

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

L'INFLUENCE DES INFORMATIONS SÉCURITAIRES SUR LA DÉCISION DE VOYAGER : LE CAS
PARTICULIER DES JEUNES EN SITUATION DE CRISES

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN DÉVELOPPEMENT DU TOURISME

PAR

DOMINIQUE ANTONINI

AVRIL 2024

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.12-2023). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Mohamed Reda Khomsi pour m'avoir convaincu de postuler à ce programme en particulier lorsque je comparais différentes options durant le premier semestre 2021, et surtout Boualem Kadri pour tout le partage de connaissances, ainsi que le soutien discret et la confiance indéfectible tout au long de ma démarche, en qualité de professeur dès la première session en automne 2021, puis de directeur de recherche depuis 2022.

J'aimerais ensuite remercier mon organisation professionnelle, et mon directeur, Matthew, qui m'ont autorisé à consacrer tout le temps nécessaire à cette démarche personnelle en parallèle de mes obligations professionnelles.

Je ne peux pas oublier mes collègues de cours qui ont accepté « un vieux » dans leur groupe, et qui ont surtout contribué très directement à mon travail en répondant favorablement à toutes mes sollicitations et participé pleinement aux entrevues.

Enfin, je pense à ma fille, Winona, qui a été l'inspiration première de mon thème de recherche et à ma femme, Julia, pour sa patience durant les longues heures de travail passées à la maison. Vous m'avez aidé et toujours poussé à atteindre cet objectif très personnel, voire quelque peu égoïste, qui a empiété sur notre vie de famille pendant de nombreux mois.

À Julia et Winona

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	ii
LISTE DES FIGURES	vi
LISTE DES TABLEAUX ET DES GRAPHIQUES	vii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES	ix
RÉSUMÉ.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 LA PERCEPTION DU RISQUE ET L'INFLUENCE DES MÉDIAS DANS LA DÉCISION DE VOYAGER ..	5
1.1 La problématique de la perception du risque dans un monde hyperconnecté.....	5
1.2 Les enjeux spécifiques liés aux crises	11
1.3 La proposition de recherche	13
1.4 L'hypothèse de recherche.....	14
CHAPITRE 2 LES ASPECTS THÉORIQUES ET CONCEPTUELS	16
2.1 Théories, concepts et modèles liés au comportement.....	16
2.2 Théories, concepts et modèles liés au stress	20
2.3 Théories, concepts et modèles liés à l'homéostasie	21
2.4 Théories, concepts et modèles liés aux sollicitations non verbales.....	25
2.5 Le cadre théorique spécifique à notre recherche.....	26
CHAPITRE 3 LA MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE	28
3.1 Le type de recherche.....	28
3.1.1 Le positionnement ontologique.....	28
3.1.2 Le positionnement épistémologique	28
3.1.3 Le positionnement méthodologique.....	29
3.2 Les méthodes d'observation	29
3.3 Le processus d'échantillonnage	30
3.4 La collecte de données.....	32
3.4.1 Présentation du questionnaire.....	32
3.4.2 Présentation de l'entrevue	34
3.5 Les limites de l'étude	36

3.6 Les considérations éthiques	38
CHAPITRE 4 ANALYSE DES RÉSULTATS ET DISCUSSIONS	40
4.1 Présentation des résultats issus des questionnaires	40
4.1.1 Les voyages	40
4.1.2 La gestion de l'anxiété	43
4.1.3 Les médias.....	53
4.1.4 L'influence des proches.....	62
4.1.5 Les transferts d'influence.....	66
4.1.6 La gestion du contrôle.....	71
4.2 Analyse des résultats des questionnaires.....	72
4.3 Présentation des résultats des entrevues	72
4.3.1 Les voyages et la gestion de l'anxiété	74
4.3.2 Les médias.....	79
4.3.3 L'influence des informations sécuritaires	85
4.3.4 L'influence du cadre familial	88
4.3.5 L'influence des informations de crise.....	92
4.4 Les pensées positives, négatives et générales en pensant aux voyages.....	100
4.5 Analyse des résultats des entrevues	103
4.6 Réflexivité et rigueur de la recherche	105
CONCLUSION.....	111
CONCLUSION (in English)	118
BIBLIOGRAPHIE	124
ANNEXE A QUESTIONNAIRE DES MODALITÉS D'ANXIÉTÉ PENDANT LES VOLS AÉRIENS (QMAVA)	130
ANNEXE B QUESTIONNAIRE COMPLET	132
ANNEXE C GUIDE DE L'ENTREVUE.....	161
ANNEXE D COURRIEL POUR LES PARTICIPANTS	164
ANNEXE E FORMULAIRE DE CONSENTEMENT	165
ANNEXE F RÉSULTATS SYNTHÉTIQUES DU QUESTIONNAIRE	168
ANNEXE G PRÉSENTATION LORS DES ENTREVUES	231
ANNEXE H CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE	238
ANNEXE I AVIS FINAL DE CONFORMITÉ CERPE.....	239

LISTE DES FIGURES

Figure 2-1 : Présentation schématique de la théorie du comportement planifié d’Ajzen (1985).....	17
Figure 2-2 : Échelle d’évaluation du questionnaire QMAVA.....	21
Figure 2-3 : Partie de la théorie du comportement planifié illustrant la théorie de l’action raisonnée.....	22
Figure 2-4 : Partie de la théorie du comportement planifié illustrant les attitudes	22
Figure 2-5 : Le cadre de conceptualisation	26
Figure 4-1 : Échelle d’évaluation du questionnaire QMAVA.....	43
Figure 4-2 : Question posée dans le questionnaire pour rejoindre les entrevues	73
Figure 4-3: Image #1 de l’entrevue.....	95
Figure 4-4: Image #2 de l’entrevue.....	97
Figure 4-5 : Image #3 de l’entrevue.....	99

LISTE DES TABLEAUX ET DES GRAPHIQUES

Tableau 2-1 : Processus de changement (Friman <i>et al.</i> , 2017)	19
Tableau 2-2 : Familles de processus retenues pour la recherche	20
Graphique 3-1: Répartition par tranche d'âge	32
Tableau 3-2 : Corrélations entre les sections du questionnaire et les changements de comportement	33
Graphique 4-1 : Nombre de voyages effectués dans les 10 dernières années	41
Graphique 4-2 : Date du premier voyage	41
Graphique 4-3 : Année du dernier voyage	42
Graphique 4-4 : Auto-évaluation du niveau d'anxiété dans une phase de vol	44
Graphique 4-5 : Auto-évaluation du niveau d'anxiété dans une phase de vol	44
Graphique 4-6 : Résultats du questionnaire d'anxiété QMAVA.....	45
Tableau 4-7 : Analyse relative de la phase de vol sur l'anxiété	46
Tableau 4-8 : Analyse concentrée sur les personnes les plus anxieuses	46
Graphique 4-9 : Résultats à la question sur l'anxiété	47
Graphique 4-10 : Niveau de confiance envers l'aviation	48
Graphique 4-11 : Niveau de confiance dans le transport aérien dans les deux prochaines années	49
Graphique 4-12 : Niveau de confiance dans le transport aérien dans les cinq prochaines années	50
Graphique 4-13 : Niveau de confiance dans le transport aérien dans les dix prochaines années	51
Tableau 4-14 : Récapitulatif des différents niveaux de confiance	52
Graphique 4-15 : Niveau de consultation des médias traditionnels.....	54
Graphique 4-16 : Niveau de confiance dans les médias traditionnels.....	54
Graphique 4-17 : Niveau d'anxiété amenée par les médias traditionnels.....	55
Graphique 4-18 : Niveau de consultation des médias sociaux	56
Graphique 4-19 : Niveau de confiance dans les médias sociaux	57
Graphique 4-20 : Niveau d'anxiété amenée par les médias sociaux	58

Graphique 4-21 : Niveau de confiance dans les médias alternatifs.....	59
Graphique 4-22 : Exposition aux films et documentaires.....	60
Graphique 4-23 : Niveau de confiance à la suite de l'exposition aux films et documentaires.....	61
Tableau 4-24 : Comparaison des niveaux de confiance dans les informations partagées.....	62
Graphique 4-25 : Niveau de confiance avec les ami(e)s.....	63
Graphique 4-26 : Niveau de confiance avec les parents.....	63
Graphique 4-27 : Niveau de confiance avec les grands-parents.....	64
Graphique 4-28 : Influence des proches sur l'anxiété.....	64
Graphique 4-29 : Changement d'avis à la suite d'une discussion avec les proches.....	65
Graphique 4-30 : Transfert d'influence sur les proches.....	66
Graphique 4-31 : Influence des parents ou grands-parents.....	67
Graphique 4-32 : Transfert d'influence sur les enfants.....	68
Tableau 4-33 : Comparaison entre les graphiques de transfert d'influence.....	69
Graphique 4-34 : Impact du transfert d'influence sur le stress ou l'anxiété.....	70

Notons que nous choisissons d'appeler « Graphique » les représentations visuelles de tableaux qui sont également appelées graphiques (ou charts en anglais) dans les tableurs informatiques.

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

ESG	École des Sciences de la Gestion de l'UQAM
QMAVA	Questionnaire des Modalités d'Anxiété pendant les Vols Aériens
MET	Metaphor Elicitation Technique = Technique d'élicitation métaphorique
TTM	Transtheoretical Model = Modèle Transthéorique de Changement du Comportement
UQAM	Université de Québec à Montréal

RÉSUMÉ

Notre recherche a porté sur l'influence des informations sécuritaires, massivement diffusées par les médias et partagées par les proches, ainsi que sur les décisions de voyage des jeunes voyageur(se)s. La recherche a également couvert l'émergence éventuelle de craintes, d'anxiétés et de peurs liées à l'aviation. Les jeunes qui ont participé à cette recherche venaient de vivre une situation sans précédent dans l'histoire, marquée par une suspension de toutes les opérations aéronautiques pendant plusieurs mois en raison d'une pandémie mondiale durant la période 2020-2022. Cette période a été caractérisée par une exposition médiatique constante aux informations sécuritaires, créant un *storytelling (narratif)* similaire à celui observé après les attaques du 11 septembre 2001, mais cette fois-ci pour des crises récentes matérialisées par des pandémies et des conflits violents dans différents lieux de la planète.

Trois types de résultats ont émergé de cette recherche

1) Malgré les informations anxiogènes diffusées en continu, les jeunes ne modifient pas significativement leurs décisions de voyage, sauf pour ajuster les destinations en fonction des risques perçus et jugés acceptables.

2) Les informations reçues des médias et des proches sont examinées avec prudence par les jeunes, et ces dernier(ère)s développent leur propre opinion en s'appuyant sur l'avis de référents proches qu'ils jugent crédibles, mais sans pour autant leur donner une importance décisionnelle.

3) Les informations liées à l'intégrité physique, notamment les risques pour la sécurité durant le voyage, peuvent influencer les décisions de voyage. L'analyse suggère l'existence d'une sorte d'homéostasie multigénérationnelle, où le groupe familial et les référents importants partagent des normes et des références communes, qui influencent les décisions communes de voyage.

Finalement, la recherche met en lumière la résilience des jeunes voyageur(se)s face à l'abondance d'informations anxiogènes. Malgré les défis, leur désir de voyager reste intact voire renforcé car rendu plus difficile, ou plus exclusif. Les voyages continuent de constituer une aspiration fondamentale des jeunes de notre échantillon, malgré les influences potentiellement négatives extérieures.

Mots clés : Peur de l'avion, informations sécuritaires, processus de décision du voyage, impact familial, homéostasie.

ABSTRACT

Our research focused on the influence of security information, massively disseminated by the media, and shared by close associates, on the travel decisions of young travelers. The study also covered the possible emergence of fears, anxieties, and aviation-related concerns. The young participants in this research had just experienced an unprecedented situation in history, marked by the suspension of all aviation operations for several months due to a global pandemic during the period 2020-2022. This period was characterized by constant media exposure to security information, creating a *storytelling* or *narrative* like the one observed after the September 11, 2001, attacks, but this time for recent crises manifested by pandemics and violent conflicts in various parts of the world.

Three types of results emerged from this research:

- 1) Despite continuously disseminated anxiety-inducing information, young people do not significantly alter their travel decisions, except to adjust destinations based on perceived and deemed acceptable risks.
- 2) Information received from the media and close associates is carefully examined by young individuals, and they develop their own opinions relying on the views of close referents whom they find credible, without giving them decision-making importance.
- 3) Information related to physical integrity, especially security risks during travel, can influence travel decisions. The analysis suggests the existence of a kind of multigenerational homeostasis, where the family group and significant referents share common norms and references that influence collective travel decisions.

In conclusion, the research highlights the resilience of young travelers in the face of the abundance of anxiety-inducing information. Despite the challenges, their desire to travel remains intact, and in some cases, it is strengthened because it becomes more challenging or exclusive. Travel continues to be a fundamental aspiration for the young individuals in our sample, despite potential negative external influences.

Keywords: Fear of flying, security information, travel decision-making process, family impact, homeostasis.

INTRODUCTION

La présente recherche porte sur une analyse de l'influence des informations sécuritaires sur le processus de décision lors de l'organisation d'un voyage et sur le développement d'éventuelles craintes, anxiétés ou peurs vis-à-vis l'avion et de l'aviation. Nous nous sommes plus particulièrement intéressés à étudier ce phénomène auprès des jeunes générations dans un cadre familial multigénérationnel, à savoir lorsque les jeunes décident de voyager avec leurs grands-parents et leurs parents, ou lorsque ces derniers participent activement au processus de décision de voyage des jeunes, même si les jeunes voyagent seul(e)s.

Ce phénomène est plus précisément étudié à la lumière des dernières crises internationales liées au terrorisme et aux pandémies mondiales, qui tendent à devenir endémiques, et au travers de leur couverture informationnelle (médiatique et intrafamiliale) dans les sociétés occidentales. Les jeunes participant à cette étude ont été sélectionné(e)s selon les critères suivants : être âgé(e)s de 33 ans et moins, né(e)s et avoir étudié dans un pays occidental, être soumi(se)s à une couverture informationnelle occidentale, et enfin, avoir organisé au moins un voyage aérien depuis le début de l'année 2020.

La littérature foisonne d'articles et de livres traitant des motivations des voyageurs visant à entreprendre un voyage (Belch et Willis, 2001 ; Fletcher *et al.*, 2018 ; Plog, 1974 ; Schänzel *et al.*, 2012 ; Uysal, 1998, etc.), leurs différents profils (Alvarez et Asugman, 2005 ; Cohen, 1972, 1979 ; Decrop, 2005, 2011 ; Goeldner et Richie, 2000 ; Plog, 1987, etc.), leurs typologies socio-psychologiques (Cartwright et Harary, 1956 ; Jackson *et al.*, 2001 ; Schänzel et Yeoman, 2014, 2015, etc.), les différentes étapes de concrétisation lors de l'achat d'une prestation touristique (Blackwell *et al.*, 2001 ; Filiatrault et Richie, 1980 ; Plog, 1991 ; etc.), les différentes étapes d'un voyage de sa préparation avec les recherches initiales jusqu'à la phase de retour (Jafari, 1998 ; IAU, 2018), l'implication personnelle dans l'organisation et la construction des voyages (le touriste comme un acteur social tel que présenté par Kadri, 2011), sans oublier les problématiques de recherche d'expériences ou d'authenticité au cours des voyages (MacCannell, 1976).

Nous constatons que l'état des connaissances pour les voyageur(se)s adultes individuel(le)s, et dans une moindre mesure pour les voyages en famille (Decrop, 2005) avec un seul lien de parenté (parents-enfants), semble robuste.

Il en est de même en ce qui concerne les processus psychologiques permettant de relier les intentions, ou attitudes, aux normes sociales et au contrôle perçu par les consommateur(trice)s durant leur cheminement d'achat. Ces processus sont entre autres expliqués par la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985) ou au travers du modèle transthéorique de changement de comportement (Prochaska et DiClemente, 1984) appliqué aux intentions de voyage (Friman *et al.*, 2017). Nous pouvons aussi ajouter les changements disruptifs majeurs non planifiés de Delbosc *et al.* (2022).

En revanche, la littérature traitant de la typologie particulière des groupes multigénérationnels, et leur processus collectif de décision, ne semble pas très développée. Pour l'heure, nous n'avons trouvé qu'un seul article traitant de cette problématique et proposant un modèle de stratégie de résolution des conflits adopté par les familles multigénérationnelles coréennes (Yang *et al.*, 2020).

Et pourtant, selon Schänzel *et al.* (2012), la part du tourisme familial (y compris multigénérationnel) représentait plus de 30% du marché mondial du tourisme, et cette tendance pourrait se renforcer avec le phénomène émergent du rapprochement familial multigénérationnel consécutif aux mesures de confinements généralisés (une première dans l'histoire moderne) identifié par Leblanc (2021) dans son étude menée durant la dernière pandémie mondiale dont la phase la plus active s'est étalée du début de l'année 2020 jusqu'à la fin de l'année 2022. Nous utilisons cette période (2020-2022) lorsque nous ferons référence à cette pandémie mondiale dans la suite de ce document.

En effet, dans cette étude récente (Leblanc, 2021) plus de 63% des personnes interrogées pendant les confinements placent la rencontre de groupes avec les ami(e)s et la famille comme la priorité post-confinement, et les voyages arrivent en deuxième position avec 11,5% (Leblanc, 2021 : 13). Cette tendance au rapprochement familial semble se concrétiser en période postpandémique, avec une reprise importante du trafic mondial durant l'année 2023 qui pourrait faire croître la part du tourisme familial dans le marché mondial du tourisme vers un pourcentage proche de 40% dans les prochaines études sur la typologie du trafic à venir en 2024 ou 2025.

Etonnamment, ce pourcentage de 40% caractérise aussi un autre phénomène qui risque également de se renforcer en période postpandémique. Il s'agit de la proportion de passagères et passagers naturellement anxieux(ses), qui peuvent développer une peur de prendre l'avion, ou pire, une phobie de l'aviation.

Cette proportion d'adultes craignant de voyager représenterait une fourchette de 10% à 40% de la population générale (Bourgoin, 2015 ; Clark et Rock, 2016 ; Deane, 2022 ; Van Gerwen *et al.*, 2004 ; Van Gerwen, 2013). Ces adultes vivent pourtant dans un environnement sociétal protecteur, régi par des structures étatiques stables et démocratiques, disposent d'une grande variété d'expertises dans quasiment tous les domaines, ainsi que des ressources d'informations à la pointe de la modernité et de leur maturité. Plus précisément, Van Gerwen *et al.* (2004 : 2) affirment que l'augmentation considérable du nombre de personnes souffrant de la peur de voyager serait directement liée aux crises politiques, *sécuritaires et sanitaires*, en citant explicitement les attaques terroristes visant l'aviation, et les épidémies mondiales qui augmentent radicalement la perception des risques et, conséquemment, la « prévalence de la peur de voyager » dans des proportions importantes.

Dans ce contexte, le rôle des médias dans la dissémination de la peur en général, et de la peur des accidents d'avion en particulier, semble faire consensus et certains auteurs parlent même de *contamination mentale* qui pousserait les personnes exposées à exprimer, inconsciemment, des jugements erronés, ou produire des émotions négatives envers l'aviation pouvant aller jusqu'à développer une peur de l'avion simplement au travers d'une exposition médiatique (Bor et Van Gerwen, 2003 ; Ito et Lee, 2004 ; Van Gerwen *et al.*, 2004 ; Wang *et al.*, 2016 ; Wilson et Brekke, 1994).

Cette exposition médiatique a été auto-évaluée à 7h30 par jour (Internet, télévision et téléphones mobiles pour consulter des nouvelles) par les participant(e)s d'une étude relativement récente réalisée par Wang *et al.* (2016 : 6) traitant de l'impact des médias sur les niveaux d'anxiété des personnes vis-à-vis du transport aérien.

Les participant(e)s à cette étude réalisée par Wang *et al.* (2016) étaient jeunes avec une moyenne d'âge de 20.7 ans et plus de 88% étaient âgé(e)s entre 19 et 22 ans, et le chiffre de cette exposition en 2023 serait certainement plus impressionnant si l'étude était réalisée de nouveau, surtout après toutes les mesures de distanciation et les obligations de télétravail, de télé-conférences et de télé-enseignement qui ont été imposées lors de la dernière pandémie mondiale (2020-2022).

Nous pouvons donc légitimement nous poser la question de l'influence de ces flux d'informations sur les processus décisionnels des jeunes soumi(se)s aux synergies familiales multigénérationnelles, et à l'apparition éventuelle de différentes peurs et anxiétés personnelles ou collectives.

Notre recherche est organisée autour de quatre chapitres :

Le premier chapitre traite de la perception du risque et de l'influence des médias dans la décision de voyager et développe la problématique et notre proposition de recherche ;

Le second chapitre présente les aspects théoriques et conceptuels choisis dans le cadre de notre recherche ;

Le troisième chapitre développe la méthodologie de la recherche ; et

Le quatrième chapitre présente les résultats des deux phases de collecte de données (questionnaire et entrevue) en proposant deux analyses, une quantitative pour la partie des questionnaires, une seconde qualitative pour la partie des entrevues.

Enfin, une conclusion referme ce travail de recherche en guise de dernier chapitre avant la présentation de la bibliographie et des d'annexes.

CHAPITRE 1

LA PERCEPTION DU RISQUE ET L'INFLUENCE DES MÉDIAS DANS LA DÉCISION DE VOYAGER

Dans ce chapitre, nous présentons la problématique de la perception du risque dans notre monde actuel qui est devenu hyperconnecté, en essayant de mettre l'accent, d'une part, sur les processus de prise de décision, mais également sur les enjeux plus spécifiques liés aux crises en général, et aux crises sécuritaires en particulier. Nous présentons ensuite notre proposition de recherche ainsi qu'une seule hypothèse de recherche en expliquant la logique de ces choix.

1.1 La problématique de la perception du risque dans un monde hyperconnecté

Nous sommes dans un environnement où le tourisme familial, y compris multigénérationnel, représenterait une part très importante soit 30% à 40% du marché mondial du tourisme (Schänzel *et al.*, 2012), voire peut-être plus dans un avenir proche, et dans lequel presque la moitié, à savoir jusqu'à 40% selon des études réalisées *avant* les dernières crises (Bourgoin, 2015 ; Clark et Rock, 2016 ; Deane, 2022 ; Van Gerwen *et al.*, 2004 ; Van Gerwen, 2013), des adultes des pays occidentaux pourraient développer des phobies de l'avion.

Ces phobies seraient, d'une part, causées par les crises mondiales politiques, *sécuritaires et sanitaires*, qui deviennent récurrentes, et, d'autre part, amplifiées par la manière dont les médias modernes occidentaux véhiculent les informations et les nouvelles en accentuant le côté sensationnel et répétitif. Certains auteurs parlent même d'un « bombardement d'images » lorsque l'on traite d'attaques terroristes (Bergström et McCaul, 2006 : 1846).

Ces médias qui maintiendraient et augmenteraient la prévalence de la peur de l'avion dans la population d'après de nombreux auteurs (Kraaij *et al.*, 2003 ; Marshall *et al.*, 2007 ; McLean, 2003 cités dans Bourgoin, 2015 : 126). Bor et Van Gerwen (2003) affirment même que les médias sophistiqués se focalisent sur les événements négatifs, ce qui entraîne une surestimation des risques de voyager auprès des personnes mal informées, ou irrationnelles. Ces mêmes auteurs parlent d'une proportion d'environ 10% des personnes exposées aux médias anxiogènes qui développeraient des phobies de l'avion sans avoir jamais voyagé auparavant (cités dans Wang *et al.*, 2016 : 2).

Une phobie qui serait transmise directement par les médias vers des personnes qui ne sont pas des voyageuses ou des voyageurs, et qui ne l'ont même jamais été. La proportion de ce transfert phobique est faible (10%) mais tout de même notable car l'industrie perd des clients potentiels durant toute leur vie.

Une autre information intrigante circule sur nombre de sites Internet et de blogs, comme celui de Deane (2022), lui-même relayé par différents sites de compagnies aériennes (par exemple le site de la compagnie aérienne Iberia), à savoir que l'apparition des premières « attaques » de peur de prendre l'avion surviendrait en moyenne à l'âge de 27 ans.

Les personnes « attaquées » forment un segment de la population, et de la clientèle touristique, qui représente les plus grandes perspectives commerciales et stratégiques sur le long terme. C'est à cet âge que les client(e)s voyageur(se)s potentiel(le)s forment leurs premières habitudes de voyage, voire construisent une dépendance qui s'étendra sur des décennies.

Dans ce contexte, les implications stratégiques pour les différents agents économiques et actrices et acteurs des industries du tourisme requièrent une vigilance particulière puisque les jeunes générations d'aujourd'hui constituent le marché mondial du tourisme de demain et influenceront le marché mondial d'après-demain. De plus, ces client(e)s influenceront le comportement de « consommateur(trice) touristique » de leurs propres enfants comme eux(elles)-mêmes ont été influencé(e)s par leurs propres parents et grands-parents. Il est aussi important d'aborder la problématique sociétale liée à l'influence des médias modernes dans les processus décisionnels des jeunes générations qui ont grandi exclusivement dans un environnement technologique, surtout ceux issus des pays occidentaux. Leur avenir est annoncé comme hyper-technologique, interconnecté, ou hyperconnecté. Ce monde hyperconnecté adossé à la nouvelle vague de l'intelligence artificielle, et dont les implications peuvent aussi revêtir une pertinence sociale préoccupante. En effet, souvenons-nous de cette fraction des jeunes qui se retrouveraient les plus exposé(e)s à ce que Wang *et al.* (2016 : 4) et Wilson et Brekke (1994) qualifient de *contamination mentale*.

La contamination mentale est un concept issu de la psychologie cognitive avec des dimensions émotionnelle, cognitive, sensorielle et conative (Godovykh et Tasci, 2020) qui agiraient directement sur toutes les étapes du voyage depuis la préparation, jusqu'au déroulement, et enfin le retour et les souvenirs. Ces étapes du voyage sont systématisées dans le modèle de Jafari (1988) au travers des séquences d'incorporation, d'émancipation, d'animation, de rapatriement et de réincorporation. Nous retrouvons des étapes similaires dans d'autres modèles plus orientés marketing comme les cinq étapes clés du

parcours client touristique de l'IAU Ile de France (2018) avec l'aspiration, la prise de décision, la préparation de la visite, la visite et le post-séjour.

Cette contamination peut s'avérer inquiétante pour les plus fragiles des jeunes, exposé(e)s aux nouvelles technologies de l'information, et plus encore si elle(il)s « ne sont pas en mesure d'identifier les messages de contamination qui leurs sont envoyés, pas en mesure d'être conscients de l'amplitude du phénomène, et finalement pas en mesure d'être motivés et surtout capables de corriger les éventuels effets immédiats et récurrents sur leurs anxiétés, voire leurs peurs vis-à-vis de l'aviation » (Wang *et al.*, 2016 : 5).

Nous parlons de cette même contamination mentale que certains auteurs comme Sunstein et Thaler (2003) proposent d'éviter aux client(e)s potentiel(le)s en proposant un « paternalisme libéral ». Ces auteurs affirment le plus simplement du monde que « certaines études économiques et psychologiques réputées [mettent en exergue] la possibilité que dans de nombreux cas les personnes prendraient des décisions inadéquates du point de vue de leur propre bien-être - décisions qu'elles changeraient si elles disposaient d'une information complète, de capacités cognitives illimitées, et d'un contrôle complet de leurs émotions » (Sunstein et Thaler, 2003 : 1162). Le concept de « paternalisme libéral » induirait qu'en « prenant acte que les individus ont une rationalité limitée [...] il est possible – et justifié – pour la puissance publique de chercher à orienter les choix des individus au mieux de leurs intérêts sans violer leur droits individuels » (Ferey, 2011 : 738). Le succès de leur livre *Nudge* (Thaler et Sunstein, 2012) a même permis à Richard Thaler d'obtenir « en 2017 le très prestigieux prix de la Banque de Suède, dit "Nobel d'économie" [qui] met l'économie comportementale au service de la persuasion de masse, en encourageant à leur insu les individus à prendre de bonnes décisions » (Colon, 2023 : 269).

Néanmoins, ces phénomènes se jouent dans un monde globalisé et hyperconnecté où les sources d'anxiétés et de peurs ne font qu'empirer et se multiplier dans la réalité. Ces sources sont toujours amplifiées et sensationnalisées par les médias d'informations et de nouvelles.

Rien d'étonnant de constater que la dernière crise pandémique mondiale (2020-2022) a accru les problèmes de santé mentale, de dépression, d'anxiété des populations créant des défis importants au niveau des systèmes de santé publique (Sorooshian, 2021 :2). Cette pandémie a renforcé encore plus l'un des cinq facteurs majeurs de perception des risques en relation avec le tourisme, à savoir les *inquiétudes sanitaires*, en plus des quatre autres que sont les guerres et instabilités politiques, les attaques terroristes, la criminalité et les catastrophes naturelles (Chebli et Ben Said, 2020 : 197).

Or le processus de décision de voyager s'avère être plus complexe. En effet, de nombreux auteurs s'accordent pour affirmer que tout processus de décision, personnel ou en famille, fait intervenir de multiples variables puisées dans divers domaines des sciences sociales, psychologiques, économiques, politiques et études touristiques, et dont la partie immergée de l'iceberg serait les études en marketing et en comportement des consommateurs (Blackwell *et al.*, 2001 ; Fletcher *et al.*, 2018, etc.).

Les modèles de prise de décision en vacances familiales (concept de *Family Vacation Decision-Making*) sont également utilisés par de nombreux auteurs depuis des décennies, tels Ritchie et Filiatrault (1980) qui personnifient la référence pour les dimensions du processus de prise de décision de vacances en famille. Plus récemment Lee et Collins (2000) traitent des perspectives de coalition dans les processus de décision en ajoutant des dimensions émotionnelles et de négociation qui ne peuvent être écartées. En marketing, Alain Decrop (2005) décline les processus de décision dans le cadre de groupes familiaux ou des groupes d'amis. Là encore, de nouvelles dimensions émergent et visent à qualifier les influences entre, d'une part, les groupes dits d'influence normatives, soit les groupes orientés sur les valeurs, les normes et les comportements et d'autre part, les groupes attachés à un processus de décision comparatif ou informatif (Decrop, 2005 : 24).

En poursuivant l'analyse sur les groupes familiaux multigénérationnels, Yang *et al.* (2020) présentent des facettes intéressantes qui font appel à des dimensions telles que l'harmonie familiale qui s'appuie sur des références culturelles ancestrales dans le pays où s'est déroulée l'étude (à savoir la Corée), mais aussi des stratégies de résolution de conflits jouant sur les émotions des différents niveaux générationnels, soit les enfants vis-à-vis de leurs parents et grands-parents mais aussi les parents envers leurs propres parents.

Parmi ces multiples dimensions, signalons que l'émotion et la perception des risques semblent être les plus pertinentes pour notre recherche. Loewenstein *et al.* (2001) résumant le sentiment de nombreux autres auteurs (Bijttebier *et al.*, 2001 ; Bourgoin, 2015 ; Van Gerwen *et al.*, 2004 ; Viadis 2006) en avançant que toutes les théories sur les choix et les prises de décisions, *surtout en situation de risques ou de perception de risques*, sont intimement liées aux dimensions cognitives et conséquentialistes, et que les approches théoriques du processus de prise de décision ont largement ignoré le rôle joué par les émotions, et leur impact, *durant* le processus même de décision (Loewenstein *et al.*, 2001 : 280).

Par ailleurs, Loewenstein *et al.* (2001) relèvent une différence dans l'acceptation des risques en fonction de l'âge en expliquant que les émotions changent au cours du temps et partagent l'hypothèse

communément évoquée d'un « sentiment d'invincibilité » (Burger et Burns, 1988 ; Whitley et Hern, 1991 cités dans Loewenstein *et al.*, 2001 : 280) surtout chez les adolescents. Cette hypothèse ne semble toutefois pas trouver d'évidence dans les études scientifiques. En conclusion, les mêmes auteurs indiquent le besoin d'étudier les effets de *l'intensité* des émotions dans le processus d'acceptation des risques et dans les comportements qui y sont attachés.

Cette dimension de *l'intensité* nous semble importante à intégrer à celles de *l'émotion* et de la perception des risques dans le cadre d'un processus de décision au sein d'une famille multigénérationnelle. Car c'est à ce niveau que les relations affectives et filiales se déplacent sur trois niveaux (grands-parents / parents, parents / enfants et grands-parents / petits-enfants) et doivent intuitivement constituer une composante importante de la problématique, avec une charge émotionnelle plus grande, plus intense, dans le cadre d'une famille que lors d'une décision prise collectivement entre ami(e)s, ou simplement une décision personnelle.

D'ailleurs, Decrop (2005 : 34) explique que dans « une structure formelle de groupe, comme dans les familles, il y a un besoin d'efficience et de productivité (décisions optimales) afin de justifier leur existence » alors que cela ne semblerait pas être le cas dans les autres structures de groupes étudiés par cet auteur. Les notions d'efficience et d'optimisation peuvent être fortement connectées aux notions d'implication, de satisfaction du travail bien fait ou de la bonne décision prise, apportant forcément de *l'émotion* ou de la frustration suivant ceux qui ont réussi (ou non) à emporter la décision, à *l'influencer*, voire à *l'imposer* en fin de processus. Ces mêmes notions d'optimisation peuvent faire penser à la recherche d'un bien-être familial ou collectif.

La perception, *l'émotion*, *l'appréciation* ou la *dépréciation* d'une situation ou d'une décision sont des dimensions essentielles à la compréhension des processus de prises de décision.

Dans le même ordre d'idée, Viadis (2006 : 106) décrit différentes techniques employées pour provoquer un changement d'*attitude*, soit le construit d'*attitude* pris dans le sens de l'évaluation plus ou moins favorable d'un objet donné ou concept avec un certain degré d'appréciation ou de dépréciation. Il parle de certains facteurs comme celui du « cadrage [qui correspond à] l'orientation du message vers des conséquences positives ou négatives », et des « effets de source » produits par les détenteurs d'un statut d'autorité « exposant plusieurs arguments intelligibles par leur cible ». Dans le cas de notre recherche, les « détenteurs d'un statut d'autorité » peuvent être les parents et les grands-parents, voire dans une

certaines mesures les autorités, et les « cibles » peuvent être les enfants ou les petits-enfants, voire les parents et les grands-parents.

C'est dans cette optique que nous ajoutons les concepts de dissonance cognitive et de manipulations persuasives et comportementales, au concept de contamination mentale exprimé plus haut, en utilisant des paradigmes largement sollicités dans les sciences de comportement du consommateur dont fait partie, entre autres, la théorie de l'action raisonnée (Ajzen, 1985). Cette théorie de l'action raisonnée reconnaît en plus de l'attitude individuelle à l'égard d'un comportement, le pouvoir des autres sur leurs choix personnels au travers du concept de « norme subjective ». Cela veut dire qu'une personne ajuste son propre processus de décision en fonction de ce que d'autres personnes pensent qu'elle devrait faire, ou qu'elle aurait dû faire. Cette norme subjective est alors mesurée grâce à l'intensité de la croyance normative développée par la personne décisionnaire, et par sa motivation à se conformer à cette croyance. Cette même théorie de l'action raisonnée a été étendue à la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985), qui ajoute une dimension importante de « contrôle perçu » vis-à-vis des intentions et des comportements attendus.

Comme nous le verrons dans le cadre théorique, la théorie du comportement planifié inclut des probabilités de succès et d'échec vis-à-vis des tentatives à concrétiser une intention d'action ou une intention de comportement, et tient également compte de la pression que peuvent exercer ce que Ajzen (1985 : 33) nomme des « référents importants ».

Ces référents importants peuvent tout à fait être, dans le cadre de notre étude, les parents et les grands-parents qui possèdent certainement une crédibilité importante auprès de leurs enfants et petits-enfants. Ajzen (1992) indique dans le cadre de la théorie sur la communication persuasive que :

« L'heuristique la plus évidente dans le contexte de persuasion est reliée à la crédibilité du communicant. La position préconisée dans le message pourra être acceptée si le message vient d'une source hautement crédible mais rejetée si la source est perçue comme manquant de crédibilité, les receveurs acceptent ou rejettent la position ou l'action préconisée sans tenir compte des arguments contenus dans le message » (Ajzen, 1992 : 3, traduction libre).

Nous retrouvons d'une part la crédibilité de la source et, d'autre part l'argumentation contenue dans le message, qui semblent être deux éléments particulièrement importants dans tout processus de

persuasion Ces deux éléments se retrouvent amplifiés lorsque nous nous concentrons sur les crises en particulier, lesquelles bénéficient d'une couverture médiatique suffisamment grande pour offrir un large spectre de sources (dont certaines seront forcément jugées crédibles) et d'arguments dans les messages (dont certains seront forcément acceptés).

Nous proposons ci-après une analyse plus spécifique des enjeux liés aux crises qui aurait pu être intégrée dans cette partie de la problématique. Nous préférons toutefois l'isoler afin d'en illustrer l'importance dans le cadre de notre projet. En effet, les messages de crises, et les sources émettant ces messages, peuvent revêtir une crédibilité particulière auprès des cibles.

1.2 Les enjeux spécifiques liés aux crises

Certains auteurs ont analysé les impacts directs de différentes crises sur la demande, sur le processus de décision, ou simplement sur la perception et la santé des voyageuses et voyageurs. Les effets indirects de ces crises et l'importance des médias sont intéressants dans le contexte de notre étude.

Nous proposons de solliciter quelques études réalisées sur l'impact du terrorisme en général sur la demande touristique (Arana et Leon, 2008 ; Campana, 2018 ; Davo, 2013 ; Shanahan, 2016), mais aussi les effets anxiogènes des attaques du 11 septembre 2001 (Bergstrom et McCaul, 2004 ; Ito et Lee, 2005 ; Lerner *et al.*, 2006 ; Marshall *et al.*, 2007), ou encore les effets de la pandémie de covid-19 (Chebli et Ben Said, 2020 ; Girard et Schéou, 2020 ; Leblanc, 2021 ; Delbosc *et al.*, 2022). Ces trois thèmes de crises sont repris dans notre étude comme nous le verrons dans la suite.

D'autres études portant sur la persistance de la phobie de l'avion (Busscher *et al.*, 2015 ; Clark et Rock, 2016), sur l'influence de l'évaluation des risques sur la prise de décision (Loewenstein *et al.*, 2001 ; Garg, 2015), ou encore sur l'influence des médias dans la perception des risques (McLean, 2003 ; Wang *et al.*, 2016) nous permettent de montrer sans ambiguïté la participation complexe des différents membres d'une même famille lors de la préparation d'un voyage. Ces études rappellent également que les crises sécuritaires majeures ont un impact direct sur la demande touristique, donc sur les processus de décision des voyageuses et des voyageurs, qui changent leurs habitudes de voyage. Nous avons par exemple des personnes, dans le cadre particulier des attaques du 11 septembre 2001, qui choisissent des modes alternatifs de transport beaucoup plus longs en temps, comme le train ou la voiture, pour des distances de moins de 500 miles ou 800 km (Ito et Lee, 2004 : 79). Nous avons également de multiples exemples de

segments entiers de consommateur(trice)s qui décident de changer leurs plans initiaux pour voyager vers d'autres destinations jugées moins à risque d'une attaque équivalente à celles du 11 septembre 2001 (Arana et Leon, 2007).

La littérature montre également l'influence des médias sur l'intensité et la persistance, voire la rémanence des effets initiaux de chocs, ou de sidération, au travers des images violentes projetées sur tous les écrans du monde. Bergstrom et McCaul (2006 : 1847) indiquent que « nous avons peur des situations qui sont les plus vivaces dans nos mémoires » et parlent du « bombardement d'images des attaques, incluant plus significativement, les images des avions s'écrasant dans le World Trade Center à New York ». Davo (2013 : 14-15) ajoute que « le 11 septembre 2001 s'est inscrit de façon indélébile dans l'imaginaire contemporain parce qu'il a été, dès les premiers instants, médiatisé à l'extrême », et d'ajouter encore qu'il « est sans doute l'un des événements les plus documentés de l'histoire humaine [... et l'on] estime ce premier public à un milliard de personnes ». Le 11 septembre 2001 est passé « du statut de date non connotée, à celui d'un événement tragique [...] qui s'enracine dans la durée » (Davo, 2013 : 15), puis à un statut de concept, celui du « 9/11 ». Le concept du « 11 Septembre » pour les francophones, ou du « Nine Eleven » (9/11) pour les anglophones, incarne le concept du mal qui attaque violemment et aveuglément la civilisation occidentale. Ce concept intemporel est véhiculé par une figure sémantique que Davo (2013 : 17) assimile à une « antonomase » soit « une figure [de style] qui constitue à remplacer, en vue d'une expression plus signifiante ou plus suggestive, un nom propre par un nom commun [...] ou un nom commun par un nom propre » (Définition CNRTL).

La couverture médiatique occidentale et les commémorations annuelles de ces événements renforcent l'ancrage psychologique du concept dans la mémoire vive et l'inconscient collectifs, même pour les jeunes générations qui n'avaient pas encore l'âge de comprendre, ni de ressentir la puissance de ces événements en direct.

Enfin, comme déjà indiqué dans la problématique, Wang *et al.* (2016 : 2) affirment dans leur étude traitant de l'impact des médias sur l'anxiété de voyager des personnes, qu'environ « 10% de celles qui développent une peur de voyager n'ont jamais voyagé avant (comme cité dans Bor et Van Gerwen, 2003), ce qui indique qu'elles ont développé leur peur ou anxiété à partir de leurs perceptions ». Dans le cas de cette étude, les auteurs parlent des programmes diffusés à la télévision qui projettent en priorité des images négatives, anxiogènes et effrayantes d'accidents aériens, de situations d'urgence ou encore de turbulences sévères.

Maintenant que nous avons exposé notre vision de la problématique au travers de la perception du risque dans un monde hyperconnecté, et plus particulièrement à la lumière des enjeux plus spécifiques liés aux crises en général, et aux crises sécuritaires en particulier, nous présentons notre proposition de recherche ainsi qu'une hypothèse de recherche.

1.3 La proposition de recherche

C'est dans ce contexte que notre question de recherche s'attache à comprendre comment les informations sécuritaires influencent la décision de voyager des jeunes, dans un cadre familial multigénérationnel, et plus particulièrement en temps de crise. Pour y répondre, l'étude se propose de décomposer la recherche en trois axes, ou sous-objectifs, qui pourraient aussi être compris comme des sous-questions de la question principale.

Ces trois angles de recherche sont disjoints, mais intimement liés car ils permettent d'avancer sur différents niveaux de réflexion en approfondissant graduellement la recherche.

Les trois axes de recherche sont les suivants :

- a) Le premier porte sur la compréhension de l'influence des informations sécuritaires directement sur la décision de voyager des jeunes, à savoir : comment les informations sécuritaires influenceraient-elles les jeunes s'ils n'avaient ni famille, ni ami(e)s ?
- b) Le second cherche à comprendre l'influence du cadre familial multigénérationnel dans le processus de prise de décision de voyager des jeunes, à savoir : quelles sont les dynamiques intrafamiliales et multigénérationnelles dans le processus de décision de tout voyage ?
- c) Enfin, le troisième vise à analyser l'influence éventuelle des informations de crise sur les niveaux d'anxiété des jeunes vis-à-vis des voyages, et *in fine*, si ces informations de crises pourraient créer des peurs de l'avion.

Nous rappelons que les jeunes visé(e)s par notre étude ont 33 ans et moins, sont né(e)s et éduqué(e)s dans un pays occidental, sont connecté(e)s principalement aux médias de nouvelles et d'informations occidentaux, et ont effectué au moins un voyage en avion depuis le début de l'année 2020. Ce voyage peut avoir été réalisé soit en famille, soit seul(e), et il a pu être discuté, ou non, au sein de la famille et auprès de proches.

1.4 L'hypothèse de recherche

En plus de la proposition de recherche, nous pouvons proposer une hypothèse de recherche. Les hypothèses de recherche sont des énoncés qui postulent des relations entre des variables et sont des affirmations nécessitant une vérification empirique, des prédictions à valider au travers de la recherche (Fortin et Gagnon, 2016 : 137).

