphère générale perçue en début et en fin de processus en fonction du sexe des apprentis et de l'accompagnateur

Finalement, le dernier indicateur utilisé lors de l'entretien avec les apprentis est en cohérence avec ceux examinés antérieurement. Dans l'ensemble, 22,5 % des apprentis considèrent que l'atmosphère était très détendue dès le début et, à l'opposé, on en trouve 2,5 % qui la qualifient de très tendue. La médiane (2/4) est au point milieu, ce qui signifie que le climat est globalement vu à mi-chemin entre détendu et tendu. En fin de processus, ils sont 82,5 % à trouver l'atmosphère plutôt détendue ou très détendue. Il n'y a pas de différence en lien avec le sexe de l'accompagnateur, ce qui signifie que les mères, en dépit de leur nervosité plus grande, ne semblent pas

avoir influé négativement sur le climat d'apprentissage. Quant aux sujets masculins, ils continuent de se différencier positivement des sujets féminins. On peut penser qu'une plus grande confiance en soi ou une plus faible perception des risques se traduit par une vision optimiste de la situation générale d'apprentissage, peu importe que leur accompagnateur soit leur mère ou leur père.

Signalons, même si la différence n'atteint pas le seuil de signification, que les apprentis de la région de Montréal se situent à 2,7/4, comparativement à ceux de Québec qui sont les plus détendus avec un score moyen de 1,9. Les apprentis montréalais ne se distinguent toutefois plus de ceux des autres régions lorsqu'ils arrivent en fin de processus.

Tutorat exercé

Le tutorat réfère ici au type de supervision exercé par l'accompagnateur, mais nous nous sommes surtout intéressés aux échanges lors des pratiques entre l'apprenti et son accompagnateur. Nous examinerons la fréquence des interventions de l'accompagnateur, ce qui les motive et la manière dont les apprentis ont tendance à y réagir. Nous analyserons par la suite la nature des relations du couple « apprenti-accompagnateur » et le type d'interactions qui a prévalu lors de la période d'accompagnement.

Interventions de l'accompagnateur : fréquence, motifs et réception

Tableau 98 Fréquence des interventions de l'accompagnateur évaluée par l'apprenti et par son accompagnateur

Fréquence	Rarement	Souvent	Continuellement	Σ
D'après l'apprenti	30,0	52,5	17,5	100
D'après l'accompagnateur	42,5	45,0	12,5	100

L'évaluation de la fréquence des interventions par l'apprenti et son accompagnateur montre que leurs perceptions sont convergentes ($\rho = 0,27$ / $p < 0,05$). On notera que les apprentis considèrent qu'elles ont été un peu plus fréquentes que ce qu'en pensent leurs accompagnateurs. Il est probable que si nous leur avions demandé de procéder à cette évaluation en début, en milieu et en fin de processus, les fréquences auraient été en diminution. Le nombre d'interventions semble indiquer que plus des deux tiers des accompagnateurs ont participé de façon active aux pratiques.

Les analyses croisées en fonction du sexe ou de l'âge des sujets ne montrent aucune tendance. Il en va de même pour l'accompagnateur : nous n'avons relevé aucune différence significative quant à la fréquence des interventions du père ou de la mère. Par ailleurs, plus les accompagnateurs

considèrent que leur rôle était important, plus nombreuses (d'après les apprentis) sont leurs interventions (R.A. = +2,3).

Tableau 99 Fréquence des interventions d'après les apprentis selon qu'ils aient suivi ou non un cours de conduite

Fréquence	Rarement	Souvent	Continuellement	Σ
Apprenti avec cours	42,9	42,9	14,2	100
Apprenti sans cours		75,0	25,0	100

Les accompagnateurs dont les apprentis ne suivaient pas de cours ont effectué beaucoup plus d'interventions (Likelihood ratio = 10,7 / $p = 0,005$). Les autres accompagnateurs considéraient vraisemblablement qu'ils avaient moins de choses à montrer puisque cette tâche revenait aux moniteurs de conduite. On ne saurait attribuer aux apprentis suivant des cours une perception biaisée à la baisse du nombre d'interventions. La fréquence des interventions évaluée par les accompagnateurs eux-mêmes suit la même tendance en fonction du fait que l'apprenti ait suivi ou non des cours de conduite (Likelihood ratio = 5,8 / $p = 0,05$).

Les interventions, peu importe leur fréquence, peuvent être catégorisées en fonction de leur lien actuel (réaction) ou potentiel (préaction) avec la conduite.¹¹³ Lorsque l'accompagnateur intervient en réaction à la situation, son intervention a pour but d'aider l'apprenti à reprendre le contrôle de la situation (ex. : « Attention! Il y a un arrêt là-bas! ») ou de sanctionner un comportement fautif (ex. : « On a failli avoir un accident parce que tu ne fais pas assez attention! »).

Inversement, on dira d'une intervention qui n'est pas liée à la situation immédiate qu'elle est proactive. Il s'agit d'une démarche anticipant les événements et les mesures à prendre pour affronter les problèmes de manière positive, par opposition à une démarche dans laquelle on ne fait que réagir aux situations qui se présentent. Les accompagnateurs, croyons-nous, peuvent être catégorisés en fonction de la fréquence de leurs interventions selon qu'elles soient réactives ou proactives.

¹¹³ Il s'agit de *contrôle* par rétroaction au sens cybernétique du terme (Paquette, 1987).

Tableau 100 Pourcentage d'accompagnateurs dont les interventions sont surtout de type réactif ou de type proactif

	Réactif	Partagé	Proactif
Perception des apprentis	60,5	5,3	34,2
Perception des accompagnateurs	35,0	10,0	55,0

La perception de la nature des interventions est fort différente selon que l'on soit apprenti ou accompagnateur. Ces derniers estiment qu'ils ont surtout réalisé des interventions axées sur l'éducation et la prévention (55 %) alors que leurs apprentis considèrent qu'il s'est généralement agi de sanctions (60,5 %). De toute évidence, il n'y a pas de corrélation entre la perception des uns et celle des autres. On ne trouve pas de différence en fonction du sexe de l'apprenti ou de celui de l'accompagnateur. Par contre, les accompagnateurs qui considéraient leur rôle très important ont été moins « réactifs » (R.A. = -2,4) et, à l'inverse, ceux qui jugeaient leur rôle peu important l'ont été beaucoup plus (R.A. = +2,2). Les apprentis de ces accompagnateurs ont, pour la plupart, suivi des cours, ce qui explique le plus faible sentiment de responsabilité de leurs tuteurs.

L'examen du type d'interventions en fonction du fait que les sujets ont suivi ou non des cours confirme cette relation et, comme on pouvait s'y attendre, on constate que les accompagnateurs « réactifs » sont beaucoup plus nombreux à être rarement intervenus (R.A. = +2,4) et que c'est l'inverse qui se produit dans le cas des accompagnateurs « proactifs » (R.A. = -2,1) qui sont beaucoup moins nombreux à être rarement intervenus.

La région de résidence des sujets influencerait la nature des interventions, car on constate que 90 % des accompagnateurs de Montréal seraient des « réactifs » (R.A. = +2,2), alors que ce ne serait le cas que du tiers de ceux de Québec. On ne trouve aucun « proactif » à Montréal alors qu'ils seraient 55,6 % à Québec. Il n'y a pas d'interaction avec la variable « cours » puisque la proportion d'apprentis ayant suivi des cours est plus élevée à Québec qu'à Montréal. On peut penser que la complexité de la conduite en région métropolitaine oblige les accompagnateurs à intervenir plus fréquemment que ce n'est le cas ailleurs. Rappelons que même arrivés en fin de processus, les apprentis de Montréal souffrent plus que les autres de manque d'assurance, même si leurs accompagnateurs ont une bonne estime du niveau de compétences atteint. Ces mêmes accompagnateurs qui sont 40 % à avoir jugé que les pratiques en fin de processus étaient encore plutôt pénibles.

Les apprentis sont-ils plus sévères dans leurs jugements ou les accompagnateurs entretiennent-ils une image édulcorée de leurs interventions? Par exemple, il n'y a que 28,6 % des apprentis qui sont d'accord avec leur accompagnateur lorsque celui-ci considère qu'il était

proactif. À l'inverse, 46,2 % des accompagnateurs qui se décrivent comme réactifs sont identifiés comme proactifs par leurs apprentis.

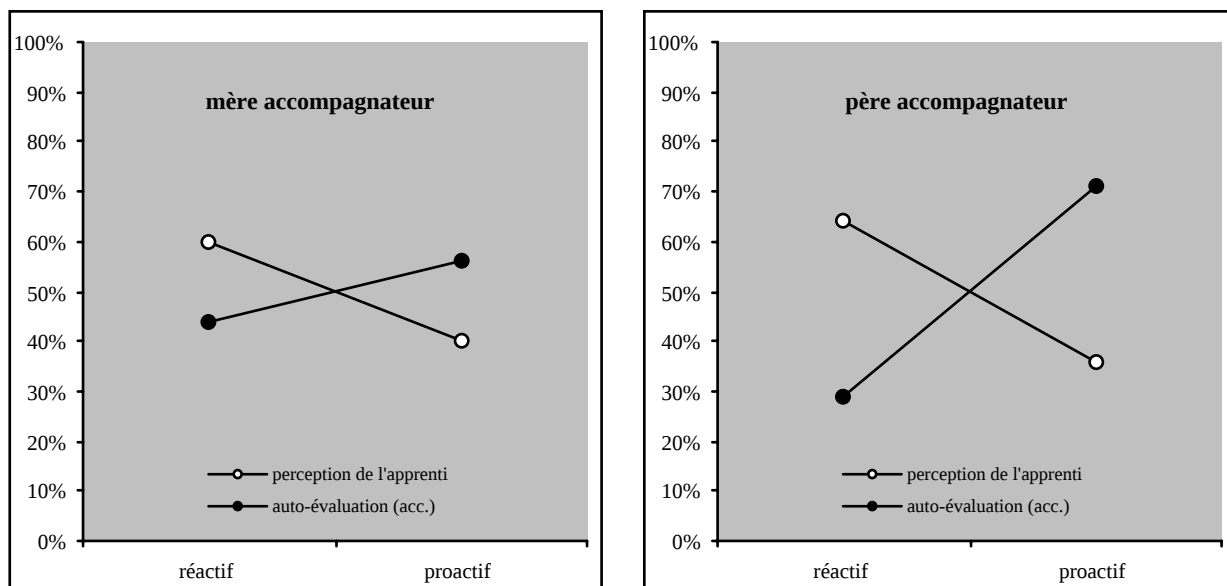


Figure 53 Différences entre les perceptions de l'apprenti et de l'accompagnateur quant au style d'intervention dans le cas où le tuteur est la mère ou le père

Les écarts entre la perception des apprentis et celle des accompagnateurs sont plus importants dans le cas des pères accompagnateurs. Les apprentis considèrent que mères et pères sont réactifs ou proactifs dans des proportions similaires. On constate que les pères accompagnateurs se considèrent beaucoup plus « proactifs » que les mères. Il y a lieu de croire que les différences observées tiennent davantage d'un biais dans l'autoévaluation que d'un jugement plus sévère de la part des apprentis.

Ce sont 31,6 % des apprentis qui ont jugé les interventions négatives, un nombre identique les a qualifiées de positives et 36,8 % les ont jugées neutres. Cette répartition est similaire chez les accompagnateurs réactifs et chez les tuteurs proactifs. Elle est également équivalente chez les mères et pères accompagnateurs, mais on remarque que les apprentis masculins considèrent qu'ils ont reçu moins de commentaires positifs sur leur conduite (17,6 % versus 43,5 % chez les apprenties). Cela ne signifie pas qu'ils ont été jugés plus sévèrement, car le taux de commentaires négatifs est similaire pour les sujets de chaque sexe (masc. = 29,4 % / fém. = 30,4 %); les interventions des accompagnateurs à leur endroit ont été plus souvent neutres (52,9 % / R.A. = +1,7). Une explication possible s'appuierait sur le fait que les accompagnateurs tendraient à compenser le manque

d'assurance des sujets féminins en intervenant sur un ton plus positif qu'ils ne le feraient avec les apprentis masculins.

De quelle manière les apprentis réagissaient-ils aux interventions de leurs accompagnateurs? Cette question a été adressée à chacun afin d'examiner la réceptivité des sujets.

Tableau 101 Réactions des apprentis aux interventions des accompagnateurs

En fonction du sexe de l'apprenti			En fonction de l'accompagnateur	
Féminin	Masculin		Mère	Père
60,9	58,8	écoute	70,0	82,4
39,1	41,2	argumente	30,0	17,6

Les apprentis qui déclarent qu'ils acceptaient sans discuter les remarques formulées par leur accompagnateur comptent pour 60 %. La perception des accompagnateurs est plus positive puisqu'ils sont 77,5 % à considérer que ce fut le cas pour leur apprenti. On constate que ce taux atteint 82,4 % dans la perception des pères. L'analyse croisée des réactions des apprentis en fonction de l'accompagnateur montre que 65,5 % d'entre eux ont contesté les interventions lorsqu'elles provenaient des mères (R.A. = +3,3) alors qu'ils sont 88,2 % à les avoir acceptées lorsqu'il s'agissait des pères (Likelihood ratio = 11,7 / $p < 0,005$). Les apprentis ont rarement tenté d'argumenter avec un père accompagnateur et, rappelons-le, ce n'est pas parce que ces derniers sont intervenus moins fréquemment que les mères accompagnateurs.

Nous avons demandé aux apprentis de nous donner des exemples de la manière dont ils réagissaient à la suite de remarques ou d'interventions de leur accompagnateur. Un peu plus du quart des sujets ont déclaré qu'ils acceptaient généralement ces remarques puisqu'ils étaient en phase d'apprentissage. Dans la plupart des situations où les sujets ont argumenté ou répondu, on relève des sentiments de frustration liés au ton (« Ça dépend. Si dit en criant, je répondais en criant. »), à l'orgueil (« Laisse-moi tranquille » « Ben, je l'avais vu ») ou à l'impression de répétition inutile (« Maman. Arrête là. J'ai compris »). Se rencontrent également certains cas (10 %) où l'apprenti argumente parce que la consigne de l'accompagnateur vient en contradiction avec ce qu'il a lu (*Guide de la route*) ou ce qu'on lui a enseigné dans les cours de conduite.

Signalons finalement qu'à peu près tous les apprentis (90 %) de la région de Montréal disent avoir accepté les remarques de leurs accompagnateurs (R.A. = +2,2) alors que ce taux chute à 40 % chez les sujets de l'Est du Québec (R.A. = -1,5). Rappelons certaines caractéristiques des sujets de ces deux régions : ceux de l'Est sont les moins nombreux à avoir suivi des cours (40 %), mais leurs accompagnateurs sont les plus nombreux à avoir

évalué que leur rôle était très important (70 %). Ces mêmes accompagnateurs sont les seuls à avoir attribué à leurs apprentis un plus faible niveau de compétence que celui qu'ils se décernaient eux-mêmes et, à l'inverse, les apprentis de Montréal sous-estimaient leurs habiletés comparativement à l'évaluation qu'en faisaient leurs tuteurs. Ajoutons que même au terme du processus, les pratiques s'avéraient plutôt pénibles pour 40 % des apprentis de Montréal alors qu'elles étaient plutôt agréables pour 80 % des sujets de l'Est du Québec. Il nous apparaît très probable que le manque de confiance des apprentis de Montréal les a conduits à se montrer sensiblement plus réceptifs aux interventions de leur accompagnateur tandis que la confiance, peut-être excessive, des apprentis de l'Est du Québec se traduit par une plus grande résistance aux critiques formulées au regard de leur conduite.

Gestion des erreurs, similitude avec les situations habituelles, type d'interactions

La fréquence des interventions varie considérablement d'un accompagnateur à l'autre. On s'attend cependant à ce qu'un accompagnateur qui intervient continuellement le fasse notamment en cas d'erreurs de conduite. Nous avons d'ailleurs constaté que la proportion d'interventions négatives est beaucoup plus élevée (R.A. = +1,7) chez les accompagnateurs qui interviennent continuellement. Nous avons examiné comment les accompagnateurs avaient tendance à réagir en cas d'erreur tout en demandant aux répondants s'ils agissaient de la même manière dans leur quotidien.

Tableau 102 Tendances à réagir de l'accompagnateur en cas d'erreur de l'apprenti

	Évaluation par l'apprenti de son accompagnateur		Autoévaluation accompagnateur	
	mère	père	mère	père
Conserve son calme	47,4	75,0	55,6	81,3
Fait des reproches		06,3	11,1	12,5
Stresse, s'énerve, ou panique	52,6	18,7	33,3	6,3

Ce sont 67,6 % des accompagnateurs qui estiment qu'ils réagissaient avec calme et, à l'opposé, 20,6 % admettent qu'ils ont été à l'occasion stressés, voire apeurés, notamment parce que la vitesse leur apparaissait excessive pour la manœuvre à exécuter. On note que les mères sont beaucoup plus nombreuses à avoir éprouvé des craintes (33,3 % / R.A. = +1,9).

La perception que les apprentis ont de leurs accompagnateurs est sensiblement différente. Ils considèrent que 36,1 % de leurs accompagnateurs ont pris peur, et que ce fut le cas de plus de la moitié

(52,6 %) des mères (R.A. = +2,2). Les apprentis, peu importe leur sexe, ont aussi tendance à parler des réactions de leur accompagnateur en des termes plus vifs (stress, panique) que ces derniers (surprise).

Les différentiels (écarts de perception) les plus marqués entre apprentis et accompagnateurs concernent les réactions de stress : +19,3 % dans le cas des mères, +16,8 % dans le cas des pères. Les sujets attribuent à leur mère des réactions de reproches dans 11,2 % des cas alors qu'aucune d'elles ne considérerait avoir manifesté pareille attitude. Phénomène intéressant, les réactions de stress, d'énervement, voire de panique se manifestent principalement (53,8 % / R.A. = +1,6) dans le cadre de comportements proactifs, alors que le tuteur anticipe une situation risquée. Ceux où on adresse des reproches sont des réactions après coup (100 % / R.A. = +1,3), au moment où la peur n'a plus sa raison d'être. Les reproches consécutifs à une situation perçue comme risquée ne sont vraisemblablement pas plus utiles qu'une manifestation de panique avant l'événement qui, elle, risque d'accroître l'anxiété de l'apprenti face à la manœuvre à réaliser.

Nous avons cherché à savoir si les réactions des accompagnateurs face aux erreurs des apprentis étaient spécifiques à la situation (apprentissage de la conduite) ou si elles étaient représentatives de la dynamique habituelle entre le parent et son enfant. L'un et l'autre considèrent que la dynamique est généralement la même (apprentis = 78,4 %, accompagnateurs = 81,1 %). Les apprentis (peu importe leur sexe) qui pensent que leurs rapports sont différents (21,6 %) sont surtout ceux dont la mère a été l'accompagnateur; en outre, le rapport mère-fils serait plus différent que le rapport mère-fille. En quoi ces rapports sont-ils différents? Les apprentis attribuent ce changement au fait que leurs accompagnateurs sont plus stressés sur la route, qu'ils sont plus sévères en voiture et qu'ils expriment plus volontiers leurs reproches. La majorité des accompagnateurs (57,5 %) reconnaissent qu'ils sont plus calmes à la maison et l'on peut comprendre que ce sont les risques inhérents à l'apprentissage de la conduite qui expliquent les tensions plus vives perçues lors des pratiques. Les motifs du point de vue de l'apprenti sont distincts, voire diamétralement opposés : certains déclarent se soumettre davantage aux directives de leurs parents lorsqu'ils sont sur la route et à l'inverse certains autres déclarent s'y opposer davantage. C'est notamment le cas lorsque le sujet suit un cours de conduite et qu'il est confronté à des directives différentes selon qu'elles sont émises par son accompagnateur ou par son moniteur de conduite.

Les interactions interpersonnelles peuvent être conceptualisées de diverses manières afin d'en examiner le fonctionnement. L'un des schémas fréquemment utilisé en communication est fondé sur l'analyse

transactionnelle.¹¹⁴ Cette approche considère que chacun peut exprimer trois états psychologiques distincts : le parent qui peut représenter l'autorité ou le réconfort, l'adulte qui procède par analyse objective, l'enfant qui réagit par la soumission ou la rébellion. Les relations sont des transactions dont on peut analyser la qualité en fonction des rôles joués par chacun. Un individu peut, selon les circonstances, adopter un rôle qu'il juge plus approprié à la situation. Nous avons tenté d'identifier les rôles joués par le couple « apprenti-accompagnateur » et, ici aussi, de savoir si les transactions étaient différentes comparativement à celles du couple « enfant-parent ».

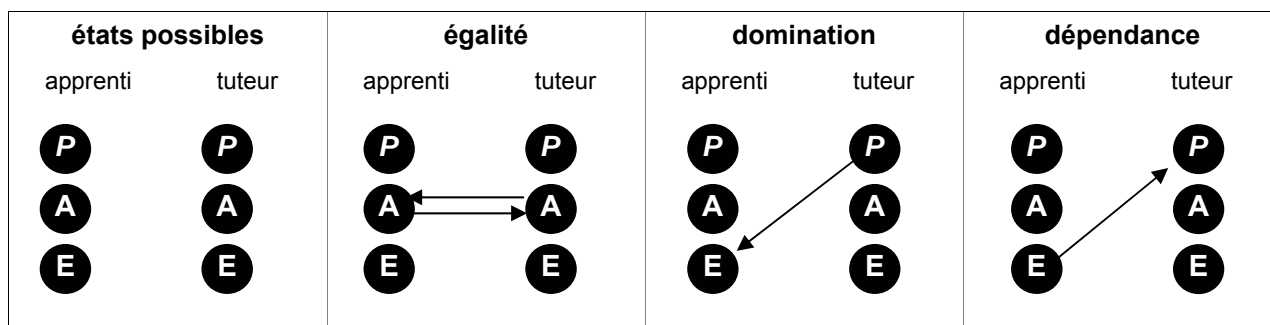


Figure 54 Exemples d'interactions identifiées par l'analyse transactionnelle

L'apprenti qui se situe dans un rapport d'égalité peut interagir avec son accompagnateur en se situant au même niveau que lui. Si le tuteur se comporte comme un moniteur de conduite, c'est-à-dire qu'il fonctionne par logique en faisant valoir des faits objectifs, l'apprenti peut se comporter de la même manière en analysant les directives au regard du contexte : on retrouve là une situation d'apprentissage classique de type adulte-adulte. On peut également imaginer une situation égalitaire dans le cas où la relation est de type parent-parent : l'apprenti résiste à une position d'autorité en adoptant la même attitude – « Arrête de tourner la tête. Content-toi des miroirs! » « Ce n'est pas comme ça qu'ils me montrent à conduire à l'école. Tu ne connais rien! ». Finalement, toujours dans un rapport égalitaire, les deux partenaires peuvent interagir sous un mode enfant-enfant. L'expression des émotions est alors dominante : « Arrête de crier après moi ou je fais pire la prochaine fois! » « Faut bien que je crie, tu ne m'écoutes pas! ».

Les autres cas de figures sont complémentaires. Par exemple, un accompagnateur très directif (parent) peut se retrouver avec un apprenti adulte qui essaiera de lui expliquer que la bonne méthode pour négocier une courbe consiste à freiner avant et non pendant. L'apprenti enfant peut

¹¹⁴ Théorie de la communication élaborée par Berne (1988)

acquiescer à un accompagnateur parent sans chercher à comprendre et uniquement pour ne pas lui déplaire; il pourrait aussi jouer l'enfant insoumis et continuer d'en faire à sa tête. Nous avons tenté de vérifier si l'apprentissage de la conduite est lié à des modèles particuliers de transactions.

Le mode transactionnel prédominant a été inféré par l'intervieweur en examinant les réponses et commentaires apportés aux questions portant sur les interactions. Le profil des interactions accompagnateur-apprenti a été dégagé à partir du contenu de l'entrevue menée avec l'apprenti et à partir de celle réalisée avec l'accompagnateur. Les données en correspondance, c'est-à-dire lorsque les deux profils sont identiques, sont suffisamment valides pour faire l'objet d'analyses.

Tableau 103 Proportion des différents types de transactions accompagnateur - apprenti¹¹⁵

		Profil déduit des propos de l'apprenti						
Profil déduit des propos de l'accompagnateur		P → P	P → A	P → E	A → A	E → A	E → E	Σ
	P → P	1						1
	P → A		3	1				4
	P → E			7	2	1		10
	A → A		3	1	14			18
	E → A		1			1		2
	E → E						2	2
Σ		1	7	9	16	2	2	37

Les intervieweurs ont dégagé le même profil de relation accompagnateur → apprenti dans 75,7 % (28/37) des cas. Certains profils sont nettement prédominants : 50 % des modes de transactions corroborés (les cases en gris) sont de type adulte → adulte. Le second mode en importance (25 %) correspond au profil parent → enfant ; viennent ensuite les interactions de type parent → adulte, puis enfant → enfant.

Le profil adulte → adulte se retrouve en proportions équivalentes chez les mères et les pères accompagnateurs. Nous en déduisons que les compétences pédagogiques des parents sont équivalentes. Toutefois, l'analyse en fonction du sexe de l'apprenti révèle des effets spécifiques au genre : les relations « A → A » se manifestent entre mères et filles dans 75 % des cas (25 % avec un couple père-fille) et à 80 % avec les couples père-fils (40 % avec un couple mère-fils). Les relations sont donc plus

¹¹⁵ Exclusion faite des trois couples apprenti-accompagnateur où le tuteur n'est ni le père ni la mère.

« égalitaires » chez les couples de même sexe. D'autres facteurs caractérisent ce mode d'interaction : les commentaires du tuteur sont moins négatifs (R.A. = -1,7), l'apprenti écoute plus (R.A. = +1,9) qu'il n'argumente, il est généralement plus calme, il admet plus spontanément ses erreurs (« Je n'y ai pas pensé ») et tente de les corriger en reprenant la manœuvre.

Le profil parent → enfant est plus fréquent chez les pères (33,3 %) que chez les mères (18,8 %) : on peut penser que c'est en raison du plus haut niveau d'estime qu'ils ont d'eux-mêmes et de la perception qu'ont généralement les apprentis des compétences masculines en matière de conduite. Les filles, bien plus que les garçons, sont en interaction avec leurs pères sur ce mode. Les commentaires de l'accompagnateur sont plus souvent négatifs (R.A. = +1,9), les reproches sont plus fréquents (R.A. = +1,8), l'apprenti a tendance à argumenter davantage, à minimiser l'inconfort de la situation, et à faire savoir qu'il n'a pas besoin qu'on lui rappelle ce qu'il sait déjà. Il en va de même pour le profil parent → adulte où les pères prédominent; il s'agit essentiellement de couples père-fille. Les commentaires du tuteur sont plus positifs, les manifestations de stress ou d'énervement du tuteur sont inexistantes, l'apprenti écoute plus qu'il n'argumente, analyse les problèmes avec le tuteur et accepte volontiers ses conseils.

À l'inverse, les modes enfant → enfant et enfant → adulte sont inexistantes chez les pères accompagnateurs et impliquent toujours des interactions fille-mère. Dans la relation enfant → enfant, les commentaires sont continuels (R.A. = +2,8), plus souvent négatifs (R.A. = +2,3), le tuteur est rarement calme (R.A. = -2,0), plus souvent énervé (R.A. = +2,1), l'apprenti argumente plus (R.A. = +1,6) qu'il n'écoute, « répond sur le même ton » et manifeste sa colère ou son impatience. L'interaction de type enfant → adulte n'est caractérisée que par la rareté des interventions de l'accompagnateur (R.A. = +1,8). Il en va de même pour le cas parent → parent (un couple mère-fils) où les interventions sont rares et déconcertantes – « Maman, calme-toi! (...) Arrête Maman, t'es fatigante, t'es trop nerveuse » – au regard du rôle normalement joué par l'accompagnateur.

Signalons que les interactions impliquant un statut enfant ont contribué à un climat d'apprentissage plus tendu, tant au début qu'à la fin du processus. La relation de type adulte → adulte se caractérise par une atmosphère beaucoup plus détendue (R.A. = +2,2) que tous les autres modes d'interaction entre les apprentis et les accompagnateurs.

Nous avons finalement vérifié si le type d'interaction en situation d'apprentissage était similaire à celui des rapports habituellement entretenus entre les sujets et leurs tuteurs afin de savoir si le contexte les avait altérés. La très forte corrélation obtenue ($\rho = 0,83$ / $p = 0,000$) montre que ce n'est pas du tout le cas. Enfin, on constate que le type d'interaction dégagé par l'analyse transactionnelle est en relation avec le genre de supervision exercée (ex. les interactions parent → enfant caractérisent beaucoup plus

souvent (R.A. = +2,5) les accompagnateurs qui ont joué le rôle de « professeur de conduite » et beaucoup moins souvent (R.A. = -1,8) le rôle de « copilote ». Les interactions adulte → adulte ont tendance à caractériser les situations où l'accompagnateur a tenu un rôle de « copilote ».

Champs d'intervention

L'enquête postale a permis de documenter le nombre de pratiques réalisées au cours de la période d'accompagnement, leur contexte d'occurrence, la diversité des expériences et les manœuvres les plus souvent pratiquées. Les entrevues finales réalisées auprès des apprentis et de leurs accompagnateurs avaient également pour objectif de compléter les données recueillies en examinant la nature des interventions effectuées par les tuteurs en situation de conduite. Deux questions ont été adressées à l'apprenti et à son accompagnateur; deux autres s'adressent uniquement à l'apprenti. La première demande à l'apprenti et à son tuteur de donner des exemples des interventions faites lors des pratiques, la seconde permet de vérifier plus directement la fréquence desdites interventions au regard : a) des opérations concernant le véhicule ; b) des techniques de conduite de base ; c) des techniques de conduite avancée ; et, d) de la sécurité personnelle et de celle des autres usagers de la route.

Les questions posées uniquement à l'apprenti concernent les restrictions imposées par l'accompagnateur et les contradictions dans les directives reçues. La première question vise à savoir si l'accompagnateur a empêché son apprenti d'accomplir certaines manœuvres ou de conduire à un moment ou l'autre et pour quelles raisons. La seconde permet de vérifier si l'apprenti a été confronté à des directives contradictoires qu'il aurait pu recevoir de différents accompagnateurs.

Interventions spontanément remémorées par les sujets

L'apprenti et l'accompagnateur ont donné plusieurs exemples d'interventions qui ont été regroupés en quatre catégories :

Conseils techniques : interventions en réaction à une mauvaise manœuvre (ex. : « Attention à ... »), commentaires reliés à la manœuvre et au fonctionnement du véhicule (ex. : stationnement, freinage, etc.).

Observations sur la vitesse : interventions en raison d'une vitesse inadaptée (excessive ou trop lente).

Conseils théoriques : éléments de connaissance (ex. : explication d'un panneau routier) ou qui portent sur une conduite sécuritaire (ex. : « Conduis pour les autres »).