Dans le contexte de notre étude, nous pouvons identifier différents « acteurs » ou variables qui sont d'une part, les crises elles-mêmes générant des informations sécuritaires et d'autre part, les jeunes, les parents et les grands-parents qui vont absorber ces informations (et pas forcément les mêmes d'ailleurs) et agir en conséquence, et enfin les médias qui propagent ces informations avec des techniques de diffusion qui peuvent exercer une forte influence.

Nous identifions ici l'influence que les informations sécuritaires (de crises) peuvent avoir en direct sur les jeunes, leurs parents et grands-parents, mais aussi l'influence des médias dans leur capacité à modifier le jugement de leurs auditeurs et auditrices, et enfin l'influence des parents et des grands-parents dans le processus de décision des jeunes qui désirent voyager.

Nous avons différents paramètres, différentes variables endogènes et exogènes, et nous pourrions développer plusieurs hypothèses de recherche afin de décortiquer le processus suivant les trois axes de recherche présentés précédemment. Toutefois, nous proposons de ne choisir qu'une seule hypothèse qui correspondrait au cas le plus pénalisant de l'interaction des différents paramètres dans le processus. Nous ne retenons que le cas des informations sanitaires primaires reçues et véhiculés par les référents importants (parents et grands-parents) qui pourraient exercer une influence déterminante sur la décision de voyager prise par les jeunes en fin de processus. En effet, si les informations sécuritaires ne sont pas assez anxiogènes pour influencer le processus, ou si les référents importants ne sont pas assez convaincants (ou effrayés) pour influencer le processus, les influences de second niveau inhérentes aux différentes interactions sont, certes intéressantes, mais non concluantes pour notre recherche.

C'est dans ce contexte que nous formulons cette hypothèse positivement afin de garder le caractère exhaustif et son statut d'hypothèse de recherche :

H1) Plus les informations sur les crises sanitaires sont véhiculées par les parents et les grands-parents et reçues par les jeunes, plus elles exercent une influence déterminante sur la décision finale de voyager des jeunes.

Pour résumer ce premier chapitre sur la perception du risque et l'influence des médias dans la décision de voyager en quelques lignes, nous devons nous rappeler que nos sociétés de consommation, surtout occidentales, fonctionnent depuis plus d'un siècle grâce à des dispositifs de persuasion de masse dont Colon (2023) donne une vingtaine d'exemples relativement édifiants. Ces dispositifs, patiemment améliorés avec le temps, visaient en premier lieu à augmenter la consommation de produits dont il fallait présenter les vertus aux consommateur(trice)s potentiel(le)s, puis à promouvoir l'importance de répéter leurs achats afin de créer une dépendance, tout cela pour sécuriser les profits des sociétés faisant appel à ces techniques. Puis ces techniques se sont diffusées dans le monde de la politique pour convaincre les mêmes personnes, également citoyen(ne)s et électeur(trice)s, d'acheter des offres politiques et de renouveler leur achat en votant pour les bons produits, à savoir les bon(ne)s politiques. Ces mêmes techniques se sont ensuite diffusées à l'ensemble des actions (plus ou moins louables) des personnes de pouvoir et des gouvernements pour influencer les perceptions, puis l'adhésion à ces actions de l'ensemble de la population. Ces techniques s'appuient principalement sur une utilisation massive des médias en commençant historiquement par la radio et la presse écrite, puis le cinéma qui proposait une capsule d'informations avant le programme principal, puis la télévision avec des médias traditionnels qui se sont invités dans tous les foyers, pour enfin exploser avec les nouveaux médias sociaux et alternatifs que la génération des jeunes consomme, voire dévore, quotidiennement grâce aux ordinateurs portables, tablettes et autres téléphones dits intelligents. Colon (2023) ne cite étonnamment pas Noam Chomsky (1997) qui a pourtant parfaitement expliqué, voire décortiqué, ces mécanismes depuis des décennies.

Enfin, et surtout, ces techniques exploitent les connaissances acquises sur le fonctionnement du cerveau humain, et ses éventuelles faiblesses lorsqu'on le bombarde d'informations anxiogènes. La question est donc de pouvoir comprendre comment nos plus jeunes, plongé(e)s dans cet environnement hyperconnecté, peuvent être influencé(e)s dans leur processus de décision de voyager.

CHAPITRE 2

LES ASPECTS THÉORIQUES ET CONCEPTUELS

Dans ce chapitre, nous définissons les principales théories et les principaux concepts utilisés dans le cadre de la recherche afin de définir un cadre théorique s'appuyant sur les sciences économiques, politiques et psychologiques. Nous voulons nous concentrer sur les facettes comportementales d'un segment particulier de consommateur(trice)s, à savoir les jeunes voyageur(se)s, dans un cadre particulier, à savoir le cadre familial, de surcroît multigénérationnel, et dans un environnement particulier, à savoir l'influence de la couverture médiatique et informationnelle des crises sécuritaires.

Dans le contexte de notre recherche, nous relevons principalement trois types de théories, concepts et modèles, à savoir celles et ceux liés au comportement, celles et ceux liés au stress, et celles et ceux liés à l'homéostasie qui pourraient être inclus dans le premier type lié au comportement, même si nous expliquons pourquoi nous les présentons séparément.

Nous faisons également référence aux techniques d'élicitation métaphoriques, à savoir une méthode de recherche conçue pour aller au-delà des idées premières ou préconçues, et explorer les pensées et les émotions les plus profondes des individus, afin d'isoler la réponse aux stimuli de crise. Ces techniques sont liées à des outils visuels particuliers comme des images, des dessins ou photos que les participant(e)s sont appelé(e)s à expliquer devant un(e) chercheur(se) formé(e) et expérimenté(e). Ce(tte) chercheur(se) déroule ensuite une analyse révélant les perceptions et les sentiments les plus profonds des client(e)s potentiel(le)s. Ces études sont essentielles pour les stratégies commerciales des grandes entreprises.

2.1 Théories, concepts et modèles liés au comportement

L'une des théories les plus connues sur le comportement des personnes en général et des consommateur(trice)s en particulier est la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985 : 33) qui se schématise en Figure 2-1 sous la forme d'un processus d'influence de différents paramètres permettant de définir les comportements (*Behaviour* en anglais, la lettre B majuscule tout à la droite du schéma). Le comportement final, B, serait fonction du sentiment ou de l'impression de Contrôle (la lettre C) à un moment t, et du comportement à ce même moment t (B_t).

Ce schéma (Figure 2-1) développe ensuite le comportement (B_t) qui dépendrait des intentions à ce même moment (la lettre I comme *intention* en anglais), et I_t pour indiquer le moment t. Cette Intention au moment t (I_t) définit aussi un comportement attendu (BE pour *Behaviour Expected* en anglais) en fonction de la croyance (lettre b ou *belief* en anglais) de contrôle que l'on pense posséder (b_c dans le schéma).

Nous constatons alors une différence entre le comportement attendu ou que l'on pense être attendu (BE), et le comportement réel en fonction du vrai contrôle (le B).

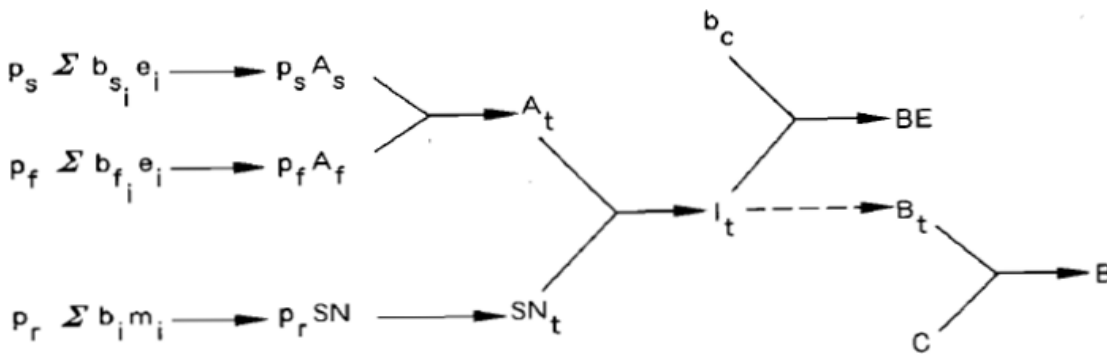


Figure 2-1 : Présentation schématique de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985)

Mais le modèle va beaucoup plus loin dans la décomposition des intentions au moment t (I_t dans le schéma) en remontant sur deux axes à savoir les Attitudes (la lettre A), soit les perceptions par rapport à un objet ou un construit, ou à une tentative ou décision dans le cas qui nous concerne, et les normes subjectives ou normes sociales (SN ou *Subjective Norms* ou *Social Norms* en anglais) qui correspondent à la perception de succès, ou d'échec, de nos actions de la part de l'environnement composé de la famille, des ami(e)s ou de la société en général.

Et là encore, le modèle remonte à des probabilités (les lettres p comme *probability* en anglais) soit de succès (les lettres s comme *success* en anglais), soit d'échec (les lettres f comme *failure* en anglais) au niveau des perceptions ou des attitudes par rapport à des tentatives de succès ($p_s A_s$) ou d'échec ($p_f A_f$). Elles-mêmes se décomposent en une somme pondérée d'une multitude de sentiments de succès potentiels attendus ($b_{s_i} e_i$) ou de sentiments d'échecs potentiels attendus ($b_{f_i} e_i$) par rapport aux intentions, volontés d'action ou idées d'action de chacun.

Mais l'axe le plus intéressant pour notre recherche est celui qui permet de faire entrer des variables extérieures dans la construction du comportement final, à savoir les normes subjectives (ou sociales) à un

instant t (SN_t), lesquelles sont elles-mêmes dépendantes de composantes complètement extérieures à la personne qui décide (ou qui pense décider). Cela veut dire que la probabilité de succès de l'action envisagée par la personne visée, telle qu'évaluée par les référents (soit les personnes d'influence), ainsi que leur propre motivation à voir cette action se réaliser, peuvent théoriquement exercer une influence dans le processus de décision de la personne visée.

Nous retrouvons ces composantes des variables extérieures dans les lettres b_i et m_i et p_r représentées sur l'axe inférieur du schéma à savoir que l'intention à un instant t (I_t) dépend d'une part de paramètres endogènes, soit toutes les impressions et probabilités de succès personnelles, qui construisent le A_t sous la forme de sommes pondérées.

De plus, cette même l'intention à un instant t (I_t) dépend également de paramètres exogènes, soit la composante de norme subjective ou sociale issue des référents (comment perçoivent-ils le succès de nos actions ?) et le vrai contrôle (C) en fin de processus qui peut faire intervenir des éléments extérieurs (comme des crises ou des événements non prévus) hors du contrôle de la personne qui décide.

Cette théorie du comportement planifié avec sa décomposition quasi-mathématique du processus est très adaptée à la compréhension de la complexité du processus comportemental tant du point de vue interne (l'attitude avec la machine humaine, ses sentiments et son cerveau) que du point de vue externe (la norme subjective avec l'environnement et les stimuli que l'on ne contrôle pas forcément).

Dans le cadre de notre recherche, nous utiliserons des modèles plus empiriques qui reprennent les mêmes principes et permettent d'observer les changements de comportement fréquemment abordés dans les paradigmes touristiques. L'un de ces modèles est le modèle transthéorique de changement du comportement (ou TTM, Prochaska et DiClemente, 1984 ; Delbosc *et al.*, 2022 ; Friman *et al.*, 2017).

Ce modèle s'appuie sur les quatre construits que sont les étapes du changement (*stages of changes*), les processus de changement (*processes of change*), l'auto-efficacité ou la confiance en soi (*self-efficacy*) et enfin la balance décisionnelle (*decision balance*) comme l'expliquent Delbosc *et al.* (2022) en présentant le concept de « *re-norming* » (*reformatage*). Ce concept de reformatage fait écho aux différentes phases de la dissonance cognitive avec un déplacement durable du comportement à la suite d'une manipulation comportementale (Vaidis, 2006 : 7), ce qui nous amènera au concept plus large de l'homéostasie que nous développerons plus bas.

Dans le domaine des changements de comportement, Delbosc *et al.* (2022) expliquent que les différents processus de changements peuvent se dénombrer jusqu'à un total de vingt-huit (Friman *et al.*, 2017 : 2, Tableau 2-1), alors qu'ils n'étaient qu'une dizaine au départ. Ces processus peuvent également être choisis et ajustés en fonction de la pertinence de la recherche entreprise. Les auteurs choisissent cinq étapes et montrent une équivalence entre les processus de « *stimulus control* » et « *self-efficacy* » d'un côté, et le « *perceived behavioral control* » de la théorie du comportement planifié de Azjen (1985) de l'autre, tout comme le construit de « *decisional balance* » peut être assimilé à l'attitude dans la même théorie (Delbosc *et al.*, 2022 : 18).

Tableau 2-1 : Processus de changement (Friman *et al.*, 2017)

Processes	Stages				
	Precontemplation	Contemplation	Preparation	Action	Maintenance
Consciousness Raising	x				
Dramatic Relief	x				
Environmental Reevaluation	x				
Risk Assessment	x				
Positive Framing	x				
Reevaluation of Outcomes	x				
Perception of Benefits	x				
Self-Reevaluation		x			
Self-Efficacy and Social Support		x			
Decision-Making Perspective		x			
Tailoring Time Horizons		x			
Focus on Important Factors		x			
Trying New Behavior		x			
Persuasion of Positive Outcomes		x			
Modeling (Overcoming Barriers)		x			
Self-Liberation			x		
Skill Improvement			x		
Coping with Barriers			x		
Goal Setting			x		
Modeling (Social Reinforcement)			x		
Helping Relationships				x	
Counterconditioning				x	
Contingency Management				x	
Stimulus Control				x	
Skill Enhancement				x	
Dealing with Barriers				x	
Self-Rewards for Success				x	
Coping Skills					x

Dans le cadre de notre recherche, neuf de ces processus semblent pertinents et nous les regroupons en trois familles (Tableau 2-2) afin de construire les différentes sections du questionnaire qui est présenté en détail dans l'Annexe B du présent mémoire.

La première famille touche aux attitudes et à la perception de la situation, à savoir évaluer les risques et les conséquences de la décision de voyager, la seconde famille touche aux référents importants que sont les proches, les ami(e)s, la famille dans le cadre de notre étude, et plus particulièrement les relations entre ces référents et les jeunes qui décident de voyager. Enfin, la troisième famille touche aux processus de contrôle et de décision et plus précisément les liens entre les comportements et les décisions en fonction des personnalités et des capacités à gérer son stress, ou encore à accepter des risques malgré les avertissements éventuels.

Tableau 2-2 : Familles de processus retenues pour la recherche

Attitudes et perception	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>consciousness raising</i> (être conscient d'un nouveau comportement), 2. <i>risk assessment</i> (évaluation des risques, fondamental dans le cadre de notre recherche avec les situations de crises), 3. <i>perception of benefits</i> (perception des bénéfices, là encore proche des croyances ou <i>belief</i>),
Référents et support social	<ol style="list-style-type: none"> 4. <i>self-efficacy and social support</i> (confiance en soi et support social et familial), 5. <i>helping relationship</i> (support des ami(e)s, de la famille dans le changement comportemental),
Contrôle et décision	<ol style="list-style-type: none"> 6. <i>counterconditioning</i> (casser les associations mentales liées aux comportements non désirés), 7. <i>decision-making perspective</i> (perspective de décision, proche de la notion d'intention), 8. <i>stimulus control</i> (contrôle de la situation autour du comportement), 9. <i>coping skills</i> (les capacités de défense consciente pour faire face à une situation de stress).

Mais nous ne parlons pas uniquement du comportement en général, mais du comportement dans le cadre de situations de crises ou de stress d'où l'ajout d'autres théories, concepts et modèles liés au stress.

2.2 Théories, concepts et modèles liés au stress

Comme nous l'avons développé dans la problématique, la peur de voyager doit être mesurée dans le cadre de notre recherche afin de la mettre en valeur lors des différentes actions de collecte des données. Nous devons aussi nous appuyer sur des recherches éprouvées et adaptées à ce problème particulier du stress dans l'aviation.

Dans ce contexte, les recherches de Bourgoin (2015) semblent adaptées car l'autrice s'est attachée à comparer différentes échelles initialement développées par Van Gerwen *et al.* (1999, 2004, 2008) afin de mesurer les niveaux d'anxiété relativement aux différentes étapes du voyage aérien.

De plus, le choix de l'échelle de Bourgoin (2015) repose sur son actualisation, la rendant plus synthétique, et surtout sur sa disponibilité en langue française ce qui évite les approximations liées aux traductions. Le choix de cette référence s'appuie également sur le fait que les tronçons aériens sont communs à tous les voyages dans le cadre de notre étude, quelles que soient les destinations choisies. De plus, l'impact négatif des informations médiatiques, ou des films ou documentaires, sur la peur de nombreux(ses) passagers et passagères prenant l'avion est largement documenté dans la littérature comme indiqué dans la problématique.

Nous utiliserons donc le Questionnaire des Modalités d'Anxiété pendant les Vols Aériens (QMAVA en Annexe A), qui a été légèrement modifié en lui attribuant une échelle de Likert de 9 points (au lieu des 5 points initialement proposés) afin d'augmenter la granularité dans le choix des résultats afin de permettre une analyse plus fine comme le montre la figure 2-2 avec les 5 points initiaux de Bourgoin (2015) indiqués en grisé dans la nouvelle échelle. Le saut initial de « anxiété modérée » à « anxiété considérable » puis « anxiété insurmontable » semblait un peu rapide et nous avons préféré ajouter des étapes entre chaque saut.

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

Figure 2-2 : Échelle d'évaluation du questionnaire QMAVA

D'autre part, le questionnaire QMAVA est également enrichi de questions additionnelles afin prendre en compte toutes les étapes d'un vol dans l'environnement actuel de 2023. Les ajustements sont expliqués dans la note attachée au questionnaire QMAVA disponible dans l'Annexe A.

Enfin, nous désirons renforcer notre cadre théorique avec un troisième type de théories, concepts et modèles liés cette fois-ci à l'homéostasie.

2.3 Théories, concepts et modèles liés à l'homéostasie

Comme nous l'avons indiqué précédemment, le concept de reformatage de Delbosc *et al.* (2022) fait écho aux différentes phases de la dissonance cognitive amenant à un déplacement durable du comportement à la suite d'une manipulation comportementale (Vaidis, 2006 : 7). Ce concept de reformatage nous oriente vers un concept plus large, celui de l'homéostasie.

En effet, si nous revenons au schéma développant le processus du comportement planifié de Ajzen (1985), ce processus définit l'intention à un instant t (I_t) comme une fonction entre une attitude à ce même instant (A_t) et la pression des normes subjectives apportées par les référents (SN_t).

Cette partie constitue la théorie de l'action raisonnée (en Figure 2-3) qui a ensuite été complétée par la notion de contrôle perçu (le C de la Figure 2-1) ajoutant les croyances de contrôle et les conditions facilitantes (ou non d'ailleurs).

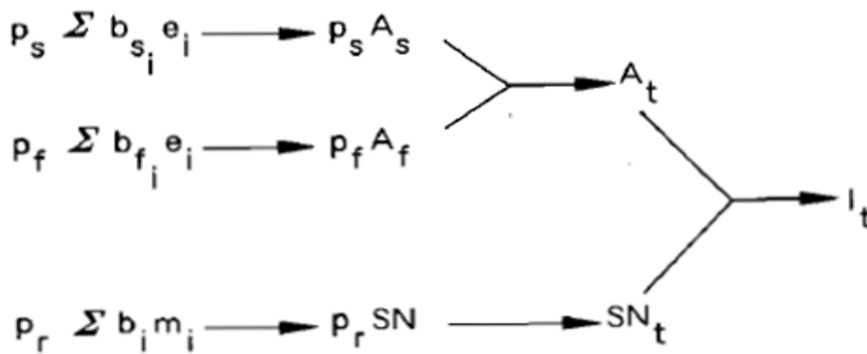


Figure 2-3 : Partie de la théorie du comportement planifié illustrant la théorie de l'action raisonnée

Si nous nous concentrons sur la partie plus endogène du processus, à savoir les éléments constitutifs de l'attitude (en Figure 2-4), nous pouvons imaginer la complexité du processus et l'imbrication des différentes composantes positives (un succès attendu ou les s du schéma) et négatives (les f), en fonction des croyances internes (les b pour *belief*), des attentes personnelles (les e pour *expectation*) et des probabilités perçues de succès (p_s) ou d'échec (p_f) pour chacune des attentes. Toutes ces composantes sont par nature très subjectives, très personnelles et donc très différentes d'une personne à une autre.

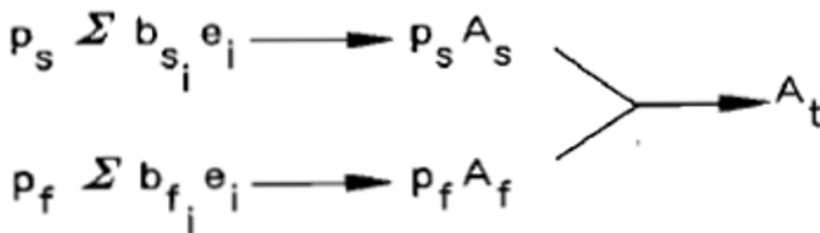


Figure 2-4 : Partie de la théorie du comportement planifié illustrant les attitudes

C'est à la suite de ce constat que le concept d'homéostasie s'est progressivement invité dans la démarche herméneutique et dialectique que nous avons choisie d'adopter dans notre positionnement

méthodologique, car ce concept permet de mieux visualiser ce que les formules de la théorie du comportement planifié d' Ajzen (1985) ne permettent pas forcément d'appréhender facilement.

L'homéostasie peut être définie comme « l'ensemble des processus organiques qui agissent pour maintenir l'état stationnaire de l'organisme, dans sa morphologie et dans ses conditions intérieures, en dépit de perturbations extérieures » (Le Roux, 2007 : 114). Norbert Wiener étend ce concept biologique à l'homéostasie sociale, au biotope sociétal, dans lesquels l'information est au cœur des mécanismes de stabilisation en affirmant que « tout organisme est maintenu en cohésion par la possession des moyens d'acquisition, de rétention et de transmission d'information », et d'ajouter que « le système social est une organisation au même titre que l'individu, délimitée et maintenue par un système de communication, et qu'il possède une dynamique dans laquelle les processus circulaires de type *feedback* jouent un rôle important » (Wiener, 1961, cité dans Le Roux, 2007). Cette extension sociétale grâce à la transmission d'information éveillait notre intérêt. Surtout que ces informations véhiculées par différents modes de communication et ces processus circulaires constituent autant de « stimulus émotionnellement compétents » dans la description très convaincante de la « machine homéostatique » que fait Antonio Damasio (2005).

Rappelons qu'Antonio Damasio a décliné ses idées au travers de plusieurs ouvrages, comme : *L'erreur de Descartes* (1995), *Le sentiment même de soi* (1999), *Spinoza avait raison* (2003, traduit en français en 2005) et plus récemment *L'ordre étrange des choses* (2017). Grandguillaume et Piroux (2004) partagent une analyse comparative très pertinente et succincte des trois premiers ouvrages publiés au moment de leur article, en expliquant que Damasio remet en question le modèle cartésien initialement proposé par Descartes à savoir une séparation du corps et de l'esprit. En effet, Damasio explique « comment le corps fournit un contenu fondamental aux représentations mentales. Celui-ci constitue le cadre de référence de notre représentation du monde, de notre relation à ce dernier : les représentations fondamentales du corps en train d'agir forment un cadre spatial et temporel stable, sur lequel les autres représentations pourraient s'appuyer. Ainsi, le fait d'exister précéderait celui de penser, contrairement à ce qu'implique la pensée cartésienne » (Grandguillaume et Piroux, 2004 : 2).

Dans le second ouvrage cité, *Le sentiment même de soi*, Damasio (1999) approfondit le rôle de l'émotion et du sentiment dans la prise de décision tel qu'il était traité dans le premier ouvrage, pour expliciter leur rôle dans la construction du soi. Damasio s'appuie sur les principes de l'homéostasie pour indiquer en quoi

la conscience constitue une pièce maîtresse dans l'évolution et le reste en continuité avec des processus émotionnels (Grandguillaume et Piroux, 2004 : 2). Dans le troisième ouvrage, *Spinoza avait raison*, Damasio (2005) met l'emphase sur les sentiments eux-mêmes et leur signification universelle, tout en tentant d'établir un lien avec la philosophie de Spinoza pour, une nouvelle fois, la projeter en opposition avec celle de son contemporain Descartes. Damasio « reprend l'idée essentielle selon laquelle la vie représente un acte complexe où les sentiments sont l'expression de la lutte pour atteindre l'équilibre. L'esprit existe pour le corps : ils composent ensemble un organisme qui tend à se préserver et à atteindre le bien-être via les émotions et les sentiments » (Grandguillaume et Piroux, 2004 : 3-4).

Enfin, dans le quatrième ouvrage cité, *L'ordre étrange des choses*, Damasio (2017) explique que « ce sont les sentiments de toutes sortes et de tous degrés, provoqués par des événements réels ou imaginaires, qui ont selon toute évidence fourni à l'intellect ses motivations nécessaires et l'ont mobilisé » (Damasio, 2017 : 28). L'auteur décrit comment la mécanique homéostatique dépasse son côté classiquement statique visant à une simple sauvegarde d'un état garantissant en premier lieu la survie, et en second lieu le bien-être, pour organiser, de façon dynamique cette fois-ci, les émotions, les sentiments, mais aussi le fonctionnement de l'esprit, et les formes les plus complexes de la culture et de l'organisation sociale.

La description de la « machine homéostatique » de Damasio (2005) permet de faire un lien entre les éléments constitutifs de l'attitude dans les théories de l'action raisonnée puis du comportement planifié de Ajzen (1985), et d'autre part les sentiments, les émotions, les impulsions et autres raisonnements qui sous-tendent tous les processus de décision que chacun(e) expérimente tous les jours. Nous porterons une attention particulière à l'observation de ces phénomènes durant les entretiens.

Nous nous servirons principalement de ces concepts d'homéostasie et de machine homéostatique dans notre rapport de recherche car ils semblent offrir une passerelle interprétative plus accessible à tous.

Enfin, nous désirons ajouter une technique liée aux sollicitations non verbales qui ont été vulgarisées par Gerald Zaltman (1996). Cette technique permet d'enrichir la palette des diverses autres techniques utilisées pour la collecte de données (questionnaire et entrevue).

2.4 Théories, concepts et modèles liés aux sollicitations non verbales

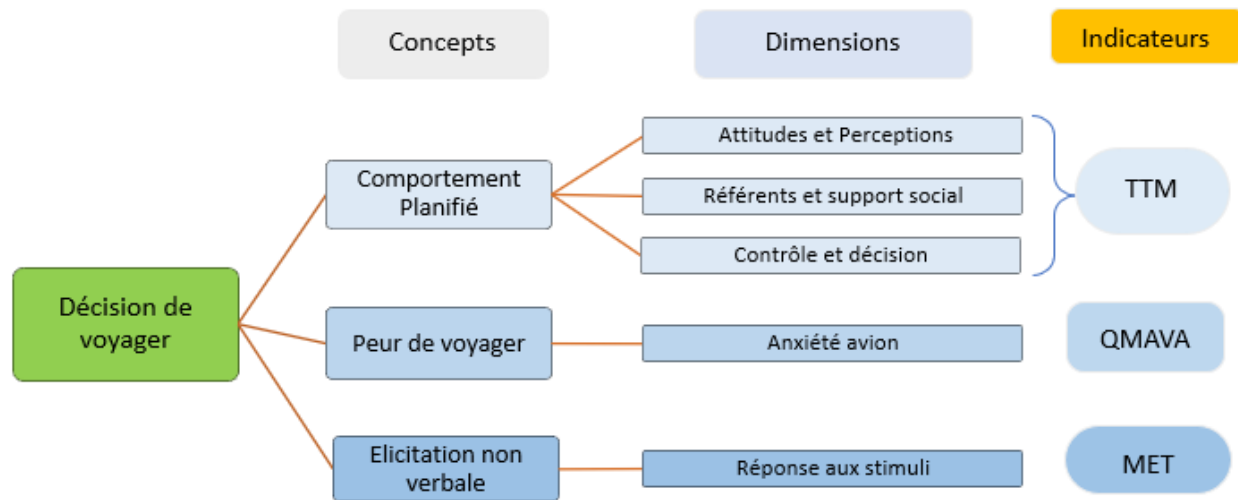
Comme indiqué, nous utiliserons des vignettes dans le sens d'une brève description d'un événement (une crise dans notre cas) dans le cadre des entretiens semi-dirigés, afin de générer des réactions à la suite de sollicitations non verbales.

Cette technique de vignettes est très largement utilisée par Gerald Zaltman (1996) qui a inventé les techniques d'élicitation métaphoriques (MET). Cette technique projective est une méthode de recherche conçue pour aller au-delà des idées premières ou préconçues, et explorer les pensées et les émotions les plus profondes des individus. La technique se base sur les images, des dessins, des photos qui sont regroupés sous le vocable de *photo-elicitation* que les participant(e)s doivent fournir au préalable des entretiens. L'analyse des données collectées permet de révéler les perceptions et sentiments les plus profonds, latents ou émergents des comportements et des motivations humaines. Ces résultats sont normalement utilisés pour développer ou affiner des stratégies commerciales vis-à-vis de produits en se basant sur la compréhension des attitudes des individus appartenant à un segment particulier de consommateur(trice)s.

Dans le cadre de notre recherche, et comme nous le verrons dans la partie méthodologie, nous n'utilisons pas la technique de Zaltman (1996) dans son intégralité, ni même en partie, car il faut d'une part une formation spécifique et, d'autre part, beaucoup plus de temps auprès des participant(e)s que la durée prévue pour les entretiens dans le cadre de notre recherche. Nous utilisons toutefois quelques images qui sont apportées par le chercheur (encore une divergence avec la technique de Zaltman) illustrant les crises que nous associons à la recherche, et cela simplement au moment des entretiens semi-dirigés.

2.5 Le cadre théorique spécifique à notre recherche

Dans ce contexte, nous sollicitons divers concepts et théories dans le cadre de notre recherche que nous résumons de façon schématique dans la Figure 2-5.



TTM = Modèle Transthéorique de Changement de Comportement (Friman *et al.*, 2017, ajusté – tableau 2-2)
QMAVA = Questionnaire des Modalités d’Anxiété pendant les Vols Aériens (Bourgoin, 2015, ajusté – Annexe A)
MET = Metaphor Elicitation Technique (Zaltman, 1996, ajusté)

Figure 2-5 : Le cadre de conceptualisation

Nous retrouvons les différents concepts expliqués dans le corps de ce chapitre avec en premier lieu les concepts liés au comportement planifié avec les dimensions d’attitudes et de perception, de référénts et support social et de contrôle et de décision directement tirés de la théorie du comportement planifié de Ajzen (1985) qui sont mesurés avec le modèle transthéorique de changement du comportement de Friman *et al.* (2017). Le concept d’homéostasie développé plus haut dans ce chapitre est inclus dans les concepts généraux de comportement planifié car il permet une interprétation plus aisée des résultats de la recherche. Il n’est pas indiqué dans le cadre théorique car non explicitement mesuré durant la recherche.

Nous trouvons ensuite le concept de la peur du voyage dont la dimension d’anxiété est mesurée par le Questionnaire des Modalités d’Anxiété pendant les Vols Aériens (QMAVA) de Bourgoin (2015).

Enfin, le concept l’éllicitation non verbale est important pour mesurer une éventuelle réponse aux stimuli de crise, même si la mesure n’est effectuée que grâce une infime partie des techniques d’éllicitation métaphoriques de Zaltman (1996). En effet, le partage d’informations brutes sur la base d’images présentées aux participant(e)s reste pertinent pour notre recherche.

Nous tenons à préciser que nous utilisons le terme « indicateurs » (Figure 2-5) dans le sens de Van Campenhoudt et Quivy (2011 : 122-123) à savoir « des manifestations objectivement repérables et mesurables des dimensions du concept » en se rappelant que d'autres utilisent les termes « attributs » ou « caractéristiques », voire même outils ou techniques de collecte de données. Le tableau 3-2 (page 33) de la partie méthodologie permet de mieux comprendre comment tous ces indicateurs sont regroupés, d'une part dans le premier questionnaire pour les parties TTM et QMAVA, et ensuite dans les entrevues pour la partie MET (les images présentées uniquement).

En résumant ce second chapitre sur les aspects théoriques et conceptuels, nous pouvons constater la variété des théories et des concepts sollicités dans le cadre de notre recherche et qui touchent à différents domaines des sciences économiques, politiques, psychologiques et bien entendu touristiques.

Notre souhait de couvrir un large spectre de recherches nous a poussé à sélectionner différents types de théories, de concepts et de modèles touchant aux domaines du comportement et des processus de décisions en s'appuyant sur la théorie du comportement planifié d'Icek Ajzen (1985), puis du stress et de sa gestion dans un cadre plus aéronautique en s'appuyant sur des modèles éprouvés d'anxiété durant les phases des vols développés entre autres par Émilie Bourgoin (2015), et enfin de l'homéostasie telle que présentée par Antonio Damasio (2005) qui permet de faire un lien qui nous semble relativement élégant entre les différents concepts de reformatage, de dissonance cognitive et de comportement dit raisonné. Nous avons enfin ajouté des techniques empruntées aux sollicitations non verbales largement utilisées par Gerald Zaltman (1996) afin de tenter de mesurer l'impact éventuel de stimuli directement attachés à quelques crises mondiales, jugées à priori impactantes et choisies par le chercheur.

Le cadre théorique proposé (Figure 2-5) permet l'utilisation de différentes techniques méthodologiques comme nous le voyons au chapitre suivant sur la méthodologie de la recherche adoptée pour ce projet.

CHAPITRE 3

LA MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

Dans ce chapitre, nous précisons la méthodologie de recherche adoptée ainsi que le positionnement épistémologique, le processus d'échantillonnage et les étapes dans la collecte des données. Nous couvrons également les limites de cette recherche ainsi que les considérations éthiques.

3.1 Le type de recherche

3.1.1 Le positionnement ontologique

Du point de vue ontologique, à savoir l'ensemble des intérêts et des points de vue permettant de définir l'enveloppe et le cadre de la réalité, le sujet étudié (à savoir la perception des informations qui peuvent être interprétables) n'existe qu'au travers de constructions mentales, sociales, intellectuelles, et culturelles construites au cours du temps.

Nous ne sommes pas dans le domaine du réalisme des paradigmes positiviste, post-positiviste ou critique, car il n'y a pas de vérité ou de connaissance vraie dans les domaines de notre recherche. Nous sommes dans une posture constructiviste où chacun perçoit son environnement différemment, choisit les éléments d'information qui lui serviront pour son processus de décision, décide d'associer d'autres personnes, et enfin démontre une aversion ou une appétence personnelle vis-à-vis des risques, y compris une acceptation de ces risques suivant sa propre expérience, sa propre confiance en soi, et surtout ses propres valeurs et envies pour passer outre, voire pour les affronter.

Nous nous plaçons donc dans une posture ontologique constructiviste et relativiste.

3.1.2 Le positionnement épistémologique

Du point de vue épistémologique, à savoir l'analyse des critères sur lesquels reposent la connaissance, les conditions d'objectivité pure et absolue semblent difficiles à remplir pour diverses raisons. La première étant que la recherche ne s'inscrit pas dans une discipline des sciences dures, mais dans la socio-psychologie et la perception de la satisfaction (du point de vue de la prise de décision de voyager).

De plus, en notre qualité de chercheur notamment impliqué dans la problématique choisie du fait de notre parcours professionnel (aviation internationale, sûreté de l'aviation, terrorisme). Enfin, la lecture des différents articles, ainsi que leur choix issu de la revue de littérature visant à étayer notre recherche, restent limités au regard de la richesse du sujet traité.

Nous nous plaçons donc dans une posture épistémologique interactive et subjectiviste.

3.1.3 Le positionnement méthodologique

Du point de vue méthodologique, le constructivisme est parfaitement adapté à notre recherche avec une méthode herméneutique et dialectique, à savoir en avançant progressivement dans l'interprétation, en s'interrogeant sur la cohérence, la pertinence de la contribution, des articulations entre les idées et les expressions, et en mettant en évidence ce qui semble être des contradictions éventuelles afin d'obtenir une interprétation plus logique.

Dans ce contexte, nous proposons de procéder par étapes avec une méthode mixte de recherche incluant les principes d'inclusion, d'exclusion et de révision conformément à l'approche méthodologique d'équilibre réflexif ou réfléchi présenté par Shanahan (2016 : 105-106).

3.2 Les méthodes d'observation

La méthode de recherche s'articule autour d'une première étape quantitative, qui cherche à mesurer le niveau d'anxiété vis-à-vis de l'aviation sur un échantillon de jeunes sélectionné(e)s dans l'environnement de l'Université, tous né(e)s et éduqué(e)s dans un pays occidental et exposé(e)s aux médias d'informations et de nouvelles de ces pays occidentaux, et tous ayant effectué au moins un voyage en avion depuis 2020, soit en famille, soit seul(e)s.

Les participant(e)s ont répondu à des questions portant sur leur utilisation des médias et leur confiance vis-à-vis d'eux, sur les voyages effectués durant les dix dernières années, sur leurs perceptions vis-à-vis de certaines crises (comme les événements du 11 septembre 2001, les pandémies mondiales ou les guerres), et enfin sur des questions relatives à leur mode de communication avec leurs proches, famille et ami(e)s et leur éventuelle influence.

Certaines des questions de la première étape sont reprises dans le cadre d'entrevues semi-dirigées avec les participant(e)s qui ont volontairement accepté de passer à cette seconde étape. Les entrevues semi-dirigées sont menées sur la base des réponses au questionnaire afin de pouvoir recueillir des réponses plus libres, plus complètes voire différentes dans un cadre de proximité, de confiance, et d'intimité que seule une entrevue peut offrir. Afin de renforcer la confiance, ces entrevues sont réalisées en mode distanciel afin que les participant(e)s puissent se trouver dans leur cadre familial, virtuellement proches du chercheur, tout en étant protégé(e)s par la distance.

De plus, le choix du mode distanciel privilégiait également un retour vers les modes de communication imposés durant la pandémie mondiale (2020-2022), soit la recherche d'une mise en situation ou en condition plus proche de leur vécu.

En ce qui concerne la technique de Zaltman (1996), et tel qu'indiqué dans le paragraphe sur les théories, concepts et modèles liés aux sollicitations verbales (paragraphe 2.4), nous présentons les mêmes images à tou(te)s les participant(e)s afin qu'il(elle)s partagent librement leur ressenti et leur vision en vue de permettre une analyse comparative des différentes réponses au sein d'un même échantillon. Il ne s'agit pas d'entreprendre une analyse en profondeur des pensées cachées des individus à des fins de marketing ou commerciales (encore une divergence avec la technique de Zaltman) mais simplement de profiter des entrevues pour explorer d'autres techniques de collecte d'informations.

L'analyse de toutes les données est effectuée au travers d'une étude sémantique classique manuelle au regard du volume relativement restreint des informations collectées. Cette analyse cherche l'identification de certaines tendances. Les analyses premières du questionnaire sont effectuées à partir des résumés fournis par le logiciel Google Forms. D'autres analyses sont réalisées manuellement.

3.3 Le processus d'échantillonnage

L'échantillon se voulait intentionnel à savoir non probabiliste ce qui consiste à sélectionner certaines personnes en fonction de caractéristiques typiques de la population à l'étude (Fortin et Gagnon, 2016 : 271). L'échantillon a été complété par un échantillonnage par réseau afin d'élargir la population cible aux ami(e)s des premières personnes sélectionnées. Plus cet échantillon est important, plus les chances d'identifier des personnes naturellement anxieuses sont grandes.

Nous espérons secrètement trouver dans l'échantillon ces personnes qui se situeraient dans cette fameuse fourchette des 10% à 40% de la population générale (identifiée par Bourgoïn, 2015 ; Clark et Rock, 2016 ; Deane, 2022 ; Van Gerwen *et al.*, 2004 ; Van Gerwen, 2013) qui sont naturellement très anxieuses à bord d'un avion.

La première cible était les « membres des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'ESG » (comme précisé dans la démarche d'obtention du certificat CERPE 2023-5705 joint en Annexe H), en commençant pas les personnes inscrites au programme de Maîtrise en Développement du Tourisme (MDT), dont les courriels UQAM étaient disponibles sur la plate-forme sécurisée Moodle au mois de mars 2023.

Ces étudiant(e)s ont été contacté(e)s par courriel à plusieurs reprises, en maintenant leur courriel UQAM en copie cachée pour renforcer la confidentialité, et plus précisément entre le 12 mars et le 10 mai 2023 (le courriel initial est joint en Annexe D). Cinq (5) messages de relance ont été envoyés à une centaine de collègues du programme de Maîtrise afin de solliciter leur participation à un travail académique, dont tou(te)s pouvaient évidemment mesurer l'importance pour le chercheur.

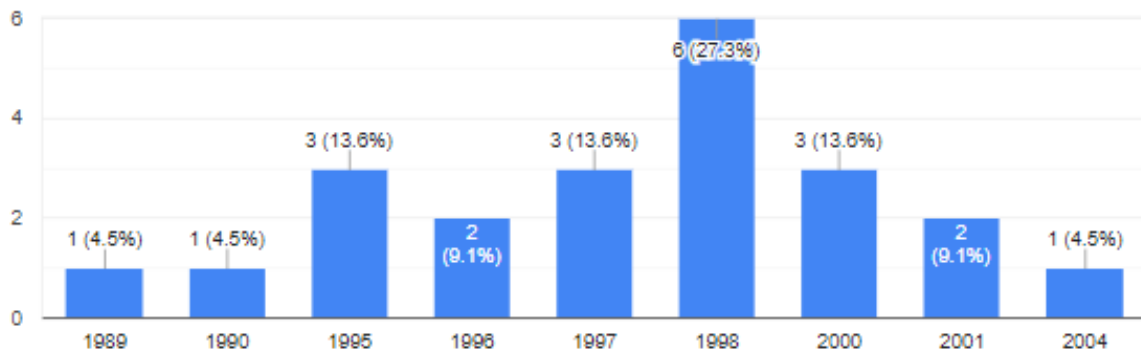
Ont également été contactées des personnes de l'entourage personnel ou professionnel du chercheur qui répondaient aux critères de sélection.

Sans attendre le chapitre sur la présentation et l'analyse des résultats (Chapitre 4), dans lequel nous pourrions techniquement présenter l'échantillon finalement obtenu comme l'un des résultats de la recherche, nous préférons partager toutes les données à ce stade car le résultat est également intimement lié au processus choisi pour l'échantillonnage. Sur quatre-vingt-dix-sept (97) personnes sollicitées à plusieurs reprises durant une période de neuf (9) semaines, vingt-deux (22, soit 22,6%) ont répondu au formulaire, vingt-et-une (21, soit 21,6%) ont envoyé un formulaire de consentement, et dix (10, soit 10,3%) ont accepté une entrevue.

En ce qui concerne la répartition par tranches d'âge, l'échantillon a parfaitement couvert la plage initialement visée à savoir des participant(e)s ayant entre 18 ans (majorité légale) et 33 ans (borne haut des critères d'inclusion), avec une répartition relativement homogène comme nous pouvons le voir dans le Graphique 3-1. La moyenne d'âge de notre échantillon est de 25,3 ans avec un écart-type de 3,9 ans.

Graphique 3-1: Répartition par tranche d'âge

22 réponses



Nous notons un pic relatif à 25 ans (correspondant à 1998 comme année de naissance), ce qui est intéressant en référence aux premières « attaques de peur » que Deane (2022) situait principalement à l'âge de 27 ans pour les personnes naturellement anxieuses qui peuvent développer une peur de l'avion, voire une vraie phobie comme nous l'avons abordé dans la problématique.

Concernant l'origine géographique, les participant(e)s provenaient d'Algérie (une personne), du Canada (neuf personnes) et de la France (douze personnes), la quasi-totalité résidant à Montréal (86%), et d'autres en France (14%).