Autres observations et commentaires (ex. : changements de voie, virages, route à suivre).

Tableau 104 Type d'interventions mentionnées par les apprentis et les accompagnateurs

	Apprentis	Accompagnateurs
	% des mentions	% des mentions
Conseils techniques	60,0	42,5
Observations sur la vitesse	16,8	27,4
Conseils théoriques/sécuritaires	6,3	2,7
Autres observations/commentaires	16,8	27,4
Nombre de mentions	95	73

Tous les apprentis (sauf un) ont été en mesure de donner spontanément au moins un exemple d'interventions faites par leurs tuteurs; 87,5 % en ont fourni deux, 50 % en ont mentionné trois. Les accompagnateurs ont fourni moins d'exemples (73). Tous (sauf un) en ont fourni au moins un, 75 % en ont donné deux, 10 % en ont mentionné trois. On constate que la plupart des interventions sont de nature technique et nombre d'entre elles concernent l'opération du véhicule, notamment la maîtrise des virages. La vitesse est plus souvent citée en exemple par les accompagnateurs, vraisemblablement en raison de l'insécurité que certains ont ressentie en plusieurs occasions. Il faut noter que, sauf exception, les interventions portent toujours sur une réduction de la vitesse.

On notera la rareté des interventions portant sur la sécurité; elles concernaient la connaissance de la signalisation et la conduite préventive. Soulignons que les réponses à cette question n'ont qu'une valeur indicative des souvenirs des répondants. Il s'agit de rappels libres, non assistés. Le petit nombre ou l'absence de mentions ne signifient pas que des thèmes, telle que la sécurité des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées), n'ont pas été abordés par l'accompagnateur.

Champs d'intervention et de supervision

Les questions ont été formulées différemment dans le cas de l'apprenti et de son tuteur. Nous avons demandé à l'accompagnateur principal d'estimer la fréquence de ses interventions concernant le véhicule (ajustements divers, localisation et opération des commandes, etc.), les techniques de base (virages, stationnements avant, changements de voie, etc.), les techniques avancées de conduite (dépassements, stationnements parallèles, voies rapides, etc.) ainsi que celles portant sur la sécurité (ceinture, vitesse, alcool, etc.). Dans ce dernier cas, nous avons vérifié si le motif était d'éviter des contraventions et nous avons demandé si les interventions avaient aussi

porté sur la sécurité d'autrui (piétons, zones scolaires). Des effets potentiels d'induction de réponses sont toutefois prévisibles dans ce dernier cas.

Tableau 105 Fréquence des interventions de l'accompagnateur sur les divers aspects de la conduite

	Beaucoup	Un peu	À peu près pas	Score moyen
Opérations concernant le véhicule	12,5	32,5	55,0	0,7
Techniques de conduite de base	27,5	47,5	25,0	1,3
Techniques de conduite avancées	27,5	37,5	35,0	1,2
Sécurité	30,0	30,0	40,0	1,2
Sécurité d'autrui	32,5	40,0	27,5	1,4
Pour éviter une contravention	25,0	30,0	45,0	1,1

La majorité des accompagnateurs ne sont à peu près pas intervenus au regard de l'opération du véhicule. On peut penser que ces interventions ont eu lieu très tôt dans le processus pour la plupart des sujets; 40 % des accompagnateurs n'ont à peu près pas fait d'interventions au regard de la sécurité; 30 % en contrepartie seraient beaucoup intervenus. Le score moyen¹¹⁶ pour chaque catégorie d'interventions permet de mieux les situer les unes en regard des autres : la sécurité pour autrui (1,4) arrive alors au 1er rang, les techniques de base (1,3) au 2^e rang. Ce score nous semble biaisé à la hausse compte tenu du score plus faible obtenu pour la sécurité (1,2) et confirme l'effet d'induction lié à la formulation de la question.

Les analyses réalisées en fonction du sexe de l'apprenti ne révèlent aucune différence atteignant le seuil de signification; certaines tendances émergent néanmoins assez clairement. Les accompagnateurs dont l'apprenti était de sexe féminin ont effectué plus d'interventions sur l'opération du véhicule (0,8 versus 0,6) et sur les techniques de conduite (de base [1,4 versus 1,2] et avancées [1,3 versus 1,1]). À l'inverse, les tuteurs d'apprentis masculins sont plus souvent intervenus sur la sécurité (1,4 versus 1), la sécurité d'autrui (1,8 versus 1,1) et l'évitement des contraventions (1,2 versus 1).

La fréquence des interventions présente également quelques tendances selon qu'il s'agit du père ou de la mère de l'apprenti. Les pères interviennent plus que les mères (moyenne de 1,4 versus 0,8), en particulier en ce qui concerne l'opération du véhicule et les techniques de base. Ils interviennent davantage dans toutes les catégories répertoriées, exception faite de celle relative aux contraventions. Ce constat est étonnant, car on se serait

¹¹⁶ On notera que l'intervalle des choix de réponses n'est pas proportionnel. Les calculs ont été faits en attribuant un poids de 3 à *beaucoup*, 1 à *un peu* et 0 à *à peu près pas*. Le score est constitué de la moyenne des quatre premiers indicateurs (véhicule, techniques de base, techniques avancées, sécurité). Le score peut donc varier de 0 à 3.

attendu à ce que les interventions portant sur la sécurité (de soi-même et d'autrui) soient davantage effectuées par les mères des apprentis compte tenu de leur moindre confiance en leurs habiletés et en celles de leurs apprentis.

Par ailleurs, les mères n'interviennent à peu près jamais sur l'opération du véhicule (R.A. = +2), les techniques de base (R.A. = +1,3) et les techniques avancées (R.A. = +2) lorsqu'il s'agit de leur fils. Par contre, leurs interventions sur les moyens de prévenir les contraventions sont plus fréquentes dans le cas où l'apprenti est leur fille.

Autre constat plus prévisible, l'accompagnateur fait, globalement, moins d'interventions lorsque l'apprenti suit des cours de conduite ($T = -2,3$ / $p < 0,05$). Ce sont surtout les interventions relatives à l'opération du véhicule et aux techniques de base qui sont alors moins fréquentes. Phénomène en apparence paradoxal, moins il y a eu d'interventions, meilleure est la réussite lors du premier examen pratique. Les sujets qui ont échoué l'examen pratique avaient été l'objet d'un plus grand nombre d'interventions portant sur la sécurité ($T = 2,9$ / $p < 0,05$) ou sur la sécurité d'autrui ($T = 2,6$ / $p < 0,05$). Rappelons que le fait d'avoir suivi un cours constitue l'un des principaux facteurs associés à la réussite de l'examen et il est possible que les interventions portant sur la sécurité aient été plus souvent qu'autrement le résultat de l'insécurité ressentie par l'accompagnateur.

La question posée aux apprentis sur le même sujet diffère légèrement dans sa formulation, car l'on ne s'intéresse pas à la fréquence en soi des interventions sur les mêmes thématiques, mais plutôt à ceux qui en ont été souvent l'auteur : accompagnateur principal, autre accompagnateur, moniteur de conduite.

Tableau 106 Champs d'intervention en fonction des accompagnateurs

	Accompagnateur principal	Autres accompagnateurs	Moniteur de conduite ¹¹⁷
Opérations concernant le véhicule	42,5	10,0	80,8
Techniques de conduite de base	37,5	20,0	73,1
Techniques de conduite avancées	40,0	10,0	80,8
Sécurité	55,0	20,0	38,5
Sécurité d'autrui	35,0	12,5	65,4
Pour éviter une contravention ¹¹⁸	27,3	12,5	10,0

¹¹⁷ Pourcentage calculé sur les sujets ayant suivi des cours.

¹¹⁸ Pourcentage calculé sur les accompagnateurs étant intervenus sur la sécurité.

Les moniteurs de conduite sont ceux qui sont le plus fréquemment intervenus, sauf au plan de la sécurité personnelle, dans le cas où les sujets ont suivi des cours. L'accompagnateur principal se démarque nettement des autres accompagnateurs par son plus grand nombre d'interventions dans tous les champs vérifiés. La sécurité personnelle arrive au premier rang puisque 55 % des accompagnateurs sont souvent intervenus sur la question; dans 27,3 % des cas cependant, ces interventions ont été effectuées uniquement pour rappeler que le non-respect du Code peut mener à des contraventions. Les autres champs d'intervention sont couverts dans des proportions assez proches les unes des autres, exception faite des interventions sur la sécurité d'autrui qui n'ont été soulevées que par 35 % des accompagnateurs.

Les différences au regard du sexe des apprentis n'atteignent pas le seuil de signification; il en va de même en ce qui concerne le sexe des accompagnateurs dans le cas du père et de la mère. Certains sujets ont spontanément déclaré que personne n'avait eu à intervenir souvent parce que leurs connaissances étaient déjà suffisantes. Il s'agit toujours d'apprentis masculins et ils se distinguent nettement dans le cas des interventions portant sur l'opération du véhicule et sur les techniques de base ($\pm 29,7$ % / R.A. = +2,8).

Par ailleurs, chez les sujets qui n'ont pas suivi de cours, 25 % d'entre eux déclarent qu'aucun de leurs accompagnateurs n'est intervenu sur les techniques de base, 8,3 % n'auraient pas reçu d'interventions sur les techniques avancées ou sur leur sécurité, 16,7 % n'en auraient pas eu au regard de la sécurité d'autrui. Ces dernières données nous apparaissent troublantes, car elles signifient que les usagers qui ne suivent pas de cours ne sont pas tous encadrés de manière serrée. On se rappellera qu'ils bénéficient généralement d'interventions plus fréquentes de la part de leur accompagnateur principal; certains apprentis toutefois se retrouvent en situation d'autoapprentissage complet et les dimensions de sécurité, en particulier pour autrui, ne s'acquièrent spontanément.

Restrictions imposées par l'accompagnateur

Nous avons demandé aux sujets si leur accompagnateur leur avait interdit certaines manœuvres ou si leurs déplacements avaient fait l'objet de restrictions particulières; 60 % des apprentis n'ont jamais essuyé d'interdiction. Les principales restrictions ont trait à la conduite sur autoroute (15,2 %) et aux conditions météorologiques difficiles (15,2 %), notamment lors des premières chutes de neige. Les autres restrictions touchent la conduite nocturne (6,5 %) et la conduite en ville (6,5 %).

Les sujets féminins ont eu des restrictions pour 47,8 % d'entre elles comparativement à 29,4 % des sujets masculins, alors que 50 % des mères accompagnateurs ont imposé des restrictions versus 29,4 % des pères. Les restrictions sont liées au genre puisque les mères accompagnateurs en ont imposé à 63,6 % de leurs apprentis lorsqu'il s'agissait de filles versus 33,3 % dans le cas des garçons. Cette discrimination en fonction du sexe ne se manifeste pas lorsque l'accompagnateur est le père. Les mères seraient-elles les premières responsables de la « survivance » ou de l'entretien des stéréotypes à propos des compétences de conduite des « femmes au volant »?

Directives contradictoires

L'abolition du caractère obligatoire des cours de conduite constitue l'une des dispositions de la réforme de l'accès à la conduite qui soulève le plus de contestation. On fait le plus souvent valoir que les accompagnateurs n'ont pas les compétences nécessaires à l'encadrement adéquat des apprentis. On constate par ailleurs que la majorité des apprentis conducteurs choisissent de suivre des cours et qu'ils seront éventuellement exposés à des directives contradictoires. Nous avons simplement demandé aux apprentis s'ils avaient été confrontés à ce type de situation et, le cas échéant, de nous en donner des exemples.

Tableau 107 Contradictions éprouvées en fonction des accompagnateurs

	moniteur de conduite	père accompagnateur	mère accompagnateur	autre accompagnateur	examinateur de la SAAQ
Aspects techniques de la conduite					
Angles morts	•	•	•		
Stationnement de l'arrière	•	•			
Stationnement parallèle	•			•	
Freinage dans un virage	•	•			
Utilisation du frein à main	•	•	•		
Façon de tenir le volant dans un virage	•			•	
Utilisation de l'embrayage	•			•	
Aspects réglementaires de la conduite					
Arrêts obligatoires	•	•	•		
Passage sur feux jaunes	•	•		•	
Vitesse à maintenir dans une zone de 50 km/h	•		•		
Virage sur route à voies multiples	•	•			
Circulation sur voie réservée aux sorties		•	•		
Taux d'alcool	•	•			
Contradictions éprouvées lors de l'examen					
Stationnement parallèle	•				•
Stationnement de l'arrière	•				•
Changement de voie dans un sens unique	•				•
Vitesse à maintenir dans une zone de 50 km/h	•				•

Ce sont 40 % des apprentis qui ont relevé au moins un cas de contradiction, 12,5 % en ont mentionné deux, 5 % en ont donné trois exemples. On constate que les contradictions, sauf dans un cas où il s'agissait d'une divergence mère-père, se manifestent toutes entre le moniteur de conduite et l'un des autres accompagnateurs ou avec l'examineur. Les contradictions entre ce que l'apprenti avait appris et ses différents accompagnateurs ont touché près de 50 % des apprentis qui ont suivi des cours. Les contradictions les plus fréquentes portent sur les manœuvres de stationnement (20,8 %), les angles morts (16,7 %) et les arrêts obligatoires (16,7 %). Plusieurs de ces contradictions concernent des manœuvres posant des problèmes de sécurité, notamment les angles morts : les accompagnateurs donnent comme consigne de n'utiliser que le rétroviseur

et de ne pas tourner la tête pour regarder sur le côté. Il faut également souligner que 16,7 % des contradictions sont ressorties lors de l'examen pratique. Aucun de ces apprentis n'a toutefois échoué son examen pratique pour cette raison lorsqu'on examine les causes d'échecs relevées lors de l'étude précédente (questionnaire n° 3 soumis par téléphone).

Nous avons demandé aux apprentis comment ils avaient résolu ces contradictions. Plusieurs ont adopté la position de leur moniteur de conduite (35,3 %) ou de l'examineur (11,8 %), le cas échéant. D'autres s'en sont tenus à l'opinion des parents (29,4 %) ou ont adopté une position mitoyenne (23,5 %). Mentionnons qu'aucun des sujets dont le tuteur avait utilisé¹¹⁹ le *Guide de l'accompagnateur* n'a été confronté à des contradictions (R.A. = -1,5) et qu'aucun des accompagnateurs qui ont « senti le besoin de se préparer » n'a été impliqué dans ces situations (R.A. = -1,3). On constate finalement que 76,2 % des apprentis qui n'ont pas été confrontés à des contradictions ont pratiqué 20 fois et plus versus 31,3 % pour ceux qui en ont éprouvées.

ANALYSE DES DONNÉES : ÉVALUATION DU PROCESSUS D'ACCÈS GRADUEL À LA CONDUITE

Les dernières questions adressées aux accompagnateurs avaient pour objectif d'examiner leur perception du système actuel d'accès à la conduite et de recueillir leurs suggestions éventuelles. Nous avons ajouté une question spécifique au caractère obligatoire ou non des cours puisque cette question revient régulièrement dans l'actualité. Nous avons aussi demandé aux apprentis d'exprimer leurs opinions afin d'évaluer si elles concordaient avec celles de leurs accompagnateurs.

Statut des cours de conduite

L'entrevue avec l'apprenti débutait avec certaines questions qui ne s'adressaient qu'à ceux qui avaient suivi des cours (78,6 %). Ces apprentis sont majoritairement d'avis (64,3 %) que les cours devraient être obligatoires. On ne s'étonnera pas qu'ils aient été tout aussi nombreux (71,4 %) à les avoir trouvés très utiles. Il n'y a pas de différence d'opinions en fonction du sexe ou de l'âge, mais les résidents de la Beauce sont les seuls à être majoritairement contre (55,6 %) l'idée de rendre les cours obligatoires; ils sont évidemment les moins nombreux (44,4 %) à les avoir jugés très utiles (R.A. = -2,2).

¹¹⁹ Il ne faut pas conclure que ceux qui n'ont pas utilisé le guide ont forcément été sources de contradictions.

Les accompagnateurs estiment, dans une proportion de 57,5 %, que les cours devraient être obligatoires et cette opinion est partagée à peu près également entre les pères et les mères d'apprentis. Les tuteurs des apprentis plus âgés (20-24 ans) sont tous de cet avis. On trouve également une proportion plus élevée d'accompagnateurs de la région de Québec (R.A. = +1,7) estimant que les cours devraient être obligatoires; ils sont 80 % de cet avis versus 40 % chez les résidents de l'Est du Québec. On peut penser que les distances à parcourir pour se rendre à une école de conduite constituent un important obstacle pour plusieurs des résidents de cette région.

Comme on pouvait s'y attendre, les accompagnateurs dont les apprentis avaient suivi des cours sont beaucoup plus nombreux (78,6 %) à considérer que tous les apprentis devraient s'y inscrire Likelihood ratio = 18,6 / $p < 0,000$).

Tableau 108 Principaux facteurs en faveur et en défaveur du statut obligatoire des cours de conduite

Principaux arguments	n	% des mentions	% des sujets ¹²⁰
Arguments favorables			
la compétence des moniteurs de conduite	19	44,2	86,4
l'incompétence des accompagnateurs	14	32,6	63,6
facilitation de l'apprentissage parce qu'il se situe hors du cadre familial	5	11,6	22,7
considérations utilitaires (meilleures chances de passer l'examen, baisse du coût des assurances)	5	11,6	22,7
Σ	43	100	
Arguments défavorables			
la compétence des accompagnateurs	13	39,4	56,5
valeur de l'apprentissage « sur le tas »	7	21,2	30,4
qualité insuffisante de la formation ou des moniteurs	6	18,2	26,1
coûts trop élevés	7	21,2	30,4
Σ	33	100	

Une très forte proportion (86,4 %) sont en faveur des cours obligatoires parce qu'ils considèrent que les moniteurs sont des professionnels et que le contenu des cours prépare mieux à la conduite; 63,6 % font aussi valoir l'incompétence des accompagnateurs comme raison suffisante pour justifier

¹²⁰ Pourcentage calculé sur le nombre de sujets ayant exprimé une opinion; 22 ont formulé des arguments favorables, 23 ont présenté des arguments défavorables.

que l'apprentissage soit confié à d'autres personnes. Les autres arguments portent principalement sur la réduction du coût des assurances.

Les principaux arguments justifiant le maintien du caractère optionnel des cours ont trait au fait que les accompagnateurs se considèrent suffisamment compétents (56,5 %), que la pratique et l'expérience acquise sont en soi suffisantes (30,4 %), que les coûts sont trop élevés (30,4 %), et que la qualité des cours ne justifie pas que les jeunes les suivent. Les accompagnateurs masculins et féminins ne se distinguent pas véritablement quant aux raisons invoquées pour rendre obligatoires ou non les cours de conduite.

Certains répondants ont formulé diverses suggestions telles que : l'intégration de cours de sécurité routière au programme scolaire dès le primaire, l'apprentissage des règles et des connaissances de la conduite en milieu scolaire, l'obligation de suivre les cours pour ceux qui habitent en ville, l'obligation pour les apprentis masculins et pour tout apprenti à risque, ainsi que la gratuité des cours.

La dernière partie des entrevues avec les apprentis et les accompagnateurs était conçue pour permettre un rappel des principales dispositions de l'accès graduel à la conduite : durée, accompagnement, points d'inaptitude, restriction relative à l'alcool. L'intervieweur demandait par la suite au sujet de lui dire ce qu'il pensait du système et, dans le cas des accompagnateurs, d'identifier les changements qu'il serait souhaitable d'y apporter.

Aspects positifs du système

Apprentis et accompagnateurs ont formulé un nombre équivalent de commentaires positifs; 78,9 % des apprentis ont relevé au moins un aspect positif; 39,5 % en ont mentionné deux; 10,5 % en ont donné trois. Les proportions chez les accompagnateurs sont très proches : 84,2 % ont formulé un commentaire; 36,8 % en ont donné deux; 10,5 % en ont fourni trois. Un seul apprenti a déclaré qu'il n'y avait rien de positif; aucun accompagnateur ne s'est montré aussi sévère dans son appréciation du système. On constate que 18 % des apprentis et 16 % des tuteurs n'ont mentionné aucun point particulier; cela ne veut toutefois pas dire qu'ils n'appréciaient pas le système puisque nous ne leur avons pas demandé d'en identifier nommément les points forts et les points faibles. Les catégories ont été construites après l'analyse et le classement des propos. On peut dès lors estimer qu'une très forte proportion des répondants donne une évaluation positive du système actuel.

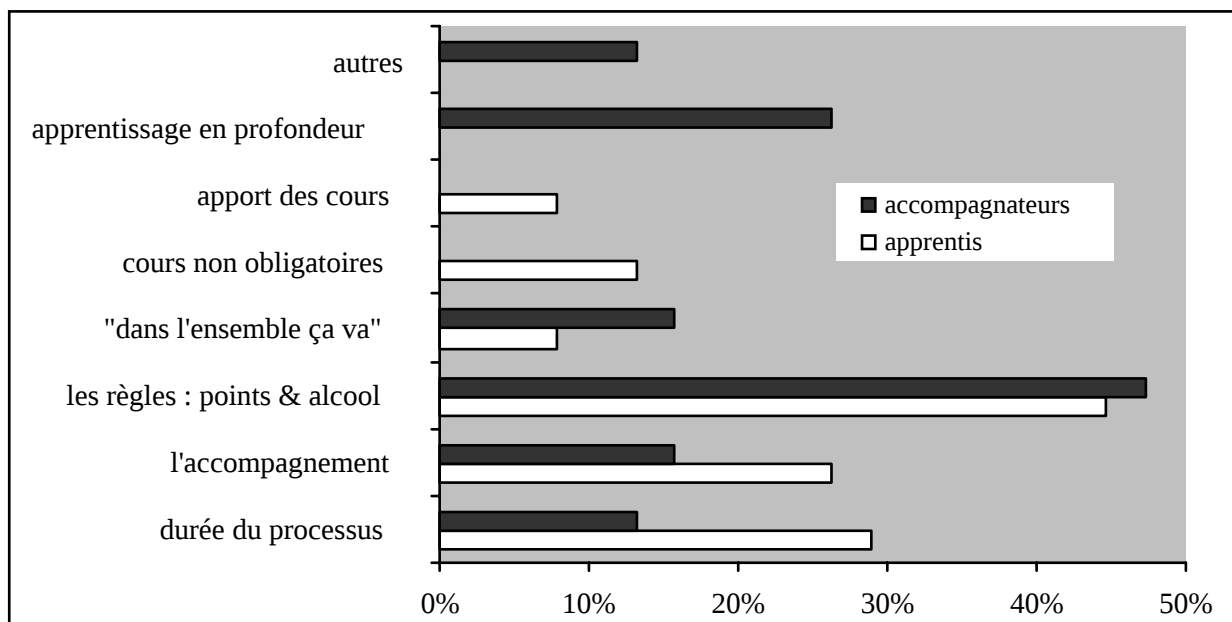


Figure 55 Principaux aspects positifs identifiés par les apprentis et leurs tuteurs

Une forte proportion des apprentis et des accompagnateurs identifient la tolérance zéro en matière d'alcool et la limite des quatre points d'inaptitude comme éléments positifs. Ce constat et l'acceptation de la durée de la période d'accompagnement montrent qu'ils en reconnaissent la valeur éducative. Cet endossement explicite des règles permet d'avancer qu'une partie des très bas taux d'infractions relevés dans le groupe des 40 interviewés et dans l'échantillon plus large de l'enquête postale sont moins attribuables à leur effet coercitif qu'à la reconnaissance de leur bien-fondé.

Les apprentis se distinguent de leurs tuteurs pour les autres aspects positifs relevés. Ils apprécient le fait que les cours ne soient pas obligatoires et certains reconnaissent qu'ils contribuent positivement à l'apprentissage. D'autres rappellent qu'ils n'auraient pas eu les moyens financiers pour s'y inscrire, et qu'il est normal que leur période de conduite accompagnée soit alors plus longue.

Les accompagnateurs se distinguent de leurs apprentis en signalant que le système permet un bon encadrement, qu'il permet de réaliser un apprentissage en profondeur, de rendre les jeunes plus responsables et de les sensibiliser à divers aspects telle la vitesse. On mentionne également que l'âge minimum (16 ans) est approprié et que les examens sont bien conçus.

Aspects négatifs du système

Ce sont 71 % des apprentis qui ont mentionné au moins un aspect négatif; 23,7 % en ont cité deux; 10 % en ont donné trois et deux sujets ont soumis quatre arguments. Il y a au total un peu moins de mentions négatives (41) que de mentions positives (49). Les accompagnateurs sont 46,2 % à avoir présenté un aspect négatif; 12,8 % en ont donné deux. Le nombre total de mentions négatives (24) est bien moindre que les 50 mentions positives relevées précédemment.

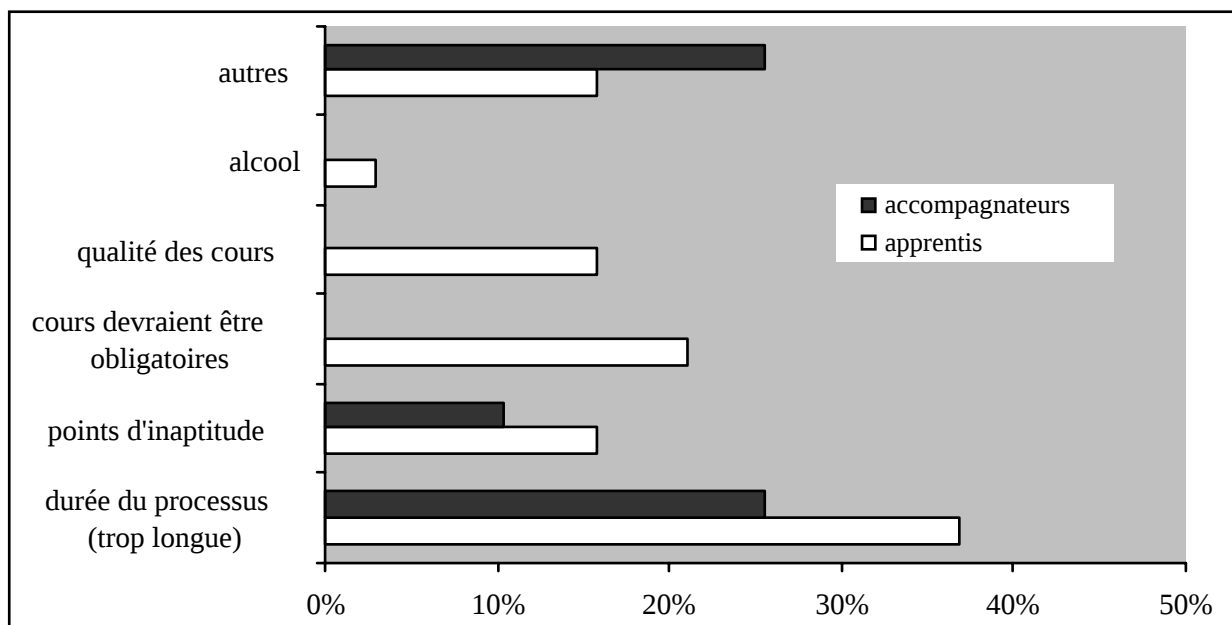


Figure 56 Principaux aspects négatifs identifiés par les apprentis et leurs tuteurs

La durée du processus constitue le principal grief des apprentis comme des accompagnateurs. Le tiers des apprentis considère que c'est un peu trop long, et ce, autant pour ceux qui suivent des cours que pour les autres. Certains accompagnateurs précisent que la durée est trop longue pour les jeunes adultes (> 21 ans), que la durée du probatoire pourrait être réduite, et qu'un an d'accompagnement constitue une lourde responsabilité pour les parents. Chez les apprentis, 15,8 % considèrent que le nombre de points d'inaptitude est insuffisant; quelques accompagnateurs abondent dans le même sens, mais la catégorie comprend une critique inverse (trop de points) et un jugement de valeur sur la faible influence de cette mesure.

Les autres mentions sont propres à chaque groupe; 21 % des apprentis considèrent que les cours devraient être obligatoires, mais 15,8 % en contestent la qualité; un sujet déclare que « sans cours, on ne sait pas à

quoi s'attendre à l'examen ». On notera que ces mentions ne constituent pas la critique d'un système qu'on considérerait comme trop exigeant. Les apprentis ont des avis négatifs à propos des cours (insuffisance des heures de pratique, coûts trop élevés, trop de moniteurs différents, etc.) plus qu'autre chose. Certains apprentis trouvent que « ce n'est pas pratique d'avoir toujours besoin d'un accompagnateur » ou que les assurances coûtent trop cher mais, encore là, ces propos ne constituent pas une contestation du système actuel. Le principal aspect négatif demeure la durée de la période d'accompagnement, opinion qui est corroborée par les accompagnateurs. Parmi les autres critiques adressées par les accompagnateurs, la plupart vont dans le sens d'une sévérité accrue. On suggère entre autres de hausser l'âge minimum d'accès à la conduite, de porter à 25 ans l'âge de la conduite sans alcool et d'interdire la conduite à une vitesse supérieure à 90 km/h.

Priorités et suggestions

Finalement, nous avons demandé aux accompagnateurs s'ils avaient d'autres suggestions ainsi que ce qui leur semblait important d'enseigner aux apprentis conducteurs. Seuls 32,5 % des répondants ont exprimé leurs opinions et il ne s'en trouve que 10 % à avoir formulé deux suggestions, ce qui nous amène à penser que nous avons épuisé le sujet.

Les 17 suggestions recensées montrent que les tuteurs sont avant tout préoccupés par le respect des limites de vitesse chez leurs apprentis et par des questions de sécurité. Aucun aspect en particulier ne ressort puisqu'on évoque tout autant l'alcool que la ceinture et la conduite préventive. On constate que les pères accompagnateurs ont avancé beaucoup plus de suggestions et, dans le cas des mères, presque toutes les interventions ont porté sur la vitesse, malgré le fait que ces répondantes aient surtout encadré des sujets féminins. On parle également de discipline, de confiance en soi et de courtoisie. On rappelle l'importance d'apprendre à son rythme – « Si 50 km/h c'est trop vite pour toi, roule moins vite » et, comme conclut un accompagnateur : « (...) leur dire que savoir manœuvrer une voiture ne veut rien dire. Ce sont les heures de conduite qui déterminent la compétence ».

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Cette dernière étude a été réalisée sous forme d'entrevues individuelles auprès de 40 couples qui ont été interviewés à leur domicile. L'échantillon a été tiré parmi les apprentis ayant participé à l'étude précédente. Dix couples de répondants ont été recrutés dans chacune des régions suivantes : Montréal, Québec, Beauce, Est du Québec. La répartition des sujets par sexe, âge, cours de conduite, expérience acquise et réussite à l'examen pratique est proportionnelle aux données de l'enquête par questionnaires postaux. Les entrevues d'une durée de 30 minutes avec l'apprenti et son accompagnateur ont été réalisées séparément, mais simultanément par

deux membres de l'équipe de recherche. Une large partie des questions figurent dans l'un et l'autre des questionnaires et leurs données sont traitées conjointement afin d'examiner dans quelle mesure les perceptions de l'expérience de l'accompagnement sont partagées par l'apprenti et son accompagnateur.