3.4 La collecte de données

3.4.1 Présentation du questionnaire

Comme indiqué dans le chapitre 2, les différentes sections du questionnaire (disponible en Annexe B) ont été développées autour du Questionnaire des Modalités d'Anxiété pendant les Vols Aériens (QMAVA) de Bourgoin (2015) et des processus de changements du comportement issus de Friman *et al.* (2017).

Le QMAVA a été légèrement modifié à travers une échelle de Likert de 9 points (au lieu des 5 points initiaux) afin d'augmenter la granularité des résultats et permettre l'identification de différences ou tendances. Il a également été enrichi de questions supplémentaires afin de tenir compte de toutes les étapes du vol dans l'environnement actuel de 2023.

Le questionnaire comprenait 114 questions réparties dans 22 sections (Tableau 3-2) allant de la confirmation des critères de sélection, à l'identification des participant(e)s, aux voyages, l'utilisation des médias, et d'autres questions qui sont regroupées dans l'Annexe B.

Le retour des participant(e)s a été positif sur le contenu et la pertinence des questions posées, ainsi que pour le temps moyen de réponse qui se situait dans une fourchette de vingt à trente minutes.

Le questionnaire a été élaboré sur Google Forms ce qui permettait une analyse rapide des informations recueillies avec les fonctionnalités classiques des tableurs. Le volume des données ne nécessitait pas l'utilisation de logiciels plus élaborés ou spécialisés.

Tableau 3-2 : Corrélation entre les sections du questionnaire et les changements de comportement

								Section	Questions	
								1		Introduction
								2	1 5	Critères de sélection
								3	6 8	Identification
								4	9	Code UQAM (peut refuser)
								5	10 13	Informations démographiques
Consciousness raising	risk assessment	perception of benefits	self-efficacy and social support	helping relationship	counterconditioning	decision making	stimulus control	6	14 55	QMAVA + Résultats
x	x			x		x	x	7	56	Demande pour continuer (oui ou non)
								8	57 65	Questions sur les voyages
x		x						9	66 74	Questions sur les médias
	x							10	75 76	Le 11 Septembre 2001
	x							11	77 79	Les pandémies
	x							12	80 82	Les guerres
								13	83 86	Influence des médias officiels
								14	87 90	Influence des médias sociaux
								15	91 94	Influence des proches
		x	x					16	95 100	Changements de perception
		x	x	x				17	101 105	Transfert d'influence
		x		x	x	x	x	18	106 110	Gestion du contrôle
								19	111 112	Seconde phase
								20	113	Courriel
								21	114	Commentaires de fin
								22		Message pour ceux qui ne répondent pas aux critères de sélection

Chacune des catégories des changements de comportement est reflétée dans une ou plusieurs des catégories de questions. Ce découpage devait permettre une analyse quantitative plus fine si nous avons été en mesure de collecter un nombre significatif de réponses. Par exemple, les facultés de *coping*, ou de défense consciente, auraient pu être testées au niveau des sections 6, 10, 11, 12 et 18 du questionnaire soit respectivement le questionnaire QMAVA touchant au stress pendant les phases de vol, le stress générés par les crises et la gestion du contrôle en dernier lieu.

La faiblesse de l'échantillon et du nombre de réponses n'a pas permis de telles analyses croisées.

3.4.2 Présentation de l'entrevue

L'entrevue est articulée autour de différentes étapes à savoir :

1. Une introduction avec la présentation du projet et le rappel des objectifs poursuivis
2. Une présentation des différents thèmes qui sont abordés durant l'entrevue
3. Des présentations pour chacun des cinq thèmes avec des questions clés (de 2 à 4)
4. Les vignettes avec les photos des crises
5. Une conclusion sur les pensées positives, négatives et générales en pensant aux voyages
6. Fin de l'entrevue avec les remerciements d'usage et éventuelles questions

Comme déjà indiqué précédemment, certaines des questions de la première étape, celle relative au questionnaire, ont été reprises dans le cadre des entrevues semi-dirigées avec les participant(e)s qui se sont alors porté(e)s volontaires pour passer cette seconde étape du processus de collecte des informations.

Les entrevues semi-dirigées ont été menées sur la base des réponses au questionnaire, sans pour autant se limiter à ce qui avait été initialement proposé, afin de pouvoir approfondir et recueillir des réponses plus libres, plus complètes, voire différentes dans un cadre de proximité, de confiance, et d'intimité que l'entrevue était sensée offrir. Ces entrevues ont été réalisées principalement en ligne en utilisant le logiciel MS Teams (version professionnelle), qui permet l'enregistrement et la retranscription automatique des discussions. Cette seconde étape du questionnaire vise la compréhension plus approfondie des phénomènes que nous cherchons à étudier à savoir, d'une part, quelle est l'influence des informations à caractère sécuritaire sur la décision de voyager des jeunes interrogé(e)s et, d'autre part, quelle influence ont pu avoir les différents référents importants, les parents, les grands-parents, ou possiblement d'autres

comme des ami(e)s sur la prise de décision. Enfin, quel est le potentiel négatif de ces informations de crises sur le niveau d'anxiété vis-à-vis de l'aviation ?

L'entrevue s'articulait autour de cinq thèmes (les voyages, les médias, l'influence des informations sécuritaires, l'influence du cadre familial et l'influence des informations de crises) et s'achevait par une conclusion. Toutes les questions de l'entrevue semi-dirigée sont disponibles dans le Guide de l'Entrevue (joint en Annexe C).

Tou(te)s les participant(e)s ont été guidé(e)s par un jeu de questions présentées sur l'écran afin de cadrer les discussions. Les questions de relance et de clarification étaient puisées dans le guide de l'entrevue initial (non partagé) en plus des questions présentées. La présentation (PowerPoint) qui a été développée afin de maintenir une homogénéité et une cohérence dans les entrevues est jointe en Annexe G.

Les deux premiers thèmes permettaient d'établir un climat de confiance avec des questions relativement neutres (les voyages et les médias) avant de passer aux deux thèmes suivants (l'influence des informations et du cadre familial) qui s'engageaient forcément vers des discussions beaucoup plus personnelles, voire intimes. Les discussions sur ces quatre premiers thèmes ont duré en moyenne 53 minutes (écart type de 9 minutes) soit les deux-tiers des durées moyennes des entrevues.

Au moment de passer au dernier thème (l'influence des informations de crises), la qualité de la conversation et la confiance étaient parfaitement perceptibles avec tou(te)s les participant(e)s. Ce cinquième thème était abordé en mode « silence » avec la présentation successive de trois images (les vignettes citées précédemment) pour lesquelles il était simplement demandé aux participant(e)s : « que pensez-vous des images suivantes ? » et « est-ce que ces événements représentent une anxiété particulière lorsque vous pensez aux voyages ? ».

Durant cette partie plus silencieuse, les seules interventions du chercheur visaient à recentrer la discussion sur les questions et les images uniquement, sans chercher à explorer plus en profondeur les impressions, les sentiments et les paroles partagés pour chacune de ces images. Il n'y a pas eu de question de relance dans cette partie qui a été particulièrement enrichissante avec des interventions allant d'une dizaine de minutes au total pour les trois images à une trentaine de minutes, voire plus pour un(e) participant(e) qui se sentait particulièrement à l'aise pour partager beaucoup plus de commentaires, de sentiments et d'émotions.

Enfin, la conclusion de l'entrevue portait sur la dernière partie du questionnaire à savoir la verbalisation des voyages avec les trois pensées positives, les trois pensées négatives et les cinq mots que les participant(e)s avaient utilisés dans leur questionnaire. Cette conclusion permettait aux participants de redescendre tranquillement de l'éventuel niveau de stress et d'engagement que les images pouvaient à priori générer, et de clarifier la signification réelle derrière certains termes utilisés qui pouvaient avoir une double signification (positive ou négative).

Tou(te)s les participant(e)s ont enfin été invité(e)s à poser des questions, à commenter l'entrevue, et ont bien entendu été chaleureusement remercié(e)s pour le temps consacré et surtout pour leur gentillesse, leur confiance et la qualité du partage lors des échanges.

3.5 Les limites de l'étude

Concernant l'échantillon, la proportion d'hommes (seulement deux pour les formulaires sur un total de vingt-deux formulaires pour les hommes et les femmes, et un pour les entrevues sur un total de dix) est très décevante car nous pouvions nous attendre à une proportion hommes - femmes dans notre échantillon qui soit plus ou moins équivalente à la répartition étudiants – étudiantes dans le programme de Maîtrise en Développement du Tourisme de l'ESG.

Il est clair que certains des critères de sélection liés aux origines ont certainement bloqué certains étudiants du programme de Maîtrise en Développement du Tourisme de l'ESG, et les associations d'étudiant(e)s sollicitées n'ont pas souhaité participer activement aux démarches de recrutement.

L'étude a donc été réalisée sur un échantillon relativement limité et très (voir exclusivement) féminin. Nous avons toutefois constaté que les contributions masculines ne sortaient pas du spectre des réponses féminines. Il est important de noter cette polarisation somme toute involontaire, même si son impact sur les résultats ne semble pas visible dans le cadre de notre projet.

Concernant le nombre de réponses au questionnaire (soit vingt-deux), les objectifs indiqués dans le dossier d'éthique n'ont pas été atteints puisque l'objectif initial était d'une cinquantaine, soit plus du double du nombre obtenu dans la recherche réalisée

De plus, l'analyse des résultats a illustré la difficulté d'élaborer de bons questionnaires par rapport aux points recherchés. Même si le questionnaire avait été testé auprès de quelques participant(e)s préalablement à son partage plus large, les discussions lors des entrevues ont permis d'identifier des lacunes et des imperfections avec des choix relativement binaires, même si des échelles plus précises étaient utilisées. Le processus du cheminement des pensées précédant le choix d'une réponse à une question dans le cadre d'un questionnaire ne pouvait être mis en lumière que lors des entrevues. En effet, le choix des mots, l'image projetée par les visages, les éventuelles mimiques des participant(e)s, voire les reformulations en cours de réponse dévoilent ce cheminement de pensée en temps réel.

Les questions de relance, la recherche d'une clarification, la reformulation du chercheur destinées à mieux comprendre les réponses s'avèrent être le travail de collecte le plus important pour tenter de comprendre le phénomène étudié. La réponse dans le questionnaire n'est pas forcément l'information la plus pertinente pour le chercheur car il ne pouvait pas mesurer tout le cheminement, toutes les hésitations et également toutes les ambiguïtés.

Pour autant, le faible pourcentage de réponses, malgré les multiples sollicitations auprès des collègues universitaires, est relativement décevant, surtout que les formulaires de consentement pouvaient être signés électroniquement (en deux minutes) et que le questionnaire pouvait être complété relativement rapidement (de vingt à trente minutes).

Les participant(e)s sont pour la quasi-totalité des personnes qui se sentaient suffisamment conscient(e)s de l'importance de cette étape pour le chercheur, ou proches d'un(e) autre participant(e) qui insistait pour aider dans la démarche de recherche. Cette proximité est somme toute relative car nous parlons de collègues de sessions de cours, de connivence durant les longues heures des travaux en groupes, voire de quelques heures supplémentaires d'échanges sociaux lors des activités extra-universitaires. Aucun(e) des participant(e)s ne connaissait l'environnement professionnel, voire personnel, du chercheur préalablement aux entrevues, et les discussions durant les entrevues ont été une vraie découverte, voire une introspection partagée. Enfin, cette expérience de la collecte réelle de données sur le terrain permet de mieux mesurer, et surtout de vraiment apprécier, le travail phénoménal accompli par les chercheurs qui réalisent des études quantitatives et qualitatives de grande envergure.

La partie quantitative de l'étude (le questionnaire), qui n'a donc pas forcément tenu ses promesses, a tout de même permis d'identifier des volontaires suffisamment motivés pour passer à la phase des entrevues

semi-dirigées et dont les résultats se sont révélés particulièrement intéressants. Nous le constaterons dans le chapitre traitant des résultats.

Concernant le nombre d'entrevues, nous visions une douzaine dans le dossier d'éthique remis au CERPE (2023-5705 - 07 mars 2023) et nous avons réalisé dix (10) entrevues totalisant plus de treize (13) heures d'enregistrement. Nous avons obtenu un effet de saturation avec les mêmes contributions revenant au fur et à mesure des entrevues, mais il reste tout de même difficile de conclure que l'échantillon était réellement représentatif de la cible initialement visée.

Une autre limite importante de la recherche était le choix de ne recruter que des francophones alors que nous aurions pu ajouter des anglophones, si le temps l'avait permis. Nous avons effectivement détecté certaines différences entre les réponses des participant(e)s de souche canadienne, et potentiellement de culture anglophone, par rapport aux participant(e)s francophones d'origine étrangère, européenne ou autres. Une étude plus large sur un échantillon plus international serait certainement utile.

Notons enfin qu'un groupe Facebook a été ouvert afin d'accueillir tous les participant(e)s en vue de créer un espace de discussions et d'échanges. Ce groupe n'a pas du tout fonctionné durant toute la phase de collecte et il a été coupé dès la réception de l'avis final de conformité du CERPE. Les participant(e)s seront directement et personnellement informé(e)s du dépôt du mémoire.

3.6 Les considérations éthiques

Cette recherche a reçu l'aval du comité d'éthique (voire Annexes H et I) et elle est restée de nature non expérimentale. Mais elle touchait tout de même à la question de l'anxiété que peuvent développer certain(e)s participant(e)s vis-à-vis de leurs expériences passées avec l'aviation et les voyages, mais aussi certaines crises contemporaines qui peuvent avoir une résonance particulière pour certain(e)s.

Le chercheur a donc été particulièrement attentif lors du recrutement et pendant le déroulement des entrevues afin de ne pas risquer de choquer qui que ce soit.

Par exemple, l'un(e) des participant(e)s qui avait été recruté(e) par réseau a répondu au questionnaire et s'était porté(e) volontaire pour l'entrevue. Comme l'une des questions du questionnaire traitait de « l'importance des événements de guerre (comme celle en Ukraine) sur leur impression du stress ou

d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation » (question 78 du questionnaire, Antonini, 2023) et que l'une des images projetées durant l'entrevue pouvait s'apparenter à la guerre en Ukraine, le chercheur a décidé de ne pas inviter cette personne à participer à cause de ses origines familiales ukrainiennes.

Enfin, les transcriptions des entrevues ont été validées par les participant(e)s et les informations sont restées strictement confidentielles avec des sauvegardes informatiques sur le serveur de l'UQAM.

Si nous tentons de résumer ce chapitre sur la méthodologie de la recherche, nous devons rappeler le choix incontournable d'un paradigme constructiviste incluant une approche méthodologique d'équilibre réflexif ou réfléchi. La recherche porte sur des questionnements éminemment personnels et subjectifs tant pour les participant(e)s que pour le chercheur lui-même qui fait partie intégrante de sa recherche.

L'objectif initial était de procéder en deux étapes avec une méthode mixte de recherche s'appuyant sur une dimension quantitative au travers de réponses à un questionnaire partagé avec le plus grand nombre de participant(e)s possible, suivie d'une dimension qualitative au travers d'entrevues semi-dirigées pour les participant(e)s désirant continuer la démarche avec le chercheur.

La constitution de l'échantillon a été plus problématique que prévu car l'hypothèse initiale considérant que la grande majorité des étudiant(e)s du même programme d'étude seraient à priori volontaires pour au moins répondre à un questionnaire (la partie quantitative) s'est heurtée au mur de la réalité.

Nous avons également couvert les limites de l'étude et les considérations éthiques qui sont incontournables pour toute recherche dans le domaine des sciences sociales.

CHAPITRE 4

ANALYSE DES RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

Dans ce chapitre, nous présentons les résultats, d'une part, du questionnaire avec chacune de ses sections, puis, d'autre part, les résultats des entrevues avec chacun de ses thèmes. Les résultats sont analysés partiellement pour chacune des deux étapes. Les résultats sur l'échantillon sont présentés dans le paragraphe portant sur le processus d'échantillonnage (paragraphe 3.3) afin de ne consacrer ce chapitre qu'aux résultats concrets issus des questionnaires et entrevues et pertinents pour notre recherche.

4.1 Présentation des résultats issus des questionnaires

Comme déjà indiqué dans le chapitre précédent (paragraphe 3.4.1 et le tableau 3-1), le questionnaire était composé de différentes sections dont nous allons présenter les résultats section par section.

4.1.1 Les voyages

La définition de « voyage » n'a pas été fournie dans le questionnaire ni dans les documents (invitation, consentement) préalablement au recrutement dans l'échantillon. Comme le questionnaire commençait assez rapidement avec le test sur l'anxiété durant les phases du transport aérien (QMAVA) et que les questions portant sur les voyages mentionnaient la référence « en avion », il a semblé évident que les voyages se limitaient à ceux réalisés avec un tronçon aérien.

Nous avons initialement pensé à intégrer tous les types de voyages, mais la décision relative à l'échelle de mesure pour évaluer l'anxiété (le QMAVA) nous invitait à ne parler que des voyages comprenant des tronçons aériens. Si nous avions intégré tous les modes de transport, nous aurions dû développer d'autres échelles et comparer leurs pertinences, mais également leurs fidélités et validités pour chacun des différents modes de transport choisis.

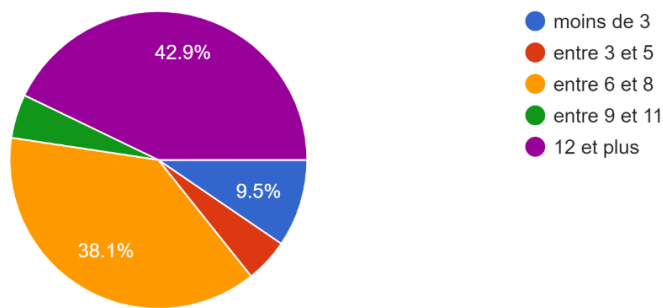
En revenant à notre projet, nous recherchions des participant(e)s qui avaient déjà voyagé, et les résultats de notre échantillon confirment qu'il(elle)s ont beaucoup voyagé (Graphique 4-1) avec neuf (9) personnes indiquant avoir effectué 12 voyages et plus (42,9 %) dans les dix dernières années, une (1) entre 9 et 11 voyages (4,8%), huit (8) entre 6 et 8 (38,1 %), et le reste des participant(e)s (14,2 %) ont effectué moins de 5 voyages.

Tou(te)s les participant(e)s ont au moins effectué un voyage avec leurs parents et grands-parents, et au moins un voyage avec leurs grands-parents uniquement. Sinon, beaucoup de voyages ont été effectués avec les ami(e)s ou tout simplement seul(e). Nous constatons également que certain(e)s participant(e)s possèdent une belle expérience des voyages aériens malgré leur jeune âge en lisant le graphique 4-2 qui indique la date de leur premier voyage.

Graphique 4-1 : Nombre de voyages effectués dans les 10 dernières années

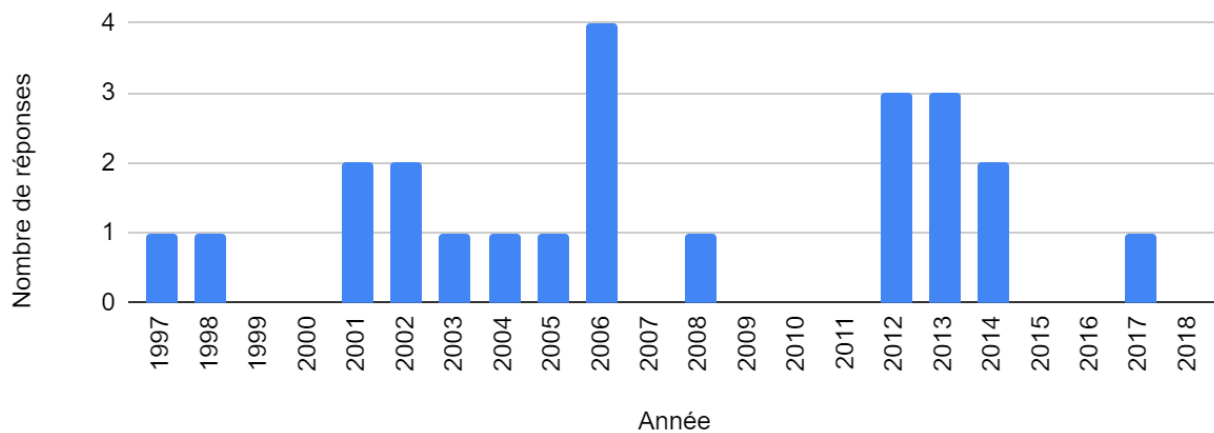
Combien de voyages avez-vous effectué en avion durant les 10 dernières années (d'après vos souvenirs) ?

21 réponses



Graphique 4-2 : Date du premier voyage

Nombre de réponses vs. Année du premier voyage

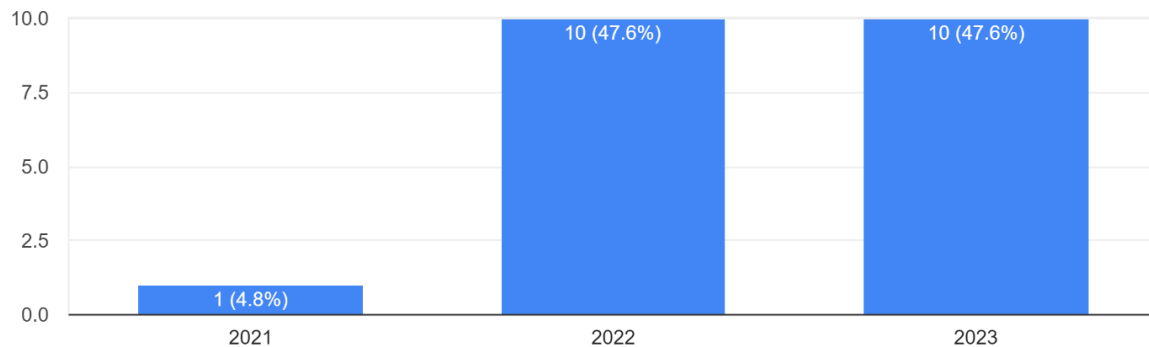


Tou(te)s les participant(e)s ont voyagé depuis au moins 5 ans avant notre recherche puisque le premier voyage plus récent date de 2017 d'après les réponses au questionnaire.

Enfin, il est intéressant de constater dans le graphique 4-3 que tou(te)s les participant(e)s de notre échantillon ont voyagé pendant la période la plus restrictive de la pandémie mondiale (2020-2022) alors que le trafic était très perturbé et les contraintes très pénalisantes. Malgré ces contraintes, il(elle)s ont continué à voyager au-delà de cette pandémie, et en 2023.

Graphique 4-3 : Année du dernier voyage

Quelle est l'année de votre dernier voyage ?
21 réponses



Nous avons donc un échantillon représentatif de jeunes consommateur(trice)s assidu(e)s de voyages, qui sont visiblement prêt(e)s à voyager en toutes circonstances et cela malgré tous les obstacles imposés durant leur processus de décision de voyager. Ce constat était à priori prévisible puisque beaucoup des participant(e)s acceptent l'aventure d'une expatriation afin d'effectuer une partie de leur scolarité à l'étranger, plus précisément au Québec et à Montréal. Cette expatriation les oblige à effectuer des allers et retours réguliers vers leurs familles et dans leurs pays d'origine, mais les invite également à des explorations en Amérique du Nord pour profiter d'opportunités plus accessibles que depuis leurs anciens lieux de résidence.

Les entrevues fourniront plus d'informations sur les types de voyages qui ont été réalisés par les participant(e)s, ce que le questionnaire ne pouvait pas couvrir suffisamment, sauf à le rendre trop long et fastidieux à répondre.

4.1.2 La gestion de l'anxiété

La première partie incontournable du questionnaire porte sur la gestion de l'anxiété en vol en s'appuyant sur les trente-trois (33) questions originellement issues du Questionnaire des Modalités d'Anxiété pendant les Vols Aériens (QMAVA) développé par Bourgoin (2015) et Van Gerwen *et al* (1999). Ce dernier a été enrichi de sept (7) questions additionnelles proposées par le chercheur, afin d'arriver au total de quarante (40) questions. Le questionnaire est détaillé en Annexe A et les modifications apportées portent d'une part, sur l'échelle de mesure qui est plus large afin d'augmenter la granularité des résultats et d'autre part, sur l'ajout de plusieurs situations reflétant l'intégralité des étapes d'un voyage aérien en 2023.

Les participant(e)s devaient auto-évaluer leur niveau d'anxiété pour chacune des quarante (40) situations du questionnaire en utilisant une échelle (Figure 4-1) qui était répétée toutes les cinq questions.

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

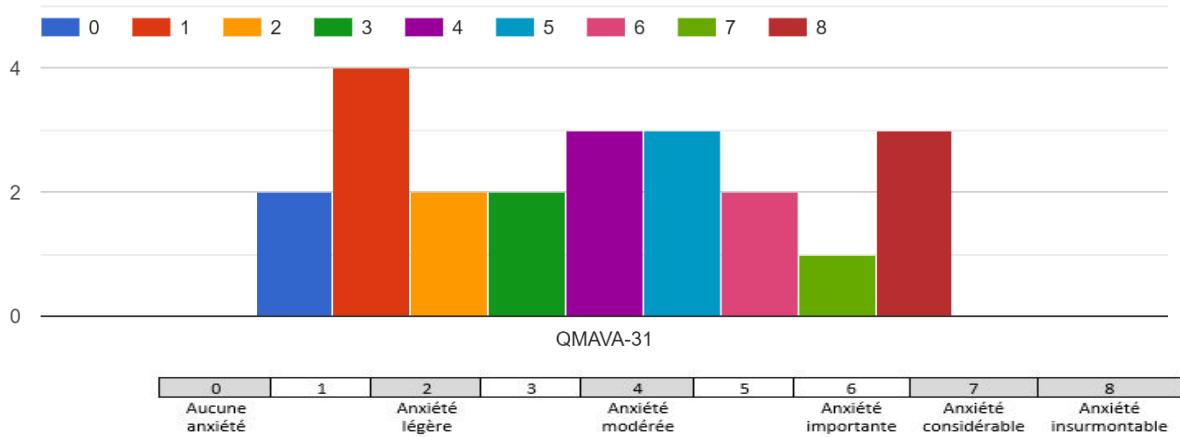
Figure 4-1 : Échelle d'évaluation du questionnaire QMAVA

Les points 7 et 8 de l'échelle reprennent les niveaux d'anxiété « considérable » ou « insurmontable » de l'échelle initiale utilisée par Bourgoin (2015, Annexe A.3 : 247) et ces niveaux ont été atteints à plusieurs reprises dans notre échantillon.

Cela a par exemple été le cas, d'une part lors des formalités de départ (entrée dans l'aérogare, enregistrement, contrôles de sûreté et de police, et embarquement) ou d'arrivée (immigration et douanes, récupération des bagages), et d'autre part dans les situations de turbulence lorsque l'avion oscille de droite ou de gauche, qu'il vibre ou que le bruit des moteurs varie. Comme l'indique le graphique 4-4, six (6 soit 27% de l'effectif) des participant(e)s choisissent des niveaux d'anxiété « importante, considérable ou insurmontable » à la question #31 du questionnaire QMAVA qui correspondait à la phase de descente du vol. Notons que la question précédente (question #30 du QMAVA, Graphique 4-5) préparait les esprits avec des turbulences annoncées en phase de descente.

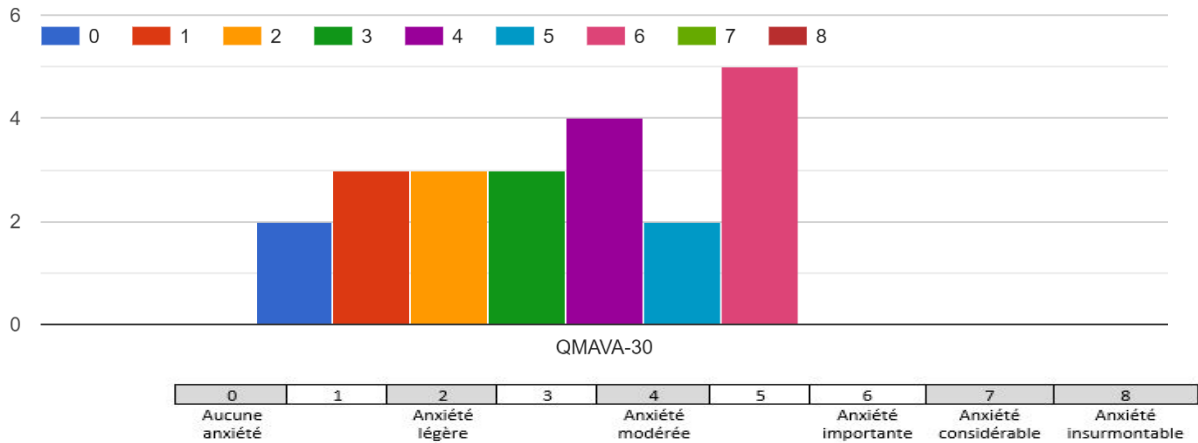
Graphique 4-4 : Auto-évaluation du niveau d'anxiété dans une phase de vol

31- Vous êtes secoué(e)



Graphique 4-5 : Auto-évaluation du niveau d'anxiété dans une phase de vol

30- Des turbulences sont annoncées



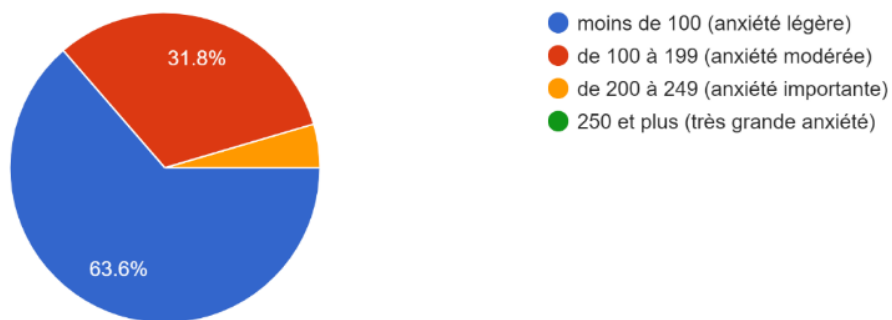
Il est important de noter que certaines situations, qui génèrent des anxiétés importantes pour un petit nombre de participant(e)s, peuvent donner une fausse impression sur l'ampleur réelle de la situation si l'effectif avait été plus important et représentatif de ce segment de la population.

Par exemple, une (1) personne a indiqué un cumul de plus de 200 (en orange dans le graphique 4-6) en additionnant elle-même toutes ses réponses. La réalité est que le résultat aurait dû être de 181 points, certes le plus important de tout l'effectif, mais tout de même situé dans la catégorie inférieure. Le stress et l'anxiété développés pendant le questionnaire QMAVA ont certainement affecté ses facultés de calcul.

Graphique 4-6 : Résultats du questionnaire d'anxiété QMAVA

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

Résultats En additionnant toutes vos réponses aux questions précédentes, quel est votre total ?
22 responses



La moyenne des résultats au QMAVA était de 78,6 points sur un total maximal de 320 (40 questions avec une note maximale de 8 sur l'échelle d'évaluation en figure 4-1 ou répétée au graphique 4-6) soit un niveau global d'anxiété de l'échantillon situé à 1,96, ce qui correspond à une anxiété légère d'après la même échelle d'évaluation.

Toutes les personnes ayant démontré une anxiété modérée, soit ayant obtenu un résultat final entre 100 et 199 (Graphique 4-6), ont construit ce résultat avec leurs réponses aux questions relatives à la phase de vol, soit les questions #22 à #35 du questionnaire QMAVA correspondant aux phases s'étalant de la mise en pleine puissance des moteurs pour le décollage jusqu'au toucher des roues pendant l'atterrissage. Ceci démontre un niveau de peur réelle lorsque ces personnes sont assises dans la cabine d'un avion durant un vol.

Comme nous le constatons pour l'ensemble de l'échantillon (Tableau 4-7), les quatorze (14) questions touchant aux phases de vol (questions #22 à #33) constituent 35% de l'effectif total des questions (14 questions sur 40), mais obtiennent un résultat moyen de 34,2 points, ce qui représente un plus gros pourcentage avec 43,5% de l'ensemble du QMAVA (qui obtient un résultat de 78,6 points). La part relative des phases de vol représente donc presque la moitié de l'anxiété totale du QMAVA. Si nous analysons les moyennes relatives respectives pour les phases de vol et de l'ensemble du QMAVA, là encore la moyenne relative des phases de vol est plus importante (30,53% du sous-total maximum possible de 112) que la moyenne relative totale (24,56% sur l'ensemble du QMAVA sur un maximum possible de 320).

Tableau 4-7 : Analyse relative de la phase de vol sur l'anxiété

Sur tout l'échantillon	Phases de vol du QMAVA	Total du QMAVA
Nombre de questions	14 (de #22 à #33)	40
Portion relative des questions	35 % (par rapport au total)	
Nombre de points maximum	112 (14 questions x 8 points)	320 (40 questions x 8 points)
Résultats moyens	34,2 points	78,6 points
Portion relative des résultats	30,53 %	24,56 %
Comparaison relative	43,5 % (par rapport au total)	
Niveau d'anxiété (% ramené sur l'échelle)	2,44 => légère à modérée	1,96 => légère

Si nous nous concentrons sur les huit (8) personnes ayant obtenu 100 points et plus (Tableau 4-8), la moyenne de ce sous-groupe devient 127,5 points pour le QMAVA au complet, avec le sous-total des phases de vol à 57,5 points. Cela représente des anxiétés globales et dans les phases de vol respectivement plus élevées de 62% et 68% par rapport à l'échantillon complet. Notons que la part relative des phases de vol par rapport à l'ensemble des phases du QMAVA reste stable entre l'échantillon complet et les personnes les plus anxieuses, avec moins de 4% de déviation. Les phases de vol sont donc les plus anxiogènes quel que soit le niveau d'anxiété intrinsèque des participant(e)s.

Tableau 4-8 : Analyse concentrée sur les personnes les plus anxieuses

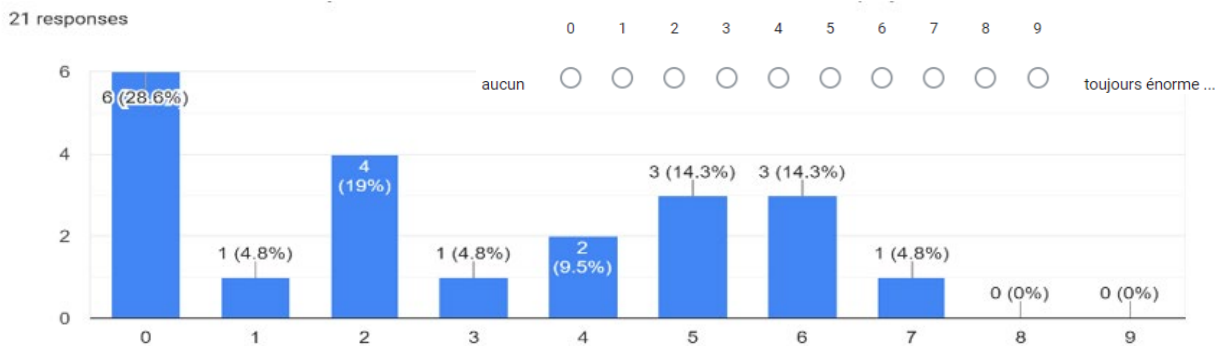
Sur les anxieux(ses) uniquement	Phases de vol dans le QMAVA	Total du QMAVA
Résultats moyens	57,5 points	127,5 points
Portion relative des résultats	51,33 %	39,84 %
Comparaison par rapport au tableau 4-7	+ 68 %	+62 %
Comparaison relative	45,1 % (par rapport au total)	
Comparaison par rapport au tableau 4-7	+3,68 %	
Niveau d'anxiété (% ramené sur l'échelle)	4,11 => modérée	3,18 => légère à modérée

Le partage entre celles et ceux qui ont de l’anxiété, et ceux et celles qui n’en ont pas ou peu, se confirme en toute fin du questionnaire avec la dernière question et dont les résultats présentés au graphique 4-9 montrent trois blocs équivalents à 33,3 % ou 33,4 % :

- Les non anxieux(es) indiquant peu d’anxiété avec des niveaux de 0 ou 1,
- Les plus anxieux(es) avec des niveaux de 5, 6 ou 7 sur le total de 9 de l’échelle, et
- Les intermédiaires avec les niveaux entre 2 et 4.

Graphique 4-9 : Résultats à la question sur l’anxiété

Pourriez-vous de nouveau (et sans revenir en arrière dans le questionnaire) partager votre évaluation de votre niveau général de stress ou d’anxiété vis-à-vis des voyages ou de l’aviation ?

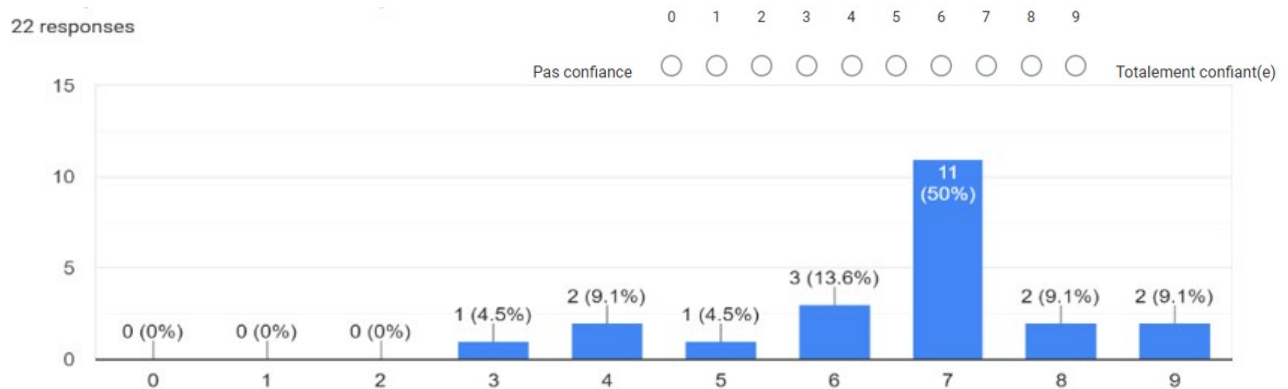


En effet, les résultats sur l’anxiété (Graphique 4-6) sont confirmés par les réponses à cette même question en fin de questionnaire (Graphique 4-9), montrant que les participant(e)s à notre échantillon reconnaissent une anxiété certaine vis-à-vis des voyages et de l’aviation.

Cela devient plus intéressant lorsque nous passons à une question mettant volontairement en opposition les concepts d’anxiété et de confiance, avec le libellé suivant « Nous parlons **d’anxiété**, mais quel est votre niveau de **confiance** envers l’aviation » (Graphique 4-10). C’est une question générale qui est positionnée juste après le test QMAVA et les niveaux d’anxiété et nous cherchons à mesurer un niveau intrinsèque de confiance avec une réponse qui ne fait pas réellement l’objet d’une réflexion approfondie. La réponse est instinctive, comme une heuristique venant directement de notre système homéostatique. La réponse instinctive est claire avec des résultats très regroupés autour du niveau 7 sur une échelle allant de 0 (pas de confiance) à 9 (totale confiance). Ce niveau 7 regroupe 50% de l’effectif à lui seul, la moyenne des résultats sur le niveau de confiance est à 6,59 avec un écart-type relativement faible de 1,50.

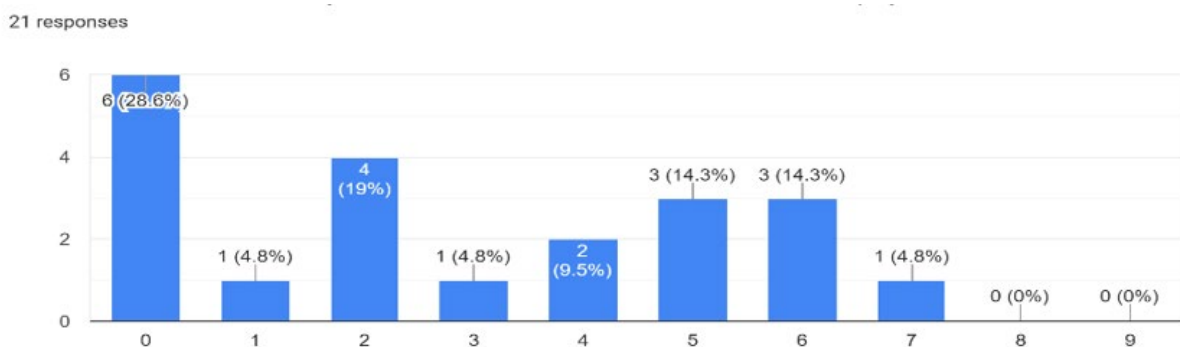
Graphique 4-10 : Niveau de confiance envers l'aviation

Nous parlons **d'anxiété**, mais quel est votre niveau de **confiance** envers l'aviation ?



Nous pourrions même comparer visuellement et par superposition les résultats sur l'anxiété (Graphique 4-9 recopié en dessous) avec les résultats sur la confiance (Graphique 4-10 au-dessus) qui tendrait à illustrer une relative irrationalité, ou une perte certaine de contrôle envers les peurs et l'anxiété liées à l'avion, même si l'intellect et la rationalité reprennent le dessus puisqu'il faut bien voyager (surtout pour les membres de notre échantillon qui doivent avoir voyagé d'après les critères de sélection).

Graphique 4-9 (en rappel) : Résultats à la question sur l'anxiété



Nous avons donc un échantillon de personnes consommatrices assidues de voyages, légèrement à modérément stressées lorsqu'elles sont installées dans un avion, qui peuvent répondre à des stimuli externes inconfortables (turbulences) ou encore à des frustrations procédurales ou opérationnelles durant les étapes aéroportuaires (procédures, délais, perte potentielle de bagages). Toutefois, ces mêmes personnes développent tout de même un fort sentiment global de confiance envers l'aviation en général.

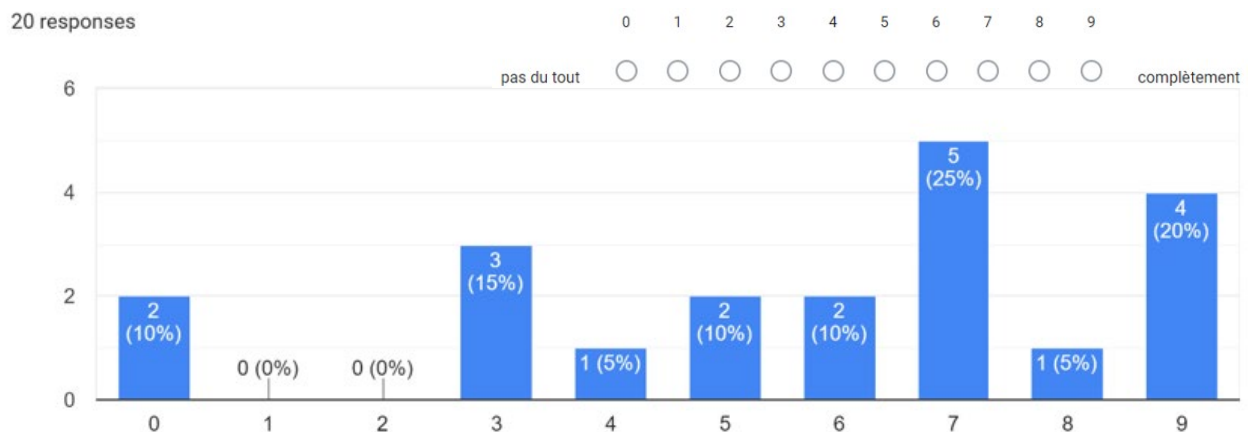
Les entrevues permettront de mieux comprendre cette posture somme toute classique qui s’appuie principalement sur les messages véhiculés par l’industrie et les médias à savoir que l’aviation reste, objectivement et statistiquement, le moyen de transport le plus sûr, largement devant le train, la voiture et les motocyclettes pour ne citer que ces derniers.

Nous avons enfin demandé aux participant(e)s quels étaient leurs niveaux de confiance envers les voyages et le transport aérien dans les deux, cinq et dix prochaines années. L’objectif était de mesurer d’une part, l’impact de la dernière pandémie mondiale (2020-2022) qui commençait de s’achever en 2023 (au moins au niveau des mesures restrictives portant sur les voyages aériens) mais qui n’était pas déclarée officiellement achevée en 2023, et d’autre part le niveau éventuel de rémanence ou de persistance de ces événements extraordinaires (dans le sens littéral du terme) sur le moyen terme (cinq ans) et le plus long terme (dix ans).

Le graphique 4-11 donne la perception pour un avenir très proche, car se projeter mentalement dans les deux prochaines années revient à se poser la question de la confiance actuelle, ou pour demain, dans un environnement toujours incertain (la pandémie mondiale de 2020-2022 n’était pas officiellement achevée en 2023).

Graphique 4-11 : Niveau de confiance dans le transport aérien dans les deux prochaines années

Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **DEUX** prochaines années ?

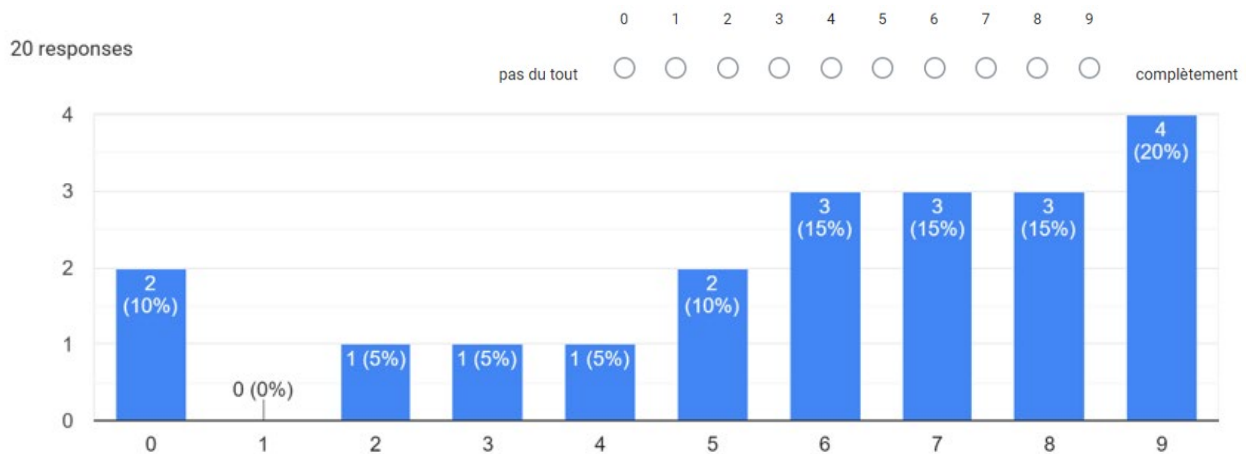


Notons la différence notable entre les graphiques 4-10 et 4-11 qui représentent respectivement la confiance hypothétique, intrinsèque ou rationnelle (4-10) et la confiance perçue dans les deux prochaines années (4-11). Il y a plus d'inquiétudes en se projetant dans les deux prochaines années qu'il n'y avait de défiance intrinsèque dans le transport aérien (graphique 4-10). Nous notons une petite dissonance cognitive entre les deux certainement due aux émotions encore fraîches de la pandémie mondiale (2020-2022). La moyenne des résultats est à 5,70 avec un écart-type important de 2,79.

Si nous passons à la question suivante, à savoir le retour à une confiance totale dans les cinq prochaines années, les tendances deviennent plus regroupées avec des réponses résolument positives comme le montre le graphique 4-12.

Graphique 4-12 : Niveau de confiance dans le transport aérien dans les cinq prochaines années

Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **CINQ** prochaines années ?



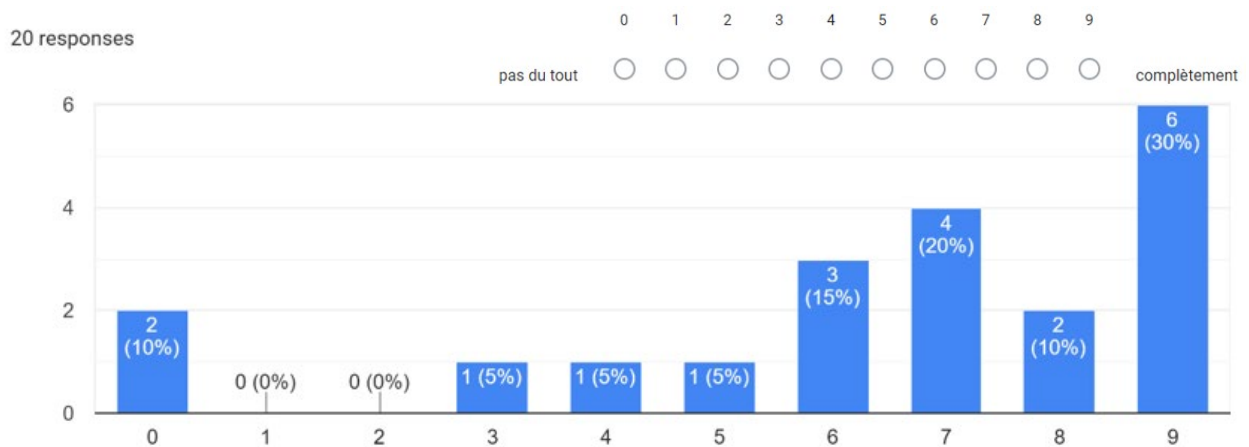
Nous remarquons que la courbe est plus ordonnée que la précédente donnant une impression globalement plus positive avec des réponses plus regroupées et 50 % des réponses à des niveaux de 7 et plus. La moyenne des résultats remonte à 5,90 avec un écart-type toujours important calculé à 2,85.

Enfin, les résultats sur la confiance totale retrouvée dans les dix prochaines années donnent des perspectives encore plus positives avec 60% des réponses qui se situent à des niveaux de 7 et plus (Graphique 4-13).

Cela correspondait aux mêmes proportions des personnes intrinsèquement confiantes (Graphique 4-10) en volume, mais cette fois-ci avec le plus fort effectif au niveau maximal (une réponse de 9, soit complètement en confiance). Cela était déjà le cas pour la question précédente, mais cette fois-ci avec une plus forte amplitude. Nos participant(e)s semblent résolument optimistes. La moyenne des résultats remonte à 6,40 avec un écart-type toujours important de 2,80.

Graphique 4-13 : Niveau de confiance dans le transport aérien dans les dix prochaines années

Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **DIX** prochaines années ?



Si nous tentons de récapituler ces derniers résultats sous une forme plus synthétique avec le tableau 4-14, nous devons rappeler que les mêmes participant(e)s ont répondu à une série de questions quasiment identiques portant sur leur niveau de confiance envers l'aviation de général mais avec une séquence particulière et une légère différence tout de même.

La première question portait sur le niveau de confiance en général (que nous appelons intrinsèque) et elle se situait dans la première partie du questionnaire, juste après toutes les questions du QMAVA qui mesuraient les niveaux d'anxiété dans les différentes phases du vol. La première question accentuait la différence entre « anxiété » et « confiance » puisqu'elle était libellée comme suit « Nous parlons **d'anxiété**, mais quel est votre niveau de **confiance** envers l'aviation » (Graphique 4-10). Les trois autres questions ont été posées en fin de questionnaire, consécutivement pour les 2, 5 et 10 prochaines années, après avoir parlé des médias, des situations crises et des différentes influences.

Nous parlions également de retrouver une **totale confiance** dans les voyages et le transport aérien, ce qui suppose une capacité de projection dans l’avenir ainsi qu’une capacité d’appréciation de ce que pourrait être une totale confiance.

Tableau 4-14 : Récapitulatif des différents niveaux de confiance

Différents niveaux de confiance	Moyenne	Écart-type	Minimum	Référence
Niveau de confiance général (intrinsèque)	6,59	1,50	3	Graphique 4-10
Niveau de confiance totale dans les 2 prochaines années	5,70	2,79	0	Graphique 4-11
Niveau de confiance totale dans les 5 prochaines années	5,90	2,85	0	Graphique 4-12
Niveau de confiance totale dans les 10 prochaines années	6,40	2,80	0	Graphique 4-13

Il est intéressant de constater que la confiance retrouve son niveau intrinsèque (nous pourrions même dire homéostatique) d’ici les 10 prochaines années avec un niveau de confiance totale moyen qui se rapproche de la moyenne du niveau de confiance intrinsèque (6,40 versus 6,59). En revanche, nous avons perdu dans l’unanimité des résultats avec des écarts-types qui restent conséquents. L’écart-type du niveau intrinsèque (de 1,50) pouvait montrer une certaine unanimité dans le sentiment globalement positif envers l’aviation, alors que les écarts-types des autres niveaux de confiance à 2, 5 et 10 ans se situent entre 2,79 et 2,85 soit presque le double de l’intrinsèque (ou l’homéostatique).

Nous pourrions reconnaître un effet d’une dissonance cognitive qui a durablement déplacé des participant(e)s d’une haute confiance naturelle (intrinsèque) vers des niveaux plus variés pour les prochaines années. Certain(e)s sont résolument plus positif(ve)s avec une augmentation de 9,1% à 20% puis 30% pour la confiance maximum (9 sur l’échelle des graphiques 4-10 à 4-13). D’autres sont résolument plus inquiet(ète)s avec des niveaux de réponses à 0, 1, 2 et 3 qui passent de 4,5% pour le niveau intrinsèque (avec 3 comme minimum) à des proportions de 25%, 20% puis 15% de confiance totale dans le temps (avec 0 comme minimum). Nous notons un décrochage dans le temps de 15% de l’échantillon, peut-être s’agit-il de la fourchette des 10% à 40% de la population qui développent une phobie de l’avion (Bourgoin, 2015 ; Clark et Rock, 2016 ; Deane, 2022 ; Van Gerwen *et al.*, 2004 ; Van Gerwen, 2013) avec 10% de notre échantillon qui reste irrémédiablement collé à un niveau 0 de confiance totale dans l’avenir ?

En analysant plus finement ces résultats, les deux participant(e)s qui ont répondu n’avoir aucune confiance totale dans les voyages et le transport aérien dans les 2, 5 ou 10 prochaines années avaient répondu respectivement à des niveaux de 7 et 9 à la première question portant sur leur niveau global de confiance dans l’aviation (intrinsèque). De plus, ces deux mêmes participant(e)s ne se retrouvent pas dans le groupe

des personnes les plus anxieuses à la suite du QMAVA (les personnes avec un résultat total de plus de 100 points), ni même parmi les plus anxieuses durant les phases de vol qui génèrent le plus de stress pour tout le groupe (à savoir les questions QMAVA #22 à #35). Donc aucune phobie de l'aviation à craindre pour ces deux personnes qui ont tout simplement perdu leur confiance initiale dans le système en général à cause d'autres raisons. Peut-être est-ce le résultat d'une forte frustration ? Pour l'une de ces deux personnes a gentiment participé aux entretiens, sa frustration était effectivement importante d'où sa perte de confiance « totale ».

4.1.3 Les médias

La deuxième partie la plus intéressante du questionnaire porte sur l'utilisation des médias avec une différence entre trois types de médias : les médias traditionnels à savoir les journaux, la radio, la télévision, les médias sociaux à savoir les Twitter, Facebook, YouTube, Instagram ou autre TikTok, et les médias alternatifs à savoir les chaînes libres et groupes de discussions largement disponibles sur Internet et qui véhiculent tous des informations.

Une première série de questions portait sur la fréquence d'utilisation de ces médias (échelle de 0 à 7 allant de « jamais » à « tous les jours ») et sur le niveau de confiance dans les informations délivrées au travers de ces médias (échelle de 1 à 9 allant de « 10% et moins » à « 90% et plus »). Une seconde série de questions portait sur la contribution des informations et nouvelles communiquées par ces médias (traditionnels ou sociaux) dans l'impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation. Ces deux séries étaient entrecoupées par des questions plus ciblées sur des étiquettes marquantes de crises (le 11 septembre 2001, les pandémies et les guerres). Les étiquettes étaient accompagnées d'une zone d'explication libre afin renforcer l'imprégnation de la thématique de crise auprès des participant(e)s.

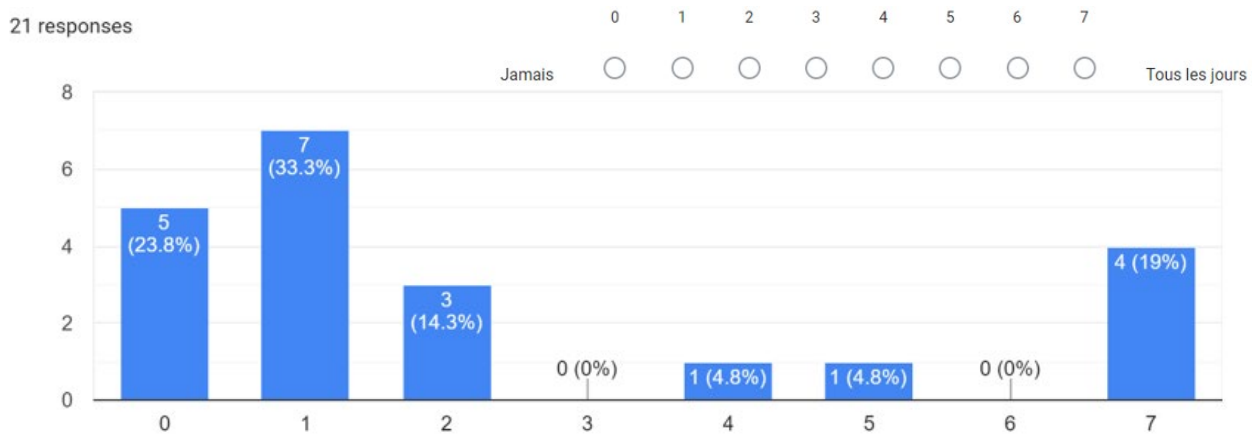
Les réponses particulières à ces crises ne sont pas analysées au travers du questionnaire car impossibles à développer entièrement. C'est pour cette raison qu'elles sont reprises sous forme d'étiquettes (de photos) lors des entretiens afin de permettre des réactions plus complètes recueillies dans les verbatim.

De manière générale, les participant(e)s consomment peu de médias traditionnels avec 70% ayant une consommation de moins de deux jours par semaine comme le montre le graphique 4-15. En revanche, les mêmes participant(e)s sont très partagé(e)s quant à leur niveau de confiance envers les informations délivrées par ces mêmes médias (Graphique 4-16) avec un étalement sur tout le spectre.

Nous avons donc une confiance toute relative envers les informations délivrées par des médias traditionnels qui ne sont de toutes façons plus vraiment consultés. Certainement une réminiscence de la confiance passée accordée à ces médias qui a été trahie avec les narratifs trop agressifs et trop orientés des dernières années dont certain(e)s participant(e)s pouvaient tout à fait mesurer la toute relative véracité comme nous le verrons en détail dans la suite du présent document (paragraphe 4.3.2 sur les médias).

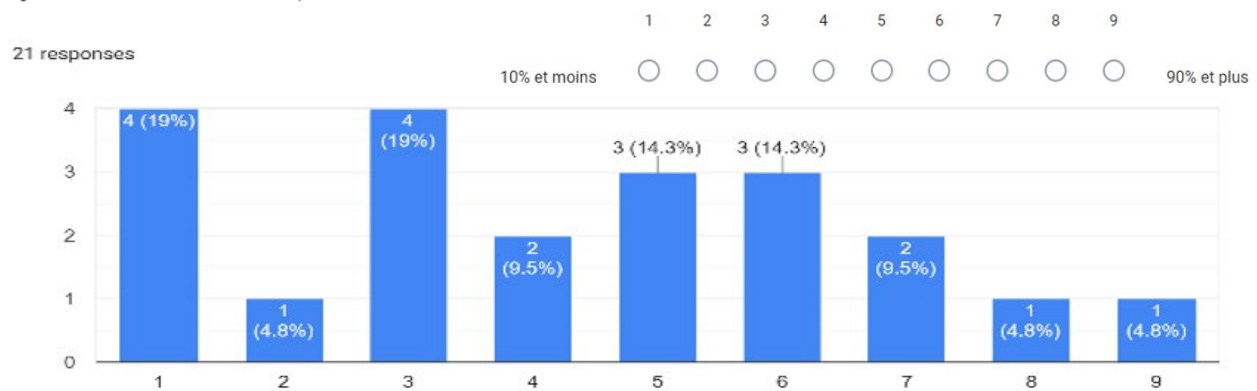
Graphique 4-15 : Niveau de consultation des médias traditionnels

Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias traditionnels** (journaux, radio, télévision) pour vous informer ?



Graphique 4-16 : Niveau de confiance dans les médias traditionnels

Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les médias traditionnels (journaux, radio, télévision) ?



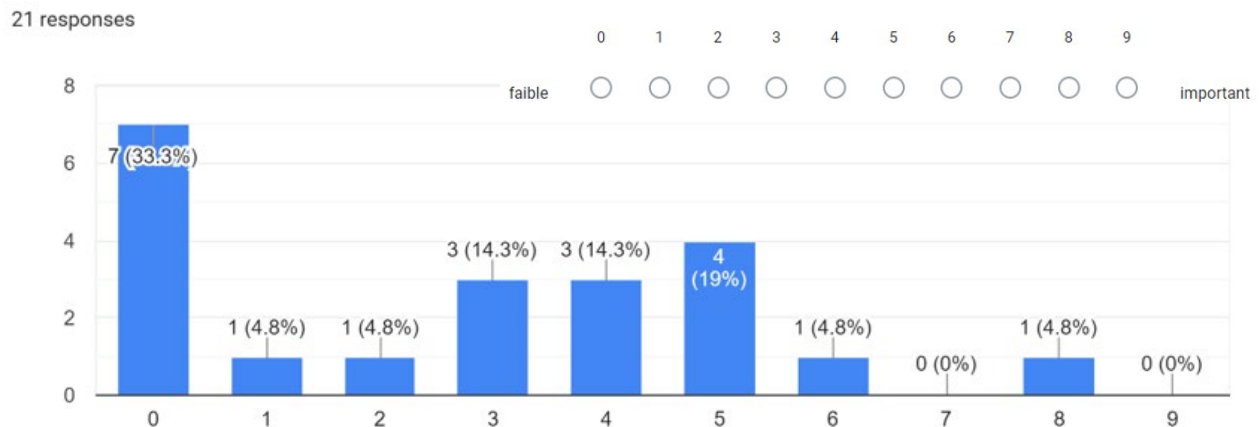
Nous avons également testé l'impact éventuel de ces informations communiquées par les médias officiels sur le niveau de stress ou d'anxiété des participant(e)s avec les résultats sur le graphique 4-17.

Les réponses semblent se regrouper en trois tendances. D'une part, les personnes qui n'ont pas confiance en des médias qu'elles ne consultent plus, ce qui n'affecte en rien leur niveau de stress (les 42,9% à des niveaux très bas avec réponses de 0, 1 ou 2 dans le graphique 4-17). D'autre part, nous retrouvons également les personnes qui semblent encore avoir une confiance relative dans les informations communiquées par ces médias officiels, même si elles ne les consultent plus vraiment pour diverses raisons (les 47,6% aux niveaux 3, 4 et 5). Enfin, nous retrouvons un dernier petit groupe (9,6%) qui avouent un lien entre les informations communiquées par les médias officiels et leur impression de stress ou d'anxiété avec les niveaux 6 et 8, soit relativement important pour une personne au moins de l'échantillon.

Si nous approfondissons un peu plus l'analyse pour la personne avouant un lien important (évaluée à 8 sur une échelle de 9) entre les informations officielles et son impression de stress et d'anxiété, elle fait partie du groupe des personnes les plus anxieuses suite au questionnaire QMAVA, et les plus anxieuses durant les phases de vol. Cependant, cette même personne confesse avoir une confiance intrinsèque importante dans l'aviation en général (avec une note de 7 sur le graphique 4-10) mais une confiance totale dans 2, 5 et 10 prochaines années s'effondre avec des résultats relativement faibles (3, 3 et 4 respectivement pour les graphiques 4-11, 4-12 et 4-13).

Graphique 4-17 : Niveau d'anxiété amenée par les médias traditionnels

Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par les **médias officiels** ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?



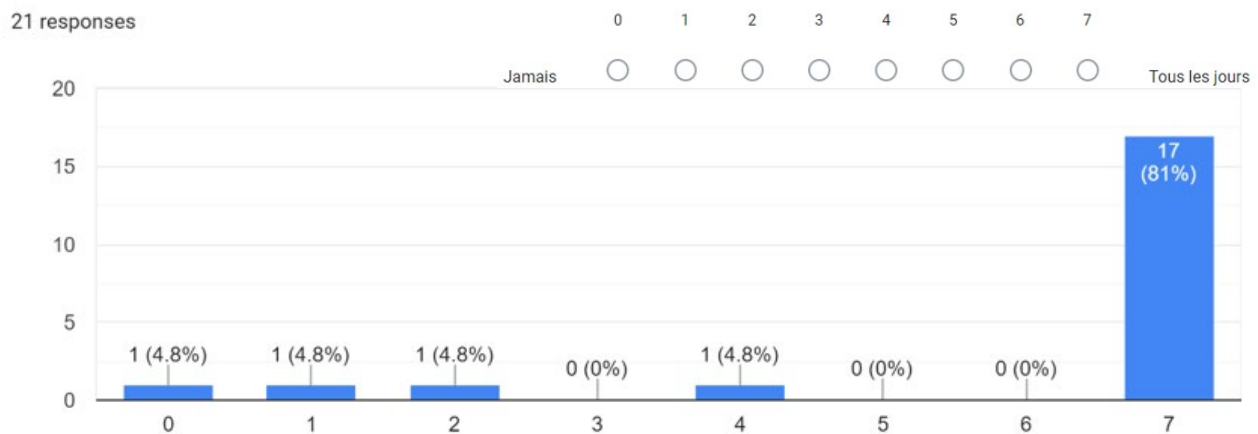
Les entrevues ont permis d’aller un peu plus loin dans cette analyse et dans l’interprétation des résultats du questionnaire comme nous le verrons dans la suite, y compris pour la personne dont nous venons d’analyser les résultats car nous avons eu la chance qu’elle se porte volontaire pour les entrevues.

Si nous passons maintenant aux médias sociaux et alternatifs, les résultats sont très différents tant au niveau de l’utilisation que de la confiance.

Si nous commençons avec les médias sociaux, plus de 80% des participant(e)s avouent une consommation journalière (Graphique 4-18) avec des niveaux de confiance plus variables (Graphique 4-19) et surtout inférieurs à la confiance apportée aux médias traditionnels que ces mêmes participant(e)s avouent ne plus consulter. En effet, presque 20% des participant(e)s accordaient une confiance de 70% et plus dans les médias traditionnels (Graphique 4-16) alors qu’aucune n’accorde ce même niveau de confiance aux médias sociaux (0% pour les tranches de 70% et plus dans le graphique 4-19).

Graphique 4-18 : Niveau de consultation des médias sociaux

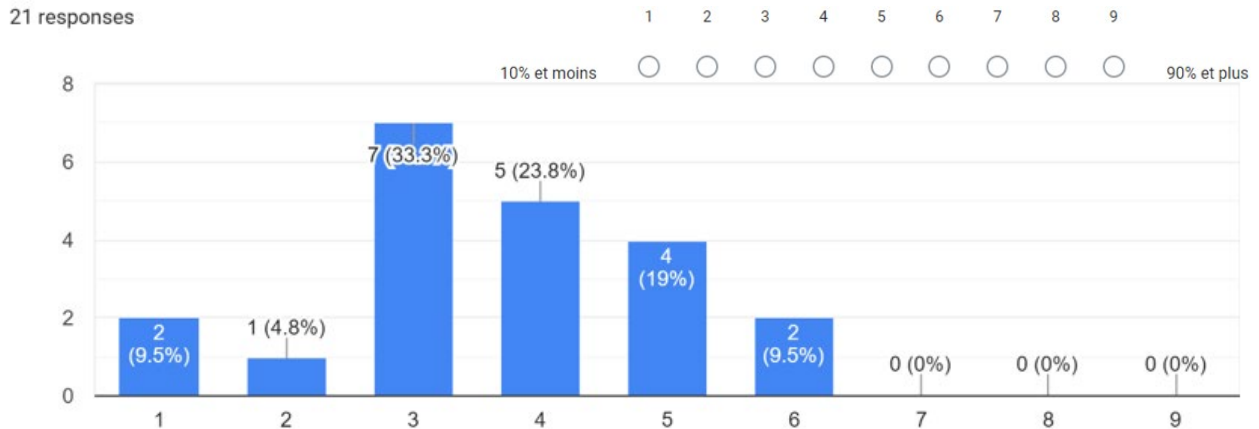
Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias sociaux** (Twitter, Facebook, YouTube, groupes de discussions etc.) pour vous informer ?



Avec le même effet miroir, les 23,8% de participant(e)s qui n’accordaient pas de confiance aux médias traditionnels (les niveaux inférieurs ou égaux à 20% dans le graphique 4-16) sont passées à 14,3% de défiance pour les médias sociaux dans le graphique 4-19. Les participant(e)s semblent beaucoup plus homogènes quant à leurs réserves et au besoin d’exercer leur esprit critique lorsque les informations viennent des médias sociaux, comme si la part incontournable de désinformation était finalement intégrée dans la collecte et la réception de toutes ces informations.

Graphique 4-19 : Niveau de confiance dans les médias sociaux

Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les grands médias sociaux (Twitter, Facebook, You Tube) ?



L'analyse de ces résultats sur la simple base du questionnaire ne peut pas aller beaucoup plus loin. Les entrevues ont permis de mieux comprendre ce que certains des chiffres bruts issus du questionnaire voulaient réellement dire. Cela n'a été possible que pour la partie de l'échantillon initial qui a continué le cheminement avec les entrevues.

Lorsque nous passons à la question sur la capacité d'influence que possèdent les informations véhiculées par les médias sociaux sur les niveaux de stress ou d'anxiété (Graphique 4-20), les résultats doivent être comparés avec ceux obtenus à la suite de la même question pour les médias traditionnels (Graphique 4-17).

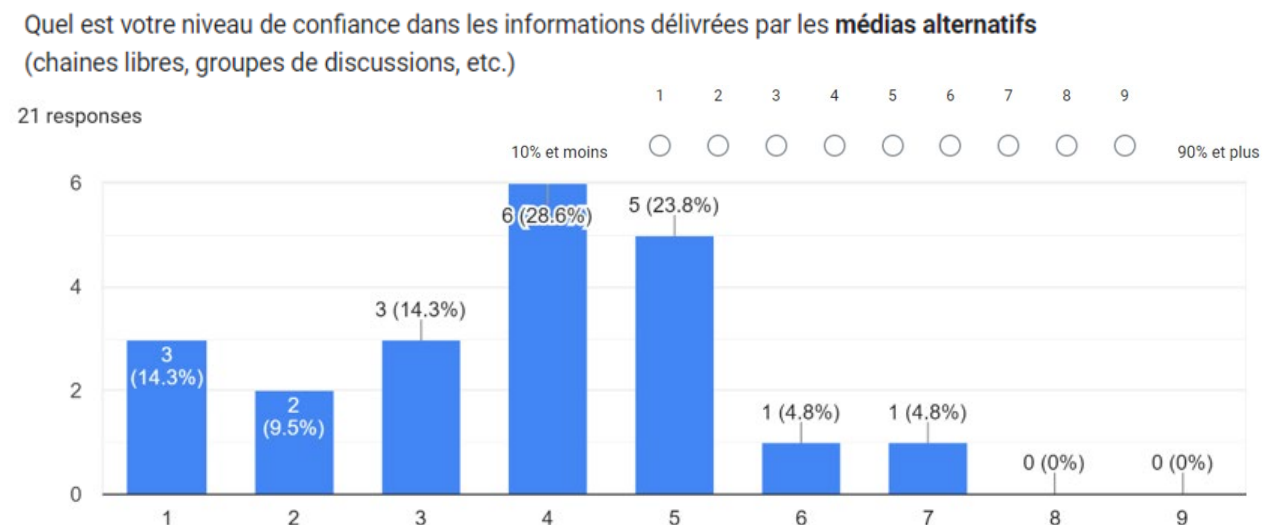
Les courbes des graphiques 4-17 (médias traditionnels) et 4-20 (médias sociaux) donnent l'impression que les informations véhiculées par les médias sociaux ont un plus de chance d'influencer leur audience, même si les deux graphiques sont globalement comparables. La différence peut survenir au niveau de l'utilisation quotidienne des médias sociaux qui permet une plus grande exposition aux informations, même si elle est plus diffuse.

La personne ayant répondu 9 (totalement) à la question du graphique 4-20 n'a malheureusement pas choisi de continuer avec l'entrevue, ce qui ne nous permet pas de mieux comprendre sa réponse.

ces médias alternatifs peuvent choisir d'en écouter certains plus que d'autres. Ce libre choix et la recherche pour trouver les bonnes sources d'information renforcent la crédibilité accordée aux informations recueillies, ainsi que la fidélité si ces médias alternatifs répondent globalement aux attentes.

De plus, le libre choix de la consultation de ces médias alternatifs renforce notablement l'attention et l'absorption des informations. La consommation est choisie, l'attention est au maximum, et l'écoute devient beaucoup plus productive. Enfin, l'éventail des sources d'informations est plus varié, peut évoluer au cours du temps puisque construit par les utilisateur(trice)s. Finalement, même si cet éventail est imparfait par nature ou par construction, cette imperfection est nécessairement prise en compte dans l'analyse des informations qui en ressortent.

Graphique 4-21 : Niveau de confiance dans les médias alternatifs



Comme nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, les entrevues permettent de mieux comprendre les premiers résultats et de mettre en lumière d'autres configurations comme dans la consultation de médias traditionnels via les réseaux sociaux, ou des capsules informationnelles issues des médias traditionnels qui circulent largement sur les réseaux sociaux et alternatifs avec des possibilités de discussions ou commentaires additionnels.

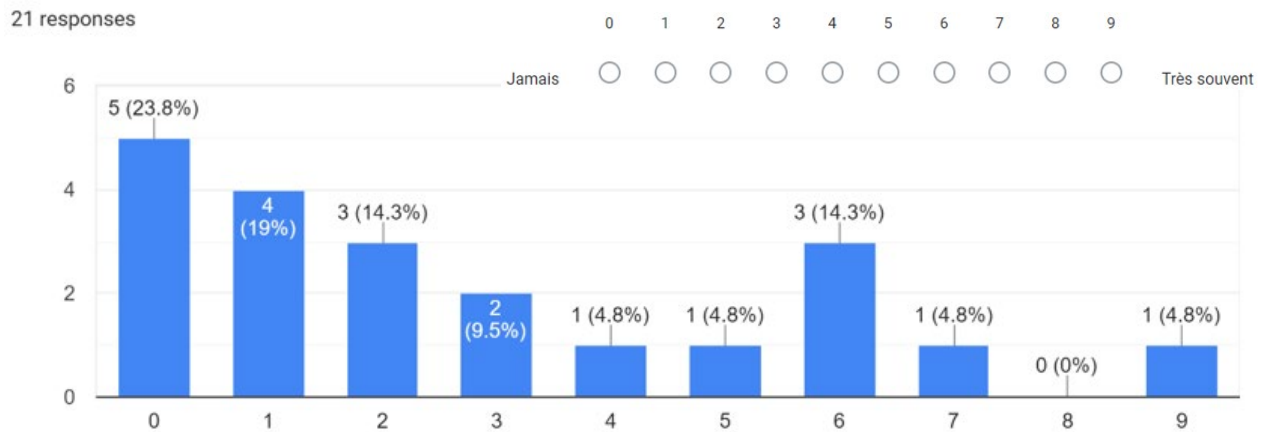
Cette tendance à pouvoir profiter de la diversité des supports informatiques est mise en exergue pour renforcer les « effets de synergie entre des modes variés de présentation d'un contenu, tels que l'audio, la vidéo et le texte, de sorte de produire un impact persuasif optimal » et a été identifiée dès 2003 par

Brian Jeffrey Fogg. En effet, il qualifiait l'entrée d'Internet dans une nouvelle ère comme « celle de la persuasion individualisée de masse » (Fogg cité dans Colon, 2023 : 244), cette persuasion individualisée de masse qui peut générer une contamination mentale pour les personnes les plus fragiles.

C'est dans l'optique d'essayer de déterminer un éventuel niveau de contamination mentale que deux questions cherchaient à mesurer la puissance des images sur le niveau de confiance envers l'aviation (Graphique 4-23) par rapport à la fréquence de visionnement de films ou documentaires traitant spécifiquement d'accidents d'avion (Graphique 4-22).

Graphique 4-22 : Exposition aux films et documentaires

Regardez-vous des films ou des documentaires sur les accidents d'avion ?

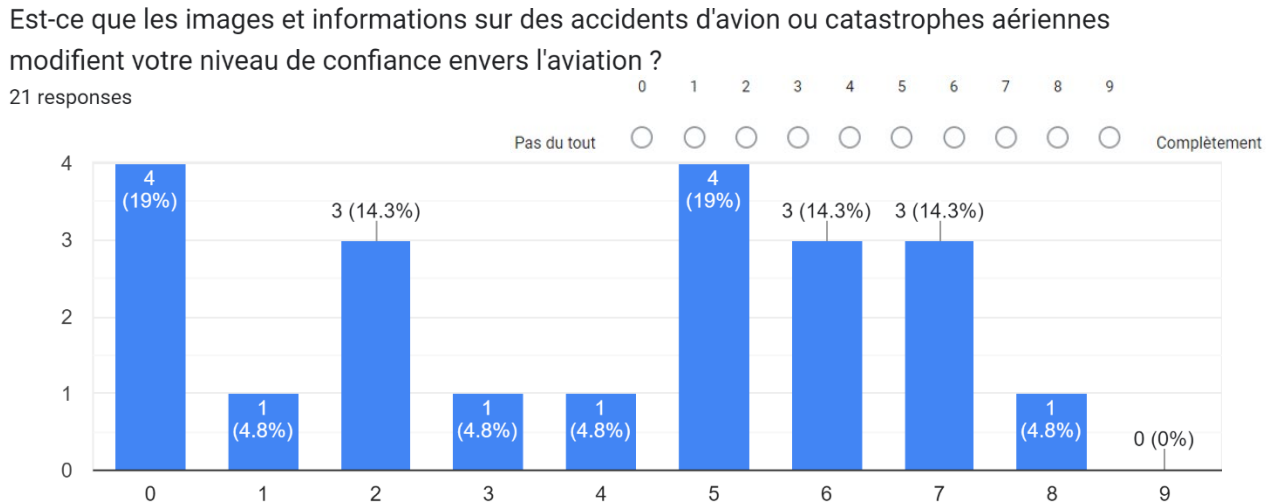


Là encore, nous ne pouvons pas en déduire de conclusions statistiquement significatives au regard de notre échantillon, mais les résultats partiels semblent corroborer (ou au moins ne pas contredire) le concept de contamination mentale cité dans la problématique avec les études de Wang *et al.* (2016) et Wilson et Brekke (1994). Rappelons que ces auteurs expliquent que la contamination mentale pousserait les personnes qui y sont sujettes à produire inconsciemment des jugements erronés ou des émotions négatives (envers l'aviation dans le cadre de notre recherche) simplement au travers d'une exposition médiatique.

Nous pouvons constater dans nos résultats que même si l'exposition aux films et aux documentaires sur les accidents d'avion est relativement faible ou modérée avec plus de 57% des participant(e)s avouant des consommations faibles (niveaux 0, 1 et 2 du graphique 4-22), ces mêmes images d'accidents ou de

catastrophes semblent influencer notablement, et surtout durablement, une majorité de participant(e)s. En effet, plus de 52% estiment que ces images modifient leur niveau de confiance envers l'aviation (avec des réponses de 5 à 8 sur une échelle de 9) comme nous le voyons dans le graphique 4-23.

Graphique 4-23 : Niveau de confiance à la suite de l'exposition aux films et documentaires



Nous ne pouvons pas parler de contamination mentale à ce stade de la recherche, surtout avec la non-représentativité statique des résultats au questionnaire, mais les entrevues offriront d'autres perspectives d'analyse. Ces perspectives iront de concert avec le concept de « machine homéostatique » de Damasio (2005), et couvriront la rémanence et la persistance des images choquantes, violentes ou anxiogènes dans le processus de réflexion, de réaction et de décision. Comme dans les études de Wang *et al.* (2016) et Wilson et Brekke (1994), les participant(e)s à notre recherche semblent accepter d'être influençables, voire influencé(e)s, par des films ou des documentaires traitant d'accidents d'avion ou de catastrophes aériennes, alors, encore une fois, que notre échantillon démontre un profil global de consommateur(trice) ayant confiance envers l'aviation. Nous pourrions imaginer que notre échantillon aime se faire peur avec des images d'accidents qui génèrent des frissons, des émotions, mais qu'il est tout à fait en mesure de contrôler les éventuels effets négatifs lorsqu'il s'agit de prendre une décision de voyage. Les émotions premières qui se retrouvent apaisées par la réflexion et la raison, voire simplement étouffées par des envies plus fortes d'aventure et de voyage.

4.1.4 L'influence des proches

Une troisième partie du questionnaire portait sur l'influence que les proches, à savoir les grands-parents, parents, frères et sœurs, cousin(e)s, et ami(e)s, peuvent avoir sur le processus d'acquisition et de traitement des informations. Les questions portaient sur le niveau de confiance que les participant(e)s attribuent aux différentes catégories de proches vis-à-vis des informations partagées.

La taille et la représentativité de l'échantillon ne permettent toujours pas de tirer de conclusions statistiquement significatives, mais la tendance semble porter vers une plus grande confiance envers ses parents, puis ses ami(e)s, puis enfin ses grands-parents (Graphiques 4-25 à 4-27) tel que résumé dans le tableau 4-24.

Tableau 4-24 : Comparaison des niveaux de confiance dans les informations partagées

Niveaux de confiance dans les informations partagée par ...	Moyenne	Écart-type	Référence
... les ami(e)s	5,67	2,01	Graphique 4-25
... les grands-parents	4,75	2,86	Graphique 4-26
... les parents	6,29	2,22	Graphique 4-27

Les moyennes de 4,75 à 6,29 peuvent être assimilées à des pourcentages de confiance puisque l'échelle faisait directement référence à des tranches de pourcentages. Les parents, personnes d'autorité naturelle, jouissent donc d'une confiance moyenne de plus de 60% auprès des membres de notre échantillon.

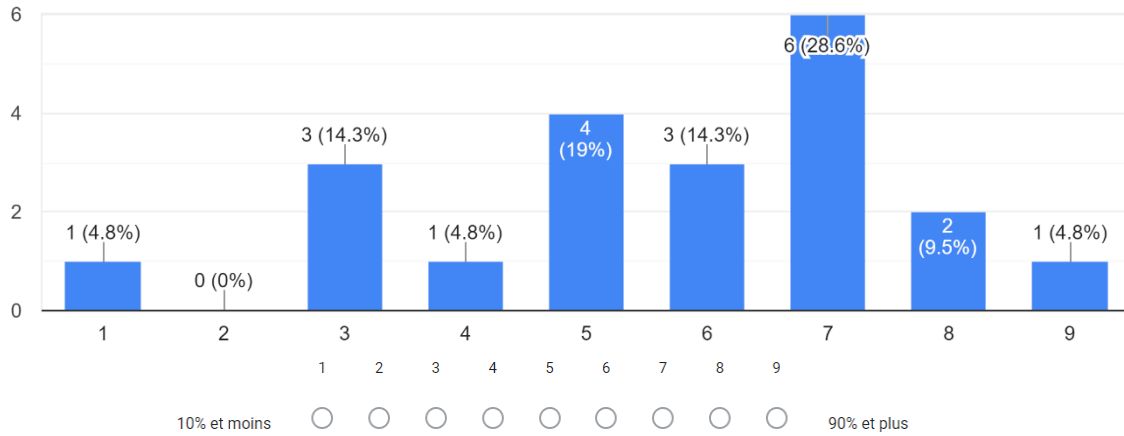
Les entrevues permettront de mieux comprendre cette classification qui semble s'appuyer sur l'expérience réelle des personnes de confiance par rapport aux voyages ou aux destinations. Par exemple, le peu d'expérience relativement au type de voyages que les jeunes de notre échantillon pourraient envisager réduit l'influence que les grands-parents pourraient avoir. Contrairement à l'expérience réelle des parents ou des ami(e)s par rapport aux mêmes types de voyages visés par les participant(e)s qui renforce la crédibilité de ces derniers qui deviennent des référents importants au sens de la théorie du comportement planifié de Ajzen (1985).

Les réponses au questionnaire sont également trop binaires pour permettre une analyse plus fine à ce stade du processus, et il faudra attendre les entrevues pour revenir sur ces questions avec des réponses plus fournies, afin de mieux comprendre l'influence réelle des référents, surtout lorsqu'ils se trouvent dans le cercle des proches, qu'ils constituent le support social et qu'ils appartiennent à la famille.

Graphique 4-25 : Niveau de confiance avec les ami(e)s

Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos ami(e)s ?

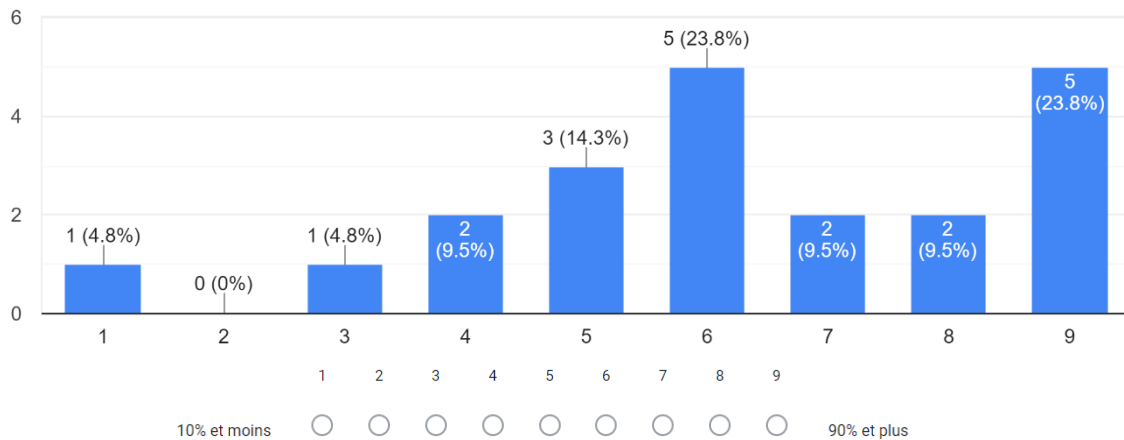
21 réponses



Graphique 4-26 : Niveau de confiance avec les parents

Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos parents ?

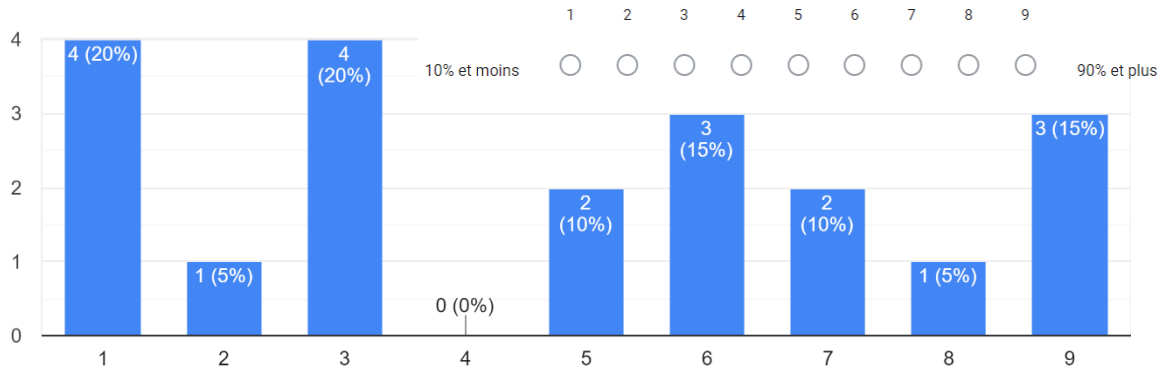
21 réponses



Graphique 4-27 : Niveau de confiance avec les grands-parents

Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos grands-parents ?