Les apprentis ont le plus souvent amorcé le processus, mais on note que presque tous les accompagnateurs ont participé à la décision. Les jeunes garçons, plus que les jeunes filles, se voient proposer par leurs parents eux-mêmes d'entamer le processus dès qu'il est possible de le faire (âge requis). On en déduira que ces parents accordent une importance certaine au fait que leur enfant puisse détenir le plus tôt possible son permis de conduire. Une forte proportion (70 %) des apprentis ont suivi des cours de conduite, une part importante (25 %) ne les ont toutefois suivis qu'en fin de processus. La majorité d'entre eux les ont trouvés très utiles et considèrent qu'ils devraient être obligatoires pour tout apprenti conducteur. Les sujets recrutés en Beauce se distinguent toutefois des autres, car 50 % d'entre eux ont trouvé que ces cours étaient plus ou moins utiles et qu'il ne faudrait pas les rendre obligatoires.

Les pratiques sont le plus souvent entreprises par les apprentis et elles sont improvisées la plupart du temps (87,5 %), sauf à Montréal où elles sont davantage planifiées à l'avance. Les pratiques sont surtout fonction des occasions de déplacement qui se présentent. En début de processus, 32,5 % des apprentis prennent le volant en vue d'apprendre et de se pratiquer à conduire alors qu'ils ne sont plus que 7,5 % à conduire pour ce motif en fin de processus. Ce sont surtout les pères accompagnateurs qui assument la formation initiale et ils se désengagent partiellement du processus lorsqu'ils considèrent que leur apprenti peut exécuter les manœuvres de base. Les mères prennent alors le relais dans le cadre de déplacements où il s'agit d'affiner les habiletés.

Les apprentis de cet échantillon ont commis peu d'infractions et aucun n'a eu de contravention. La majorité des infractions a été commise par des apprentis qui ont suivi des cours de conduite : c'est le cas du seul sujet qui n'a pas bouclé sa ceinture, des deux sujets qui ont conduit après avoir bu de l'alcool et des six sujets qui ont conduit à plus de 30 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise. Ce constat vient appuyer la thèse selon laquelle les apprentis qui choisissent de suivre des cours le font plus par goût de la conduite qu'en raison d'une attitude générale de prudence et de besoin de sécurité. Les données recueillies avec les questionnaires postaux montrent, à tout le moins, que les apprentis masculins qui ont suivi des cours ont conduit plus souvent à des vitesses supérieures aux limites autorisées; la différence n'atteint cependant pas le seuil de signification. Tout comme nous l'avons constaté dans les questionnaires postaux, les sujets masculins se distinguent nettement des sujets féminins par le plus grand nombre de comportements déviants : ceinture, alcool, vitesse, conduite sans

accompagnateur. Aucun des accompagnateurs concernés (8 sur 40) ne savait que son apprenti n'avait pas toujours respecté cette dernière règle. Dans deux cas, l'accompagnateur pensait que son apprenti ne l'avait pas respectée, mais cette perception n'est pas corroborée par le jeune conducteur. Bien que fondé sur très peu de données, cela montre que les apprentis cachent leurs manquements aux règles parce que leur tuteur exprimerait son désaccord, voire le sanctionnerait. Les conséquences seraient tout autres si les accompagnateurs s'en faisaient complices en tolérant ces manquements.

Nous avons demandé aux apprentis d'autoévaluer leurs compétences de conduite et les accompagnateurs ont eu à évaluer les compétences de leurs apprentis. Il en ressort que les accompagnateurs évaluent plus positivement leurs apprentis qu'eux-mêmes ne le font. On constate par ailleurs que ce sont les accompagnateurs de l'Est du Québec qui évaluent le plus sévèrement leurs apprentis alors que ces derniers s'estiment supérieurs à ce qu'en croient leurs tuteurs. À l'inverse, les accompagnateurs de la région de Montréal évaluent plus positivement leurs apprentis que ces derniers ne le font eux-mêmes. On peut penser que les sujets de l'Est du Québec ont l'impression plus (trop?) rapidement qu'ils peuvent se débrouiller par eux-mêmes alors que ceux de Montréal, en raison des conditions de circulation, ont besoin d'acquérir beaucoup plus d'expérience avant de se sentir à l'aise.

Les apprentis qui ont suivi des cours ne s'estiment pas plus compétents que ceux qui n'en ont pas suivi. Ces résultats rejoignent ceux que nous avons obtenus au terme de l'enquête par questionnaire. Par contre, les accompagnateurs font une évaluation beaucoup plus positive des compétences de l'apprenti lorsque celui-ci a suivi un cours.

Rappelons que nous avons demandé aux sujets quels étaient les aspects de la conduite qu'ils estimaient le mieux maîtriser et ceux qu'ils devaient améliorer. La majorité des éléments positifs concernent les aspects techniques de la conduite qui ont été mentionnés par 92,5 % des apprentis. Viennent ensuite les aspects réglementaires au regard du Code, en particulier le respect des limites de vitesse. Par ailleurs, les points à améliorer sont aussi des aspects techniques, surtout les stationnements. Suivent la conduite sur autoroute, la conduite en ville, les angles morts et le contrôle de la vitesse.

Nous avons également noté que certaines règles ne sont pas suffisamment connues, notamment celles qui déterminent le droit d'être accompagnateur et la consommation d'alcool. Bien que les taux de connaissances soient élevés dans ce dernier cas, on serait en droit de s'attendre à ce que tous les apprentis sachent qu'il leur est totalement interdit de consommer des boissons alcooliques. Le score de connaissances des sujets qui ont suivi des cours donne une moyenne (87,1 %) qui se distingue significativement de celui obtenu par ceux qui n'en ont pas suivi (75 %).

C'est le fait que l'apprenti ait ou non suivi des cours qui permet de mieux comprendre l'importance que les accompagnateurs estiment avoir eue dans le processus. Les accompagnateurs dont l'apprenti n'a pas suivi de cours se sont déclarés, pour 33,3 % d'entre eux, totalement responsables de la qualité de l'apprentissage réalisé et ils sont 83,3 % à estimer que leur rôle fut très important (R A. = +3,7). À l'inverse, 21,4 % des accompagnateurs dont l'apprenti a suivi des cours estiment que leur rôle fut peu important et 39,3 % se déclarent plus ou moins responsables de son apprentissage. Les cours ne constituent toutefois pas le seul facteur à influencer sur la responsabilité perçue de l'accompagnateur. Comme on pouvait s'y attendre, plus les sujets sont âgés et moins l'accompagnateur s'en considère responsable. L'interaction cours x région permet aussi de comprendre pourquoi les accompagnateurs de l'Est du Québec sont 70 % à considérer que leur rôle fut très important : c'est là où l'on retrouve la plus faible proportion d'apprentis (40 %) ayant suivi des cours.

Les apprentis estiment que leurs accompagnateurs ont davantage pris leur rôle au sérieux au début du processus. On observe d'importantes différences en fonction du fait que l'apprenti ait ou non suivi des cours. La totalité des accompagnateurs des apprentis qui n'avaient pas suivi de cours ont pris leur rôle plutôt au sérieux en début de processus. Les apprentis de ces accompagnateurs ont généré plus de pratiques, mais cet effet est aussi lié à l'allongement de la période de conduite accompagnée. La perception des pères accompagnateurs est toujours plus importante quant au rôle joué que ce n'est le cas pour les mères accompagnateurs, et ce, peu importe le sexe de leurs apprentis.

Seulement 5,0 % (2/40) des accompagnateurs ont éprouvé le besoin de se préparer à leur nouveau rôle. Cette préparation s'est principalement limitée à se procurer le *Guide de l'accompagnateur*. Ceux dont les apprentis suivent des cours se sentent moins responsables et ils n'estiment pas nécessaire de se préparer de manière particulière. L'usage du *Guide de l'accompagnateur* n'est d'ailleurs pas très répandu : 50 % l'avaient déjà vu, 25 % l'ont lu et seulement 7,5 % l'ont utilisé. Aucun des accompagnateurs résidant dans une petite municipalité n'avait vu le Guide auparavant. Il faut noter que, parmi les accompagnateurs qui ne le connaissaient pas, 25 % auraient aimé en avoir disposé. Des efforts devraient être déployés afin de s'assurer que chaque accompagnateur principal reçoive une copie du Guide même si la plupart des accompagnateurs qui ignoraient l'existence du Guide ont affirmé que cela ne les intéressait pas.

Le score moyen de connaissances qu'ont les accompagnateurs des règles (alcool, points, etc.) s'établit à 52 %, mais il recouvre d'importantes différences; 22,5 % des accompagnateurs ont pu répondre correctement à chacune des questions, 5 % à aucune. Il ne s'agit pas ici d'un examen assorti d'une note de passage, mais bien de connaissances de base dont on se serait attendu à ce qu'elles soient davantage connues par ceux qui sont

responsables des apprentis. Encore là, plus l'accompagnateur considérait que son rôle était important meilleures étaient ses connaissances.

L'accompagnateur participe davantage à l'apprentissage au début du processus et la majorité des tuteurs passent du rôle de copilote à celui de passager. Le type d'apprentissage est semi-structuré dans 52,5 % des cas puisque l'accompagnateur tient un rôle de copilote. Plus les tuteurs s'estiment totalement responsables de leurs apprentis, plus ils agissent comme copilote. Le meilleur taux de réussite à l'examen pratique est celui des sujets ayant eu un copilote comme tuteur.

Les accompagnateurs dont l'apprenti ne suivait pas de cours n'ont jamais joué le rôle de passager. Ceux qui ont joué le prof de conduite sont beaucoup plus nombreux à s'être déclarés plus ou moins responsables. Nous avons également noté qu'aucun apprenti ne juge que l'atmosphère était très détendue lorsque son accompagnateur tient ce rôle. Cela renforce l'idée selon laquelle il ne faut pas confondre l'accompagnateur « professeur de conduite » avec le rôle, les compétences et les qualités de l'apprentissage assuré par un moniteur d'auto-école de conduite.

Plus l'accompagnateur a pris son rôle au sérieux, plus il est probable qu'il ait reconnu avoir « rafraîchi » ses connaissances (37,5 %) et qu'il ait modifié ses comportements en conséquence. Certains accompagnateurs ont possiblement cherché à projeter une image de conducteurs responsables, mais la majorité ont fourni des exemples qui tendent à prouver la véracité de leurs affirmations. Cette retombée indirecte fait partie des bénéfices cachés de la réforme sur les règles d'accès à la conduite.

Ce sont 27,5 % des accompagnateurs qui ont déclaré avoir déjà recommandé à leurs apprentis d'effectuer des manœuvres ne respectant pas le Code. Les manœuvres encouragées par les accompagnateurs concernent surtout la vitesse à maintenir de manière à suivre le trafic. Ceux dont l'apprenti ne suivait pas de cours sont deux fois plus nombreux à les avoir incité à des comportements contraires au Code. On peut légitimement s'inquiéter des effets plus larges de ce type d'attitude sur ces apprentis, notamment parce qu'ils ne sont pas exposés à un modèle plus normatif. Sans prôner le rétablissement de cours obligatoires de conduite, on pourrait en améliorer l'attractivité par un encouragement plus important donné aux apprentis en tout début de processus. Publiciser les taux d'échecs à l'examen pratique de ceux qui suivent versus ceux qui ne suivent pas des cours pourrait être une stratégie utilisée par les écoles de conduite elles-mêmes dans le cadre de leurs activités de promotion.

Les accompagnateurs sont très positivement évalués par leurs apprentis et la plupart s'autoévaluent eux-mêmes comme étant très compétents ou au-dessus de la moyenne des autres conducteurs. Ceux dont les apprentis ont suivi des cours se déclarent moins compétents et leurs apprentis les

évaluent moins positivement. Il est probable que le moniteur de conduite constitue la norme de référence alors que c'est l'accompagnateur principal qui tient ce rôle chez les apprentis qui ne suivent pas de cours.

Un bon accompagnateur, pour les apprentis, est avant tout celui qui est capable de fournir un bon climat d'apprentissage. Les apprentis seraient beaucoup plus sensibles à la « forme » qu'au contenu de leurs pratiques. Le développement des savoir-faire nécessite de répéter les mêmes opérations jusqu'à ce qu'elles soient complètement maîtrisées et un bon accompagnateur se caractérise par sa patience et sa tolérance aux erreurs; les apprentis en prennent généralement conscience d'eux-mêmes et ils savent gré à leurs accompagnateurs de ne pas les relever inutilement ou de ne pas les sanctionner.

Les apprentis sont vraisemblablement anxieux mais heureux, excités à l'idée de réaliser leurs premières expériences de conduite. En contrepartie, les accompagnateurs subissent probablement un stress d'autant plus intense qu'ils exercent très peu de contrôle sur la situation. Les données montrent que ces perceptions en fin de processus sont toutes plus positives qu'elles ne l'étaient au départ. Le climat est globalement perçu comme plus détendu que tendu. En fin de processus, 82,5 % des apprentis trouvent que l'atmosphère est plutôt détendue ou très détendue. Rappelons que les apprentis masculins ont une vision nettement plus positive du climat de leurs pratiques et que les filles les ont perçues comme étant moins agréables lorsque leur père est accompagnateur principal. La tension est vraisemblablement moins grande entre une mère et sa fille puisque l'écart des compétences, dans l'esprit de l'apprentie, est moins important que dans le cas de son père.

La proportion d'accompagnateurs qui s'estimaient plutôt nerveux au début diminue considérablement en fin de processus. La comparaison des niveaux de nervosité avec l'évaluation du caractère agréable ou pénible des pratiques montre que les mères accompagnateurs, en fin de processus, trouvent les pratiques plus agréables que les pères accompagnateurs, malgré le fait qu'elles soient plus nerveuses et qu'elles affichent une estime plus faible de leurs compétences en matière de conduite. Il faut souligner que tous les apprentis qui ont, aux yeux de leurs accompagnateurs, éprouvé de la nervosité jusqu'à la fin du processus ont réalisé moins de 20 pratiques.

La plupart des modes de transactions corroborés par l'analyse des entrevues de l'apprenti et de son accompagnateur sont de type adulte → adulte. Le second mode en importance (25 %) correspond au profil parent → enfant. Les relations « A → A » se manifestent entre mères et filles dans 75 % des cas (25 % avec un couple père-fille), et à 80 % avec les couples père-fils (40 % avec un couple mère-fils). Les relations sont plus « égalitaires » chez les couples de même sexe. Les commentaires du tuteur sont moins négatifs dans ces modes d'interaction. Le profil parent → enfant

est plus fréquent chez les pères que chez les mères : on peut penser que c'est en raison du plus haut niveau d'estime qu'ils ont d'eux-mêmes et de la perception qu'ont généralement les apprentis des compétences masculines en matière de conduite. Les filles, bien plus que les garçons, sont en interaction avec leurs pères sur ce mode.

Le nombre d'interventions effectuées par les accompagnateurs semble indiquer que plus des deux tiers ont participé de façon active aux pratiques et que plus ils considéraient que leur rôle était important, plus souvent (d'après les apprentis) ils seraient intervenus. Les accompagnateurs dont les apprentis ne suivaient pas de cours ont réalisé beaucoup plus d'interventions, car ils s'estimaient davantage responsables des apprentissages de leurs protégés. À 67,6 %, les accompagnateurs estiment qu'ils réagissaient avec calme et, à l'opposé, 20,6 % admettent qu'ils ont été à l'occasion stressés, voire apeurés; les mères sont beaucoup plus nombreuses à avoir éprouvé des craintes.