20 réponses

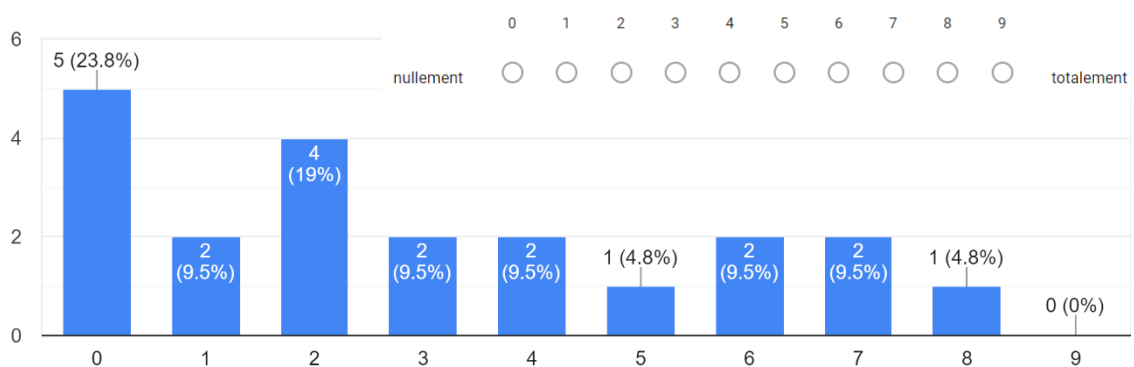


Notons tout de même les résultats qui portent sur l'influence que les informations communiquées par les proches, donc l'ensemble des ami(e)s, parents, grands-parents, la famille les référents importants, peuvent avoir sur l'impression de stress ou d'anxiété. Comme visible dans le graphique 4-28, cette influence est relativement diffuse, et à un niveau plutôt faible, avec une moyenne de 3,00 (sur une échelle de 0 à 9) et un grand écart-type de 2,63 pour un effectif global de 21 entrées uniquement.

Graphique 4-28 : Influence des proches sur l'anxiété

Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par vos proches ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

21 réponses



Rappelons que nous ne parlons pas de l'influence des proches sur la décision finale de voyager, mais bien de leur influence sur des précurseurs à savoir l'impression de stress et d'anxiété que ces informations pourraient générer au cours du processus de décision. Si nous repensons à la présentation schématique de la théorie du comportement planifié (Figure 2-1 : 17), nous sommes au niveau de la construction des attitudes avec des croyances et des attentes initialement très personnelles, et qui peuvent évoluer si l'influence des proches est efficace. Nous ne parlons pas non plus des normes sociales avec les notions de gestion de contrôle que nous traitons plus bas dans l'analyse des résultats.

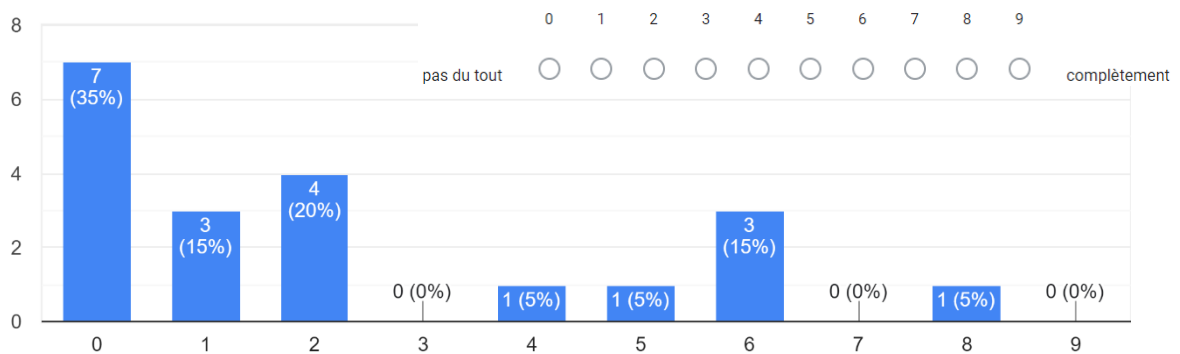
Les résultats bruts du graphique 4-28 montrent toutefois une possibilité de porosité des informations communiquées par les proches pour une relativement large portion de l'échantillon, donc des possibilités d'influence dès les premières étapes du processus de décision.

Nos premières analyses sur la possibilité de porosité se confirment avec les résultats exposés dans le graphique 4-29 qui portent sur les changements d'avis par rapport à la décision finale que les proches peuvent plus ou moins influencer. Ces chiffres bruts montrent que 30% des participant(e)s avouent être capables de changer d'avis au moins partiellement (entre 4 et 8 sur une échelle de 9).

Graphique 4-29 : Changement d'avis à la suite d'une discussion avec les proches

Est-ce que ces informations ou les discussions avec vos proches vous ont fait(e) changer d'avis par rapport à votre décision initiale ?

20 réponses



Nous répétons de nouveau que les entrevues permettront d’approfondir certaines perspectives avec une influence globale des proches, de la famille multigénérationnelle et des référents importants beaucoup plus significative lors des entrevues qu’à la suite des résultats du questionnaire.

4.1.5 Les transferts d’influence

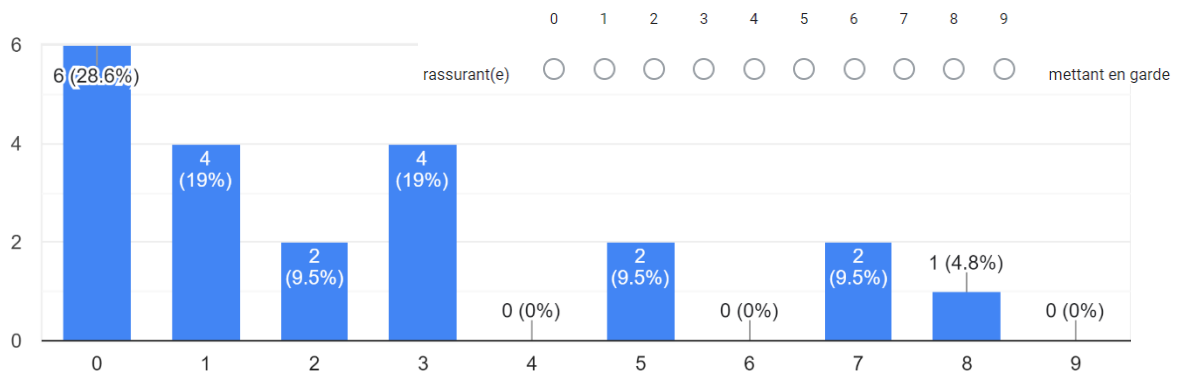
Une quatrième partie du questionnaire portait sur les transferts d’influence à savoir le rôle que les participant(e)s pourraient être amené(e)s à jouer en qualité de référents auprès d’autres proches leur demandant des conseils pour leur propre voyage. Nous proposons une analyse comparée des différentes données après une petite présentation de chaque graphique.

Si nous commençons avec la posture adoptée par les participant(e)s lorsque sollicité(e)s par des proches, il s’agit en fait de mesurer la qualité du transfert à savoir serons-nous « rassurant(e) » ou « mettant en garde » à priori ? Il est intéressant de noter que les participant(e)s seraient rassurant(e)s par défaut en lisant les résultats du graphique 4-30 comme si le rôle de référent devait forcément s’accompagner de bienveillance et du réconfort en rassurant les proches qui poseraient des questions plutôt qu’en les mettant en garde (sans même savoir le type de sollicitation lors de la réponse au questionnaire, donc à priori).

Graphique 4-30 : Transfert d’influence sur les proches

Dans le cas où vous êtes approché(e) par un(e) proche qui vous demande des conseils pour son propre voyage, pensez-vous être plutôt rassurant(e) ou mettant en garde ?

21 responses



Nous pouvons imaginer trois groupes dans notre échantillon avec :

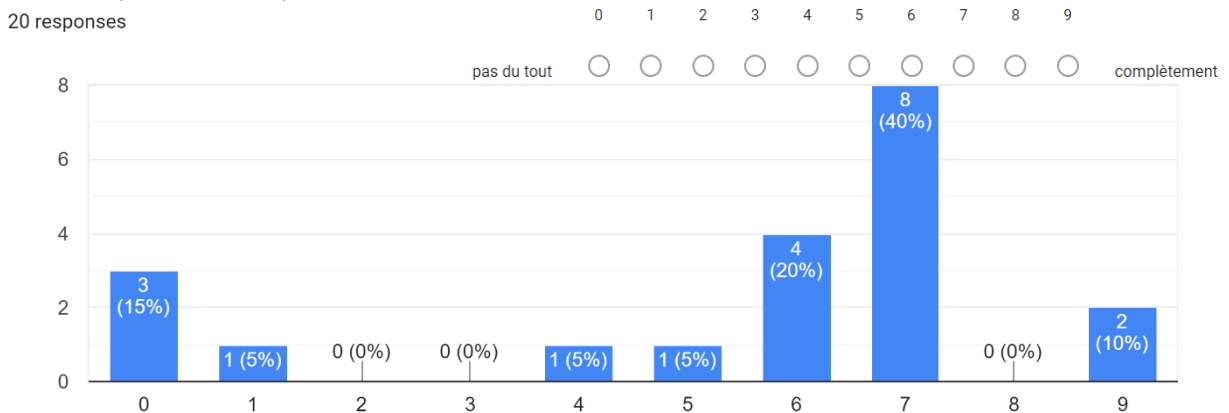
- ✓ « Ceux et celles qui rassurent », avec 57,1% des réponses dans les niveaux 0, 1 et 2
- ✓ « Ceux et celles qui mettent en garde », avec 14,3% des réponses dans les niveaux 7, 8 et 9
- ✓ Et « les neutres », avec 28,5% des réponses dans les niveaux 3, 4, 5 et 6

La majorité des « ceux et celles qui rassurent » pourrait devenir écrasante si nous additionnions les résultats des niveaux 0 à 3 (et plus de 0 à 2), avec un nouveau total de 76,1% alors que rien n'indique dans la question quelles demandes de conseils seraient formulées. Plus des trois quarts des participant(e)s seraient, *à priori*, rassurant(e)s alors que moins de 15% seraient, *également à priori*, plutôt prêt(e)s à mettre en garde les proches. La moyenne de ces résultats se situe à 2,48 (donc plutôt rassurant) avec un écart-type de 2,56 sur une échelle de 9.

Cette tendance est renforcée avec les résultats du graphique 4-31 qui montrent la volonté de répétition de l'influence que les parents et grands-parents pourraient avoir dans le processus de décision des participant(e)s en appliquant les mêmes schémas auprès de leurs propres enfants.

Graphique 4-31 : Influence des parents ou grands-parents

A la lumière de l'influence que vos parents ou grands-parents peuvent avoir sur votre processus de décision, pensez-vous que vous exerce(re)z une influence sur vos propres enfants ?



Nous constatons qu'une écrasante majorité (70%) des participant(e)s admettent leur propension à exercer une influence sur leurs propres enfants, et tout cela « à la lumière de l'influence » de leur propres parents et grands-parents. Seulement 20% pensent résister au schéma de perpétuation de l'éducation et de répétition de ses propres apprentissages. La moyenne de ces résultats se situe à 5,40 (avec un écart-type de 2,87) et indique une intensité relativement forte dans ces transferts d'influence intrafamiliale.

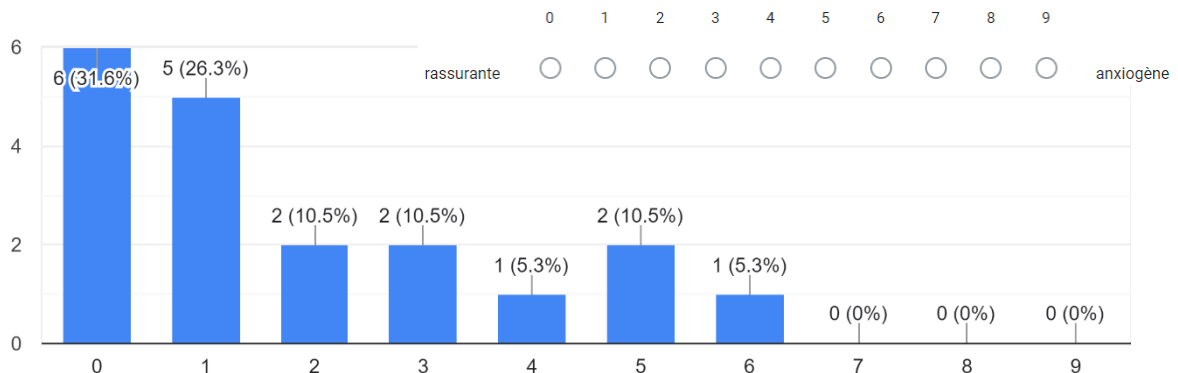
Si nous passons ensuite à la qualité du transfert que nos participant(e)s pourraient appliquer à leurs propres enfants, donc plus simplement aux proches (comme au graphique 4-30), mais à leur propre descendance, les résultats du graphique 4-32 sont sans surprise fortement du côté du groupe de « ceux et celles qui rassurent ».

- ✓ « Ceux et celles qui rassurent », avec 68,4% des réponses dans les niveaux 0, 1 et 2
- ✓ « Ceux et celles qui mettent en garde », ou les « anxiogènes » avec 0,0% des réponses dans les niveaux 7, 8 et 9
- ✓ Et « les neutres », avec 31,6% des réponses dans les niveaux 3, 4, 5 et 6

Graphique 4-32 : Transfert d'influence sur les enfants

Si vous pensez que vous exerce(re)z une influence sur vos enfants, est-ce que cette influence est(sera) plutôt rassurante ou anxiogène ?

19 réponses



Rappelons que les résultats étaient respectivement de 57,1%, 14,3% et 28,5% dans le graphique 4-30 avec les proches, et que le groupe de « ceux et celles qui mettent en garde » (devenu le groupe « anxiogène »)

a tout simplement disparu. Ce résultat peut paraître étonnant pour tous les parents qui savent pertinemment qu'ils mettront tout en œuvre pour protéger leurs enfants, sauf à noter l'utilisation du terme « anxigène » qui apporte une autre dimension plus négative que la simple mise en garde.

Les futurs référents semblent exclure toute dimension anxigène dans leur processus d'influence auprès de leurs propres enfants. La moyenne de ces résultats est de 1,84 (donc résolument rassurante) avec un écart-type de 1,95.

Si nous essayons de synthétiser les résultats sous la forme d'un tableau (Tableau 4-33), nous pouvons résumer cette partie de l'analyse en constatant que les participant(e)s sont globalement et *à priori* (donc intrinsèquement) rassurant(e)s avec leurs proches et sont ou seront très rassurant(e)s avec leurs enfants.

Tableau 4-33 : Comparaison entre les graphiques de transfert d'influence

Différents niveaux de transfert	Moyenne	Écart-type	Référence
Qualité du transfert vers les proches	Rassurante	2,56	Graphique 4-30
Intensité du transfert vers ses enfants	Relativement forte	2,87	Graphique 4-31
Qualité du transfert vers les enfants	Fortement rassurante	1,95	Graphique 4-32

Cela semble s'inscrire dans un schéma de répétition de la qualité et de l'intensité du transfert d'influence que les participant(e)s ont eux(elles)-mêmes reçues de leurs propres parents et grands-parents. Les schémas ou encartages familiaux qui se perpétuent, *à priori* et avec la même intensité, vers la descendance.

Une dernière question portait sur l'influence éventuelle des questions posées ou des conseils demandés par des proches sur le niveau de stress et d'anxiété des participant(e)s, en d'autres termes, est-ce que des questions posées peuvent engendrer, auprès du référent, une anxiété qui n'existait pas avant ces questions ? Pouvons-nous identifier une sorte de réflexivité dans les transferts d'influence ou une capacité de contamination lorsque l'on joue pleinement un rôle de référent ?

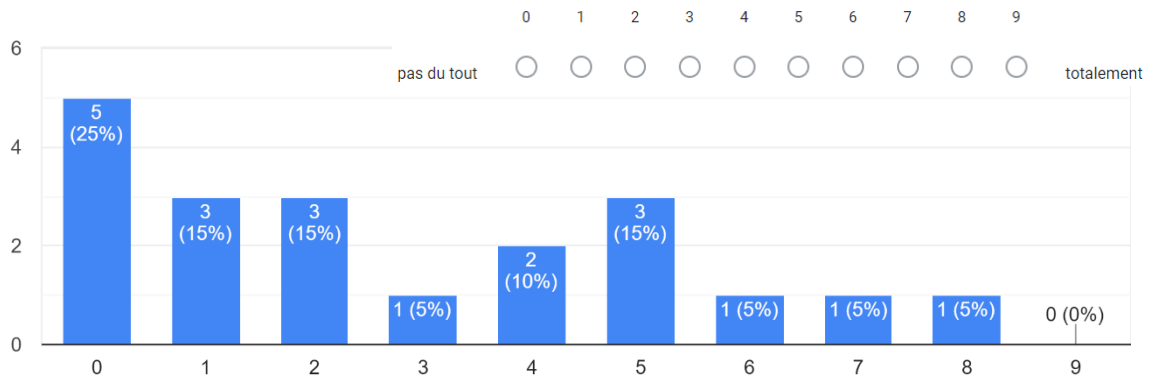
De façon relativement surprenante, les réponses indiquées dans le graphique 4-34 laissent à penser qu'il y aurait des possibilités d'influence puisque la moyenne des résultats se situe à 2,80 (sur une échelle de 9) avec un écart-type de 2,55 montrant une couverture quasi-complète du spectre possible de réponse. Un pic primaire se situe pour le niveau 0 alors que des pics secondaires apparaissent pour les niveaux 1, 2 mais aussi 5.

Seule la réponse « totalement » n’a pas été sélectionnée et 20% de l’effectif semble prêt à accepter une augmentation de leur propre stress ou anxiété (avec des niveaux de 5 et plus) en jouant simplement leur rôle de référent.

Graphique 4-34 : Impact du transfert d’influence sur le stress ou l’anxiété

Pensez-vous que ces demandes de justification renforcent votre propre stress ou anxiété vis-à-vis des voyages ou du transport aérien ?

20 réponses



La personne ayant répondu 8 (donc presque totalement) à cette question fait partie des personnes ayant répondu le maximum à la question sur l’intensité du transfert entre parents, grands-parents et enfants (Graphique 4-31 : 67), et également celle qui avait répondu 8 à la question la capacité de changer d’avis à la suite d’une discussion avec ses proches (Graphique 4-29 : 65). Elle ne fait pas partie des personnes les plus anxieuses dans le QMAVA, et indiquait une bonne confiance dans l’aviation en général (6 sur 9, Graphique 4-10 : 48). Nous avons également pu continuer cette analyse plus fine car elle a participé aux entretiens.

Une nouvelle fois, l’échantillon ne permet pas de tirer de conclusions statistiquement significatives, surtout au regard du pourcentage de femmes qui peuvent devenir mamans (deux répondantes l’étaient déjà), mais la tendance semble indiquer une orientation naturelle (ou *à priori*) bienveillante et rassurante envers ses proches en général et ses enfants (actuels ou à venir) en particulier. Cette bienveillance se reflète, d’une part, dans la qualité des conseils prodigués et, d’autre part, dans l’intensité de l’acceptation naturelle de l’influence des référents familiaux que sont les grands-parents et parents.

Les résultats semblent surtout montrer une propension à la perpétuation de cette influence bienveillante, auprès de ses propres enfants, lorsqu'ils se retrouveront dans la même position où se trouve le participant(e)s de l'étude.

Cette conclusion partielle semble logique dans le cadre de l'apprentissage et de l'éducation au sein d'une même famille qui tend à la répétition des acquis, surtout pour notre échantillon qui est composé d'étudiant(e)s très équilibré(e)s et bien éduqué(e)s. Nous pouvons ainsi solliciter les notions et schémas de fonctionnement internes aux familles ou aux groupes homogènes, ou encore aux encartages qui se diffusent dans le même groupe afin d'orienter de façon quasi-naturelle (biologique) l'ensemble des décisions vers une posture de bienveillance et de bien-être global pour chacune des composantes de ce groupe, puis pour le groupe en entier. Nous verrons cette hypothèse se confirmer durant les entrevues.

4.1.6 La gestion du contrôle

Enfin, une dernière partie portait sur la gestion du contrôle des éventuels stress et anxiété en verbalisant les techniques personnelles de gestion et de contrôle, puis les sentiments vis-à-vis des voyages et du transport aérien au travers de mots illustrant d'une part les pensées positives, d'autre part les pensées négatives et enfin les sentiments globaux associés à ces expériences. Le choix des mots est discuté durant les entrevues afin d'aller plus en profondeur dans la teneur de ces sémantiques.

Là encore, la taille très faible de l'échantillon ne permet pas d'analyses plus poussées sur les termes utilisés en conclusion du questionnaire. En effet, il aurait été intéressant d'étudier l'éventuelle corrélation entre, d'une part, les termes choisis pour décrire dans leur globalité les sentiments en pensant aux voyages, leur force, leur signification parfois ambivalente, et leur proportion (pensées positives versus négatives) parmi le choix limité à cinq, et, d'autre part, le profil psychologique du(de la) voyageur(se) répondant à ces questions.

De façon générale, les personnes qui sont résolument optimistes ne retiennent que de l'excitation, voire de l'anxiété positive, qui peut s'assimiler à de l'impatience devant la découverte ou dans l'attente de l'expérience du voyage. Au contraire, les personnes résolument anxieuses vont assimiler l'anxiété avec du stress négatif en se focalisant sur les étapes du voyage (souvent le tronçon aérien) qui posent le plus de problèmes, même si la durée de ces étapes négatives peut-être relativement faible par rapport à la durée totale du voyage ou à l'intégralité des expériences qu'il(elle)s ont pu vivre.

Les facultés de *coping*, ou les capacités de défense consciente pour faire face à une situation de stress, sont différentes entre les personnes optimistes ou anxieuses, tout comme le *stimulus control*, ou le contrôle de la situation autour d'un comportement qui sont retenus dans les familles de processus de changement du comportement sélectionnés pour la recherche (Tableau 2-1 : 19).

4.2 Analyse des résultats des questionnaires

En conclusion partielle sur les réponses au questionnaire, il faut admettre une certaine déception quant à la taille de l'échantillon qui ne permet aucune véritable analyse quantitative, ni de croisement de données afin de dégager d'éventuelles tendances ou corrélations. L'échantillon était très féminin, les profils des participant(e)s relativement homogènes, ce qui laisse à penser que les données collectées ne permettent aucune extrapolation vers une population plus étendue.

Cependant, la déception initiale s'est rapidement dissipée dès les premières entrevues qui reprenaient globalement les mêmes questions du questionnaire, mais avec une qualité et une pertinence dans les discussions qui allaient bien au-delà des réponses figées du questionnaire. En effet, les entrevues permettent une discussion plus intense en approfondissant certaines zones d'ombre identifiables dans le questionnaire mais restant sans réponse.

De plus, l'idée initiale visant à réaliser une étude quantitative plus complète sur un échantillon plus important n'aurait certainement pas apporté de réponses plus satisfaisantes comparativement aux éléments plus précis partagés par les mêmes participant(e)s lors des entrevues individuelles.

La partie quantitative de l'étude, qui n'a finalement pas tenu toutes ses promesses, a tout de même permis d'identifier des volontaires motivé(e)s pour la phase des entrevues semi-dirigées dont les résultats se sont révélés bien plus intéressants malgré la faible envergure de l'étude et les biais déjà indiqués.

4.3 Présentation des résultats des entrevues

Les entrevues se sont déroulées entre le 28 avril et le 23 mai 2023 en utilisant le logiciel MS Teams (version professionnelle) afin de permettre l'enregistrement audio et vidéo complet de la discussion ainsi que la production automatique d'un verbatim (brut).

Ces verbatim bruts ont été nettoyés sous 24 heures, puis envoyés aux participant(e)s aux fins de modifications éventuelles et surtout d’approbation permettant leur utilisation dans le cadre de la recherche. Les noms et prénoms de tou(te)s participant(e)s ont été codifiés dans les verbatim nettoyés. L’ensemble des vidéos, verbatim bruts et nettoyés sont sauvegardés dans un dossier électronique du serveur de l’Université ([Projet Antonini 2023 \(Dossier de Recherche partagé\)](#)).

Pour des raisons de confidentialité, les participant(e)s aux entrevues ont été identifié(e)s de P1 à P10 dans le présent rapport en fonction de leur ordre de passage à l’entrevue. Au regard de la faible taille de l’échantillon et des informations déjà partagées dans le rapport quant à sa féminité et sa répartition par âge, nous resterons dans une identification très stricte et confidentielle de P1 à P10 sans produire de tableau récapitulatif qui permettrait une révélation relativement aisée de certaines identités.

Nous rappelons que les participant(e)s au nombre de dix (10) se sont invité(e)s aux entrevues en répondant positivement à l’une des questions (Figure 4-2) en fin du questionnaire où il leur était demandé si le passage à une seconde étape les intéressait.

Voulez-vous participer à la seconde phase de la recherche consistant en une entrevue virtuelle (téléconférence) de deux heures (au maximum) ?

1. Peut-être
2. Oui
3. Non

Figure 4-2 : Question posée dans le questionnaire pour rejoindre les entrevues

Dans l’affirmative, les intéressé(e)s devaient partager volontairement une adresse courriel afin de permettre l’organisation d’un rendez-vous pour l’entrevue. L’identité des participantes ainsi que leurs courriels pouvaient rester totalement anonymes, mais il fallait tout de même signer un formulaire de consentement préalable. Tous les formulaires de consentement sont disponibles sur le dossier du projet sauvegardé dans le serveur de l’UQAM.

La prise de rendez-vous pour l’entrevue s’est effectuée avec un délai de plusieurs semaines à la suite de la réception du questionnaire (en moyenne 5 semaines avec un écart-type de 2,7 semaines) sauf dans un cas avec le recrutement d’un(e) participant(e) en fin de processus de collecte des informations.

Le délai entre le questionnaire et l'entrevue était intentionnellement long afin de renforcer le caractère authentique (ou naturel) des réponses apportées durant les entrevues, même si ces dernières correspondaient aux mêmes questions posées dans le questionnaire quelques semaines auparavant.

Les participant(e)s étaient informé(e)s dès le début de l'entrevue que leurs réponses initiales (dans le questionnaire) n'étaient qu'indicatives et qu'elles pouvaient être modifiées sans difficulté durant l'entrevue.

Un guide de l'entrevue (joint en Annexe C) et un support visuel standardisé (joint en Annexe G) ont été utilisés lors de chacune des entrevues afin d'éviter les biais de présentation et de s'assurer que chaque personne interrogée a été traitée de la même façon durant tout le processus.

Comme indiqué précédemment, nous avons recueilli plus de 13 heures d'enregistrement au total pour des entrevues d'une durée moyenne de 1 heure et 23 minutes (avec un écart type de 19 minutes) ce qui correspondait aux prévisions initiales.

Aucune entrevue n'a été écourtée ou coupée parce que dépassant une certaine limite, ni étirée dans le temps car jugée trop courte. Tou(te)s les participant(e)s avaient réservé suffisamment de temps dans leur emploi du temps pour se consacrer pleinement et volontairement à l'exercice, et nous tenons à les remercier vivement.

Nous présentons ci-dessous les résultats détaillés pour chacun des thèmes abordés, suivis d'une synthèse pour les entrevues.

4.3.1 Les voyages et la gestion de l'anxiété

Dès le début de l'entrevue, les participant(e)s les plus anxieux(ses) partagent immédiatement les raisons de leurs peurs ou de leur stress lors d'un voyage « et surtout voyage en avion, je vais toujours penser au pire » (P9 : 2). Ces confirmations verbales des données recueillies pendant le questionnaire confortent la présence de participant(e)s particulièrement stressé(e)s par les phases de vol dans l'échantillon de notre recherche. Certain(e)s sont même parfaitement conscient(e)s de la source possible de ce stress récurrent comme l'indique d'un(e) des participant(e)s : « je stresse au moindre mouvement, je regarde des films d'accidents d'avion et cela n'aide pas » (P2 : 2)

Sans aller jusqu'au pire avec un accident d'avion, ce stress peut simplement être causé par des procédures au sol, donc en dehors des phases de vol, comme nous l'indiquent deux personnes interviewées :

« Avec le passage des douanes [...] avoir les bons papiers [...] ne rien avoir oublié dans les bagages. Les bons papiers au bon moment, au bon endroit » (P5 : 2) ou « les histoires [entendues de passagers] qui n'ont pas reçu leurs bagages ou leurs bagages ont été perdus, ou ont été abimés, c'est toujours un gros stress pour moi [...] car j'ai toutes mes affaires, un peu toute ma vie dans mon bagage. Si jamais mon bagage n'arrive pas, cela devient une grosse problématique donc, oui, c'est sûr qu'il y a de l'anxiété à ce niveau-là » (P1 : 2).

De plus, certaines personnes vont jusqu'à expliquer plus précisément un véritable combat interne vécu à chaque voyage, et cela depuis de nombreuses années en affirmant :

« Mon niveau d'anxiété personnelle était beaucoup plus fort il y a une dizaine d'années [...] mes premières expériences en avion étaient terribles [...] et c'est à force de voyager, le désir du voyage étant beaucoup plus fort que la peur de l'avion, que j'ai réussi petit à petit à me déstresser et à me dire que de toutes façons je ne peux rien faire. Une fois que je suis dedans, ce n'est pas la peur du voyage, c'est vraiment la peur du vol en lui-même qui était source d'anxiété pour moi, pas le voyage au complet » (P3 : 1)

Enfin, les personnes moins anxieuses de l'échantillon lient leur stress éventuel à la phase de préparation qui est perçue comme « un processus [...] ou de [...] la logistique » (P8 : 2) qui peuvent être affectés par « les délais ou les retards » (P6 : 2), donc un stress plus logistique qu'aéronautique.

L'absence de stress peut aussi être simplement due à l'absence d'expériences négatives « parce que pour tous les voyages que j'ai faits, je n'ai pas eu de problèmes [...] et donc je n'ai pas de mauvaise expérience » (P7 : 2). Ce(tte) participant(e) avait démontré très peu d'anxiété durant les phases du questionnaire QMAVA avec des résultats de 50 (sur un total maximal de 320) au final et de 25 (sur un total partiel de 112) durant les phases de vol, soit très en deçà des moyennes (Tableau 4-7 : 46) du groupe respectivement à 78,6 et 34,2. Cette personne marquait une forte confiance intrinsèque dans l'aviation (7 sur 9 sur le graphique 4-10 : 48) comme la grande majorité de l'échantillon, mais elle restait remarquablement constante pour la confiance totale dans l'aviation dans des 2, 5 ou 10 ans à venir (avec un 7 pour chaque question) malgré les questions sur les crises et la tendance générale à la baisse comme le montrait le

tableau comparatif des différents niveaux de confiance (Tableau 4-14 : 52). Il était intéressant de constater que cette personne se disait toutefois influençable par rapport aux informations communiquées par médias officiels (6 sur 9, soit le top 10% à la question illustrée dans le graphique 4-17 : 55)

Enfin, pour finir avec ce petit zoom sur cette personne très peu anxieuse, elle montrait un haut niveau de confiance envers ses ami(e)s, ses parents et grands-parents (réponses de 7, 9 et 9 respectivement à comparer avec le tableau 4-24 : 62) et une forte capacité d'influence vis-à-vis des informations communiquées par ces derniers (réponse de 6 sur 9 à la question illustrée dans le graphique 4-29 : 65). Donc cette personne est visiblement très réceptive, confiante, voire influençable au sein de son groupe de proches, sans que cela ne la rende particulièrement anxieuse vis-à-vis de l'aviation et des voyages en général.

Aussi surprenant que cela puisse paraître au premier abord par rapport aux différents récits de stress et d'anxiété, tou(te)s les participant(e)s confirment leur totale ou relativement forte confiance envers les avions, l'aviation en général, et l'efficacité des systèmes (professionnels, pilotes et équipements) pour répondre aux différents problèmes qui pourraient survenir.

Cela vient confirmer là encore les résultats obtenus dans le questionnaire avec des résultats qui seraient même supérieurs si la question leur avait été posée au moment de l'entrevue.

Cette confiance s'appuie sur un narratif que les participant(e)s répètent comme une leçon bien apprise : nous disons bien qu'il « y a beaucoup plus risques de mourir en avion, qu'en voiture ou d'un accident dans la rue » (P3 : 2 ; P9 : 2). Comme indiqué au paragraphe 4.1.2 du présent mémoire, le sentiment global de confiance envers l'aviation en général repose principalement sur message véhiculé par l'industrie (et par les médias) à savoir que l'aviation reste, objectivement et statistiquement, le moyen de transport le plus sûr largement devant les trains (surtout si l'on analyse les statistiques d'accidents même dans certains pays développés comme les États-Unis d'Amérique), les autocars (surtout lorsque l'on a voyagé dans certains pays exotiques), les voitures, les motocyclettes, les vélos et même les trottinettes électriques qui deviennent de plus en plus interdites dans de nombreuses villes à cause de leur dangerosité.

Aucun(e) des participant(e)s n'a relevé que seuls les ascenseurs ont la réputation d'être statistiquement plus sûrs que l'aviation si l'on les assimile à des moyens de transport public qui transportent des centaines de millions de personnes, d'un étage à un autre, tous les jours, sans aucune blessure ni décès. Certains

accidents surviennent de temps en temps, mais le scénario de la tour infernale qui brûle avec des personnes bloquées dans les ascenseurs n'a pas du tout le même impact dans le conscient collectif que l'avion en détresse dans les airs qui menace de s'écraser avec tous ses occupants, et pire sur des bâtiments d'habitation ou d'autres installations au sol encore plus critiques. Ces scénarios catastrophes que l'on retrouve largement dans les films et les documentaires de catastrophes aériennes.

Il est de notoriété publique que le transport aérien représentait avant la pandémie mondiale (2020-2022) un volume journalier de cent mille avions transportant en moyenne une centaine de passagers dans le monde, soit environ dix millions de personnes transportées tous les jours sur des distances plus ou moins grandes. Les accidents d'avion sont relativement faibles en nombre, et sont surtout complètement intégrés et acceptés dans le conscient collectif comme étant un risque très raisonnable si l'on veut s'offrir des expériences touristiques qui sont tout simplement impossibles à vivre sans ce moyen de transport.

Un autre élément qui n'était pas forcément anticipé pour ce premier thème réside dans le fait qu'aucun(e) participant(e) n'a indiqué de stress ou d'anxiété par rapport à la destination ou au voyage dans son ensemble. Toutes les réponses sont restées focalisées sur le tronçon aérien (aéroports et avion), plus particulièrement les phases développées dans le questionnaire (QVAMA) ou les procédures administratives dans les aéroports.

L'anxiété du tronçon aérien semble intimement liée à des émotions très personnelles, plutôt négatives, de l'ordre de l'irrationnel, mais tout de même contrôlées, surmontées ou canalisées par les participant(e)s de notre échantillon puisque l'une des conditions était d'être un(e) voyageur(se).

Un(e) des participant(e)s explique bien l'intensité particulière de cette anxiété du tronçon aérien en la comparant aux sensations recherchées et appréciées dans les attractions des fêtes foraines où le but est d'être secoué(e), sans que cela ne fasse peur :

« Dans un avion, ce n'est pas le but de se prendre des turbulences, et cela me fait peur car j'ai l'impression qu'il y a moins de contrôle [...] Cette sensation de ne pas avoir le contrôle, de ne pas décider de me retrouver dans un avion avec des perturbations pendant le voyage, c'est cela qui me donne ma sensation, dans un avion, que je peux tomber, je n'ai pas le contrôle là-dessus, et je meurs, c'est sûr » (P9 : 3).

Nous constatons le rôle primordial des émotions dans le processus du raisonnement et d'évaluation (ou attitude) comme le signalent Azjen et Fishbein (2000 : 3), ou encore le rôle que certaines sensations corporelles (ou stimuli) peuvent jouer sur la constitution du phénomène émotionnel, lui-même pouvant générer des réponses primaires (système thalamo-amygdalien) et secondaires (système cortico-amygdalien) comme l'expliquent LeDoux et Damasio (cités dans Lacroix, 2022).

Nous verrons dans la suite des entrevues que certaines informations liées aux destinations, ou encore certains événements ou stimuli, que Damasio (2005 : 60) qualifierait d'émotionnellement compétents, peuvent développer d'autres émotions et exercer une autre influence sur le sentiment d'anxiété ou de stress. Cette autre influence peut finalement s'avérer plus importante que pour le tronçon aérien, même pour ceux et celles qui semblent pourtant être les plus stressé(e)s dans un avion.

A la question des discussions avec les parents et les grands-parents lors de la préparation des voyages, tou(te)s ont confirmé impliquer leur famille proche dans leurs projets de voyage autres que les voyages en famille où la communication et l'implication des proches sont incontournables.

Même si certain(e)s sont en couple et indépendant(e)s financièrement, aucune des personnes de l'échantillon ne semble envisager d'entreprendre un voyage sans en avoir parlé au préalable avec ses parents au moins, parfois ses grands-parents ou d'autres proches ou référents.

L'une des raisons premières touche à l'intendance car les voyages des participant(e)s sont souvent liés à des visites dans la famille et qu'il faut bien coordonner les « dates par rapport à nos boulots [respectifs] » (P10 : 3) ou savoir « qui va venir me chercher à l'aéroport ou est-ce qu'il faut que je prenne le train » (P1 : 3). La planification avec les proches, souvent les parents et grands-parents, touche aussi leur « confort, je ne peux pas arriver sans m'être annoncé » (P1 : 3).

Et c'est une seconde raison qui touche plus à l'éventuelle inquiétude que les proches pourraient développer en sachant que leur fils ou leur fille, ou petit-fils ou petite-fille, envisage un voyage en dehors de leur lieu de résidence habituel qui peut être situé à l'étranger puisque beaucoup des participant(e)s sont expatrié(e)s pour leurs études. La communication dans la phase de préparation ou de réalisation du voyage s'entend principalement « pour les tenir au courant et pour qu'ils ne s'inquiètent pas [...] quand je pars, ma mère, ma grand-mère ont le droit à un message parce que sinon je sais qu'elles ne vont pas

dormir de la nuit » (P1 : 3). Le besoin de développer un sentiment de bien-être auprès des proches, même s'ils ne voyagent pas, semble important pour tou(te)s les participant(e)s.

Notons toutefois que cette communication auprès des proches est tout de même contrôlée car certain(e)s ne veulent « pas forcément [parler] de [leur] anxiété en avion » (P9 : 2) afin de ne pas faire résonance avec les propres anxiétés des proches, mais plutôt « parler peut-être plus du voyage une fois sur place avec eux » (P9 : 2). Cette gestion plus fine de la relation avec les proches connu(e)s comme étant particulièrement anxieux(ses) prouve là encore le besoin d'obtenir un niveau de bien-être général le plus satisfaisant possible.

Nous verrons plus tard dans les entretiens la vraie place prépondérante des proches et leur influence dans le processus de préparation et de réalisation des voyages pour les participant(e)s. Cette place repose, d'une part, sur un double « effet de source » dans le sens de Viadis (2006 : 106) produit par les détenteurs d'un statut d'autorité naturelle que sont les parents, surtout pour l'échantillon relativement jeune de l'étude. D'autre part, il existe un autre statut d'autorité plus expérientielle dont jouissent les proches qui sont eux aussi des voyageurs plus en position de partager des conseils et fournir des informations précieuses à la préparation du voyage. Ces dernières personnes d'autorité expérientielle semblent jouer le rôle de référents et de support social dans le regroupement des processus de changement (Delbosc *et al.*, 2022 et Friman *et al.*, 2017) expliqués plus haut dans le cadre d'analyse théorique.

Une fois que les informations sur les voyages et la gestion de l'anxiété étaient recueillies, nous passons sans transition particulière au thème suivant des entretiens, à savoir les médias.

4.3.2 Les médias

Cette partie des entretiens a été l'une des plus intéressantes car les réponses au questionnaire ne permettaient pas d'appréhender suffisamment finement les modes de consultation et de collecte des informations par les membres de l'échantillon.

Les entretiens confirment sans équivoque que les médias traditionnels ne semblent pas avoir la cote pour le dire le plus gentiment possible. Les médias traditionnels sont simplement ignorés par les jeunes de notre échantillon.

De leur côté, les médias sociaux ou alternatifs sont sollicités beaucoup plus souvent, mais dans un mode d'utilisation « à la volée » ou en « papillonnage » soit suivant l'humeur et les méandres de la navigation sur les médias sociaux et Internet avec des niveaux de confiance qui sont effectivement moyens, voire bas.

Cependant, les entrevues ont permis d'identifier d'autres options de collecte des informations officielles au travers des médias sociaux comme la diffusion des médias traditionnels via des applications adaptées aux formats modernes, ou encore des informations sélectionnées par les médias sociaux et présentées sur les pages d'accueil des applications, voire sur les écrans de garde des outils dits intelligents (téléphones, tablettes, ordinateurs).

Ces outils dits intelligents deviennent une véritable extension du corps pour les jeunes d'aujourd'hui (et de notre échantillon), comme des moins jeunes baigné(e)s dans ce nouvel environnement hyper technologique et dématérialisé. Il semblait donc pertinent de vérifier l'éventuelle étendue de la *contamination mentale* mentionnée par Timothy Wilson et Nancy Brekke (1994), soit à une époque antérieure à l'avènement des nouvelles technologies pour tous, mais également mentionnée par Wang *et al.* (2016 : 4) qui se trouvaient, eux, en plein dans la nouvelle ère la persuasion individualisée de masse que Brian Fogg prédisait dans son livre *Persuasive Technology : Using Computers to Change What we Think and Do* (2003). Colon (2023 : 239) rappelle que Brian Fogg prédisait, en 2003, que « les produits informatiques conçus dans un but de persuasion se multiplieront et [...] les outils numériques peuvent changer les conduites de leurs utilisateurs, qu'il s'agisse de leurs opinions, de leurs attitudes et de leurs valeurs ». Plus d'une décennie après ces prédictions, l'étude de Wang *et al.* (2016) montre de façon relativement édifiante la puissance persuasive des médias sur leur échantillon. Ils écrivent à ce sujet :

“Plus les personnes interrogées passent quotidiennement du temps à utiliser toutes les formes de médias, plus elles sont susceptibles de demander un siège dans la partie la plus sûre de l'avion, de prendre des médicaments contre les nerfs, de toujours voyager avec un ami ou un parent, de rédiger un testament, de prier pour leur sécurité, de lire la carte de sécurité à bord, de voler vers des hubs moins fréquentés, de vérifier la météo, et de négocier avec Dieu” (Wang et al., 2016 : 5, traduction libre)

Dans ce contexte, la littérature et les études semblaient pessimistes mais notre échantillon s'est montré plutôt hermétique aux influences des différents types de médias soit par éducation ou formation, soit par méfiance, soit par défiance.

En ce qui concerne l'éducation et la formation, l'un(e) des participant(e) le précise en déclarant : « j'ai appris à ne pas aller lire juste la presse, je ne vais pas aller juste regarder la télévision, je vais rechercher différentes perspectives » (P8 : 3).

Pour illustrer la méfiance, d'autres participant(e)s insistent sur le « manque de neutralité dans les médias traditionnels » (P3 : 3) ou « parce que [...] les médias d'aujourd'hui sont très sensationnalistes » (P4 : 2), ou encore « qu'ils veulent tous être les premiers à donner l'information mais pas forcément toute l'information réelle » (P6 : 3).

Enfin la défiance est renforcée par un manque apparent d'éthique professionnelle lorsque qu'un(e) participant(e) affirme :

« que le journaliste d'un média traditionnel aujourd'hui ne fait pas son travail de recherche, de remise en question, de questionnement. Il essaie de faire passer un message par rapport à une ligne éditorialiste » (P1 : 4).

D'autres participant(e)s sont plus radicaux(les) en admettant ne plus regarder la télévision même s'ils possèdent encore un écran de télévision : « j'ai juste Netflix sur la télévision, cela fait que je ne regarde plus la télévision depuis longtemps » (P9 : 3).

Cela peut aussi être tout simplement qu'ils ne possèdent plus de télévision comme l'indique un(e) des participant(e) : « Depuis que j'avais 18 ans, je n'avais pas de télévision et je n'allais pas dépenser mon argent pour acheter des journaux » (P1 : 4).

Ou un(e) autre indiquant : « je n'ai pas la télévision, pas de chaîne télé, pas de journaux, j'ai des applications basiques de plusieurs médias pour recevoir les informations importantes de type déclenchement d'une guerre, accidents, les choses comme cela » (P3 : 3).

La consommation de médias sociaux et alternatifs suit la même logique de méfiance à priori même si l'utilisation est plus personnalisable dans le sens où chaque utilisateur peut choisir ses propres applications et son niveau et son rythme d'exposition, ou de *contamination*.

Mais là encore, certain(e)s soulignent qu'il « y a des informations qui vont passer dans mon contenu malgré moi à cause des algorithmes des plateformes. Forcément, je vais [...] tomber sur des événements, que ce soit politiques, que ce soit du coup les accidents dans l'aviation aussi » (P10 : 3). Même si l'on ne veut pas être exposé, les algorithmes des plateformes peuvent parvenir à toucher tout le monde, mais pas forcément de façon préméditée ni répétée.

D'autres utilisent les médias sociaux comme « une sorte de filtre » pour ne pas avoir à suivre les médias traditionnels en direct, mais également pour recueillir un second avis sur des nouvelles officielles avant d'aller « vérifier moi-même quand j'ai le temps et pour ensuite faire une opinion » (P1 : 5 ; et beaucoup d'autres). Les médias sociaux protègeraient donc de l'exposition directe à l'information brute des médias traditionnels, et un premier avis serait même apprécié avant d'entamer l'analyse de l'information initiale.

Les médias alternatifs recueillent un peu plus de suffrages positifs auprès de notre échantillon à cause d'une plus grande liberté éditoriale avec « des sujets très précis que je décide de regarder parce que cela m'intéresse, et j'ai vraiment beaucoup plus confiance encore que les médias traditionnels parce que, pour moi, c'est de la vraie recherche journalistique » (P9 : 4).

Le retour à une vraie recherche journalistique, même si elle reste teintée de l'orientation éditoriale du média alternatif, semble apprécié, surtout que le panachage de différents médias alternatifs, avec leurs différentes teintes, permet de retrouver certains contours et facettes qui semblent avoir disparu dans les médias traditionnels.

Un(e) seul(e) participant(e) s'est montré(e) très négatif(ive) par rapport aux médias alternatifs en disant « des trucs du genre média alternatif, c'est de la grosse *boule shit* [retranscription littérale du verbatim automatique non corrigée car l'idée est claire]. Pour moi, ce n'est pas très fiable » (P8 : 3).

Si notre échantillon s'était avéré représentatif des jeunes d'aujourd'hui, nous pourrions les associer à ce que Michel Maffesoli, dans le chapitre *Du Complotisme* de son livre intitulé *Le Temps des Peurs*, nomme « ceux qui tentent de sortir des sentiers battus, ceux qui essaient de se “vacciner” contre les certitudes dogmatiques de tous poils » (Maffesoli, 2023 : 72). Ceux qui arrivent à développer une forme de « mithridisation », soit une résistance au poison grâce à une accoutumance progressive et régulière, voire quotidienne avec une partie des médias modernes.

Maffesoli (2023 : 73) rappelle que « c'est la connaissance, donc, rappelons-le, un savoir concret, en prise avec la vie quotidienne, qui permet de résister au poison de la fausse information, c'est-à-dire à ce qui est structurellement unilatéral ». Certains se rappelleront simplement que c'est aussi une définition de l'esprit libre et critique que nous pouvons tous exercer.

Les médias traditionnels qui émettent en direct depuis des décennies, ou via les outils de communication modernes plus récemment, semblent matérialiser, au moins pour une partie d'entre eux, cette information structurellement unilatérale, au poison de la fausse information que dénonce Maffesoli (2023). Cette fausse information, cette désinformation ou encore ces « infox », pour utiliser un vocable moderne qui conjugue les concepts d'information et d'intoxication, et que certains n'hésitent pas à utiliser pour distiller tranquillement et inexorablement un poison pouvant amener à une contamination mentale plus ou moins importante selon le niveau d'exposition.

En revanche, une petite famille de médias sociaux semble sortir de cette unilatéralité et fortement influencer la grande majorité des participant(e)s.

Il s'agit des applications Instagram et TikTok qui ont pris beaucoup de place dans les concepts de Communication Marketing Intégrée (CMI) et le marketing numérique destinés à accroître l'efficacité et la cohérence des activités de promotions des sociétés commerciales. Ces concepts que l'on peut parcourir de façon très théorique durant les formations en marketing prennent vite substance lorsque l'on mesure leur impact sur les utilisateur(trice)s, même lors des entretiens de cette recherche.

Un stratège marketing de la société Megaphone, William Varney (2023), indique dans un article que « Instagram est meilleur pour le contenu soigné tandis que TikTok est meilleur pour le contenu brut et authentique » et ces deux arguments font mouche auprès de nos participant(e)s.

A titre d'exemple, l'un(e) des participant(e)s de notre échantillon affirme adorer « les médias [...] qui montrent les plus beaux paysages du monde. Ce sont des vidéos qui ne durent que 15 minutes [...] et généralement, je les enregistre en me disant que c'est là qu'il faut que j'aïlle. Evidemment, je n'y vais jamais parce que c'est toujours à l'autre bout du monde, mais je reste quand même assez influençable » (P9 : 5). Ce(tte) même participant(e) ajoute être « également très accro de TikTok » au point d'utiliser des minuteurs pour ne pas dépasser le « temps de visionnage détox ».

Un(e) autre participant(e) démontre sa dépendance à ces applications en partageant une expérience lorsqu'il(elle) avait « vu une actrice connue qui était en Afrique du Sud, et là j'étais [à me dire] *oh my ***, c'est trop beau*. Puis le lendemain, j'ai acheté mon billet » (P4 : 3). Ce(tte) même participant(e) ajoute ne plus passer par une agence de voyage mais par Instagram.

Nous pouvons constater que la beauté des contenus et le caractère brut et authentique des messages véhiculés sur ces plateformes semblent être de puissants stimuli émotionnellement compétents que le cerveau des participant(e)s, s'avouant lucidement intoxiqué(e)s, transforme directement en émotions positives contribuant à leur bien-être. Un bien-être au moins immédiat en attendant de rêver grâce à d'autres vidéos qui évoqueront de nouvelles émotions et qui rejoindront alors les anciennes images mentales stockées dans un album ou une bibliothèque située dans leur cerveau.

Toutes ces « images visuelles, auditives, tactiles, olfactives et gustatives » qui permettraient d'après Damasio à « certaines régions cérébrales spécifiques [d'utiliser] des circuits de neurones pour construire des structures neurales continues et dynamiques qui correspondent aux différentes activités du corps – en fait, qui encartent ces activités lorsqu'elles ont lieu » (Damasio, 2005 : 203). Toutes ces vidéos rapides, parfois soignées et souvent authentiques se retrouveraient stockées et « encartées » dans le cerveau afin de lui permettre de réagir plus efficacement lors des sollicitations subséquentes de la même catégorie de stimulus. Cette répétition des émotions et des sentiments forgerait et renforcerait la prédisposition mentale à développer de nouvelles émotions et de nouveaux sentiments devant les mêmes catégories de stimuli émotionnellement compétents.

Il est essentiel de se souvenir que ces dispositifs homéostatiques naturels permettraient d'assurer en premier lieu la *survie*, et en second lieu de favoriser le *bien-être*, mais peuvent aussi être trompés par les phobies comme l'indique Damasio (2005 : 147). Cet auteur explique que « lorsque l'émotion est la peur, l'état particulier qui en résulte peut être avantageux – pourvu que la peur soit justifiée et ne soit pas le résultat d'une appréciation incorrecte de la situation ou le symptôme d'une phobie ».

L'important serait de savoir, dans le cadre de notre recherche et pour notre échantillon, si nous sommes devant des « phobies » incontrôlables, ou plutôt devant des réminiscences de souvenirs, d'émotions et de sentiments qui sont encartés dans les cerveaux et qui s'affinent, ou s'affirment, au fur et à mesure de la répétition d'expériences positives ou négatives.

Les personnes qui participent à notre étude ne semblent pas développer de phobie proprement dite envers l'aviation ou les avions puisqu'elles sont capables d'une part de prendre l'avion à plusieurs reprises, et d'autre part, de relier ou d'analyser leurs sentiments à des émotions passées. Elles sont même capables de reconnaître un changement notable au cours des années comme le dit l'un(e) des participant(e)s « c'est à force de voyager [que] le désir du voyage [était] beaucoup plus fort que la peur de l'avion » (P3 : 1) et de dissocier la peur irrationnelle, mais contrôlée du vol ou du tronçon aérien, du voyage au complet avec les expériences de la préparation, durant les visites aux destinations, et au retour.

Maintenant que nous avons une meilleure compréhension des types de médias qui peuvent exercer une influence sur notre échantillon, nous descendons à un second niveau avec l'influence des informations sécuritaires elles-mêmes, quels que soient les médias de transmission.

4.3.3 L'influence des informations sécuritaires

Dans cette partie des entrevues, les participant(e)s semblaient relativement hermétiques aux informations directement reçues des différents médias à cause du faible niveau de confiance qu'il(elle)s leurs accordent. Les participant(e)s se montraient en revanche très flexibles vis-à-vis des ajustements nécessaires afin de concrétiser leur projet de voyage en fonction de certaines des informations sécuritaires reçues et perçues.

Il semblerait que seules les informations confirmées au niveau gouvernemental, et qui touchent à la sécurité et à l'intégrité physique des personnes pendant le transport ou durant le séjour, soient susceptibles d'influencer leur processus de décision. Lorsque nous parlons d'atteinte à l'intégrité physique des personnes, nous pensons tout naturellement aux risques de blessures, de violence, de vols, ou à toutes autres interférences physiques, morales, matérielles, financières ou sanitaires qui s'avèreraient suffisamment importantes pour devenir une raison suffisante menant à la décision d'interrompre le voyage avec un retour anticipé, ou de le modifier de façon substantielle (s'interdire des visites).

Cependant, il est intéressant de constater que les mêmes informations relatives à des risques sont modulées par le jugement personnel comme le partage l'un(e) des participant(e)s avec l'expérience d'une de ses amies qui devait se rendre dans un pays proche d'un autre pays en situation de conflit armé afin d'effectuer une année de son master. Cette amie « avait vraiment des motivations différentes, elle a son copain qui était là-bas » alors que notre participant(e) démontrait un peu plus de retenue en disant : « moi, peut-être que j'aurais pu réfléchir à une autre destination » (P5 : 5).

Nous avons également le témoignage d'un(e) autre personne qui mentionne « les manifestations des gilets jaunes [que l'on] voyait partout sur les réseaux sociaux, mais cela ne m'a pas influencé quand je partais en France » (P10 : 4). En effet, d'origine parisienne cette personne se sentait parfaitement capable de mesurer le véritable niveau de risques et n'évaluait pas l'atteinte potentielle à son intégrité physique de la même façon que d'autres visiteur(se)s ou touristes occasionnel(le)s.

Un(e) autre participant(e) relève d'ailleurs une certaine incongruité concernant les risques de manifestations des gilets jaunes en affirmant avoir « confiance, quand je rentre en France parce que c'est mon pays. Donc je sais qu'il y a pays à risques et pays à risques » et d'avouer « ce qui est bizarre, c'est si je mets Thaïlande [dans le site officiel du Canada] et que je vois pays à risques pour des manifestations aussi, comme je ne connais pas ce pays, je ne sais pas à quel point ces manifestations sont dangereuses et je vais peut-être me poser plus de questions » (P9 : 6).

Ces derniers témoignages révèlent une possible ambiguïté ou dissonance entre le contenu brut d'une information, son interprétation en utilisant ses propres filtres et grilles de lecture, et enfin la part d'appétence naturelle, ou développée au cours du temps, que nous sommes prêts à accepter envers les risques réels, perçus ou encore ressentis. La même information ne semble pas analysée et digérée de la même façon par tous les individus. Et ce constat semble vrai quelle que soit la véracité ou la pertinence de l'information, et quelle que soit la crédibilité perçue ou avérée de la source de l'information et du vecteur de communication utilisé pour véhiculer cette information de l'émetteur jusqu'au récepteur.

L'influence des informations sécuritaires a été particulièrement présente pendant la période de la pandémie mondiale (2020-2022) car elle s'accompagnait de « problèmes par rapport aux procédures, d'avoir à porter un masque, d'avoir plus de consignes, c'était d'écouter la télévision pendant une année pour savoir ce qui se passait dans les destinations, connaître les nouvelles restrictions » (P8 : 4). Toutes ces informations qui peuvent influencer la préparation des voyages, voire la décision de partir vers une destination en particulier car s'il « y a une recrudescence [...], là c'est sûr que je ne vais pas y aller parce que je suis quelqu'un d'assez anxieux en général, et si je sens que mon voyage risque d'être impacté par X ou Y raisons, je préfère le reporter » (P9 : 6).

Il était d'ailleurs intéressant de constater que la raison première de l'anxiété de ce(tte) participant(e) n'était pas la « peur de tomber malade, de choper une maladie ou quoi que ce soit » mais de rester dans

des hôtels sécurisés et aseptisés où l'on est sûr « de ne pas choper un truc bizarre. Il faut que je me sente bien, sanitaire parlant, [...] et à tous points de vue ».

La période pandémique a également généré plus de stress à cause des vols annulés, des frontières fermées, des difficultés de remboursements ou de modifications pour les tronçons aériens ou les hôtels. Il faut rappeler que les compagnies aériennes, et les autres opérateurs touristiques, ont subi de plein fouet les contraintes pandémiques et l'arrêt brutal de leurs opérations, sans que toutes ces compagnies aériennes et sociétés touristiques ne bénéficient d'aides financières gouvernementales. Certaines ont été aidées, d'autres ont dû subir de plein fouet le choc sans avoir anticipé ce risque. Cette situation rendait tout simplement impossible le remboursement de sommes importantes de la part de ces compagnies, sauf à risquer une faillite pure et simple. Cela a été malheureusement le cas pour nombre d'entre elles.

Cette situation a influencé certaines décisions comme l'indique un(e) participant(e) qui avait « demandé [à se faire] rembourser sur la base de ce message [alerte maximale de danger sur la destination] et les agences ont dit non. Donc [ils ont] collectivement décidé que *qui vivra verra* et d'y aller quand même ». Et cette personne « avoue qu'une fois sur place, on était tellement dans la dynamique de voyage, qu'on n'y a même pas repensé. Puis cela s'est très bien passé » (P3 : 4).

Pour beaucoup des participant(e)s, les informations officielles sécuritaires portant sur leur intégrité physique, sont effectivement les risques de se blesser, de tomber malade, mais aussi de perdre un objet utile au fonctionnement normal comme des papiers officiels, un téléphone, un ordinateur ou un appareil photographique lorsqu'en voyage. Seules ces informations semblent réellement susceptibles de leur faire modifier leur choix de destination.

Comme le souligne un(e) participant(e) : « si je reçois une information sur des troubles ou que la situation n'est pas trop stable, je change de destination ou je la reporte car, pour le moment, ce n'est pas l'occasion d'y aller. S'il n'y a pas de souci et que j'ai vraiment envie d'aller là-bas, j'irai quand même » (P7 : 4).

Ces informations sécuritaires peuvent aussi englober des procédures abusives comme la confiscation d'objets personnels. Un(e) participant(e) se rappelle des informations sur les médias sociaux rapportant que « les caméras, tous les téléphones qui pouvaient faire des vidéos [...] ont été confisqués [par les douanes locales d'un pays], et les personnes n'en ont récupéré que la moitié », et de rajouter que dans ce

contexte, « c'est un voyage que je n'ai pas fait puisque je refuse de me mettre en danger, mon intégrité physique et matérielle » (P1 : 7).

Il existe visiblement des différences de perception, d'évaluation, en fonction de ses propres souvenirs et expériences, certainement une nouvelle référence aux encartages de Damasio (2005). Des choix destinés à rétablir une homéostasie au plus vite, soit en acceptant des risques réfléchis « parce que c'est mon pays » et que j'ai tout de même envie de rentrer, donc de privilégier mon *bien-être* à la peur, soit en refusant de prendre des risques inconnus, donc à préserver ma *survie* du point de vue homéostatique. Une appétence aux risques variable en fonction des encartages ou des cartographies que le cerveau construirait au cours des années et au fil des expériences et des souvenirs, des émotions et des sentiments passés et présents. Cette appétence est entièrement liée à l'expérience et au vécu.

4.3.4 L'influence du cadre familial

Et c'est dans cette partie des entrevues que nous pouvons relier relativement facilement le pouvoir d'influence des proches et l'appétence personnelle à prendre des risques réfléchis pour confirmer ou ajuster ses projets de voyage. Nous ne disons pas annuler son voyage car aucun(e) des participant(e)s n'a mentionné une annulation pure et simple d'un projet de voyage à cause d'informations collectées ou partagées, et cela même avant que les billets d'avion ne soient achetés.

Il peut y avoir report dans le temps pour se rendre vers la même destination lorsque la situation devient plus stable, ou un ajustement dans le choix de la destination durant la période initialement prévue pour effectuer un voyage d'agrément. Il peut aussi arriver qu'une redéfinition des priorités de voyages en fonction de nouvelles envies ou de nouvelles informations motivent des changements. Mais les participant(e)s n'ont que très rarement parlé d'annulation pure et simple ou de renoncement à cause d'influences externes ou familiales.

En réalité, nous voyons certaines stratégies de conciliation se développer et intervenir lorsque les proches émettent des réserves suffisamment fortes et étayées susceptibles de convaincre les participant(e)s de modifier leurs plans initiaux. Mais plus l'âge des participant(e)s augmente, plus les tentatives de modification de la part de l'entourage proche sont délicates, surtout lorsque des conjoint(e)s entrent en jeu avec leurs propres schémas de réflexion, et leurs propres appétences aux risques qui peuvent se situer à des niveaux totalement différents de ceux du reste de la famille. Il semble clair au regard des entrevues

qu'une décision d'annulation temporaire (de reprogrammation pour plus tard) ne se ferait pas forcément sur la base de la pertinence des arguments avancés, mais plutôt sur l'envie de ne pas causer de stress ou d'inquiétude inutiles envers les plus proches, surtout les plus inquiet(e)s d'entre eux.

Le temps semble également jouer un rôle quand les participant(e)s se sentent plus aptes à prendre des décisions allant contre l'avis des parents par exemple, et dans la capacité à développer des stratégies d'évitement de potentiel conflits, ou de reprogrammation tout en gardant l'objectif initial de voyage.

Cette prédisposition à accepter des conseils et les influences des proches, à savoir la famille constituée des parents, grands-parents, frères et sœurs, cousin(e) ainsi que des ami(e)s et les conjoint(e)s se reflète dans la propension au transfert d'influence que le questionnaire avait dévoilé. En effet, la tendance à l'issue des résultats du questionnaire (Tableau 4-33 : 69) semblait clairement indiquer les orientations suivantes :

1. Une orientation bienveillante et rassurante dans les conseils prodigués aux proches,
2. Une acceptation relativement forte de l'influence des grands-parents et parents, et
3. La perpétuation de cette influence et de la bienveillance, auprès de leurs propres enfants, lorsqu'ils se retrouveront dans la même position que les participant(e)s de l'étude.

Nous pouvons remarquer que les schémas de répétition des attitudes apprises des parents et grands-parents forment forcément les comportements présents et futurs.

Si nous acceptons la théorie du comportement planifié de Ajzen (1985) et le concept de la machine homéostatique de Damasio (2005), où les dimensions de perceptions, de croyances, mais aussi d'encartage des émotions et des sentiments générés par des stimuli émotionnellement compétents, sont les moteurs des mécanismes de décision, il est relativement clair que les proches ont fortement contribué à la construction même de ces croyances, perceptions, émotions et sentiments ne serait-ce que dans le cadre de l'éducation et de l'enfance.

Un(e) des participant(e)s avouait ne pas forcément discuter de sa propre anxiété à prendre l'avion avec ses parents, surtout avec son père qui était encore plus anxieux en avion. Son anxiété se matérialise par l'incapacité à pouvoir parler, et par le dégagement d'une impression visuelle de mal être physique. Ce(tte) participant(e) semble admettre, qu'à son avis, le stress apparent de son père « a peut-être contribué à

mon propre stress » (P9 : 2). Comment pourrait-il en être autrement si nos souvenirs, nos apprentissages, nos encartages se construisent sur l'image d'une autorité naturelle qui développe une anxiété visuellement évidente dès qu'il faut prendre un avion ?

Damasio affirme que les émotions d'arrière-plan permettent de « diagnostiquer un léger malaise, de l'excitation, de l'énerverment ou de calme » chez vos proches, et « renvoient au fait qu'une émotion donnée dure longtemps » afin de former notre « état d'être » ; état d'être qui est la réponse à la question « comment vous sentez-vous ? » (Damasio, 2005 : 50-51). La réponse à cette question « comment vous sentez-vous ? » posée au père de ce(tte) participant(e) semble évidente, et la réponse à cette même question posée à ce(tte) participant(e) serait quasiment identique, même si de moindre intensité.

Les stimuli émotionnellement compétents d'un père se transmettent très certainement en des stimuli émotionnellement compétents pour ses enfants par mimétisme ou simple conséquence naturelle de l'apprentissage et de l'éducation. Et comme les stimulations physiques, les changements transitoires dans le milieu interne comme les viscères, dans le système musculaire et osseux interviennent directement dans le déclenchement des réactions internes (Damasio, 2005 : 71), nous pouvons aussi comprendre pourquoi les turbulences aériennes, ou les changements de bruit des moteurs, peuvent être autant de stimuli que chacun(e) interprète avec ses propres cartes somatiques, ses propres souvenirs, mais aussi les souvenirs importés par ses parents et ses grands-parents durant toute cette phase d'éducation et d'apprentissage.

Les notions de référents importants dans la composante de « normes sociales » du comportement planifié de Ajzen (1985), les composantes de perception des bénéfiques, mais aussi la confiance en soi et le support des proches dans les modèles de changements de Delbos *et al.* (2022), sont toutes présentes dans l'influence que les proches peuvent avoir sur la décision de voyage des jeunes. Les informations collectées sur notre échantillon confirment ce constat de l'importance des proches.

Mais tou(te)s les participant(e)s s'accordent également sur le besoin de crédibilité du référent par rapport à la problématique présente, à savoir partager des informations pertinentes dans le cadre de l'organisation de leur voyage. C'est avec cette logique que les grands-pères, grands-mères, pères, mères, frères, sœurs et ami(e)s se retrouvaient classés dans le questionnaire (Tableau 4-24 : 62) avec les parents en tête, puis les ami(e)s, puis les grands-parents. Mais les entretiens laissent à penser que ce classement individuel repose en réalité sur leur expérience propre et leur vécu vis-à-vis des voyages envisagés. Et si les proches

« qui ont beaucoup voyagé [...] recommandent de faire quelque chose, ou de faire attention, il est sûr que je les écouterai » (P9 : 7).

Ces proches référents peuvent être indifféremment les parents, un frère ou une sœur, un(e) ami(e), parfois les grands-parents, mais uniquement sur la base de leur compétence, de leur crédibilité, et de leur expérience des mêmes types de voyages, des mêmes pays ou encore leurs connaissances plus affûtées des situations politiques qui pourraient prévaloir dans certaines destinations.

Un(e) des participant(e)s répond à une question sur la persistance de l'influence des parents dans le temps en indiquant que « cela s'arrêtera le jour où ils arrêteront de voyager et où ils ne seront finalement plus aussi crédibles par rapport à mes propres envies de voyages. Je continuerai à écouter leurs conseils, mais je ferai complètement confiance à ma propre analyse des risques » (P9 : 9). Le message est clair entre la crédibilité d'une part, et la bienveillance familiale qui perdurera même si l'influence première a disparu.

La crédibilité par rapport aux expériences de voyages semblerait s'effacer avec le temps, mais pas forcément la capacité d'influence secondaire au travers des échanges sur l'actualité, des lectures d'articles et la force de conviction que les parents avertis et protecteurs gardent toute leur vie. Cette influence familiale peut également perdurer au-delà du temps.

En effet, un(e) des participant(e)s mentionne l'influence de son grand-père défunt en se demandant « toujours aujourd'hui, quand je prends une décision, qu'est-ce que mon grand-père en penserait puisque c'était quelqu'un qui était justement très sage, très réfléchi, très posé » (P1 : 9). Ce référent qui représente une boussole pour ce(tte) participant(e) (aux sens propre et figuré) mais dont la matérialité dans le processus de décision ne peut que s'inscrire dans la vision d'encartages de Damasio (2005), à savoir des schémas de pensées et d'actions qui restent fortement influencés, et influençables dans le sens d'un renforcement par les souvenirs agissant comme autant d'images visuelles, auditives ou tactiles qui apparaissent comme de nouveaux stimuli émotionnellement compétents au moment présent. Ce(tte) participant(e) a peut-être aussi perdu son grand-père à un âge ne lui permettait pas de remettre en cause sa crédibilité, ce qui fige l'image du référent important et les émotions qui l'accompagne pour de très longues années. Ces images et souvenirs qui y sont attachés représentent « quelque chose que j'ai dans l'arrière de la tête, quelque chose qui me force aussi à me conduire de manière que je pense être la plus respectable dans la vie de tous les jours et à prendre des décisions plus réfléchies » (P1 : 9). Il ne serait pas

étonnant que ce(tte) participant(e) perpétue l'image de l'exemplarité de son grand-père auprès de ses propres enfants afin de renforcer l'intensité de cet héritage de l'encartage familial.

A la question sur le ressenti de l'influence des parents ou grands-parents sur les décisions de voyage, personne n'exprime de sentiments négatifs. Cela peut refléter la preuve de leur amour et de la continuation de leur travail d'éducation et de partage. D'un autre côté, l'échantillon n'est peut-être pas représentatif ou ne veut pas peut-être pas partager ses éventuelles frustrations devant un chercheur.

Nous achevons les questions semi-dirigées pour passer à une phase plus visuelle de l'entrevue avec les étiquettes sur les crises qui sont censées révéler des sentiments et des émotions plus cachées.

4.3.5 L'influence des informations de crise

Comme indiqué précédemment lors la présentation de l'entrevue, nous entamons cette partie de la discussion dans un climat de totale confiance entre les participant(e)s et le chercheur qui ont déjà investi beaucoup de temps pour partager des informations parfois très personnelles. Comme il reste encore beaucoup de temps avant la fin prévue de l'entrevue, certain(e)s participant(e)s vont en profiter pour aller très loin dans leur cheminement de pensées.

Cette étape consiste à présenter des images en posant les deux questions suivantes : « que pensez-vous des images suivantes ? » et « est-ce que ces événements représentent une anxiété particulière lors vous pensez aux voyages ? ». Nous passons à un mode de quasi-monologue, ou plus précisément de prédominance de parole donnée aux participant(e)s, en essayant de laisser leur esprit librement connecter les images présentées à des souvenirs, des émotions, des sentiments ou simplement des observations spontanées. Le chercheur ne relance pas la discussion avec des questions pour approfondir, il se contente d'écouter.

Les trois images proposées sont des références directes à des crises déjà abordées dans le questionnaire, à savoir les attentats du 11 septembre 2001, les pandémies, et les situations de guerre. Mais à la différence du questionnaire, ces crises ne sont pas explicitées, ni dévoilées avant la présentation des images qu'elles sont censées représenter. L'image est donc projetée sans dire un mot de la part du chercheur.

Il est important de noter que les images ont été choisies par le chercheur, ce qui constitue une différence fondamentale par rapport à la technique de Zaltman (1996) dans laquelle les intervenant(e)s doivent amener leurs propres images pour l'entrevue. Dans notre recherche, les images sont identiques pour tou(te)s les participant(e)s et même si certaines images sont évidentes, d'autres, nous le verrons dans les résultats, le sont moins.

Les images sont donc projetées en mode plein écran, dans le silence, afin d'augmenter l'imprégnation auprès des participant(e)s que nous laissons s'exprimer seul(e)s. Nous allons présenter les résultats pour chacune des images, puis résumer les réactions des participant(e)s dans les pages suivantes.

La première image (Figure 4-3) est bien entendu reconnue par tou(te)s les participant(e)s qui connectent immédiatement cette image soit à un reportage de National Geographic vu récemment (P8 : 5), soit à des souvenirs vécus en direct pour les moins jeunes (P3 : 6) et reconnus par tou(te)s.

Les participant(e)s d'origine nord-américaine utilisent le terme de « Nine Eleven ou (9/11) » renforçant le caractère symbolique, conceptuel et intemporel de cette attaque violente contre la civilisation occidentale, une antonomase comme le précise Davo (2013 : 17), dont il est inutile de préciser l'année d'occurrence.

Certain(e)s ne se souviennent plus trop de la séquence des événements ou même « s'il y avait des passagers dans l'avion » (P6 : 7), mais tou(te)s les vivent comme un souvenir tragique.

Tou(te)s les participant(e)s assimilent ces événements au terrorisme en général et finalement à tous les attentats qui peuvent survenir un peu partout dans le monde. Pas forcément sous une forme aéronautique comme le 11 septembre 2001, mais avec des attentats en France (P7 : 7-8) ou parfois localisés en Espagne (P10 : 7) en faisant en réalité référence à des attentats survenus ailleurs.

Shanahan (2016 : 103) parlait de « China's 9/11 » en référence à une attaque à l'aveugle sur les usagers d'une station de train située dans le sud-ouest de la Chine, plus précisément à Kunming le 1^{er} mars 2014, et les médias actuels parlent de « 9/11 israélien » en se référant aux attaques à l'aveugle perpétrées le 7 octobre 2023 par un groupe armé libellé comme terroriste par les autorités américaines ou européennes.

L'anxiété rattachée à ces événements est présente chez beaucoup des participant(e)s qui vont jusqu'à s'inquiéter d'un passager qui se met à prier dans un avion entre Le Caire et New York (P4 : 6) tout en

avouant avoir été influencé(e) par la télévision et les films. Ou encore, à la vue d'un passager normal, « un peu musclé et il a commencé à avoir des larmes, puis à écrire très vite sur son téléphone comme s'il était en train de dire adieu, ou peut-être va-t-il faire exploser l'avion ? » (P9 : 9).

D'autres vont repousser d'une semaine un petit séjour familial de quelques jours à New York, qui tombait pendant les commémorations du dixième anniversaire des attaques en se disant que « dans le doute, au cas d'une petite reprise pour les 10 ans, autant ne pas prendre de chance » (P3 : 6) alors qu'ils comptaient emprunter les transports en commun terrestres, et pas l'avion.

Beaucoup relativisent en affirmant, d'un côté, faire entièrement confiance aux mesures de sûreté déployées depuis cet événement afin d'éviter que cela ne puisse se reproduire, mais tout en admettant, d'un autre côté, que « si quelque chose comme cela se passait aujourd'hui, cela aurait probablement une influence sur [leur] manière de voir le voyage, de voyager » (P1 : 10).

D'autres se rassurent en utilisant les statistiques d'accidents (et plus uniquement d'attentats) et affirment « que dans l'avion c'est une possibilité, mais cela ne me stresse pas en soi, je rationalise beaucoup » (P8 : 6) comme une forme de résignation mentalement acceptée par rapport à une vague menace lancinante mais réelle. Cette résignation, acceptation ou tolérance pure et simple à ce risque lancinant est souvent appelé risque résiduel.

Le risque résiduel représente la partie de tous les risques calculés à la suite d'une analyse et d'une évaluation des différentes menaces et vulnérabilités environnantes qui ne peuvent pas être contrées par des mesures préventives ou des dispositifs de contrôle. Les risques résiduels sont ceux qui restent sur la table à la fin du processus d'évaluation et qu'il faut soit accepter (appétence aux risques), soit refuser (aversion aux risques, on ne prend pas la décision), soit encore couvrir avec des dispositifs d'assurances additionnelles. On pense aux assurances voyages qui permettent de se rassurer financièrement en cas d'annulation ou de changements forcés de dernière minute, mais aussi aux cas où des risques touchant à l'intégrité physique surviennent (blessure, vols, maladie). Ces assurances voyages, d'un coût relativement bas par rapport à l'ensemble du voyage, renforcent le sentiment global de bien-être par rapport à la décision de voyage. Aucune assurance voyage ne permettant de prévenir les risques terroristes, d'attentat ou d'accident, ces dernières offrent toutefois des compensations financières aux survivants, donc une nouvelle source de bien-être pour celui ou celle qui y souscrirait en se donnant une certaine bonne conscience.



Figure 4-3: Image #1 de l'entrevue
Crédit : Getty Images / Spencer Platt (AFP, 2001)

Il est important de noter qu'une (1) seule des personnes de l'échantillon était âgé(e) d'au moins 12 ans au moment des attaques du 11 septembre 2001 et était finalement capable de se souvenir avoir vécu ces événements en direct. Toutes les autres personnes de l'échantillon étaient trop jeunes pour se construire un souvenir de première main. Et pourtant tous et toutes partagent des souvenirs et des sentiments parfois très intenses qui semblent définitivement ancrés dans leur mémoire, encartés dans leur cerveau pourraient dire certains. La couverture médiatique, les commémorations, la symbolisation quasi messianique (le bien contre le mal) de ces attaques, mais aussi les documentaires et les films qui fleurissent chaque année en offrant des perspectives et des analyses différentes, voire critiques, permettent d'ancrer ces événements encore plus profondément dans un inconscient collectif universel et intemporel, à savoir y compris pour les plus jeunes qui n'ont rien vécu de ce choc, ou stimulus émotionnel, violent en direct.

La seconde image (Figure 4-4) est là aussi facilement assimilable à la crise pandémique que tou(te)s les participant(e)s ont connu durant les trois années précédant cette recherche.

Certain(e)s se permettent un lien avec le réchauffement climatique qui risquerait de générer d'autres crises pandémiques, et d'autres repensent à l'image précédente en espérant que les leçons apprises lors des premières crises permettront de mettre en place des procédures plus efficaces (P8 : 6). Quelques un(e)s se souviennent de crises précédentes comme celle du virus Zika qui avait généré certaines anxiétés, et plus particulièrement pour les femmes enceintes (P3 :7).

Des participant(e)s affirment même avoir apprécié la période pandémique mondiale (2020-2022) car elle représentait une opportunité de pouvoir voyager vers certaines destinations dans de bien meilleures conditions comme l'indique un(e) participant(e) qui dit en avoir « profité pour voyager dans des endroits touristiques parce que je savais qu'il n'y aurait pas de touristes » (P4 : 6).

D'une manière générale, les participant(e)s ont passé relativement peu de temps sur cette image comme si les souvenirs qui y étaient attachés n'étaient pas forcément positifs, avec toutes les mesures et procédures qui ont été déployées durant cette période pandémique, ou simplement pas forcément importants ou marquants pour les partager dans le cadre de l'entrevue.

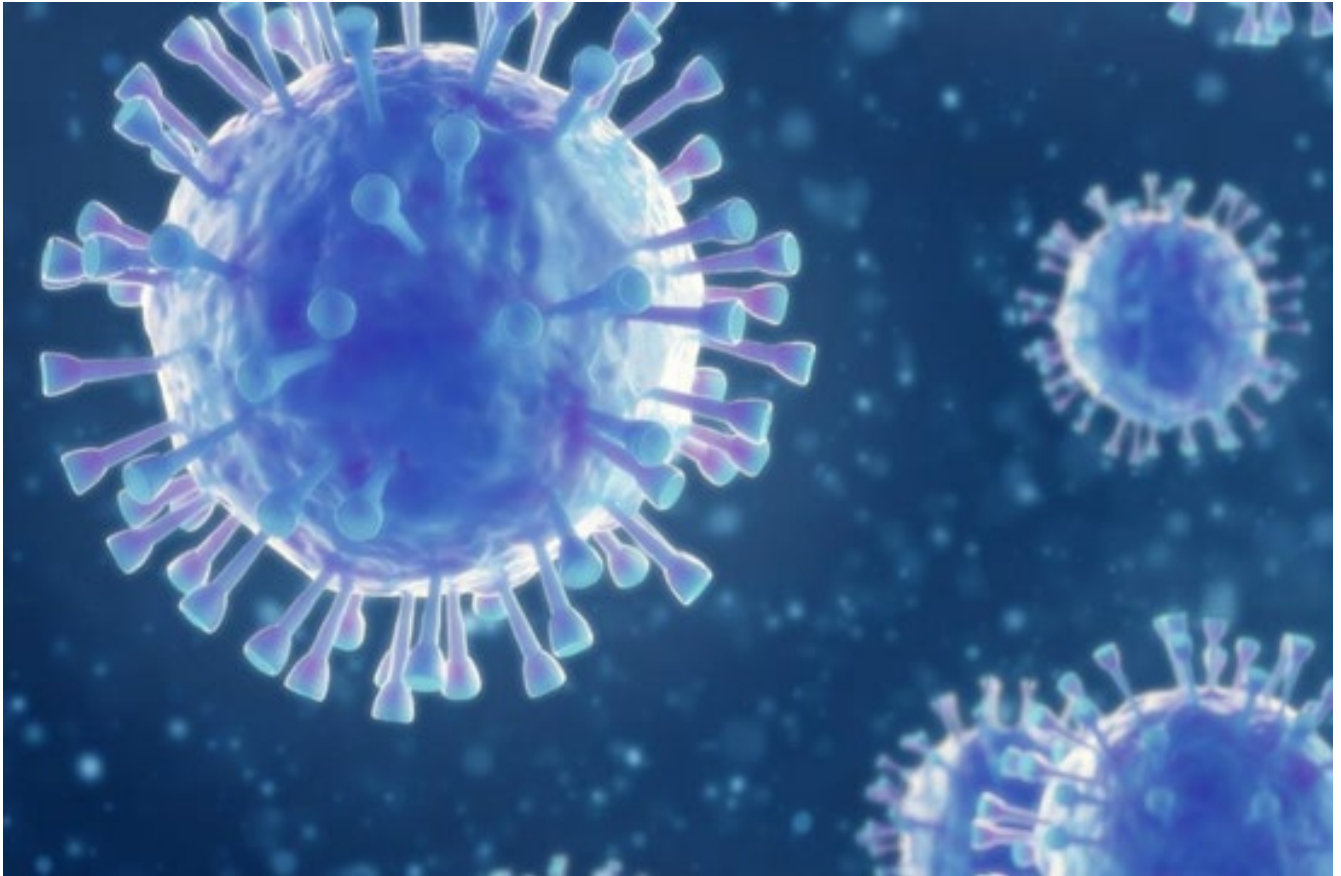


Figure 4-4: Image #2 de l'entrevue

Crédit : World Health Organization (2020)

Ces souvenirs n'étaient visiblement pas non plus émotionnellement marquants, effrayants ou susceptibles de créer des angoisses irrationnelles comme pour l'image précédente. Le stress éventuel concerne les procédures et les éventuels changements de destinations en cas de situations plus compliquées dans certains pays qui ne vont pas « nécessairement affecter ma décision de voyage, mais seulement mon choix de destination » (P5 : 8).

L'angoisse résidait parfois plus dans l'obtention d'un test négatif, sésame pour voyager par exemple pour un retour dans les familles pendant les fêtes de fin d'année, que d'attraper la maladie elle-même.

L'âge des participant(e)s est certainement un facteur à prendre en compte dans l'analyse car se sentant toutes et toutes en bonne santé, il n'y avait aucune raison de craindre d'attraper des virus. Et même en l'attrapant, un(e) participant(e) partage simplement que « cela ne sera pas grand-chose » (P7 : 9).

En revanche, le message médiatique relatif aux risques de faire mourir l'un des membres de sa famille, en particulier les plus fragiles comme les grands-parents, a toutefois été très bien perçu et intégré par certain(e)s (P9 : 11, P10 : 8) qui ont mentionné cette éventualité et les précautions qu'il fallait prendre pour s'en prémunir.

Enfin, la troisième image (Figure 4-5) a été plus incertaine pour beaucoup de monde. Était-ce une photo relative à une zone de guerre (P1 : 11, P4 : 7, P7 : 9, P8 : 6, P9 : 13), à un tremblement de terre (P3 : 7, P5 : 8, P8 : 6, P9 : 13), ou encore à un attentat (P3 : 7, P8 : 6, P9 : 13) ? La variété des réponses était intéressante.

Un(e) des participant(e)s s'est même demandé instinctivement si « ce n'est pas un avion qui est allé sur un immeuble » (P10 : 9) montrant comment le cerveau cherche à retrouver et à reconnecter des références déjà enregistrées dans le passé, des heuristiques, qui pourraient aider à répondre à une question ou à une situation le plus rapidement et simplement possible.

Certain(e)s ont parlé de l'Ukraine, de la Pologne, du Moyen Orient, de la Turquie ou encore de la Syrie, là encore en analysant le style des bâtiments, ce qui ressemblait à de la neige ou sol, l'impression donnée par un des bâtiments qui semblait en construction, ou même l'aménagement du petit parc pour enfant au premier plan. Le choix de l'auteur de cette photo, à savoir Yasuyoshi Chiba (AFP, 2023), n'était pas anodin car même s'il avait été connu par l'un(e) des participant(e)s, ses origines japonaises et ses différentes affectations (Kenya et Brésil) n'auraient pas aidé à deviner où avait été prise cette photo en 2023.

Tou(te)s les participant(e)s s'accordent pour changer de choix de destination si leur premier choix devait être dévasté par un séisme, ou devenir le lieu d'un conflit armé probable ou réel. Le plus important reste toutefois de maintenir la décision de voyager car « si j'ai quand même prévu de voyager, je vais m'arranger pour voyager ailleurs » (P6 : 8). Cette image ne génère aucune anxiété particulière chez la très grande majorité des participant(e)s qui s'adapteraient aux événements.



Figure 4-5 : Image #3 de l'entrevue

Crédit : Yasuyoshi Chiba (AFP, 2023)

En revanche, il a été particulièrement intéressant d'écouter l'un(e) des participant(e)s dont l'image de la Figure 4-5 lui a immédiatement fait se remémorer un reportage portant sur une jeune fille qui est morte, prise au piège dans les débris d'un glissement de terrain. Ce glissement de terrain était survenu à la suite d'une éruption volcanique dans un pays d'Amérique du Sud. Cette agonie avait été filmée et très largement médiatisée. Ce(tte) participant(e) affirme se souvenir que cet événement s'est déroulé durant son enfance, et cette personne reste très affectée émotionnellement à l'évocation de ce souvenir qui remontait spontanément à la suite de la vision de cette image qui n'avait objectivement et visuellement aucun rapport avec son souvenir.

Le côté le plus étonnant de ce partage particulier est qu'en sollicitant plus de renseignements sur l'événement en question à la fin de l'entrevue, une recherche rapide a montré que l'agonie de cette petite fille au milieu des débris d'un glissement de terrain, s'est effectivement déroulée en Amérique du Sud, a effectivement été couverte médiatiquement, mais que ces événements sont survenus dix années avant la naissance de ce(tte) participant(e).

Dans ce contexte, les images, les souvenirs et les émotions qui sont rattachés à cette tragédie ne pouvaient donc pas avoir été construits à la suite d'un stimulus émotionnellement compétent vécu et imprimé en direct, soit devant la télévision à regarder l'agonie avec ses parents, ou au travers des images et des photos dans la presse écrite relatant cet événement tragique.

Ces souvenirs et ces émotions ont apparemment été créés et imprimés à la suite d'histoires racontées par des proches puis confirmées par des reportages, ou encore d'autres sources d'information, qui ont été reçues et absorbées par cette personne de nombreuses années après l'occurrence de cet événement tragique. L'intensité des émotions attachées à des souvenirs personnels créés artificiellement a certainement inscrit des événements tragiques de façon indélébile dans le cerveau de cette personne. Les émotions ressortent rapidement dès la sollicitation de nouveaux stimuli de la même nature ou de la même famille d'événements qui peuvent devenir émotionnellement compétents par réflexivité.

Une analyse plus approfondie de ces dernières réflexions aurait certainement été très enrichissante.

4.4 Les pensées positives, négatives et générales en pensant aux voyages

En conclusion des entrevues, les participant(e)s ont expliqué les termes choisis dans leur questionnaire, à savoir les premières pensées positives en pensant à leurs voyages, les premières pensées négatives et enfin les premiers mots qui décrivent le mieux le sentiment général.