Les accompagnateurs estiment qu'ils sont surtout intervenus en matière de prévention et d'éducation alors que leurs apprentis considèrent qu'il s'est plutôt généralement agi de sanctions. Une majorité (60 %) d'apprentis déclarent qu'ils acceptaient sans discuter les remarques formulées par leur accompagnateur; 65,5 % des apprentis ont néanmoins contesté les interventions lorsqu'elles provenaient des mères alors qu'ils sont 88,2 % à les avoir acceptées lorsqu'il s'agissait des pères.

La majorité des accompagnateurs n'est à peu près pas intervenue au regard de l'opération du véhicule; 40 % n'ont à peu près pas fait d'interventions au regard de la sécurité, 30 % en contrepartie seraient beaucoup intervenus. Les tuteurs d'apprentis masculins sont plus souvent intervenus sur la sécurité, la sécurité d'autrui et l'évitement des contraventions. Les pères interviennent plus que les mères, en particulier en ce qui concerne l'opération du véhicule et les techniques de base.

Chez les sujets qui n'ont pas suivi de cours, 25 % déclarent qu'aucun de leurs accompagnateurs n'est intervenu sur les techniques de base, 8,3 % n'auraient pas reçu d'interventions sur les techniques avancées ou sur leur sécurité, 16,7 % n'en auraient pas eu au regard de la sécurité d'autrui. Les apprentis qui ne suivent pas de cours ne sont pas tous encadrés de manière rigoureuse. Dans les faits, on peut craindre que plusieurs ne soient que faiblement sensibilisés aux questions de sécurité lors de la période d'accompagnement.

Ce sont 40 % des apprentis qui se sont vu interdire de conduire en diverses circonstances. Les principales restrictions ont trait à la conduite sur autoroute et en raison de conditions météorologiques difficiles, notamment lors des premières chutes de neige. Ces interdictions semblent avoir été levées ultérieurement, ce qui signifie que les apprentis ont probablement fini

par faire l'expérience de ces situations à un moment jugé moins préjudiciable à leur sécurité. Les restrictions sont liées au genre puisque les mères accompagnateurs en ont imposé à 63,6 % de leurs apprentis lorsqu'il s'agissait de filles versus 33,3 % dans le cas des garçons.

Plusieurs apprentis ont été confrontés à des directives contradictoires. Presque toutes les contradictions relevées le sont entre le moniteur de conduite et l'un des autres accompagnateurs ou avec l'examineur. Les plus fréquentes portent sur les manœuvres de stationnement, les angles morts et les arrêts obligatoires. Plusieurs de ces contradictions concernent des manœuvres posant des problèmes de sécurité et les apprentis ont surtout tendance à adopter la position du moniteur plutôt que celle des parents.

Les apprentis et les accompagnateurs, pour la plupart, évaluent très positivement le système d'accès graduel à la conduite. Ils approuvent très fortement la tolérance zéro en matière d'alcool et la limite des quatre points d'inaptitude. La majorité considère que les cours devraient être obligatoires. D'un autre côté, les tenants de la situation actuelle considèrent que les accompagnateurs (parentaux) sont suffisamment compétents, que la pratique et l'expérience acquise sont en soi suffisantes, que les coûts des cours sont trop élevés et que leur faible qualité ne justifie pas que les jeunes les suivent. La durée de la période d'accompagnement est l'aspect sur lequel les perceptions sont les plus partagées, tant chez les apprentis que chez leurs accompagnateurs. Le tiers considère que c'est un peu trop long, et ce, tant chez les apprentis qui suivent des cours que chez ceux qui sont assujettis au régime des 12 mois de conduite accompagnée; 20 % des accompagnateurs sont du même avis. Parmi les autres critiques adressées par les accompagnateurs, la plupart vont dans le sens d'une sévérité accrue. Il ressort des commentaires finaux que les tuteurs sont avant tout préoccupés par le respect des limites de vitesse par leurs apprentis et par des questions de sécurité. Assurance, courtoisie et respect des règles sont perçus comme des enjeux importants de l'apprentissage de la conduite. On peut conclure en affirmant que les règles du système actuel, sauf celle qui a trait à la durée de l'accompagnement, bénéficient d'une large acceptation des apprentis comme des accompagnateurs.

CONCLUSION

La réforme de 1997 a été dessinée avec pour objectif d'améliorer le bilan des premières années de conduite des jeunes conducteurs après qu'on eût constaté les effets modérés des mesures antérieures, en particulier l'absence d'efficacité de l'obligation des cours de conduite. Les principales dispositions ont été prises en tentant de trouver le meilleur équilibre possible entre la préservation de la mobilité des jeunes et l'amélioration de leur sécurité. C'est ainsi qu'on a privilégié la tolérance zéro en matière d'alcool en lieu et place, par exemple, de l'interdiction de conduire à la nuit tombée.

Plusieurs pays ont introduit le système de conduite accompagnée depuis que l'on a mieux compris l'interaction de l'âge et de l'expérience comme principaux facteurs explicatifs de la « surimplication » des jeunes dans les accidents. Deux raisons justifient ce choix : 1) en permettant à l'apprenti de conduire plus tôt, mais sous la supervision d'un adulte, on fait en sorte qu'il aura accumulé plus d'expérience avant de se retrouver seul au volant; 2) cette expérience additionnelle s'acquiert dans un cadre plus sécuritaire, car on présume que l'accompagnateur pourra intervenir afin d'éviter à son apprenti d'être confronté à des situations qu'il aurait trop de difficultés à surmonter. Engström *et al.* (2003) ont relevé plusieurs études concluant à la rareté des accidents lorsque l'apprenti conduit sous la supervision d'un adulte expérimenté. Ce serait aussi le cas lors de la seconde phase de l'accès à la conduite : ceux qui ont acquis beaucoup d'expérience lors de la période d'accompagnement ont moins d'accidents que ceux qui en ont peu accumulé.

L'expérience se cumule au fil des kilomètres parcourus lors des périodes de pratique, mais le kilométrage total parcouru ne constitue pas une garantie de compétence. Ces déplacements peuvent tous avoir été réalisés sur des trajets identiques et dans des conditions similaires. Pour être vraiment profitable, le choix des déplacements et des manœuvres à effectuer doit être déterminé en fonction des capacités d'apprentissage et ces choix devraient être suffisamment diversifiés pour couvrir la plupart des situations auxquelles l'apprenti sera confronté lorsqu'il aura son permis probatoire. Or, nous l'avons vu, la plupart des pratiques n'ont pas été planifiées à l'avance et on peut présumer que c'est le bon jugement de l'accompagnateur qui détermine en dernier ressort la richesse et la diversité de l'expérience.

Par ailleurs, peu importe la qualité du programme d'apprentissage, le climat dans lequel se déroulent les pratiques semble particulièrement important aux yeux des apprentis. Il faut rappeler que la majorité d'entre eux a ses parents comme accompagnateurs principaux et qu'il n'a d'autre choix que de conduire le véhicule familial ou celui d'un des parents. La dynamique parfois maladroite qui caractérise les rapports entre parents et adolescents se transpose fréquemment au contexte d'apprentissage malgré la plus forte dépendance du jeune à l'autorité parentale puisqu'il dépend totalement de

leur bon vouloir. Le développement d'attitudes responsables au regard de la conduite automobile est un processus délicat et particulièrement vulnérable lorsque l'apprenti en vient à rejeter les modèles qu'on lui propose explicitement.

Les différentes études réalisées dans le cadre de ce projet ont pour principal mérite d'avoir réussi à documenter ce qui se passe lors de la première phase de l'accès à la conduite. La fiabilité et la représentativité des principaux résultats obtenus sont assurées par la taille et la composition de l'échantillon. En effet, plus de 50 % des 1 344 sujets recrutés ont effectué le questionnaire oral initial, la série des questionnaires postaux et ont répondu à l'enquête téléphonique en fin de processus. Les nombreuses données recueillies ont été complétées par 80 entrevues menées au domicile des apprentis et des répondants. Sans tenter de résumer les observations qui sont déjà l'objet de synthèses spécifiques à chacune des études, on peut broser une histoire sommaire de la première année de l'accès à la conduite afin d'en mieux percevoir les contours.

MOTIVATIONS

Les principales raisons invoquées par les apprentis pour l'obtention du permis se veulent pragmatiques, car elles font référence aux besoins en déplacement pour les études ou le travail (23 %), qui ne pourraient qu'être difficilement comblés autrement; l'autonomie au sens large du terme (24 %) est aussi une raison qui est fréquemment invoqué. L'étude réalisée par Bisson et Pichette (1993) avait montré qu'environ 25 % des apprentis souhaitaient obtenir rapidement leur permis afin de diminuer le coût des assurances. Seuls 10 des 1 344 sujets que nous avons interviewés ont mentionné ce motif. Il faut toutefois souligner que leur questionnaire proposait explicitement ce choix de réponse. Nous en déduisons que c'est plus la hâte de conduire que la perspective d'économies futures qui explique le mieux la volonté des sujets de s'inscrire dans le processus. Par ailleurs, les sujets vivant en périphérie, notamment ceux de l'Est du Québec et de la Beauce, sont beaucoup plus motivés que ceux de Montréal. L'accès à la conduite, dans ce dernier cas, n'a pas pour principal objectif de répondre à des besoins en déplacement qui seraient impossibles autrement.

EXPÉRIENCES ANTÉRIEURES DE CONDUITE

Les données compilées sur l'expérience antérieure de conduite montrent que plus de 90 % des sujets avaient déjà conduit un véhicule motorisé (véhicule tout-terrain, motoneige, etc.); il est toutefois surprenant de constater que plus de la moitié d'entre eux affirme avoir conduit une automobile (camionnette) au moins une fois. Cette expérience de conduite est en relation avec la taille du lieu de résidence : les apprentis des plus petites municipalités ont les scores d'expérience les plus élevés alors que le score moyen des sujets de Montréal est le plus faible. Un peu plus du tiers

des sujets ont répondu avoir souvent conduit divers véhicules sans détenir les permis nécessaires. Les répondants masculins sont surreprésentés et ce sont les plus jeunes qui ont le plus fréquemment conduit dans cette situation. Plus les apprentis proviennent de petites municipalités, plus ils ont conduit souvent un grand nombre de véhicules sans permis. Ces apprentis n'entrevoient aucunement la question de l'accès à la conduite sous l'angle de leurs cousins montréalais et on peut avancer qu'ils sont surtout intéressés à légitimer leur situation.

PRÉPARATION DE L'APPRENTI

Le temps consacré à se préparer à l'examen théorique varie considérablement d'un sujet à l'autre, de moins d'une heure à plus de 20 heures. Le *Guide de la route* et *Conduire un véhicule de promenade* sont les outils les plus fréquemment utilisés (48,2 % et 34,1 %). Plusieurs sujets ont en outre utilisé du matériel produit par diverses écoles de conduite (± 45 %). Les supports non imprimés (la télévision avec Vidéoway et UBI, les logiciels comme Highway ou encore Internet) représentent moins de 10 % des mentions. En guise de comparaison, rappelons l'étude de Bisson et Pichette (1993) où 38 % des apprentis avaient utilisé le *Guide de la route*, 14 % *Conduire un véhicule de promenade*, alors que 68 % avaient employé un manuel produit par une école de conduite.

EXAMEN THÉORIQUE

Les deux tiers des candidats ont réussi l'examen dès leur première tentative. Près de 25 % l'ont réussi au second essai. Les autres, un peu plus de 10 %, auront recommencé jusqu'à 13 fois avant d'y parvenir. La deuxième partie de l'examen, qui porte sur la signalisation, est la plus facilement réussie alors que la dernière (sur les techniques de conduite) s'est avérée plus problématique pour de nombreux sujets. Les analyses ont mis en évidence que le niveau de scolarité influe positivement sur la réussite et que c'est également le cas pour les sujets qui avaient suivi des cours de conduite. Près de 70 % des sujets de la région de Québec ont réussi l'examen à leur première tentative alors que les sujets de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean ont dû faire, dans une proportion importante (45,6 %), au moins deux tentatives pour réussir l'examen théorique. Ces résultats s'apparentent toutefois aux tendances observées lors des épreuves uniformes du ministère de l'Éducation soumis au secondaire.

COURS DE CONDUITE

La première étude (questionnaire n° 1) avait permis de savoir que près de 40 % des sujets avaient suivi un cours avant de se présenter à l'examen théorique. L'analyse des raisons données spontanément lors de l'entretien oral montre que c'est surtout pour réussir l'examen théorique (± 50 %), être mieux préparé à la conduite (± 30 %), apprendre avec des professionnels

(16 %), réduire la période de conduite accompagnée (16 %) et obtenir un rabais sur le coût des assurances (15 %).

D'autres apprentis ont décidé de suivre des cours pendant leur période d'apprentissage et ce sont finalement 56 % des sujets qui se sont inscrits à un cours pratique. Les raisons avancées par ces apprentis qui ont alors déjà commencé à pratiquer sont très pragmatiques; elles sont aussi plus fréquemment mentionnées, essentiellement parce que la question proposait des choix de réponses. Plus des trois quarts des sujets espéraient augmenter leurs chances de passer l'examen pratique (77,6 %), plus des deux tiers voulaient réduire la période de conduite accompagnée (68,5 %), et 40,9 % souhaitaient bénéficier d'un rabais sur le coût des assurances. Ces trois motifs combinés totalisent 56,4 % des réponses. Une proportion non négligeable (30,1 %) ont indiqué qu'ils se sont inscrits parce qu'on leur a payé les cours. Les sujets avec cours sont proportionnellement plus nombreux en Beauce et à Montréal, probablement en raison d'une moyenne d'âge beaucoup plus faible en Beauce (73,5 % ont 16 ans) et des difficultés d'apprentissage anticipées par les apprentis de la région de Montréal.

Une part importante (25 %) des apprentis qui ont participé à l'entrevue finale (questionnaire n° 4) ne s'y sont toutefois inscrits qu'en fin de processus. Les apprentis qui choisissent de suivre des cours semblent l'avoir fait par goût de la conduite plus qu'en raison d'une attitude générale de prudence et de besoin de sécurité. La majorité de ces sujets (70 %) les a trouvés très utiles et considère qu'ils devraient être obligatoires pour tout apprenti conducteur. Bisson et Pichette, avec une formulation différente, avaient obtenu un taux de 87 %. Rien ne permet d'en déduire que les cours sont moins « bons » qu'auparavant ni que les apprentis sont plus exigeants, mais on retiendra que les cours continuent d'être perçus comme ayant toute leur raison d'être.

ACCOMPAGNATEURS

Comme dans l'étude d'Audet et Croteau (1996), la majorité des pratiques s'effectue sous la supervision d'un des deux parents. On constate que la mère (38,2 %) et le père (31,9 %) sont les accompagnateurs les plus fréquents. Ces données sont fort différentes de celles recueillies par Bisson et Pichette (1993). Outre les moniteurs d'écoles de conduite, les cours étant obligatoires à l'époque, pères et mères étaient accompagnateurs dans 16 % des cas. Les amis avaient tenu ce rôle pour 22 % des sujets.

Les accompagnateurs dont l'apprenti ne suivait pas de cours se sont déclarés totalement responsables de la qualité de l'apprentissage réalisé à raison de 33,3 % et ils sont 83,3 % à estimer que leur rôle fut très important. À l'inverse, 21,4 % des accompagnateurs dont l'apprenti a suivi des cours estiment que leur rôle fut peu important et 39,3 % se considèrent plus ou moins responsables de son apprentissage. Les cours ne constituent toutefois pas le seul facteur à influencer sur la responsabilité perçue de

l'accompagnateur et on constate, ce qui est normal, que plus l'apprenti est jeune, plus son accompagnateur s'en porte responsable. Les mères qui sont accompagnateurs perçoivent leur rôle comme étant moins important même si elles supervisent tout autant sinon plus de déplacements.