L'entrevue repassait en mode dialogue semi-dirigé avec le partage des mots choisis dans le questionnaire qui étaient répétés pour une explication uniquement. Il ne s'agissait pas de demander quelles pourraient être les nouvelles pensées positives et négatives, ou encore les mots résumant le mieux leur sentiment à la fin d'une entrevue qui avait été particulièrement enrichissante et potentiellement intrusive émotionnellement. Il s'agissait simplement de clarifier les mots choisis dans le questionnaire.

Les participant(e)s ont utilisé les échanges partagés durant leur entrevue pour expliquer au mieux leur pensée initialement écrite dans un questionnaire qui avait été complété, à froid, quelques semaines auparavant. Les explications plus chaudes à la suite de l'entrevue semblaient beaucoup plus intéressantes.

Dans la très grande majorité des cas, les termes traditionnellement associés aux côtés positifs des voyages comme « aventure, évasion, vacances, découvertes ou nouveauté » se retrouvent dans les questionnaires et les entrevues, tout comme les termes plus chargés émotionnellement comme « impatience, excitation et joie ». Rien de bien différent par rapport à la littérature dans le domaine des expériences touristiques.

De même, les termes chargés émotionnellement comme « stress, peur, anxiété, appréhension et nervosité » se retrouvent du côté des pensées négatives, avec un plus large spectre pour les frustrations allant des aléas des voyages (annulations, retards, restrictions, formalités, météo) à la qualité des conditions de voyage principalement dans l'avion (place, confort, nourriture). Là encore, rien de bien nouveau par rapport à la littérature. Nous aurions pu nous demander si certaines priorités relatives, comme la piètre qualité de la nourriture versus la lourdeur des formalités, pouvaient être corrélées aux différents profils psychologiques des participant(e)s. Cette démarche n'a pas été entreprise car l'environnement dans lequel les participant(e)s ont répondu au questionnaire était inconnu du chercheur, et surtout ne pouvait pas être homogène pour tout l'échantillon.

De plus, les pensées positives relativement aux voyages dans leur globalité se rattachent plus à la phase de destination du voyage, alors que les pensées négatives se concentrent plus sur la phase du transport aérien (aéroport et avion). Là encore, ce constat semble cohérent avec la littérature même si l'échantillon n'est pas représentatif.

En ce qui concerne les termes englobant la totalité des sentiments, la grande majorité des réponses propose des termes plutôt positifs avec un bloc comprenant des termes comme « détente, apaisement, sérénité, bonheur, joie, respiration » et un autre bloc contenant les termes comme « excitation, curiosité et enthousiasme ». Ces deux blocs positifs devancent un bloc plus négatif contenant les termes comme « stress, anxiété, fébrilité et autre nervosité ».

La proportion entre les termes à connotation positive et négative utilisés par chacun(e) semblait refléter la personnalité des répondant(e)s à savoir, d'un côté, les personnes plutôt anxieuses qui ont utilisé plus souvent des termes négatifs, et, de l'autre côté, les personnes plus épicuriennes ou aventurières ou tout

simplement plus cartésiennes, qui ont utilisé plus souvent des termes positifs. Un(e) seul(e) participant(e) n'a utilisé que des termes plutôt positifs pour décrire la totalité de ses sentiments relativement aux voyages.

Ces remarques et constatations ne se fondent toutefois sur aucune donnée statistique au regard de la faible taille de l'échantillon de notre recherche. Nous pourrions anticiper qu'une analyse sémantique sur la base d'un échantillon beaucoup plus représentatif de ce segment de population arriverait certainement à trouver des liens, voire des corrélations, entre le caractère ou le profil psychologique intrinsèque des personnes et les termes qu'elles choisiraient en premier pour décrire au mieux ses sentiments sur la globalité des voyages.

Si nous devons utiliser notre échantillon de dix (10) personnes pour le séparer en trois familles ou trois groupes de personnes anxieuses, épicuriennes ou relativement neutres, chacun de ces groupes ne représenterait que deux à quatre individus dans son effectif, ce qui poserait un problème au niveau de l'interprétation des résultats, voire de leur valeur ou signification statistique, même si les termes utilisés par les membres de la même famille d'étude seraient identiques.

Dans ce contexte, nous ne pensons pas pouvoir entreprendre d'analyse sémantique sérieuse et crédible avec le peu de matériel à disposition, et surtout avec le peu de thèmes partagés par les participant(e)s qui sont sortis du cadre prévu dans la structuration des différentes questions de l'entrevue. La seule surprise parmi tous les contributions écrites (réponses dans le questionnaire) puis verbales (explications durant les entrevues) des participant(e)s serait l'utilisation de certains termes qui peuvent être interprétés de façon contre-intuitive, à savoir donner une première impression à la lecture du questionnaire qui se retrouve contredite lors des explications durant les entrevues.

L'un de ces termes que l'on pourrait qualifier de contre-intuitif est « le soulagement » qui n'a été utilisé qu'une seule fois parmi tout l'échantillon, et surtout pour qualifier l'une des trois premières pensées positives (P8 : 7). Lorsque l'on demande quelles sont les trois pensées positives décrivant au mieux les sentiments en pensant aux voyages et au transport aérien, la réponse « soulagement » peut surprendre car le soulagement est normalement associé à une sensation ressentie à la disparition d'une difficulté ou d'une inquiétude ou encore défini comme une « délivrance totale ou partielles de souffrances physiques ou morales » (Définition CNRTL). La personne concernée avait ajouté dans sa réponse au questionnaire qu'elle faisait référence à une arrivée sans inconvénient à destination. Elle a d'ailleurs confirmé ce

sentiment de délivrance durant l'entrevue en affirmant ce c'est le soulagement à l'arrivée sur site qui conclut de façon positive les premières phases de la préparation, de l'organisation et du voyage aérien. Mais ce qui peut étonner, c'est la prévalence de ce sentiment sur toutes les autres possibilités de pensées positives qui ont été partagées par le reste de l'échantillon. Comme si la répétition de ce sentiment de délivrance, pour chacun de ses voyages, devenait un vrai marqueur de plaisir pour cette personne.

Ses deux autres pensées positives étaient l'arrivée et l'aventure, prouvant que les phases préparatoires ne représentent pas forcément le bon côté des voyages, mais d'autres participant(e)s ont utilisé d'autres termes comme « aboutissement » ou « concrétisation » qui auraient pu remplir la même fonction de satisfaction du travail accompli, sans avoir la même connotation négative.

Enfin, un autre élément étonnant est que cette personne ne semblait pas particulièrement négative, anxieuse ou stressée en répondant aux différentes parties du questionnaire, ni durant l'entrevue.

Un autre terme est également sorti du lot à savoir le mot « sceptique » choisi pour qualifier les cinq premiers sentiments qui caractérisent les voyages ou le transport aérien. Là encore, la lecture brute de ce terme dans les réponses au questionnaire méritait une explication durant l'entrevue. Le scepticisme par rapport à quelle partie des voyages ou du transport aérien en particulier ? Les autres termes qui pouvaient être rattachés à ce concept durant l'analyse du questionnaire étaient « déception » et « incertitude » utilisés eux aussi une seule fois chacun. L'explication a été donnée lors de l'entrevue lorsque cette personne a expliqué la raison de son scepticisme à « ce que je vois sur les médias et ce que les gens peuvent dire sur certains pays » (P4 : 8). Ce scepticisme résulterait d'une certaine frustration vis-à-vis de la qualité des informations véhiculées par les médias. Ce sentiment avait certes transpiré dans les réponses de plusieurs participant(e)s sans que l'on puisse réellement anticiper sa présence en conclusion des questionnaires, et surtout pour qualifier de façon globale les voyages et le transport aérien.

4.5 Analyse des résultats des entrevues

Les entrevues ont été particulièrement enrichissantes car elles permettent de répondre, au moins partiellement, aux questions que nous nous posons en entamant cette recherche. Nous rappelons que nous cherchions à comprendre comment les informations sécuritaires influencent la décision de voyager des jeunes, dans un cadre familial multigénérationnel, et plus particulièrement en temps de crise.

Les entrevues ont surtout permis d'écarter certaines réponses ou hypothèses préconstruites à priori. Hypothèses qui semblaient objectivement crédibles lors de la phase exploratoire de la recherche, comme le changement de comportement attendu à la suite de l'influence des informations anxiogènes, surtout si ces dernières étaient véhiculées par des proches de confiance.

Cette Influence qui aurait pu être renforcée grâce à la surexposition forcée aux médias officiels pendant les phases de confinement et les périodes de grande incertitude totalement inédites, et donc forcément stressantes, pour l'ensemble de la population, à savoir les jeunes, mais également leurs parents et leurs grands-parents qui n'avaient aucun repère et qui ne pouvaient pas partager d'expériences ou de souvenirs équivalents.

Les référents importants et crédibles avaient tout simplement disparu de l'équation pendant cette phase de pandémie mondiale (2020-2022) laissant toutes les strates familiales au même niveau de sidération. Chacune de ces strates était incapable de partager une expérience passée, ou une expertise quelconque au sujet de cette crise totalement inédite, et certaines de ces mêmes strates devaient également développer des anxiétés et craintes toutes compréhensibles. Aucun encartage existant ne pouvait être partagé entre les membres de la même famille, et tous créaient leur propre encartage en parallèle.

L'exposition a certes été très importante, et le narratif inégalé par rapport aux études précédentes comme celle de Wang *et al.* (2016) qui évaluait cette exposition à 7h30 par jour (Internet, télévision et téléphones mobiles). L'exposition aux médias durant cette période de pandémie mondiale (2020-2022) devait être bien supérieure à 10 heures par jour (sans être en mesure de confirmer cette estimation). Mais les mécanismes d'influence médiatique largement utilisés et éprouvés dans le passé par des maîtres de la manipulation de masse, comme parfaitement illustré par Colon (2023), ne semblent pas avoir été aussi efficaces auprès des jeunes consommateur(trice)s d'aujourd'hui, ou du moins au sein de l'échantillon de notre recherche.

En effet, notre échantillon reste influençable, certes, mais la combinaison entre la variété des sources d'exposition, la très faible consommation des médias traditionnels, et la forte défiance développée à priori sur les médias en général, s'est retrouvée en confrontation avec une volonté encore plus forte de préserver ses propres valeurs et de privilégier ses propres envies de voyage. Et tout cela quitte à accepter certains des risques présentés comme importants dans les médias.

En conséquence, l'influence des informations sécuritaires véhiculées par le système médiatique se retrouve à des niveaux relativement faibles lorsque l'on s'intéresse aux dernières menaces, crises ou épreuves plus contemporaines (comme les crises pandémiques ou les guerres dans le cadre de notre recherche). Seuls les événements du 11 septembre 2001, accompagnés par la crainte lancinante et universelle des attentats en tout genre et à n'importe quel endroit, semblent s'être durablement installés dans la mémoire collective, s'être imprimés dans des encartages communs partagés au sein des familles et surtout des générations. En effet, les plus jeunes qui n'ont jamais été exposé(e)s directement à ces événements tragiques et violents semblent tout de même réagir à ce stimulus appelé « 11 Septembre ».

4.6 Réflexivité et rigueur de la recherche

Nous arrivons à la fin de ce mémoire et nous devons aborder deux notions importantes pour tout travail de recherche, surtout dans les sciences sociales, à savoir la réflexivité et la rigueur.

La réflexivité dans le domaine des sciences sociales porte sur la capacité des chercheurs à prendre conscience de l'influence de leurs propres perspectives, de leurs propres constructions mentales, de leurs propres heuristiques, voire de leurs propres faiblesses, dans le déroulement de leur travail et de leur recherche. Il s'agirait en fait d'appliquer une auto-analyse critique de son propre travail tout au long du processus de la recherche, en commençant par la phase initiale de la revue de littérature, puis lors de la formulation de la problématique, en continuant par la définition des questions de recherche, et enfin jusqu'au travail de collectes des données puis d'interprétation des résultats.

Le chercheur doit s'inscrire et se décrire lui-même dans le cadre de sa recherche, et nous avons expliqué dans le cadre méthodologique pourquoi nous ne pouvons pas y échapper pour cette recherche en particulier qui est intimement subjective et personnelle.

Shanahan (2016 : 105) parle d'équilibre réfléchi ou réflexif (*reflective equilibrium* dans le texte) qui serait gouverné par trois principes, à savoir les principes d'inclusion, d'exclusion et de révision. Nous relevons cette référence en particulier car l'article porte principalement sur la définition du terrorisme, qui semble ironiquement être la seule source d'anxiété mesurable et durable de notre échantillon de recherche. Terrorisme qui de plus se rapproche fortement de l'*habitus* du chercheur. Sans vouloir trop développer le concept d'*habitus* ou d'ancrage phénoménologique dans le sens du sociologue Pierre Bourdieu, l'*habitus* est communément défini comme un ensemble cohérent ou un système de dispositions durables et

transposables souvent matérialisés par des matrices de perceptions, d'appréciations ou d'actions. Ces matrices influeraient les comportements individuels en guidant les actions de façon préconsciente, tout cela en s'appuyant sur les expériences, les normes sociales, les sentiments et les perceptions. Ce concept se rapproche fortement des encartages de Damasio (2015), et nous pourrions également faire un lien avec le concept « d'homéostasie » de groupe puisque les personnes partageant des *habitus* similaires vont très certainement partager les mêmes goûts, les mêmes préférences, les mêmes peurs et finalement les mêmes heuristiques.

Dans le cadre de notre recherche, l'ancrage phénoménologique professionnel du chercheur le ramène inexorablement vers le terrorisme et le « 11 Septembre », même lorsqu'il analyse les réponses à des entrevues semi-dirigées portant sur une multitude d'autres sujets et d'autres crises, et même s'il cherchait à identifier d'autres phénomènes plus actuels comme l'influence des médias durant la pandémie mondiale (2020-2022) sur les jeunes, ou les risques de contamination mentale au travers de la couverture médiatique et de ses narratifs dans le cadre des crises actuelles.

Nous aurions pu remonter à la source du concept de *reflective equilibrium*, ou équilibre réfléchi en français, développé par le philosophe John Rawls dans les années 1970 visant à développer une harmonie ou un équilibre entre nos convictions particulières concernant un sujet, et les principes généraux ou les normes sociales que nous utilisons tous les jours pour formuler des jugements moraux, ou un avis tout simplement. Ce processus que John Rawls appliquait principalement à la justice implique une révision permanente de nos propres convictions et intuitions en fonction de nouvelles informations, de nouvelles données collectées, de nouveaux arguments reposant sur la logique ou à la lumière d'expériences pratiques.

Dans le cadre de ce projet, et comme rapidement indiqué dans mes remerciements, l'inspiration première de mon thème de recherche est apparue lors d'une expérience familiale avec la préparation d'un voyage qui nous tenait particulièrement à cœur, surtout ma fille, et que nous devons réaliser lors d'une visite de ses grands-parents à Montréal. Le cadre du voyage au sein d'un groupe multigénérationnel était constitué, et ce voyage particulièrement important pour ma fille a été finalement modifié à la suite d'un bombardement d'informations médiatiques suffisamment anxiogènes, et de façon suffisamment violente et répétitive pour motiver notre décision. Nous avons imposé ce changement à notre fille, rapidement et sans véritable consultation, et je n'ai jamais pu mesurer l'ampleur des frustrations éventuellement générées avant de l'inviter à passer la première entrevue semi-dirigée de ma recherche dans le cadre de

la phase de préparation. J'ai enfin pu découvrir dans le cadre de cette recherche quels avaient été les conséquences de cette décision unilatérale imposée à ma fille qui rentrait totalement dans les critères de sélection de mon échantillon.

Les principes d'inclusion, d'exclusion et de révision ont ensuite été appliqués à chaque étape de façon quasi-automatique, même en cherchant des contre-arguments ou d'autres sources visant à découvrir d'autres hypothèses possibles ou à affiner certains concepts. L'analyse continue des résultats des entrevues au fur et à mesure de leur déroulement, surtout lorsqu'il fallait corriger les verbatim bruts avant de les faire confirmer par les participant(e)s, poussait la réflexion sur une durée s'étalant sur plusieurs heures, et au moins une nuit, ce qui réveillait certaines alertes enfouies dans mon propre cerveau. Mes propres encartages réagissaient aux stimuli émotionnellement compétents des participant(e)s à ma recherche après chacune des entrevues.

Ensuite, il y a eu une pause volontaire entre la dernière entrevue et le commencement de la rédaction du mémoire afin de laisser la réflexion mûrir avec le temps mais aussi d'entreprendre de nouvelles lectures. Cela a permis à ce qu'une émission traitant d'un sujet qui pouvait être utile à la recherche, une référence vers un ou plusieurs ouvrages qui pouvaient expliquer certaines des réponses des participant(e)s en plus de la revue de littérature déjà développée, ou encore la lecture de nouveaux articles et nouvelles références étudiés lors de la recherche de confirmation, soient autant d'exemples d'inclusion, d'exclusion et de révision quasi hebdomadaire de la bibliographie.

Mais le fait le plus marquant durant cette phase d'introspection a été observé lors de la réalisation des différentes analyses et de l'écriture des conclusions, qui d'ailleurs ne produisent pas tous les résultats attendus dans les hypothèses imaginées de départ. Les conclusions font ressurgir l'un des événements les plus marquants pour le chercheur, à savoir le « 11 Septembre », mais elles n'ont pas confirmé les hypothèses envisagées au départ de cette recherche.

Et ce constat lors de notre posture réflexive nous invite fortement à nous exprimer sur la rigueur scientifique, qui s'est imposée comme guide dans notre processus de recherche. Tout d'abord, la rigueur dans la partie quantitative, soit le questionnaire, ferait référence aux concepts de fidélité et de validité des mesures, tant des instruments (les questionnaires et échelles utilisés) que dans l'interprétation des résultats. Nous avons utilisé à cet effet des questionnaires déjà testés, éprouvés, et ajustés depuis de nombreuses années afin de garantir les meilleures fidélité et validité dans notre recherche.

La stabilité de la structure factorielle du *coping* d'un sexe à l'autre, ainsi que les consistance interne, fidélité et validité de construit et de caractère ont été démontrées pour le questionnaire de *coping* (WCC) par Cousson *et al.* (1996), ainsi que les validité et convergence du questionnaire sur les anxiétés (QMAVA) ont été également démontrées par Bourgoin (2015).

L'interprétation des résultats de la phase quantitative pouvait être pilotée par les méthodes statistiques usuelles en jouant avec les multiples variables paramétriques et non-paramétriques contenues dans les questionnaires. Nous pouvions rester conservateur dans l'interprétation des résultats, surtout pour ce qui est du domaine de la psychologie, et ne chercher qu'à identifier les profils les plus pertinents pour aller plus loin dans l'interprétation des résultats avec les entrevues dirigées prévues dans la phase qualitative. Nous pouvions également comparer certains résultats de notre recherche avec les chiffres présentés dans certaines études comme les moyennes et écarts-type sur les trois échelles de *coping* (problème, émotion et soutien social) présentés par Cousson *et al.* (1996 : 16) sur la base de leur échantillon de 468 étudiant(e)s et salarié(e)s relativement jeunes avec un âge moyen de 27,62 ans et un écart type de 7,67 (1996 : 4), ou encore les résultats de Wang *et al.* (2016) sur un échantillon de 149 personnes d'une moyenne d'âge de 20,7 ans dont 88.7% avaient entre 19 et 22 ans (2004 : 6), ou encore de Bergstrom et McCaul (2006) sur un échantillon de 117 étudiant(e)s avec un âge moyen de 21,3 ans, tous devant être des échantillons très similaires à notre propre échantillon initialement visé.

Force est de constater que la taille de notre échantillon (22 questionnaires) ne permet aucune vérification, ni même de comparaison avec les études susmentionnées dont nous avons utilisé les concepts et les échelles. La composition très féminine de l'échantillon ne permet même pas de comparaison avec les études sur le stress en se basant sur le genre. Seul l'âge moyen de notre échantillon pouvait être comparable, mais l'éthique scientifique n'autorise pas de conclusion sur la base d'une vision partielle.

Concernant la partie relative à l'analyse quantitative, cette dernière n'a pas donné les résultats escomptés principalement du fait de la faiblesse au niveau du recrutement et de l'échantillon. Nous pensions qu'au moins la moitié des étudiant(e)s sollicité(e)s lors de la campagne de recrutement aurait répondu favorablement à un exercice dont tou(te)s devaient mesurer l'importance dans la démarche académique. Le pourcentage de 22% des personnes contactées qui ont accepté de consacrer une vingtaine de minutes pour remplir un questionnaire est difficile à interpréter, surtout que ne savons pas quelles autres actions auraient permis d'obtenir un meilleur taux de réponses dans le temps imparti.

Concernant la partie relative à l'analyse qualitative, à savoir les entrevues semi-dirigées dans le cadre de notre recherche, les concepts de rigueur et d'authenticité normalement sollicités se retrouvent dans les notions de crédibilité, de triangulation, de transférabilité, de fiabilité (ou de fidélité) et de confirmabilité (ou d'objectivité). Là encore, les théories et concepts sollicités dans la recherche, ainsi que des échelles de mesures, qui permettent de rendre une description de phénomène particulier la plus crédible, ont été utilisés dans la mesure du possible, tout en considérant un échantillon pour les entrevues semi-dirigées encore plus faible à savoir dix (10) personnes, dont un (1) seul homme.

Ce constat sur les relatives faiblesses de l'échantillon nous incite à renforcer la volonté d'appliquer une forte triangulation avec des études et des écrits ayant traité de phénomènes équivalents. Cette triangulation a été appliquée tout au long de l'analyse des données. Comme indiqué dans la partie traitant de la réflexibilité, la revue de littérature a été continuellement enrichie par de nouvelles lectures apportant de nouvelles informations, de nouvelles visions, de nouveaux concepts permettant de tirer le meilleur du peu de matière qui avait été collectée. Les analyses sont forcément directement dépendantes de la taille de l'échantillon et de la richesse des informations collectées. Les conclusions ne pouvaient être que partielles et conservatrices afin d'éviter une extrapolation basée sur des perceptions ou des interprétations plus que sur l'analyse de données.

C'est dans ce contexte que nous ne pouvons pas non plus assurer les concepts de transférabilité, de fiabilité et de confirmabilité, car il ne sera évidemment pas facile de comparer nos résultats intrinsèquement partiels basés sur faible effectif (de surcroît très féminin) avec d'autres résultats contenus dans la littérature. Rappelons les effectifs de plusieurs centaines mobilisés par Cousson *et al.* (1996) avec 468 étudiant(e)s et salarié(e)s, ou même d'une centaine comme pour Wang *et al.* (2016) avec leur échantillon de 149 personnes ou encore de Bergstrom et McCaul (2006) avec un échantillon de 117 étudiant(e)s. Nous visions la moitié de ces chiffres, soit une cinquantaine, ce qui aurait au moins permis des réaliser quelques comparaisons.

En conclusion de cette partie sur la réflexivité et la rigueur de la recherche, un sentiment mitigé émerge à savoir l'impression d'un travail qui aurait pu aller beaucoup plus loin. En effet, les résultats obtenus dans la partie des « pensées positives, négatives et générales en pensant aux voyages » (partie 4.4 du document) invitent à un prolongement de cette recherche. Les entrevues auraient dû permettre une discussion beaucoup plus libre, et surtout plus exploratoire, et toucher toutes les pensées, voire des nouvelles.

L'objectif initialement visé lors de la conception du questionnaire et du guide de l'entrevue était de se limiter à l'explication des pensées partagées dans le questionnaire au cas où certains termes n'auraient pas été suffisamment clairs. Il fallait également gérer le temps volontairement limité de l'entrevue en balance avec tous les sujets à aborder, entre autres la verbalisation des étiquettes (les photos) qui était un terrain relativement inexploré, mais essentiel, et dont le temps imparti était difficile à anticiper.

En effet, nous pouvons constater que la discussion autour des termes contre-intuitifs comme « soulagement » ou « sceptique » (pages 102-103) devenait plus enrichissante en proposant aux participant(e)s de s'exprimer librement sur leur signification. Ces deux termes ont d'ailleurs surgi d'un cadre méthodologique qui n'aurait pas permis leur exploitation si les participant(e)s avaient décidé de ne remplir que le questionnaire, et non de se porter volontaires pour les entrevues. En proposant un libre discours pour toutes les questions à la fin des entrevues, les nouvelles pensées auraient indéniablement été influencées par l'ensemble des discussions. Elles auraient également synthétisé l'ensemble des sentiments les plus forts, positifs ou négatifs, tout en les rapprochant des thèmes et concepts traités tout au long de l'entrevue au travers d'un discours de justification s'appuyant sur leurs propres mots.

Pour donner suite à cet effort réflexif, cette nouvelle approche de notre sujet permettrait d'induire beaucoup plus de matière aux fins d'une analyse du discours qui pourrait se dérouler en deux étapes. D'une part, au travers d'une analyse thématique qui permet d'identifier des thèmes représentatifs du contenu à analyser en fonction de la problématique initiale afin de rechercher d'éventuelles récurrences et des possibles regroupements. D'autre part, grâce à la construction de catégories conceptualisantes dont Paillé et Mucchielli (2021 : 23) affirment qu'elles permettent « d'aller au-delà du simple relevé de contenu pour toucher à la théorisation même des phénomènes ». Les mêmes auteurs définissent « la catégorie conceptualisante comme une production textuelle se présentant sous la forme d'une brève expression et permettant de dénommer un phénomène perceptible à travers une lecture conceptuelle d'un matériau de recherche » (Paillé et Mucchielli, 2021 : 360). Plus simplement, il s'agirait de dégager une définition claire, précise et concise du phénomène représenté par la catégorie qui permettrait à tout observateur extérieur de retrouver l'appellation de la catégorie à la simple lecture de sa définition (Paillé et Mucchielli, 2021 : 405).

CONCLUSION

La recherche portait sur une analyse de l'influence des informations sécuritaires, massivement véhiculées par les médias et relayés par les proches, sur le processus de décision de jeunes consommateur(trice)s lors de l'organisation de leurs voyages. Nous cherchions également à détecter l'existence ou le développement d'éventuelles craintes, anxiétés ou peurs vis-à-vis de l'aviation.

Les jeunes qui ont participé à cette recherche sortaient d'une période unique dans l'histoire de l'aviation avec le blocage complet de toutes les opérations aéronautiques à l'échelle mondiale, et cela durant une période de plusieurs mois, avec la mise en place de mesures de prévention et de contrôle totalement inédites. Ces mesures s'accompagnaient d'une exposition massive aux informations sécuritaires relayées par les médias au travers d'un *storytelling (narratif)* d'une ampleur et d'une envergure inégalées depuis des décennies. Un vrai narratif de guerre et souvenons-nous des termes utilisés par certains présidents et premiers ministres de puissances économiques mondiales pour justifier certaines des mesures les plus drastiques, voire liberticides, au tout début de la pandémie en 2020. Le même narratif de guerre développé par Karl Rove, qualifié d'imprésario du président Georges W. Bush à la suite des attaques du 11 septembre 2001, et de « maître dans l'art de la mise en scène du politique » (Coulon, 2023 : 229).

Cette référence du 11 septembre 2001 est intéressante car cette date reste le seul événement marquant et susceptible de générer une anxiété sur notre échantillon, et cela malgré les autres choix proposés de crises portant sur une actualité beaucoup plus proche, comme les pandémies mondiales et les guerres actuelles. Karl Rove se serait vanté, en 2004, de manipuler les journalistes en affirmant que « nous créons notre propre réalité, et pendant que vous étudiez cette réalité [...] nous agissons de nouveau, créant d'autres réalités, que vous pourrez étudier aussi, et c'est comme cela que les choses vont se régler : nous sommes les acteurs de l'histoire ... et vous, vous tous, il ne vous restera plus qu'à étudier ce que nous faisons » (attribué à Karl Rove dans Coulon, 2023 : 230-231). La période pandémique des années 2020-2022 a été marquée par un narratif puissant et mondial, avec les grands médias de tous les pays occidentaux et la quasi-totalité des journalistes, ayant visiblement très bien appris de Karl Rove, qui participent très activement, et de concert, à la création de nouvelles réalités sanitaires, sécuritaires mais aussi sociétales et intergénérationnelles.

Ces nouvelles réalités sanitaires ont impacté directement, violemment, et négativement le quotidien des plus jeunes adultes et des adolescent(e)s durant leurs plus belles années de jeunesse en limitant l'accès à toutes leurs activités sociales normales suivant les pays. Ces mêmes réalités ont tout autant perturbé les plus anciens d'entre nous, pendant leurs dernières années de mobilité et de possibilité d'exploration active et d'expériences, en restreignant drastiquement leur capacité à voyager comme les statistiques publiques du transport aérien international peuvent en attester.

En effet, des stimuli émotionnellement compétents ont bombardé massivement, tous les jours, sans interruption sur une période de plusieurs mois (voire années) en utilisant tous les canaux possibles de communication classiques médiatiques et officiels. Cela a été le cas pendant la pandémie mondiale en 2020-2022, la guerre en Ukraine, puis maintenant (au moment de la rédaction de ce mémoire) la guerre entre la Palestine et Israël, et cela continuera certainement pour d'autres guerres, voire de nouvelles pandémies, dans les mois et années qui suivront. Et pourtant, ces crises les plus récentes ne semblent pas influencer notablement le processus de décision de voyager des jeunes de notre échantillon, sauf à éventuellement leur faire ajuster le choix des destinations en fonction des risques perçus et des différents niveaux personnels de tolérance à ces risques.

Il est important de noter que les informations émises par les canaux traditionnels et officiels de communication sont effectivement reçues, absorbées et analysées, ainsi que les avis partagés par les proches, la famille ou les ami(e)s. Mais tout ce processus d'absorption se déroule sans que l'on puisse réellement détecter les effets initialement recherchés par ce bombardement et cette répétition anxigènes médiatiques. Il s'agissait d'influencer certaines décisions sur la durée, voire de modifier la perception même de la réalité, afin de créer une contamination mentale ou une dissonance cognitive durable et étendue au maximum de la population. Nous pensons bien évidemment au paternalisme libéral ou *Nudge* de Thaler et Sunstein (2012), au concept de *re-norming (reformatage)* de Delbosch *et al.* (2022) ou aux principes de *dissonance cognitive* et de *manipulation comportementale* de Vaidis (2006). Les considérations initiale et globale devaient permettre de créer de nouveaux encartages communs, en laissant, comme le rappelait Ferey (2011 : 738), la puissance publique orienter les choix des individus, doté(e)s d'une rationalité limitée, au mieux de leurs intérêts sans violer leurs droits individuels. Les jeunes de l'échantillon ne sont heureusement pas dotés d'une rationalité limitée.

En fait, les jeunes inclus(e)s dans notre l'échantillon de recherche ne semblent pas exposé(e)s aux mêmes sources d'informations suffisamment longtemps pour qu'une forme de *contamination mentale* telle que présentée par Wang *et al.* (2016 : 4) et Wilson et Brekke (1994) puisse se développer efficacement. Les stimuli extérieurs sont bel et bien présents, et peuvent devenir émotionnellement compétents au sens de Damasio (2005), à savoir générer des réactions, des fortes émotions puis des sentiments qui sont tout à fait en mesure de modifier des comportements. Mais la relative défiance envers les médias traditionnels, sociaux ou alternatifs, incite les jeunes de notre échantillon à préférer sélectionner les informations qui les intéressent le plus parmi le brouillard médiatique. Ce brouillard médiatique qui finalement dilue l'intensité brute du narratif officiel, et qui invite à une nécessaire vérification des sources, afin que chacun(e) soit en mesure de développer sa propre opinion à la suite d'une analyse, certes imparfaite, mais somme toute personnelle.

A la fin de ce processus de collecte des informations, les jeunes de l'échantillon ont confronté leurs premières impressions ou conclusions avec des personnes de confiance, des référents, et plus particulièrement celles ayant de l'expérience ou de la crédibilité pour les mêmes sujets en question, à savoir dans notre cas, les destinations éventuelles ou les types de voyages. Nous retrouvons les référents importants au sens de Ajzen (1985) dans le cadre de la théorie du comportement planifié qui jouent un rôle certes important dans le processus, mais pas forcément primordial, ni même et surtout décisif. Les référents restent une composante importante du processus de décision, mais souvent plus comme une source de validation que comme un vecteur de remise en cause des intentions initiales.

Dans ce contexte, la résistance, voire la résilience intellectuelle face au déferlement des informations permettent une accoutumance régulière et progressive aux éventuels travers, exubérances et autres désinformation ou mensonges qui y sont contenus. « [L]a connaissance, [...] un savoir concret, en prise avec la vie quotidienne, qui permet de résister au poison de la fausse information, c'est-à-dire à ce qui est structurellement unilatéral », que Maffesoli (2023 : 72-73) résume dans le concept de *mithridisation*. Le roi du Pont, Mithridate VI, avait développé cette technique d'immunisation qui l'a finalement desservi lorsqu'il a voulu se donner la mort, par empoisonnement, il y a plus de 21 siècles. Contrairement à Mithridate, les jeunes d'aujourd'hui n'ont pas fait ce choix mais sont tout de même plus ou moins obligés de goûter au poison de la fausse information, de façon quotidienne, soit sous forme de désinformation ou de propagande, ou encore d'infox qui est cet oxymore combinant l'information et l'intoxication. Mais comme Mithridate, les jeunes d'aujourd'hui peuvent en contrôler le dosage quotidien au travers de leurs

choix d'accès et d'exposition aux médias, et surtout, en choisissant de déployer immédiatement des techniques de protection, de défense consciente (*coping*) et de remise en question, tout en exerçant en quasi-permanence leur esprit critique.

Certains pourront dire que notre échantillon est peu représentatif de leur tranche d'âge, d'autres pourront au contraire se satisfaire de ce résultat plutôt positif et encourageant.

C'est avec cet arsenal de défenses intellectuelles que seules les informations qui touchent à l'intégrité physique de la personne, ou de l'entourage lorsqu'il s'agit de voyager en groupe, peuvent influencer les décisions de voyage. Nous retrouvons les principales causes des peurs de voyager expliquées par Van Gerwen *et al.* (2004), mais plus particulièrement pour les jeunes de l'échantillon, nous parlons de l'intégrité physique. Cette intégrité physique peut inclure, en plus des menaces classiques sur les aspects physiques, moraux, financiers et mentaux des individus, les pertes ou les vols de bagages, de documents et de biens personnels essentiels pendant les voyages. Ces biens qui représentent une grande importance pour leurs propriétaires et qui deviennent, parfois, de véritables extensions de leur propre personne.

Nous retrouvons les deux objectifs du concept de la machine homéostatique de Damasio (2005) à savoir la *survie* et le *bien-être*. Il semblerait que ces objectifs s'étendent également aux proches et à la famille dans le sens où les jeunes de l'échantillon ont clairement indiqué que leurs décisions prennent également en compte les sentiments, les peurs et le bien-être de leurs proches et de leurs référents importants même si ces dernier(ère)s ne voyagent pas. Cela peut se traduire par le report d'un voyage initialement prévu vers une destination qui semble inquiéter les parents et pas forcément les jeunes. Ces dernier(ère)s sont en effet attiré(e)s par l'aventure et l'exploration et sollicitent une tout autre lecture des risques. Ils développent un tout autre niveau de tolérance à ces risques. Mais l'influence du cadre familial multigénérationnel imprime en filigrane une forme de retenue ou d'inertie dans la décision finale.

Nous arrivons donc à la conclusion que ce ne sont donc pas forcément les informations sécuritaires reçues en première main, ou relayées par les proches, qui influencent à elles seules la décision sur la destination par exemple, mais plus diffusément un ensemble de paramètres factuels et relationnels qui arrivent à modifier l'envie initiale, ou qui permettent un ajustement lors de la préparation du voyage. Tout cela se réalise en fonction de l'éventuel impact négatif que l'idée initiale pourrait créer sur le bien-être plus global des proches, surtout les plus anxieux(ses) de nature. Cela va passer de l'omission de certaines informations que l'on sait anxiogènes pour les proches, au report pur et simple de l'idée initiale de voyager vers une

destination en particulier, pour en choisir une autre moins problématique pour l'ensemble du groupe multigénérationnel (même s'il ne voyage pas).

Aussi, pourrions-nous imaginer une sorte d'homéostasie multigénérationnelle englobant un groupe constitué de la famille (comme dans les groupes familiaux de Decrop, 2005) et des référents importants. Nous nous situerions alors entre la machine homéostatique de Damasio (2005), qui est à l'échelle de l'individu, et l'homéostasie sociale de Wiener (cité dans Le Roux, 2007) qui se trouve à l'échelle de la société. Cette homéostasie multigénérationnelle pourrait se situer au niveau intermédiaire du groupe intergénérationnel. Cette homéostasie multigénérationnelle posséderait des modes de fonctionnement et des références (des encartages) mis en commun par, et pour, tous ses membres. Des encartages qui s'ajusteraient de concert au cours du temps en fonction des différentes expériences nouvelles de voyages de chacun(e) des membres, mais aussi en fonction de l'héritage des expériences passées et existantes, ainsi que du socle des encartages communs.

Il est important aussi de souligner que parmi les références communes se retrouverait l'envie première et fondamentale de voyager qui transpire dans toutes les entrevues des jeunes de notre échantillon. Ces jeunes expriment une grande flexibilité, une grande agilité et une grande résilience en affirmant que la destination peut toujours changer en fonction des circonstances et de l'analyse commune du groupe, tant que le désir intrinsèque de voyager n'est pas affecté. Ce désir intrinsèque de voyager semble représenter à lui seul beaucoup de stimuli positifs pour le bien-être global des jeunes, mais aussi pour le bien-être global du groupe homéostatique multigénérationnel. Ces différents niveaux de bien-être, personnel, collectif et familial renforcent encore les bases et les références communes, les expériences et les encartages mis en commun pour les aventures subséquentes.

Si nous acceptons cette construction intellectuelle, il devient évident que les groupes homéostatiques multigénérationnels plutôt anxieux lors des phases en vol, ou relativement à certaines destinations, ne modifieront leurs schémas de réflexion, ou leurs encartages, que très lentement au cours du temps et certainement sur une ou plusieurs générations. Cela donnera des enfants plutôt anxieux(ses) dans les avions simplement parce que faisant partie d'un groupe plutôt anxieux, dès leur naissance.

L'apport des conjoint(e)s (les fameuses « pièces rapportées ») dans le groupe multigénérationnel peut aussi influencer la tendance générale et modifier les encartages de ce groupe, mais cela ne pourra s'envisager que dans la durée. Les conjoint(e)s qui sont déjà dans le groupe peuvent d'ailleurs tenter de

remettre en question la pertinence de certains encartages lors des discussions avec les « pièces rapportées ». De plus, nous avons également constaté durant les entrevues que même les grands-parents défunts pouvaient représenter l'une des composantes des « normes sociales » de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985), c'est-à-dire l'un des encartages de Damasio (2005), qui peut influencer directement les émotions, les sentiments et finalement les actions des jeunes dans le présent.

Si nous voulons conclure sur les crises, il est clairement apparu que parmi les références communes au groupe multigénérationnel se distinguent les événements tragiques du 11 septembre 2001, qui semblent être la seule source potentielle d'anxiété communément partagée par l'ensemble des jeunes de l'échantillon. Cette peur du terrorisme dans sa facette la plus diffuse qui soit, ainsi que sa scénarisation la plus violente et spectaculaire au travers des attaques du 11 septembre 2001 vécues en direct par un premier public estimé à un milliard de personnes dans le monde (Davo, 2013), ont déjà été traitées dans de multiples publications. Ces événements continueront d'être étudiés et analysés par les formes modernes de communication au regard de l'utilisation du « 11 Septembre » comme marqueur contemporain de l'horreur terroriste. Cette horreur terroriste aveugle et diablement efficace dans d'autres événements d'une envergure symbolique similaire qui se sont déroulés dans d'autres pays, et à d'autres époques.

Les marqueurs de ces « 11 Septembre » ou « 9/11 » sont toujours les mêmes à savoir : le choc, la stupéfaction, la sidération, la violence, l'intimidation, l'ampleur voire la nouveauté des modes d'attaques, le nombre de victimes directes et indirectes, souvent indiscriminées ou choisies parfois au hasard, et la motivation (souvent politique) qui impose une réaction qui sera, finalement, au bénéfice des objectifs initiaux. Les répétitions de ces « 11 Septembre » ou « 9/11 » sont déjà enregistrées et resteront attachées à cette date devenue un marqueur sémantique. Timothy Shanahan proposait en 2016 une très bonne définition académique du terrorisme que nous pourrions méditer à la lumière de sa persistance dans nos encartages, et possible rémanence à la lumière d'autres stimuli émotionnellement compétents que notre cerveau pourrait associer, sans que nous y fassions réellement attention, au terrorisme.

« Le terrorisme est le fait de causer délibérément des dommages ou de menacer de causer des dommages de manière stratégiquement indiscriminée à des membres d'un groupe cible dans le but d'influencer les états psychologiques d'un groupe d'audience de manière que les auteurs anticipent

comme pouvant être bénéfique à la promotion de leur programme » (Shanahan, 2016 : 110, traduction libre)

Certains pourraient facilement rattacher cette définition à beaucoup d'actions, de narratifs voire de mesures imposées par ce que Ferey (2011) appelle « la puissance publique » qui oriente les choix des individus, doté(e)s *à priori* d'une rationalité limitée, au mieux de leurs intérêts, et que nous avons tous expérimentés ces dernières années. Cette discussion pourrait faire l'objet d'un autre projet !

Si nous revenons à notre recherche, force est de constater que nous n'avons pas forcément réussi à comprendre toutes les influences des informations et des relations intergénérationnelles dans un cadre familial multigénérationnel. Mais nous sommes toutefois en mesure d'au moins répondre à notre seule hypothèse initiale de recherche qui était formulée comme suit :

H1) Plus les informations sur les crises sanitaires sont véhiculées par les parents et les grands-parents et reçues par les jeunes, plus elles exercent une influence déterminante sur la décision finale de voyager des jeunes.

Nous pouvons simplement répondre « non » et sans ambiguïté. Les informations sur les crises sanitaires qui pourraient être véhiculées par les parents et les grands-parents ne semblent pas exercer d'influence déterminante, ni même notable, sur la décision finale de voyager des jeunes de notre échantillon au moins.

En revanche, la recherche d'une position homéostatique multigénérationnelle la plus proche possible d'un bien-être personnel, familial et collectif, ainsi qu'une remarquable résilience face au bombardement toujours plus anxiogène des informations sécuritaires officielles, laissent augurer de très belles perspectives pour ce qui reste l'une des plus belles avancées de l'humanité à savoir pouvoir voyager à travers le monde pour visiter, découvrir, partager et apprendre de toutes les expériences de ces voyages.

A ce stade final de la conclusion, il est important de souligner la véritable résilience des jeunes de notre échantillon dans l'expression de leur volonté de continuer de voyager malgré l'ampleur, la violence et la persistance des informations anxiogènes surtout véhiculées par les médias dans le monde occidental. Nos jeunes générations semblent toujours, volontairement, ardemment, consciemment, et certainement beaucoup plus résolument, attirées par les voyages et par la découverte des expériences touristiques.

CONCLUSION (in English)

The research focused on an analysis of the influence of security information, widely conveyed by the media and relayed by close associates, on the decision-making process of young consumers when organizing their travels. We also aimed to detect the existence or development of potential fears, anxieties, or concerns related to aviation. The young participants in this study emerged from a unique period in aviation history, marked by the complete suspension of all aeronautical operations worldwide for several months. This period coincided with the implementation of unprecedented prevention and control measures. These measures were accompanied by a massive exposure to security information disseminated by the media through a storytelling, or narrative, of unprecedented scale and scope for decades. It was a true war narrative, reminiscent of the terms used by some presidents and prime ministers of global economic powers to justify some of the most drastic, even liberticidal, measures at the onset of the 2020 pandemic. This war narrative parallels the one developed by Karl Rove, described as the impresario of President George W. Bush following the September 11, 2001, attacks and as a "master in the art of political staging" (Coulon, 2023: 229).