Nous avons relevé que seulement 5 % (2/40) des accompagnateurs ont ressenti le besoin de se préparer à leur nouveau rôle. Cette préparation s'est limitée à se procurer le *Guide de l'accompagnateur*.

L'usage du *Guide de l'accompagnateur* n'est d'ailleurs pas très répandu : 50 % l'avaient déjà vu, la moitié d'entre eux l'ont lu et seulement 7,5 % l'ont utilisé. Des efforts devraient être déployés afin de s'assurer que chaque accompagnateur principal reçoive une copie du Guide, même si la plupart des accompagnateurs qui en ignoraient l'existence ont affirmé que cela ne les intéressait pas.

Le score moyen de connaissances qu'ont les accompagnateurs des règles (alcool, points, etc.) s'établit à 52 %; il recouvre néanmoins d'importantes différences : 22,5 % des accompagnateurs ont pu répondre correctement à chacune des questions, 5 % à aucune. On constate ici aussi que les accompagnateurs seraient certainement mieux informés s'ils avaient eu accès au *Guide de l'accompagnateur*. On note aussi que plus l'accompagnateur considérait que son rôle était important, meilleures étaient ses connaissances. Ces accompagnateurs sont aussi ceux qui affirment que la situation leur a permis de se rappeler certaines choses ou d'en avoir appris de nouvelles. Les trois quarts d'entre eux déclarent avoir modifié leurs comportements en conséquence. Bien que les changements évoqués soient mineurs, ils n'en contribuent pas moins à une conduite plus sécuritaire. Cette retombée indirecte fait partie des bénéfices cachés de la réforme sur les règles d'accès à la conduite.

L'accompagnateur participe davantage à l'apprentissage au début du processus et la majorité des tuteurs passe du rôle de copilote à celui de passager. Le type d'apprentissage est semi-structuré dans la majorité des cas puisque l'accompagnateur tient un rôle de copilote. Plus les tuteurs se considèrent totalement responsables de leurs apprentis, plus ils agissent comme copilote et rappelons que leurs apprentis ont obtenu les meilleurs taux de réussite à l'examen pratique. Les accompagnateurs dont l'apprenti ne suivait pas de cours n'ont jamais joué le rôle de passager et c'est clairement parce qu'ils se sentaient responsables de son apprentissage.

Les accompagnateurs sont très positivement évalués par leurs apprentis et la plupart s'autoévaluent eux-mêmes comme étant très compétents ou au-dessus de la moyenne des autres conducteurs. Ceux dont les apprentis ont suivi des cours se déclarent moins compétents (comme accompagnateurs) et leurs apprentis les évaluent aussi moins positivement. Le fait d'avoir été exposés à d'autres modèles les amène vraisemblablement à ne plus

considérer leur accompagnateur principal comme la référence en matière de conduite.

Un bon accompagnateur, pour les apprentis, est avant tout celui qui est capable de fournir un bon climat d'apprentissage. Les apprentis seraient plus sensibles à la manière dont le tuteur se comporte lors des pratiques qu'à ses compétences en matière de conduite automobile.

CLIMAT

Les déplacements se sont déroulés dans une atmosphère plutôt calme, même en début d'apprentissage, alors qu'on se serait attendu à ce que le stress ressenti, notamment pour l'apprenti, soit beaucoup plus considérable. Audet et Croteau (1996) avaient émis un constat identique. Comme on pouvait s'y attendre, le niveau de stress évalué diminue avec le temps pour l'apprenti comme pour son accompagnateur.

La plupart des apprentis en début d'apprentissage ressentent des émotions intenses et un fort niveau de stress – l'eustress, une forme de stress euphorisante comparable à celle qui se manifeste chez l'artiste qui entre en scène tendu, mais heureux de le faire. En contrepartie, les accompagnateurs subissent probablement un stress, le distress de Hans Selye (1956), d'autant plus intense qu'ils ne peuvent que très partiellement contrôler la situation. L'une des qualités attendues de l'accompagnateur est qu'il soit en mesure de contrôler l'expression de son anxiété. Les données montrent que, en fin de processus, les perceptions de l'apprenti et de l'accompagnateur sont toutes plus positives qu'elles ne l'étaient au départ : 82,5 % des apprentis ont alors trouvé l'atmosphère plutôt détendue ou très détendue. L'étude par questionnaires postaux avait abouti à des résultats très semblables : 82,1% des apprentis ont dit qu'ils étaient calmes ou très calmes dans le dernier questionnaire (questionnaire n° 6) et 80,8% ont affirmé qu'il en était de même pour leur accompagnateur.

La plupart des modes de transactions corroborés par l'analyse des entrevues de l'apprenti et de son accompagnateur sont de type adulte → adulte, ce qui signifie que leurs interactions ont donné lieu à une communication partagée. Il s'agit d'un mode rationnel faisant appel à l'analyse des situations et aux échanges d'informations qui favorise la résolution de problèmes. C'est le style « pédagogique » qui est le plus approprié à l'apprentissage de la conduite. Les relations « A → A » se manifestent entre mères et filles dans 75 % des cas (25 % avec un couple père-fille), et à 80 % avec les couples père-fils (40 % avec un couple mère-fils). On constate que le genre constitue un élément d'importance dans les interactions entre l'apprenti et son accompagnateur. Le second mode en importance (25 %) correspond au profil parent → enfant. L'accompagnateur peut agir de deux façons distinctes : soit il juge, réprimande ou moralise en s'appuyant sur son autorité, soit il rassure, protège et réconforte. Le premier

cas de figure est perçu comme négatif, mais il peut entraîner des effets positifs lorsqu'il défend des valeurs (de sécurité, par exemple); le second cas est considéré comme positif, mais le paternalisme excessif peut avoir pour conséquence de compromettre l'autonomie de l'apprenti. On comprendra que le mode d'interactions entre l'apprenti et son accompagnateur conditionne largement le climat dans lequel se déroule l'apprentissage et que les accompagnateurs devraient être sensibilisés à cette question. Le *Guide de l'accompagnateur* aborde ces aspects, raison de plus pour tenter d'en accroître le taux de pénétration.

CONTENU DES PRATIQUES

Les pratiques sont improvisées la plupart du temps (87,5 %). Les pratiques sont surtout fonction des occasions de déplacements qui se présentent; celles qui sont planifiées en vue d'apprendre et de se pratiquer à conduire représentent 32,5 % des pratiques en début de processus versus 7,5 % à la fin. Ce sont surtout les pères accompagnateurs qui assument la formation initiale et ils se désengagent partiellement du processus lorsqu'ils considèrent que leur apprenti peut exécuter les manœuvres de base. Les mères prennent alors le relais dans le cadre de déplacements où l'apprentissage constitue un objectif secondaire.

Cette situation fait en sorte que la proportion d'apprentis n'ayant jamais exécuté certaines manœuvres est assez élevée : 40,4 % ne sont jamais entrés sur une autoroute, 37,9 % n'ont jamais effectué de stationnement parallèle, 30,9 % n'ont jamais effectué de dépassement. Le nombre de sujets n'ayant pas expérimenté le dépassement ou l'entrée sur autoroute en compagnie d'un conducteur expérimenté constitue l'une des faiblesses du système actuel. Signalons cependant que rendre les cours obligatoires n'améliorerait probablement que faiblement la situation puisque les analyses démontrent qu'il n'y a pas de différence significative entre les sujets, selon qu'ils aient suivi ou non un cours, au chapitre du nombre de manœuvres de dépassement ou des entrées sur autoroute.

Près de 30 % des accompagnateurs ont déclaré avoir déjà recommandé à leurs apprentis d'accomplir des manœuvres ne respectant pas le Code. Les accompagnateurs dont l'apprenti ne suivait pas de cours sont deux fois plus nombreux à avoir agi de la sorte. Ces incitations ont surtout porté sur le dépassement des limites de vitesse pour se maintenir dans le trafic. S'il est vrai que semblables conseils semblent légitimes lorsque replacés dans leur contexte, il n'en demeure pas moins qu'ils peuvent avoir pour conséquence de convaincre l'apprenti de l'élasticité du Code et de la préséance du jugement individuel sur les prescriptions et normes régissant la conduite. Le *Guide de l'accompagnateur* devrait traiter cet aspect en citant, à titre d'exemples, la vitesse prescrite et le franchissement des feux jaunes.

La majorité des accompagnateurs n'est à peu près pas intervenu au regard de l'opération du véhicule; 40 % n'ont à peu près pas fait d'intervention sur la sécurité, 30 % en contrepartie seraient beaucoup intervenus. Les accompagnateurs dont l'apprenti suit des cours estiment probablement que ces tâches reviennent au moniteur de conduite et que leur rôle de tuteur se borne à permettre à l'apprenti de répéter ce qu'il a appris ailleurs. De plus, les sujets qui ne suivent pas de cours ne sont pas tous encadrés de manière égale. Ils bénéficient généralement d'interventions plus fréquentes de la part de leur accompagnateur principal; certains apprentis se retrouvent toutefois en situation d'autoapprentissage complet. De tous les aspects de la conduite, c'est sans doute l'acquisition d'attitudes sécuritaires et d'un style de conduite préventif qui s'impose le moins spontanément chez l'apprenti et bien qu'il n'existe pas de solution toute simple à ce problème, il faudrait examiner si l'évaluation de cette compétence ne devrait pas figurer plus explicitement¹²¹ parmi les critères employés par l'examineur lors de l'examen pratique.

COMPORTEMENTS DÉVIANTS ET ACCIDENTS

Près de 80 % des sujets ont toujours été accompagnés lorsqu'ils ont conduit au cours des deux semaines précédant chacun des questionnaires postaux; 14,1 % ont signalé avoir conduit entre une et quatre fois sans accompagnateur, 6 % ont ainsi conduit à cinq reprises ou plus et certains (2,4 %) plus de dix fois. Ces derniers cas sont sûrement sous-estimés puisque la période couverte se limitait aux deux semaines précédant chacun des questionnaires. Le non-respect de l'accompagnement est corrélé avec la consommation d'alcool, le non-port de la ceinture de sécurité, le nombre de contraventions et le nombre d'accidents. Le fait de conduire sans accompagnateur ne s'explique donc pas tant par le fait que cette disposition est abusive que par une disposition personnelle à enfreindre diverses règles et obligations. La conduite sans accompagnateur est davantage observée chez les 20-24 ans résidant dans des municipalités de moins de 5 000 habitants.

L'alcool ne constitue pas une problématique chez les apprentis : moins de 3 % des sujets avouent avoir consommé de l'alcool moins d'une heure avant de prendre le volant et la majorité ne l'a fait qu'une fois. Le bilan que nous avons tracé des accidents en a démontré le caractère d'exception : 2,5 % de nos répondants ont eu un accident, soit un taux de 25,1 pour 1 000 apprentis conducteurs et aucun n'a occasionné de blessures. Nous ne disposons pas de données comparatives, mais signalons que Gregersen *et al.* (2003) ont calculé un taux de 0,275 pour 1 000 apprentis (sur une période de deux ans) dans le cas des accidents avec blessés ou décès.

¹²¹ Pour l'apprenti comme pour l'examineur.

Ajoutons à titre informatif que ces taux sont multipliés par 33,3 au cours de la période qui suit lorsque l'apprenti a le statut de novice.

Certaines règles ne sont pas suffisamment connues, notamment celles qui déterminent le droit d'être accompagnateur et celle qui a trait à la consommation d'alcool. Bien que cela ne touche qu'un petit nombre, on serait en droit de s'attendre à ce que tous les apprentis sachent qu'il leur est totalement interdit de consommer des boissons alcooliques. Une façon de s'en assurer serait d'incorporer des questions à cet effet à l'examen théorique.

COMPÉTENCES ACQUISES

Certains sujets, en raison de leurs expériences antérieures de conduite, se considéraient suffisamment sûrs d'eux-mêmes pour estimer être capables de conduire seuls dès leur entrée dans le processus : 16,1 % se trouvaient tout à fait prêts et 26,5 % assez prêts à conduire sans accompagnateur. En fin de processus, il n'y a plus aucun sujet qui considère qu'il n'est pas du tout prêt à conduire sans accompagnateur, alors qu'ils sont 69,2 % à penser qu'ils sont tout à fait prêts.

Les accompagnateurs évaluent très positivement leurs apprentis qui eux ont tendance à s'autoévaluer plus modestement. Rappelons que les accompagnateurs de l'Est du Québec évaluent plus sévèrement leurs apprentis alors que ces derniers s'estiment supérieurs à ce qu'en croient leurs tuteurs. L'acquisition des habiletés de base en conduite est probablement assez rapide pour la plupart des apprentis, mais les difficultés de conduite varient considérablement en fonction de la complexité de la circulation. Très tôt dans le processus, les apprentis de l'Est du Québec ont l'impression de maîtriser toutes les habiletés nécessaires; leurs accompagnateurs savent d'expérience que ce n'est pas le cas en dépit des apparences. L'inverse se vérifie chez les apprentis et accompagnateurs de la région de Montréal.

Les apprentis qui ont suivi des cours ne s'estiment pas plus compétents que ceux qui n'en ont pas suivi, vraisemblablement parce qu'ils ont moins de pratiques à leur actif et parce que leurs moniteurs sont plus exigeants que les autres accompagnateurs.

EXPÉRIENCE ACQUISE/COMPARAISONS AVEC LES ÉTUDES ANTÉRIEURES

Nos données constituant un échantillon, rappelons que nous avons calculé des projections pour estimer le nombre total de déplacements, le nombre d'heures passées au volant et le kilométrage total parcouru entre le moment où les sujets ont obtenu leur permis d'apprenti et celui où ils se sont présentés une première fois à l'examen pratique.

Les apprentis auraient pratiqué en moyenne 123,7 fois (médiane : 95,3) au cours de la période d'accompagnement. Pour une période comparable, la moyenne d'Audet et Croteau (1996) serait de 128 déplacements. La fréquence de conduite est assez proche de ce qu'elle était avant la réforme des modalités d'accès à la conduite en 1997. L'allongement de la période d'apprentissage aura donc permis de faire passer le nombre de pratiques avant la probation de ± 32 à une centaine. On peut en déduire que les apprentis d'après réforme n'ont pas compensé l'allongement par une réduction de la fréquence de leurs pratiques et que leur expérience acquise a nettement augmentée. Les projections calculées permettent d'affirmer que le nombre de déplacements est plus important d'environ 10 % chez les apprentis qui ne suivent pas de cours, même en tenant compte de l'allongement de la période d'accompagnement.

Les projections faites sur les heures de conduite montrent que les sujets avec cours auront accumulé 51 heures d'expérience et les sujets sans cours, 72,5 heures, ce qui correspond à l'allongement de leur période de conduite accompagnée. Ces valeurs sont très proches de celles d'Audet et Croteau (1996) lorsqu'elles sont extrapolées sur une période correspondante. La même extrapolation pratiquée sur les données recueillies par Bisson et Pichette (1993) aboutit à une médiane (72 heures) tout aussi proche. Gregersen *et al.* (2003) avancent une moyenne de 117,6 heures pour les apprentis suédois de 16-17 ans qui obtiennent leur permis de novices à 18-19 ans; signalons que cette moyenne est en partie construite sur une période de deux ans de temps d'apprentissage.

Finalement, le kilométrage total parcouru jusqu'au moment de l'examen pratique peut être évalué à 2 200 km (médiane). L'étude de Bisson et Pichette ne permet pas d'estimer la moyenne du kilométrage parcouru, mais la comparaison avec les données d'Audet et Croteau (1996) montre que les kilométrages moyens des apprentis de l'époque sont très proches de ceux que nous avons observés (2 958 versus 2 847 pour Audet et Croteau). L'allongement de la période d'apprentissage s'est traduit par un gain net de 300 %, une autre démonstration des effets positifs de la réforme. Gregersen *et al.* (2003) estiment que les apprentis suédois auront parcouru en moyenne 5 880 km, ce qui est considérablement plus élevé, même en tenant compte de la plus longue période de temps couverte. Ils estiment d'ailleurs que les novices parcourent en moyenne près de 10 000 km annuellement au cours des deux années précédant l'obtention du permis régulier.

EXAMEN PRATIQUE

Dans 34% des cas, les apprentis se sont empressés de passer l'examen sitôt terminée leur période de conduite accompagnée. On constate cependant que 8,1 % ont attendu plus de six mois avant de s'y soumettre et que 8,9% n'avaient toujours pas tenté de passer l'examen au terme de notre

collecte de données, soit plus de deux ans après qu'ils aient obtenu leur permis d'apprenti. Les sujets les plus jeunes et les plus âgés sont ceux qui se sont présentés le plus rapidement à l'examen et il est manifeste que leurs motivations, quoique distinctes, expliquent les différences observées.

Ce sont 83,5 % des candidats qui ont réussi l'examen du premier coup. La même proportion a réussi l'examen au second essai, ce qui signifie que très peu d'apprentis ont dû faire une troisième tentative. Les apprentis plus jeunes (16 ans) et plus âgés (20-24 ans) se distinguent par des taux de succès (au premier essai) supérieurs à ceux des 17-19 ans. La performance des apprentis recrutés en Beauce est quasi parfaite (97,5 %) alors que les taux d'échecs des apprentis du Saguenay–Lac-Saint-Jean (34,4 %) et de Montréal (26,4 %) sont beaucoup plus élevés. Comme nous l'avons souligné précédemment, les critères pouvant entraîner un échec comportent une marge d'interprétation qui est probablement conditionnée par la culture propre à chaque Centre de service.

Les analyses ont démontré l'effet manifeste des cours de conduite sur la probabilité de réussite (88,1 % versus 74,9 %). On ne saurait dire si cela correspond à des compétences réellement supérieures ou à une meilleure connaissance des « bons comportements » dont il faut faire la démonstration lors de l'examen. L'expérience cumulée au cours de la période d'accompagnement est également en lien avec le taux de réussite. Ce constat démontre que cette expérience s'avère utile en dépit de la répétition probable des mêmes trajets, car la majorité des pratiques s'effectue dans le cadre de déplacements dont les motifs sont sans doute récurrents.

ÉVALUATION DU SYSTÈME

Les apprentis et les accompagnateurs, pour la plupart, dressent une évaluation très positive du système d'accès graduel à la conduite. Ils approuvent très fortement la tolérance zéro en matière d'alcool et la limite des quatre points d'inaptitude. Certains estiment que les cours devraient être obligatoires, mais d'autres pensent que les accompagnateurs (parentaux) sont suffisamment compétents et que la pratique et l'expérience acquise permettent d'acquérir les compétences nécessaires. Plusieurs apprécient le fait que les cours ne soient pas obligatoires tout en reconnaissant qu'ils contribuent positivement à l'apprentissage. On trouve cependant un grand nombre d'apprentis qui considèrent que les cours devraient être obligatoires.

La durée de la période d'accompagnement est l'aspect sur lequel les perceptions sont les plus partagées, tant par les apprentis que par leurs accompagnateurs. Le tiers d'entre eux considère que c'est un peu trop long, et ce, tant pour les apprentis qui suivent des cours que pour ceux qui sont assujettis au régime des 12 mois de conduite accompagnée. Bisson et

Pichette (1993), à l'époque où la période de conduite accompagnée n'était que de trois mois, avaient constaté que 83,5 % de leurs répondants étaient en désaccord avec l'idée d'allonger la période de conduite accompagnée. On voit très clairement aujourd'hui que la réforme a finalement été fort bien accueillie en dépit d'attitudes initialement défavorables. Cela est d'autant plus important que Gregersen *et al.* (2003) ont montré que la période d'accompagnement présente un taux de risque d'accidents 33 fois moins élevé que la période qui correspond au permis probatoire. L'allongement de la période d'accompagnement de 3 à 12 mois a été bien accepté et a certainement eu pour effet d'améliorer le bilan routier des jeunes conducteurs. Les premières évaluations de la SAAQ indiquaient d'ailleurs que le nombre de victimes décédées ou blessées gravement chez les titulaires de permis d'apprenti aurait diminué de 17 % dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la réforme (Simard *et al.*, 1999).

SUGGESTIONS

Le mode de distribution du *Guide de l'accompagnateur* devrait être révisé afin de s'assurer d'un meilleur taux de pénétration.

La formation des apprentis et des accompagnateurs devrait être enrichie en concevant quelques outils additionnels (guide, jeux, questionnaires, etc.) qui seraient accessibles sur le site Internet de la SAAQ.

Des questions portant sur la connaissance complète des dispositions régissant la période d'accompagnement et la période de probation devraient être intégrées à l'examen théorique; il y aurait échec forcé dans tous les cas où chacune des questions ne serait pas réussie.

La possibilité d'évaluer les attitudes et compétences en matière de conduite préventive lors de l'examen pratique devrait faire l'objet d'une étude approfondie.

La disparité des taux de succès à l'examen pratique des Centres où nous avons recruté nos sujets mérite qu'on s'y intéresse afin d'examiner la pertinence d'apporter les correctifs qui seraient éventuellement nécessaires.

La clientèle d'apprenti conducteurs du Centre de Saguenay devrait être incitée (localement) à mieux se préparer à l'examen pour l'obtention du permis d'apprenti et du permis probatoire.

CLÔTURE

La conduite accompagnée est évaluée comme l'une des meilleures mesures mises en place ces dernières années pour améliorer la sécurité des jeunes conducteurs. Il apparaît cependant que l'on pourrait encore en améliorer

l'efficacité par diverses mesures touchant l'encadrement fourni par l'accompagnateur.

Les tuteurs sont manifestement de compétences très inégales et s'en remettre à leur instinct pédagogique constitue une façon commode de leur imputer la responsabilité de la qualité de la formation des apprentis. On ne saurait se satisfaire des seuls gains procurés par l'expérience acquise au cours de l'accompagnement. Certes, les accidents sont quasi inexistants au cours de cette période, mais leur occurrence se démultiplie dès que les apprentis sont livrés à eux-mêmes.

Les interventions à privilégier devraient porter sur les accompagnateurs afin de les aider à structurer davantage l'apprentissage de leurs protégés. Les objectifs à atteindre sur le plan des habiletés à développer, de la sensibilisation à la sécurité de tous les usagers de la route, et de l'importance de la relation pédagogique devraient figurer au premier rang des objectifs à poursuivre. Il apparaît cependant indispensable que ces actions soient pensées en regard de la capacité à en évaluer les effets à court terme, lors de l'examen pratique, et à moyen terme en regard du bilan routier.

BIBLIOGRAPHIE

- ANONYME, « Les Torontois conduisent mal, les automobilistes de Calgary et de Montréal ne font guère mieux », *Le Soleil*, 25 mai 1999; p. B-10.
- AUDET, T. et A. CROTEAU. *Impact de l'expérience de conduite et de la psychologie des jeunes conductrices et conducteurs sur la sécurité routière*, Rapport de recherche, Coopérative de recherche en sécurité routière (CORSUS, Université de Sherbrooke, 1996.
- BERNE, É. *Des jeux et des hommes : Psychologie des relations humaines*, Paris, Stock, 1988.
- BISSON, A. et F. PICHETTE. *Enquête auprès des apprentis-conducteurs : Québec, été 1993*, Direction des études et analyses, Société de l'assurance automobile du Québec, 1993.
- BOUCHARD, J., M. GENDREAU, A-M. LEMIRE et R. SIMARD. *Nouveau programme d'accès graduel à la conduite en vigueur depuis le 30 juin 1997 – Évaluation préliminaire*, Direction de la planification et de la statistique, Société de l'assurance automobile du Québec, 1998.
- BOURBEAU, R., C. LABERGE-NADEAU, M.H. SAINT-PIERRE et L. KELLY. « Les jeunes de 16-24 ans et leur accès au permis de conduire, Québec, 1970-1982 », *IVe Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière*, Montréal, 26-28 mai 1985, p. 420-437.
- CHAPMAN, P. et G. UNDERWOOD. « Reporting and forgetting accidents and other driving events », *Séminaire Behavioural Research in Road Safety VII*, Angleterre, 14-16 avril 1997, p. 120-129.
- COOPER, P.J., M. PINILI et W. CHEN. « An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55 », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 27, n° 1, 1995, p. 89-104.
- DIONNE, G., C. LABERGE-NADEAU, U. MAAG, D. DESJARDINS et S. MESSIER. *Analyse des règles d'obtention d'un permis de conduire au Québec (1991) sur la sécurité routière*, École des Hautes Études Commerciales, Université de Montréal, 1997.
- DUNCAN, J., P., WILLIAMS et I., BROWN. « Components of driving skill : experience does not mean expertise », *Ergonomics*, vol. 34, n° 7, 1991, p. 919-937.
- DUSSAULT, C. « Les usagers en route vers l'an 2001: problématique, mesures, implantation et évaluation », *Symposium national sur la sécurité routière : Face au défi 2001*, Toronto, février 1994.

- DUSSAULT, C. et P. LETENDRE. « L'accès graduel à la conduite au Québec: la recherche d'un équilibre entre la mobilité et la sécurité », *Assurances*, vol. 65, n° 2, 1997, p. 219-226.
- ENGSTRÖM, I., N.P. GREGERSEN, K. HERNETKOSKI, E. KESKINEN et A. NYBERG. *Young novice drivers, driver education and training : Literature review*, Suède, rapport de recherche, Swedish National Road and Transport Research Institute, 2003, VTI rapport 491A.
- EVANS, L. *Traffic Safety and the Driver*, New York, Van Nostrand Reinhold, 1991.
- FULLER, R. « Training for young driver safety », *Séminaire Behavioural Research in Road Safety VI*, Angleterre, 4-5 septembre 1995.
- GREGERSEN, N.P. et P. BJURULF. « Young novice drivers: toward a model of their accident involvement », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 28, n° 2, 1996, p. 229-241.
- GREGERSEN, N.P., A. NYBERG et H-Y. BERG. « Accident involvement among learner drivers – an analysis of the consequences of supervised practices », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 35, n° 5, 2003, p. 725-730.
- GROEGER, J.A., J. WHALEN et S.J. GREENING. « Predicting errors made when learning to drive: instructor power versus parent power », *Séminaire Behavioural Research in Road Safety VII*, Angleterre, 14-16 avril 1997, p. 31-36.
- HALL, J. et R. West. « Role of formal instruction and informal practice in learning to drive », *Ergonomics*, vol. 39, n° 4, 1996; p. 693-706.
- HANS, M. « Training wheels for young drivers », *Traffic Safety*, vol. 96, n° 2, p. 6-9.
- LABERGE-NADEAU, C., U. MAAG et R. BOURBEAU. « The effects of age and experience on accidents with injuries: should the licensing age be raised? », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 24, n° 2, 1992, p. 107-116.
- MAAG, U., G. DIONNE, C. LABERGE-NADEAU, R. BOURBEAU, D. DESJARDINS et S. MESSIER. *Les effets de la réforme de 1991 sur l'évolution de la prise d'un premier permis de conduire au Québec, 1985-1995*, Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, 1999.

- MASSIE, D.L., K.L. CAMPBELL et A.F. WILLIAMS. « Traffic accident involvement rates by driver age and gender », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 27, n° 1, 1995, p. 73-87.
- MAYCOCK, G. « Accident liability surveys at TRL », *Séminaire Behavioural Research in Road Safety VII*, Angleterre, 14-16 avril 1997, p. 1-3.
- Ministère de l'Éducation du Québec, *Résultats aux épreuves uniques de juin 2002 par commission scolaire et par école pour les secteurs publics et privés, et diplomation par commission scolaire*, [www.meq.gouv.qc.ca/sanction/epreuv2002/index.html], (12 juillet 2003)
- National Highway Traffic Safety Administration, *Saving teenage lives*, [www.nhtsa.dot.gov/people/injury/newdriver/SaveTeens/sect1.html], (17 février 1999)
- OCDE, *Synthèse des recherches de l'OCDE en matière de sécurité routière*, Paris, 1986.
- OCDE, *Efficacité des programmes d'éducation à la sécurité routière*, Paris, 1986.
- Office of Energy Efficiency, *Publications: Energy Efficiency Trends in Canada*, [http://oee.nrcan.gc.ca/corporate/statistics/neud/dpa/data_e/publications.cfm?attr=0], (29 juillet 2003)
- PAQUETTE, G. « Feedback, rétroaction, rétroinformation, réponse ... Du pareil au même? », *Communication et langages*, vol. 73, 1987, p. 5-18.
- PICHETTE, F. et A. BISSON. *Profil d'accès à un premier permis de conduire : Québec, 1989-1993*, Direction des études et analyses, Société de l'assurance automobile du Québec, 1994.
- POTVIN, L., F. CHAMPAGNE et C. LABERGE-NADEAU. « Mandatory driver training and road safety: the Quebec experience », *American Journal of Public Health*, vol. 78, n° 9, 1988, p. 1206-1209.
- PRESNEL, B. *Mathematical Statistics with Computer Applications*, [www.stat.ufl.edu/~presnell/Teaching/sta4033-2002su/Notes/chap05-print.pdf] (03 juin 2003)
- SELYE, H. *The Stress of Life*, New York, McGraw-Hill, 1956.
- SIMARD, R., J. BOUCHARD, M. GENDREAU et A-M. LEMIRE. *Nouveau programme d'accès graduel à la conduite en vigueur depuis le 30 juin 1997 – Mise à jour de l'évaluation préliminaire jusqu'au*

30 juin 1998, Direction de la planification et de la statistique, Société de l'assurance automobile du Québec, 1999.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), *Les jeunes conducteurs*,
[www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/jeunesconducteurs/index.html],
(24 avril 2003)

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). *Bilan 1998: Accidents, parc automobile, permis de conduire*, Dossier statistique, 1999.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). *Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier 1990-1994*, Dossier statistique, 1995.

SOM. *Sondage sur la connaissance de la nouvelle réglementation introduite par la loi 12 et l'adhésion à ses principes*, Direction des communications, Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), juillet 1998.

TORRES, S. et P. GAUTHIER. *Les formes d'accès au permis de conduire et leurs enjeux pour la sécurité routière : Étude comparative entre le Grand Sud-Ouest de la France et la Province de Québec*, France, Fondation MAIF, 2001.

TWISK, D.A.M. « Factors contributing to the high accident liability of novice drivers and the role of driver training », *Séminaire Behavioural Research in Road Safety VI*, Angleterre, 4-5 septembre 1995, p.81-89.

WEST, R. J. « Individual differences in accident risk: a review of findings and an examination of methods », *Séminaire Behavioural Research in Road Safety VI*, Angleterre, 4-5 septembre 1995, p. 74-80.

WILLIAMS, A.F. « Youthful drivers and motor vehicle crash risk », *Alcohol, Drugs and Driving*, vol. 10, 1994, p. 85-92.