The reference to the events of September 11, 2001, is interesting because this date remains the only significant event capable of generating anxiety in our sample, despite other choices provided, such as more recent crises like global pandemics and current wars. Karl Rove allegedly boasted in 2004 about manipulating journalists, stating, "We create our own reality, and while you're studying that reality [...] we act again, creating other realities that you can study too. And that's how things will sort out: we are the actors in history... and you, all of you, will be left to study what we do" (attributed to Karl Rove in Coulon, 2023: 230-231). The pandemic period of 2020-2022 was characterized by a powerful and global narrative, with major media outlets in all Western countries and almost all journalists, seemingly having learned well from Karl Rove. They actively and collectively participate in the creation of new realities, not only in terms of health and security but also societal and intergenerational (let's remember the narrative of young children becoming potential serial killers for their own grandparents). These realities have directly, forcefully, and negatively impacted the daily lives of the youngest adults and teenagers during their most beautiful years of youth and all their social activities. These same realities have equally disrupted the older generation during their final years of mobility and the opportunity for active exploration and experiences through travel.

Indeed, emotionally charged stimuli have massively bombarded every day without interruption over a period of several months (even years), using all possible channels of traditional media and official communication. This was the case during the global pandemic in 2020-2022, the war in Ukraine, and now (at the time of writing this memoir) the conflict between Palestine and Israel. This trend is likely to continue with other wars or even new pandemics in the months and years ahead. However, these most recent crises do not seem to significantly influence the travel decision-making process of the young individuals in our sample, except perhaps to adjust their destination choices based on perceived risks and varying personal levels of tolerance to these risks. It is important to note that information disseminated through traditional and official communication channels is indeed received, absorbed, and analyzed, as are the opinions shared by family, friends, and acquaintances. However, this process of absorption takes place without the ability to detect the initially sought-after effects of this anxiety-inducing media bombardment and repetition. The aim was to influence certain decisions over time or even to alter the very perception of reality, creating a lasting and widespread mental contamination or cognitive dissonance in the population. This recalls concepts such as liberal paternalism or *Nudge* by Thaler and Sunstein (2012), the idea of *re-norming* by Delbosc *et al.* (2022), or the principles of *cognitive dissonance* and *behavioral manipulation* by Vaidis (2006). The initial and overall shocks were meant to create new common frameworks, allowing, as Ferey (2011: 738) emphasized, the public authorities to guide the choices of individuals, endowed with limited rationality, in the best interest of these individuals without violating their individual rights. Fortunately, the young individuals in the sample are not endowed with limited rationality.

In fact, the young individuals in the sample do not seem to be exposed to the same sources of information for a long enough duration to develop a mental contamination, as presented by Wang *et al.* (2016: 4) and Wilson and Brekke (1994). External stimuli are indeed present and can become emotionally competent in the sense of Damasio (2005), meaning they can generate reactions, strong emotions, and feelings that are fully capable of modifying behaviors. However, the relative distrust of traditional, social, or alternative media prompts the young individuals in our sample to preferentially select information that interests them most from the media fog. This media fog ultimately dilutes the raw intensity of the official narrative, inviting a necessary verification of sources so that everyone can develop their own opinion through an admittedly imperfect but nonetheless personal analysis.

At the end of this information-gathering process, the young individuals in the sample compare their initial impressions or conclusions with trusted individuals, mentors, and especially those with experience or credibility on the same subjects in question, namely in our case, potential destinations, or types of travel. We retrieve the important referents in the sense of Ajzen (1985) within the framework of the Theory of Planned Behavior playing a significant role in the process, though not necessarily pivotal, and certainly not decisive. Referents remain an important component of the decision-making process, often more as a source of validation than as a vector for challenging the initial intentions.

In this context, intellectual resistance, even resilience, in the face of the surge of information allows for regular and gradual acclimatization to potential pitfalls, extravagances, and other disinformation or lies contained therein. "Knowledge, [...] concrete knowledge, in touch with daily life, which allows resistance to the poison of false information, that is, what is structurally unilateral," as summarized by Maffesoli (2023: 72-73) in the concept of "*mithridatisation*." Mithridates VI, the King of Pontus, developed this immunization technique, which ultimately worked against him when he chose to end his life by poisoning over 21 centuries ago. Unlike Mithridates, today's youth have not made that choice but are nonetheless more or less compelled to taste the poison of false information daily, whether in the form of disinformation, propaganda, or "*infox*" an oxymoron combining information and intoxication. However, like Mithridates, today's youth can control the daily dosage through their choices of media access and exposure, and most importantly, by choosing to deploy immediate protection techniques, conscious defense (*coping*), and self-reflection, all while exercising their critical thinking skills almost constantly. Some may argue that our sample is not representative of their age group, while others may find this relatively positive and encouraging.

It is with this arsenal of intellectual defenses that only information related to the physical integrity of the individual, or of those in their immediate surroundings when traveling in a group, can influence travel decisions. We find the main causes of travel fears explained by Van Gerwen *et al.* (2004), but particularly for the young individuals in the sample, we are talking about physical integrity. This physical integrity may include, in addition to the classic threats to the physical, moral, financial, and mental aspects of individuals, the loss or theft of luggage, documents, and essential personal belongings during travels. These possessions hold great importance for their owners and sometimes become true extensions of the individuals themselves.

We find the two objectives of Damasio's concept of the homeostatic machine (2005), namely *survival* and *well-being*. It seems that these objectives also extend to close relatives and family, as the young individuals in the sample have clearly indicated that their decisions also consider the feelings, fears, and well-being of their close ones and important references, even if these individuals do not travel. This can manifest as the postponement of an initially planned trip to a destination that concerns parents but may not necessarily trouble the young individuals. Indeed, the latter are drawn to adventure and exploration and offer an entirely different interpretation of risks. They develop a different level of tolerance to these risks. However, the influence of the multigenerational family framework subtly imposes a form of restraint or inertia in the final decision. Therefore, it is, for example, not necessarily the security information received firsthand or relayed by close relatives that single-handedly influences the decision on the destination. Instead, it is a more diffuse set of factual and relational parameters that can modify the initial desire or allow adjustments during trip preparation. All of this occurs based on the potential negative impact that the initial idea could have on the overall well-being of close ones, especially those who are naturally more anxious. This may range from omitting certain anxiety-inducing information for relatives to a straightforward postponement of the initial idea of traveling to a particular destination, opting for another that is less problematic for the entire multigenerational group (even if they do not travel).

For all these reasons, we could envision a kind of multigenerational homeostasis encompassing a group consisting of the family (as in Decrop's family groups, 2005) and significant references. We would then be situated between Damasio's individual-scale homeostatic machine (2005) and Wiener's social homeostasis (cited in Le Roux, 2007) at the societal level. This multigenerational homeostasis could exist at the intermediate level of the intergenerational group. This multigenerational homeostasis would have modes of operation and references ("*encartage*" in French or *inserting*) shared by and for all its members. These *inserting* would adjust collectively over time based on the various new travel experiences of each member, as well as in consideration of the legacy of past and existing experiences, along with the foundation of common *inserting*. It is important to emphasize that among the common references would be the fundamental and inherent desire to travel that permeates in all the interviews with the young individuals in our sample. These young individuals demonstrate great flexibility, agility, and resilience by asserting that the destination can always change based on circumstances and the collective analysis of the group, as long as the intrinsic desire to travel remains unaffected. Indeed, this intrinsic desire to travel seems to alone represent many positive stimuli for the overall well-being of the young individuals and the overall well-being of the multigenerational homeostatic group. These different levels of well-being—personal,

collective, familial—further reinforce the common foundations, shared references, and experiences for subsequent adventures. If we accept this intellectual construct, it becomes evident that multigenerational homeostatic groups that are relatively anxious during flight phases or regarding certain destinations will only slowly modify their thought patterns over time, possibly over one or several generations. This could result in children being relatively anxious on airplanes simply because they are born in an anxious group. The contribution of spouses (the family “foreign elements”) to the multigenerational group can influence the general trend and modify the *inserting* of this group, but this can only be envisaged over the long term. Spouses who are already part of the group may attempt to question the relevance of certain *inserting* during discussions with the “foreign elements.” Moreover, during interviews, we also observed that even deceased grandparents could represent one of the components of the “social norms” in Ajzen's Theory of Planned Behavior (1985). In other words, they could be one of the *inserting* in Damasio's model (2005) that can directly influence the emotions, feelings, and ultimately the actions of the young individuals in the present.

If we want to conclude on crises, it has become clear that among the common references in the multigenerational group, the tragic events of September 11, 2001, stand out as the only potential source of anxiety commonly shared by all the young individuals in the sample. The fear of terrorism in its most diffuse form, as well as its most violent and spectacular dramatization through the September 11, 2001, attacks experienced live by an initial audience estimated at one billion people worldwide (Davo, 2013), has already been extensively discussed in multiple publications. These events will continue to be studied and analyzed using modern communication media, considering the use of “9/11” as a contemporary marker of terrorist horror. This blind and devilishly effective terrorist horror has been witnessed in other events of similar symbolic magnitude that have occurred in different countries and at different times. The markers of these “9/11” events are always the same: the shock, astonishment, perplexity, violence, intimidation, the magnitude, or novelty of the modes of attacks, the number of direct and indirect victims, often indiscriminate or sometimes chosen at random, and the motivation (often political) that imposes a reaction that will ultimately benefit the initial objectives. The repetitions of these “9/11” events are already recorded and will remain associated with this date that has become a semantic marker. Timothy Shanahan proposed a very good academic definition of terrorism in 2016 that we could reflect upon considering its persistence in our *inserting* and possible remanence in the face of other emotionally competent stimuli that our brains might associate, without us paying much attention, with terrorism.

"Terrorism is the strategically indiscriminate harming or threat of harming members of a target group in order to influence the psychological states of an audience group in ways the perpetrators anticipate may be beneficial to the advancement of their agenda" (Shanahan, 2016: 110).

Some could easily attach this definition to many actions, narratives, or even measures imposed by what Ferey (2011) calls "public power" that guides the choices of individuals, *à priori* endowed with limited rationality, in their best interest, and that we have all experienced in recent years. This discussion could be the subject of another project!

Returning to our research, we may not have fully understood all the influences of information and intergenerational relationships within a multigenerational family framework. However, we are nevertheless able to at least address our sole initial research hypothesis, formulated as follows:

H1) The more information about security crises is conveyed by parents and grandparents and received by young individuals, the more it exerts a determining influence on the final travel decision of the young individuals.

We can simply answer "no" without ambiguity. Information about security crises conveyed by parents and grandparents does not seem to exert a determining or even notable influence on the final travel decision of the young individuals in our sample, at least.

Furthermore, the pursuit of a multigenerational homeostatic position as close as possible to personal, family, and collective well-being, along with remarkable resilience in the face of the increasingly anxiety-inducing bombardment of official security information, presages well for what remains one of humanity's greatest advancements: the ability to travel the world to visit, discover, share, and learn from all the experiences of these journeys.

At this final stage of the conclusion, it is important to emphasize the true resilience of the young individuals in our sample in expressing their determination to continue traveling despite the extent, violence, and persistence of anxiety-inducing information, especially conveyed by the media in the Western world. Our younger generations still seem willingly, ardently, consciously, and certainly much more resolutely attracted by travel and the exploration of tourist experiences.

BIBLIOGRAPHIE

- AJZEN, Icek (1985), « From intentions to actions: A Theory of Planned Behavior », p. 11-30 dans *Action-Control: From Cognition to Behavior*, sous la direction de Julius KUHL et Jürgen BECKMAN, Springer : Heidelberg, Allemagne, 288 pages.
- AJZEN, Icek (1992), « Persuasive Communication Theory in Social Psychology: A Historical Perspective », p. 1-27 dans *Influencing Human Behavior: Theory and Applications in Recreation, Tourism and Natural Resource Management*, sous la direction de Michael J. MANFREDO, Sagamore Publishing : Champaign, Illinois, Etats-Unis, 382 pages.
- AJZEN, Icek et Martin FISHBEIN (2000), « Attitudes and the Attitude-Behavior Relation: Reasoned and Automatic Processes », *European Review of Social Psychology*, Vol. 11, 2000 - Issue 1, p. 1-33. (<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14792779943000116>).
- ALVAREZ, Maria et Gülden ASUGMAN (2005), « Explorers versus Planners – A Study of Turkish Tourists », *Annals of Tourism Research*, Vol. 33, No. 2, p. 319-338.
- ARANA, Jorge et Carmelo LEON (2008), « The Impact of Terrorism on Tourism Demand », *Annals of Tourism Research*, Vol. 35, No. 2, p. 299-315.
- BELCH, Michael A. et Laura A. WILLIS (2001), « Family decision at the turn of the century: Has the changing structure of households impacted the family decision-making process? », *Journal of Consumer Behaviour*, Vol. 2, 2, p. 111-124.
- BERGSTROM, Rochelle et Kevin McCAUL (2004), « Perceived Risk and Worry: The Effects of 9/11 on Willingness to Fly », *Journal of Applied Social Psychology*, Vol 34, No 9, p. 1846-1856.
- BERNAYS, Edwards (1928), *Propaganda*, H. Liveright Editions: New York, 130 pages.
- BIJTTEBIER, Patricia; Hans VERTOMMEN et Gilbert VANDER STEENE (2001), « Assessment of Cognitive Coping Styles: A closer look at situation-response inventories », *Clinical Psychology Review*, Vol 21, No 1, p. 85-104.
- BLACKWELL, Roger D.; Paul W. MINIARD et James F. ENGEL (2001), *Consumer behavior*; 9ème Edition, Harcourt College Publishers: Fort Worth, 570 pages.
- BOR, Robert et Lucas VAN GERWEN (2003 réédité 2016), *Psychological Perspectives on Fear of Flying*, Routledge : Londres, 280 pages.
- BOURGOIN, Emilie (2015), « Anxiété de vol et phobie de l'avion - validation de questionnaires d'auto-évaluation et étude des comportements des passagers », *Mémoire Psychologie, Université de Toulouse le Mirail – Toulouse II : Toulouse*, 285 pages. (<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01304660/document>).

- BUSSCHER, Bert; Philip SPINHOVEN et Eco DE GEUS (2015), « Psychological Distress and Physiological Reactivity During In Vivo Exposure in People With Aviophobia », *Psychosomatic Medicine*, Vol 77, p 762-774.
- CAMPANA, Aurélie (2018), *L'impasse terroriste : violence et extrémisme au XXIème siècle*, éditions MultiMondes : Montréal, 142 pages.
- CARTWRIGHT, Dorwin et Frank HARARY (1956), « Structural Balance: A Generalization of Heider's Theory », *The Psychological Review*, Vol. 63, No. 5, p. 277-293.
- CHEBLI, Amina et Foued BEN SAID (2020), « The impact of COVID-19 on tourist consumption behaviour: a perspective article », *Journal of Tourism Management Research*, Vol 7, No 2, p. 196-207.
- CHOMSKY, Noam (1997), « Propaganda », titre original « The Spectacular Achievements of Propaganda », *The Open Pamphlet Series*, Seven Stories Press, New York, <http://data0.eclablog.com/ae-editions/perso/bibliotheque%20-%20pdf/chomsky%20-%20propaganda.pdf>
- CLARK, Gavin et Adam ROCK (2016), « Processes Contributing to the Maintenance of Flying Phobia: A Narrative Review », *Frontiers in Psychology*, Vol 7, Article 754, 21 pages.
- CNRTL – Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (<https://www.cnrtl.fr/definition/>).
- COHEN, Erik (1972), « Towards a sociology of international tourism », *Social Research*, No. 39, pp. 164-82.
- COHEN, Erik (1979), « Rethinking the sociology of tourism », *Annals of Tourism Research*, No. 6, pp. 18-35.
- COLON, David (2023), *Les Maîtres de la manipulation, un siècle de persuasion de masse*, Editions Tallandier : Paris, 365 pages.
- COUSSON, Florence ; Marilou BRUCHON-SCHWEITZER ; Bruno QUINTARD ; Joëlle NUISSIER et Nicole RASCLE (1996), « Analyse Multidimensionnelle d'une échelle de coping : Validation française de la W.C.C (Ways of Coping Checklist) », *Psychologie Française*, Vol 41, No2, p. 155-164.
- DAMASIO, Antonio R. (2005), *Spinoza avait raison*, traduction de la version originale 2003, Poches Odile Jacob : Paris, 304 pages.
- DAMASIO, Antonio R. (2017), *L'Ordre étrange des choses*, Poches Odile Jacob : Paris, 408 pages.
- DAVO, Yves (2013), « New York, 11 septembre 2001 : la fiction étasunienne à l'épreuve du choc », *Littératures*, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III. (NNT: 2013BOR30038).
- DEANE, Steve (2022), « Fear of Flying Statistics, Trends & Facts (2022 Data) », *Blog, Stratos Jet Charters Inc.* (<https://www.stratosjets.com/blog/fear-of-flying-statistics-trends-facts/>).
- DECROP, Alain (2005), « Group Processes in Vacation Decision-Making », *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 18:3, p. 23-36.

- DECROP, Alain (2011), « Le touriste consommateur : un caméléon... », *Mondes du Tourisme*, 3 | 2011, (<http://journals.openedition.org/tourisme/505>).
- DELBOSC, Alexa; Graham CURRIE; Taru JAIN et Laura ASTON (2022), « The re-norming of working from home during COVID-19: A transtheoretical behaviour change model of a major unplanned disruption », *Transport Policy*, 127, p. 15-21.
- FEREY, Samuel (2011), « Paternalisme libéral et pluralité du moi », *Revue économique*, Vol 62, p. 737-750.
- FILIATRAULT, Pierre et J. R. Brent RITCHIE (1980), « Joint purchasing decision: A comparison of influence structure in family and couple decision-making units », *Journal of Consumer Research*, Vol. 7 Issue 2, p131-140.
- FLETCHER, John; Alan FYALL; David GILBERT et Stephan WANHILL (2018), *Tourism, Principles and Practice*, 6ème édition, Harlow : Person, 636 pages.
- FOGG, Brian Jeffrey (2003), *Persuasive Technology: Using Computers to Change What we Think and Do*, Morgan Kaufmann Publisher : San Francisco, 312 pages.
- FORTIN, Marie-Fabienne et Johanne GAGNON (2016), *Fondements et étapes du processus de recherche : méthodes quantitatives et qualitatives*, 3e édition, Chenelière Éducation : Montréal, 518 pages.
- FRIMAN, Margareta; Jana HUCK et Lars E. OLSSON (2017), « Transtheoretical Model of Change during Travel Behavior Intentions: An Integrative Review », *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14, 581, 15 pages.
- GARG, Anshul (2015), « Travel Risks vs Decision Making: A Tourist Perspective », *International Journal of Hospitality & Tourism Systems*, Vol. 8, Issue 1 June 2015.
- GIRARD, Alain et Bernard SCHEOU (2020), « Le tourisme après la catastrophe de la COVID-19 : se mobiliser pour la relance ou opérer le changement de cap vital ? », *Téoros* [Online].
- GODOVYKH, Maksin et Alsi TASCI (2020), « Customer experience in tourism: A review of definitions, components, and measurements », *Tourism Management Perspectives*, Vol 35 (2020) 100694.
- GOELDNER, Charles R. et J.R. Brent RICHIE (2000), *Tourism Principles, Practices and Philosophies*, 9^{ème} Edition, John Wiley & Sons Inc, Hoboken : New Jersey, 626 pages.
- GRANDGUILLAUME, Arnaud et Charles PIROUX (2004), « A. Damasio. L'erreur de Descartes (1995) ; Le sentiment de soi (1999) ; Spinoza avait raison (2003) », *L'orientation scolaire et professionnelle*, 33/3 | 2004, <https://journals.openedition.org/osp/748>
- IAU (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme) d'Ile de France (2018), « L'attractivité touristique par l'approche "parcours client" », *Economie, Tourisme et Attractivité*, Note No 775, Mai 2018, <https://femmesdutourisme.org/wp-content/uploads/2018/05/IAU-Parcours-client.pdf>
- ITO, Harumi et Darin LEE (2005), « Assessing the impact of the September 11 terrorist attacks on U.S. airline demand », *Journal of Economics and Business*, 57, p. 75-95.

- JACKSON, Mervyn; Gerard WHITE et Marie GRONN WHITE (2001), « Developing a Tourist Personality Typology », *CAUTHE National Research Conference*, p. 177-184.
- JAFARI, Jafar (1998), « Le système du tourisme : modèles socio-culturels en vue d'applications théoriques et pratiques », *Loisirs et société*, Vol. 11, No. 1, Sainte-Foy : Presses de l'Université de Québec, p. 59-79.
- KADRI, Boualem (2011), « Réflexion sur l'épistémologie du tourisme. La perspective constructiviste », p.25-50 dans *Épistémologie des études touristiques*, sous la direction de Lucie K. MORRISSET, Bruno SARRASIN et Guillaume ETHIER, Presses de l'Université du Québec : Québec, 276 pages.
- KRAAIJ, Vivian; Nadia GARNEFSKI et Lucas VAN GERWEN (2003), « Cognitive coping and anxiety symptoms among people who seek help for fear of flying », *Aviation, space, and environmental medicine*, 74 (3), p. 273-277.
- LACROIX, Damien (2022), « L'émotion entre corps et cerveau : James, LeDoux et Damasio », *Philonsorbonne*, p.121-142. (<https://journals.openedition.org/philonsorbonne/2275>).
- LAZARUS, Richard et Susan FOLKMAN (1984), *Stress, appraisal and coping*, Springer Publishing Company Inc: New York, 444 pages.
- LEBLANC, Marc (2021) « Perception des touristes durant la pandémie de COVID-19 sur l'avenir du voyage », *Téoros*, Vol.40, No.1.
- LEE, Kwai-Choi et Brett COLLINS (2000), « Family decision making and coalition patterns », *European Journal of Marketing*, Vol 34, No 9/10, p. 1181-1198.
- LERNER Jennifer; Baruch FISCHHOFF et Deborah SMALL (2006), « Emotion Priming and Attributions for Terrorism: American's Reactions in a National Field Experiment », *Political Psychology*, Vol. 27, No. 2, p.289-298.
- LE ROUX, Ronan (2007), « L'homéostasie sociale selon Norbert Wiener », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, 2007/1 n°16, p. 113-135.
- LOEWENSTEIN, George; Christopher HSEE; Elke WEBER et Ned WELCH (2001), « Risk as Feelings », *Psychological Bulletin*, Vol 127, No 2, p. 267-286.
- MacCANNELL, Dean (1976, r. 1999), *The Tourist. A new theory of the leisure class*, University of California Press : Berkeley, 280 pages.
- McLEAN, Neil (2003), « The influence of the media on perception of risk associated with flying », dans *Psychological perspectives on fear of flying*, sous la direction de Robert BOR et Lucas VAN GERWEN, Hampshire : Angleterre, p. 19-27.
- MAFFESOLI, Michel (2023), *Le temps des peurs*, Edition du Cerf : Paris, 213 pages.
- MARSHALL, Randall; Richard BRYAN; Lawrence AMSEL; Eun Jun SUH; Joan COOK, et Yuval NERIA (2007), « The psychology of ongoing threat: Relative risk appraisal, the September 11 attacks, and terrorism-related fears », *American Psychologist*, 62(4), p. 304-316.

- PAILLE, Pierre et Alex MUCCHIELLI (2021), *L'Analyse Quantitative en Sciences Humaines*, Cinquième édition, Armand Colin, Dunod Editeur : Malakoff, 483 pages.
- PLOG, Stanley (1974), « Why destination areas and fall in popularity? », *Cornell Hotel and Restaurant Quarterly*, Vol. 14, p.55-58.
- PLOG, Stanley (1987), « Understanding psychographics in tourism research », dans R. Ritchie and C. Goeldner Editions, *Travel, tourism and hospitality research*, John Wiley, and Sons : New York, 640 pages.
- PLOG, Stanley (1991), *Leisure travel: Making it a growth market ... again*, John Wiley and Sons : New York, 256 pages.
- PROCHASKA, J et C DICLEMENTE (1984), « Self Change processes, self efficacy and decisional balance across five stages of smoking cessation », *Prog Clin Biol Res. 1984, 156, National Library of Medicine*, p. 131-140.
- RITCHIE, Brent et Pierre FILIATRAULT (1980), « Family Vacation Decision-Making – A Replica and Extension », *Journal of Travel Research*, p. 3-14.
- SCHÄNZEL, Heike A.; Ian YEOMAN et Elisa BACKER (2012), *Family Tourism: Multidisciplinary Perspectives*, Buffalo: Channel view publications, 199 pages.
- SCHÄNZEL, Heike A. et Ian YEOMAN (2014), « The Future of Family Tourism », *Tourism Recreation Research*, 39(3), p.343-360.
- SCHÄNZEL, Heike A. et Ian YEOMAN (2015), « Trends in family tourism », *Journal of Tourism Futures*, 1(2), p.141–147.
- SHANAHAN, Timothy (2016) « The definition of terrorism », chapitre 10, p. 103-113, dans “*Handbook of Critical Terrorism Studies*”, sous la direction de Richard Jackson, Routledge, Londres, 328 pages.
- SOROOSHIAN, Shahryar (2021), « Implementation of an Expanded Decision-Making Technique to Comment on Sweden Readiness for Digital Tourism », *Systems 2021*, 9, 50.
<https://doi.org/10.3390/systems9030050>
- SUNSTEIN, Cass et Richard THALER (2003), « Libertarian Paternalism Is Not an Oxymoron », *University of Chicago Law Review*, Vol 70, No 4, p. 1159-1202.
- THALER, Richard et Cass SUNSTEIN (2012), *Nudge : la méthode douce pour inspirer la bonne décision*, Editions Pocket : Paris, 469 pages.
- UYSAL, Muzzafer (1998), « The Determinants of Tourism Demand: A Theoretical Perspective », dans *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-Side Analysis*, édité par D. Ioannides and K. G. Debbage, Routledge : Londres, 368 pages.
- VAIDIS David (2006), « Attitude et comportement dans le rapport cause-effet : quand l'attitude détermine l'acte et quand l'acte détermine l'attitude », *Revue des linguistes de l'Université Paris X Nanterre, Linx*, p.103-111.

- VAN CAMPENHOUDT, Luc et Raymond QUIVY (2011), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Edition Dunod : Paris, 262 pages.
- VAN GERWEN, Lucas; Philip SPINHOVEN et Richard VAN DICK (1999), « Construction and Psychometric Characteristics of Two Self-Report Questionnaires for the Assessment of Fear of Flying », *Psychological Assessment*, Vol 11, No2, p. 146-158.
- VAN GERWEN, Lucas; René DIESTRA; Josine ARONDEUS et Robert WOLFGER (2004), « Fear of flying treatment programs for passengers: an international update », *Travel medicine and infectious diseases*, 2(1), p. 27-35.
- VAN GERWEN, Lucas; Aikaterini NOUSI et Philip SPINHOVEN (2008), « The Flight Anxiety Situations Questionnaire and the Flight Anxiety Modality Questionnaire: Norms for people with fear of flying », *Travel Medicine and Infectious Disease*, Vol 6, p. 305-310.
- VAN GERWEN, Lucas (2013), « Prevalence and Behavioral Styles of Fear of Flying », *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 3(1), p. 39-45.
- VARNEY, William (2023), « *TikTok vs. Instagram: 6 Major Differences for Your Brand* », Convince&Convert, LLCC Global HQ, Phoenix : US.
<https://www.convinceandconvert.com/social-media/tiktok-vs-instagram-6-important-factors-for-brand/#:~:text=Instagram%20is%20better%20for%20polished,give%20you%20more%20polished%20options>
- WANG, Wei; Shu COLE et Charles CHANCELLOR (2016), « Media's Impact on People's Anxiety Levels toward Air Travel », *Travel and Tourism Research Association: Advancing Tourism Research Globally*. 14. (<https://scholarworks.umass.edu/ttra/2010/Visual/14>).
- WILSON, Timothy et Nancy BREKKE (1994), « Mental Contamination and Mental Correction: Unwanted Influences on Judgments and Evaluations », *Psychological Bulletin*, Vol 116, No 1, p. 117-142.
- YANG, Mona Ji Hyun; Catheryn KHOO-LATTIMORE et Elaine Chiao Ling YANG (2020), « Three generations on a holiday: Exploring the influence of Neo-Confucian values on Korean Multigenerational Family vacation decision making », *Tourism Management*, Vol. 78.
- ZALTMAN, Gerald (1996), « Metaphorically speaking », *Marketing Research Forum*, Chicago, Vol 8, N°2, p. 13-20.

ANNEXE A

QUESTIONNAIRE DES MODALITÉS D'ANXIÉTÉ PENDANT LES VOLS AÉRIENS (QMAVA)

Questionnaire Situationnel de l'Anxiété de Vol Aérien

(Van Gerwen *et al.*, 1999 ; traduit par Bourgoïn, 2015, et ajusté)

Veillez cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

	Niveau d'anxiété									
1- Vous voyez l'avion	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
2- Vous entendez le bruit de l'avion	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
3- Vous lisez un article (ou entendez des informations) sur le vol aérien *	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
4- Vous accompagnez un(e) ami(e) à l'aéroport	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
5- Des amis vous parlent d'un vol	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
6- Vous faites vos recherches pour organiser un voyage *	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
7- Vous décidez de prendre l'avion	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
8- Vous achetez un billet d'avion	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
9- Vous êtes sur le chemin de l'aéroport	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
10- Vous entrez dans l'aérogare de l'aéroport	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
11- Vous passez les formalités d'enregistrement *	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
12- Vous passez les contrôles de sûreté et de police *	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
13- Vous attendez l'appel pour l'embarquement	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
14- Vous voyez des avions atterrir et décoller	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
15- Vous entendez le bruit des moteurs	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
16- Vous vous dirigez vers la porte	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
17- Vous passez la porte d'embarquement	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
18- Vous entrez dans l'avion	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
19- Les portes de l'avion se ferment	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
20- L'équipage vous informe des consignes de sécurité	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
21- Le décollage est annoncé	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
22- Les moteurs sont à pleine puissance	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
23- Vous êtes poussé(e) au fond de votre siège	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
24- Vous entendez des bruits pendant le vol	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
25- L'avion oscille de droite à gauche	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
26- Les ailes de l'avion vibrent, bougent et sont secouées	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
27- Les pilotes vous informent du niveau d'altitude	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
28- Le bruit des moteurs diminue	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
29- L'avion amorce sa descente	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
30- Des turbulences sont annoncées	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
31- Vous êtes secoué(e)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	

32- Le bruit des moteurs s’amplifie encore	0 1 2 3 4 5 6 7 8
33- L’atterrissage est annoncé	0 1 2 3 4 5 6 7 8
34- Vous êtes en phase finale d’atterrissage *	0 1 2 3 4 5 6 7 8
35- Vous atterrissez, vous entendez les roues toucher le sol *	0 1 2 3 4 5 6 7 8
36- Vous roulez vers la position de stationnement *	0 1 2 3 4 5 6 7 8
37- Vous sortez de l’avion *	0 1 2 3 4 5 6 7 8
38- Vous passez les formalités d’immigration et de douanes *	0 1 2 3 4 5 6 7 8
39- Vous attendez vos bagages *	0 1 2 3 4 5 6 7 8
40- Vous sortez de l’aéroport d’arrivée *	0 1 2 3 4 5 6 7 8

(*) Note sur les ajustements apportés : l’échelle initiale de 5 niveaux (en grisé) a été portée à 9 niveaux pour augmenter la granularité et permettre des différenciations ou des nuances plus marquées entre les différents niveaux d’anxiété – Les situations 3 et 6 ont été ajoutées, les situations 11 et 12 ont été ajustées pour refléter les cheminements aéroportuaires en 2022 (la situation 12 était entre les positions 16 et 17 dans le questionnaire initial). Les situations 34 à 40 ont été ajoutées afin de comprendre l’intégralité du voyage aérien.

ANNEXE B

QUESTIONNAIRE COMPLET

Résumé du questionnaire avec les sections (22 au total) et la correspondance avec les processus du modèle transthéorique sur les changements de comportement retenus pour la recherche

								Section	Questions	
								1		Introduction
								2	1 5	Critères de sélection
								3	6 8	Identification
								4	9	Code UQAM (peut refuser)
								5	10 13	Informations démographiques
x	x			x		x	x	6	14 55	QMAVA + Résultats
								7	56	Demande pour continuer (oui ou non)
								8	57 65	Questions sur les voyages
x		x						9	66 74	Questions sur les médias
	x					x	x	10	75 76	Le 11 Septembre 2001
	x					x	x	11	77 79	Les pandémies
	x					x	x	12	80 82	Les guerres
							x	13	83 86	Influence des médias officiels
							x	14	87 90	Influence des médias sociaux
			x	x		x		15	91 94	Influence des proches
			x	x	x	x		16	95 100	Changements de perception
			x	x	x			17	101 105	Transfert d'influence
			x		x	x	x	18	106 110	Gestion du contrôle
								19	111 112	Seconde phase
								20	113	Courriel
								21	114	Commentaires de fin
								22		Message pour ceux qui ne répondent pas aux critères de sélection

Le questionnaire complet est disponible en cliquant sur l'image en page suivante, ou en y accédant directement via le lien internet <https://forms.gle/bangxn2rsd7ruU7w9> (attention à répondre correctement aux questions portant sur les critères de sélection afin de lire l'ensemble des questions, et merci de pas soumettre vos réponses s'il ne s'agit que d'un test).

Introduction au Questionnaire de Recherche

Ce questionnaire (d'environ 30 minutes) s'inscrit dans le cadre d'un projet de recherche sur les processus de décision de voyage des jeunes de 33 ans et moins. Vous êtes invité(e) à y participer directement et à partager ce questionnaire à vos ami(e)s ou les jeunes membres de votre famille.

** Indicates required question*

Critères de sélection

Les participant(e)s doivent répondre à certains critères de sélection, merci de répondre en toute honnêteté.

1. Quel est votre âge ? *

Mark only one oval.

33 ans et moins *Skip to question 2*

plus de 33 ans
Skip to section 24 (Vous ne correspondez malheureusement pas aux critères de sélection pour ce questionnaire.)

Critères de sélection (suite)

2. Etes-vous né(e) et éduqué(e) dans un pays occidental ? *

Mark only one oval.

Oui

Non
Skip to section 24 (Vous ne correspondez malheureusement pas aux critères de sélection pour ce questionnaire.)

Critères de sélection (suite)

3. Dans quel pays êtes-vous né(e) ?

4. Dans quel(s) pays avez-vous été éduqué(e) ?

5. Avez-vous effectué ou organisé un voyage depuis janvier 2020 ? *

Mark only one oval.

Oui

Non

Skip to section 24 (Vous ne correspondez malheureusement pas aux critères de sélection pour ce questionnaire.)

Début du questionnaire

Identification

Vous remplissez les critères de sélection, Félicitations ! Nous allons maintenant vous poser plusieurs questions sur des domaines tournant autour de l'aviation, de l'anxiété de prendre l'avion et des médias d'information que vous consultez. Merci de prendre votre temps pour répondre précisément aux questions posées.

6. Si vous le désirez, merci de partager votre prénom.

7. Quelle est votre année de naissance (p.e. 1998) ?

8. Voulez-vous partager votre code permanent UQAM ?

Mark only one oval.

Oui *Skip to question 9*

Non *Skip to question 10*

Code permanent UQAM

9. Quel est votre code permanent ?

Questions Générales

10. Quel est votre genre ?

Mark only one oval.

- Femme
 Homme
 Autre

11. Quelle est votre situation maritale ?

Mark only one oval.

- Célibataire
 En couple
 Autre

12. Avez-vous des enfants ?

Mark only one oval.

- Non
 Oui

13. Quel est votre salaire annuel ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Moi 90 000\$ et plus

Gestion de l'Anxiété en Vol

Nous arrivons à un questionnaire avec 40 situations différentes destinées à mesurer votre anxiété vis-à-vis des différentes étapes liées au transport aérien en particulier. Soyez précis dans vos réponses. Calculez le nombre de points (0 à 8) pour chaque question, et effectuez le total pour toutes les questions. Merci

Basé sur le QMAVA (Bourgoin, 2015 et Van Gerwen *et al*, 1999)

Veillez cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

14. 1- Vous voyez l'avion

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. 2- Vous entendez le bruit de l'avion

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16. 3- Vous lisez un article (ou entendez des informations) sur le vol aérien

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. 4- Vous accompagnez un ou une ami(e) à l'aéroport

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. 5- Des amis vous parlent d'un vol

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

19. 6*- Vous faites vos recherches pour organiser un voyage

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20. 7- Vous décidez de prendre l'avion

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21. 8- Vous achetez un billet d'avion

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 8	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. 9- Vous êtes sur le chemin de l'aéroport

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-9	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23. 10- Vous entrez dans l'aérogare de l'aéroport

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-10	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

24. 11*- Vous passez les formalités d'enregistrement

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-11	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25. 12*- Vous passez les contrôles de sûreté et de police

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-12	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

26. 13- Vous attendez l'appel pour l'embarquement

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-13	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27. 14- Vous voyez des avions atterrir et décoller

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-14	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. 15- Vous entendez le bruit des moteurs

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-15	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

29. 16- Vous vous dirigez vers la porte

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-16	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. 17- Vous passez la porte d'embarquement

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-17	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31. 18- Vous entrez dans l'avion

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-18	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

32. 19- Les portes de l'avion se ferment

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-19	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

33. 20- L'équipage vous informe des consignes de sécurité

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-20	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

34. 21- Le décollage est annoncé

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 21	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

35. 22- Les moteurs sont à pleine puissance

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 22	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

36. 23- Vous êtes poussé(e) au fond de votre siège

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 23	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

37. 24- Vous entendez des bruits pendant le vol

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 24	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

38. 25- L'avion oscille de droite à gauche

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA- 25	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

39. 26- Les ailes de l'avion vibrent, bougent et sont secouées

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-26	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

40. 27- Les pilotes vous informent du niveau d'altitude

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-27	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

41. 28- Le bruit des moteurs diminue

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-28	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

42. 29- L'avion amorce sa descente

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-29	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

43. 30- Des turbulences sont annoncées

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-30	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

44. 31- Vous êtes secoué(e)

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-31	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

45. 32- Le bruit des moteurs s'amplifie encore

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-32	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

46. 33- L'atterrissage est annoncé

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-33	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

47. 34*-Vous êtes en phase finale d'atterrissage

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-34	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

48. 35*-Vous atterrissez, vous entendez les roues toucher le sol

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-35	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pensez à additionner vos résultats et continuez à cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

49. 36*-Vous roulez vers la position de stationnement

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-36	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

50. 37*-Vous sortez de l'avion

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-37	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

51. 38*- Vous passez les formalités d'immigration et de douanes

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-38	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

52. 39*- Vous attendez vos bagages

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-39	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

53. 40*- Vous sortez de l'aéroport d'arrivée

Mark only one oval per row.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
QMAVA-40	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

0	1	2	3	4	5	6	7	8
Aucune anxiété		Anxiété légère		Anxiété modérée		Anxiété importante	Anxiété considérable	Anxiété insurmontable

54. **Résultats**

*

En additionnant toutes vos réponses aux questions précédentes, quel est votre total ?

Mark only one oval.

- moins de 100 (anxiété légère)
- de 100 à 199 (anxiété modérée)
- de 200 à 249 (anxiété importante)
- 250 et plus (très grande anxiété)

55. Nous parlons **d'anxiété**, mais quel est votre niveau de **confiance** envers l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Pas Totalemment confiant(e)

Suite du questionnaire

Nous serions très intéressés à continuer le questionnaire afin de recueillir plus d'informations en vue d'une discussion ultérieure dans le cadre de notre recherche.

56. Voulez-vous continuer le questionnaire ? *

Mark only one oval.

- Oui
- Non merci *Skip to question 114*

Questions sur vos voyages

Quelques questions sur vos habitudes de voyage pour les vacances

57. Quelle est l'année de votre premier voyage (d'après vos souvenirs) ?

58. Quelle est l'année de votre dernier voyage ?

59. Combien de voyages avez-vous effectué en avion durant les 10 dernières années (d'après vos souvenirs) ?

Mark only one oval.

- moins de 3
- entre 3 et 5
- entre 6 et 8
- entre 9 et 11
- 12 et plus

60. Combien de voyages avez-vous effectué seul(e) durant les 10 dernières années ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
1 et 9 et plus

61. Combien de voyages avez-vous effectué avec des ami(e)s durant les 10 dernières années ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
1 et 9 et plus

62. Combien de voyages avez-vous effectué avec vos parents uniquement durant les 10 dernières années ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
1 et 9 et plus

63. Combien de voyages avez-vous effectué avec vos grands-parents uniquement durant les 10 dernières années ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
1 et 9 et plus

64. Combien de voyages avez-vous effectué avec vos parents et grands-parents (ensemble) durant les 10 dernières années ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
1 et 9 et plus

Questions sur votre utilisation des médias

Les questions suivantes concernent votre utilisation des médias

65. Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias traditionnels** (journaux, radio, télévision) pour vous informer ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7

Jam Tous les jours

66. Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les médias traditionnels (journaux, radio, télévision) ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9

10% 90% et plus

67. Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias sociaux** (Twitter, Facebook, YouTube, groupes de discussions etc.) pour vous informer ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7

Jam Tous les jours

68. Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les grands médias sociaux (Twitter, Facebook, You Tube) ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9

10% 90% et plus

69. Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les **médias alternatifs** (chaines libres, groupes de discussions, etc.)

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9

10% 90% et plus

70. Regardez-vous des films ou des documentaires sur les accidents d'avion ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Jam Très souvent

71. Est-ce que les images et informations sur des accidents d'avion ou catastrophes aériennes modifient votre niveau de confiance envers l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Pas Complètement

11 septembre 2001

Les questions suivantes s'attachent à déterminer si les événements du 11 septembre 2001 ont une influence dans votre niveau d'anxiété.

72. A quel niveau évaluez-vous l'importance des événements du 11 septembre 2001 dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

faibl important

73. Pourriez-vous nous expliquer en quelques phrases en quoi les événements du 11 septembre 2001 vous ont marqué ?

Les pandémies

74. Pensez-vous que la dernière pandémie, ou les pandémies précédentes, prennent une part dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

- Je ne sais pas
 Oui
 Non

75. A quel niveau évaluez-vous l'importance de la dernière pandémie, ou des pandémies précédentes, dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

faibl important

76. Pourriez-vous nous expliquer en quelques phrases en quoi les pandémies ont contribué dans cette impression ?

Les guerres

77. Pensez-vous que les événements de guerre (comme celle en Ukraine) prennent une part dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

- Je ne sais pas
 Oui
 Non

78. A quel niveau évaluez-vous l'importance des événements de guerre (comme celle en Ukraine) dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

faibl important

79. Pourriez-vous nous expliquer en quelques phrases en quoi les guerres ont contribué dans cette impression ?

Les médias officiels

80. Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par les **médias officiels** ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

faibl important

81. Pourriez-vous nous indiquer quelques médias officiels en particulier ?

82. Vous rappelez-vous quelles informations ou quels messages en particulier issus des médias officiels vous ont marqué(e) ?

83. Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces informations ou ces messages des médias officiels vous ont marqué(e) ?

Les médias sociaux

84. Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par les **médias sociaux** ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

nul totalement

85. Pourriez-vous nous indiquer quelques médias sociaux en particulier ?

86. Vous rappelez-vous quelles informations ou quels messages en particulier des médias sociaux vous ont marqué(e) ?

87. Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces informations ou ces messages des médias sociaux vous ont marqué(e) ?

Les proches

Nous entendons par "proches" vos grands-parents, parents, frères et sœurs, cousin(e)s et ami(e)s

88. Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos ami(e)s ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9

10% 90% et plus

89. Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos parents ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
10% 90% et plus

90. Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos grands-parents ?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5 6 7 8 9
10% 90% et plus

91. Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par vos proches ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
nul totalement

92. Pourriez-vous nous indiquer précisément quels proches (votre grand-père, grand-mère, et/ou père/mère, et/ou frère/sœur, et/ou ami(e), etc.) ont le plus d'influence ?

93. Vous rappelez-vous quelles informations ou quels messages en particulier de vos proches vous ont marqué(e) ?

94. Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces informations ou ces message de vos proches vous ont marqué(e) ?

Changements de perception

95. Quelles informations pouvez-vous partager sur l'influence que certaines informations sécuritaires communiquées par les médias, ou vos proches, ont pu avoir sur votre niveau de stress ou d'anxiété lors de l'organisation d'un voyage ?

96. Est-ce que ces informations ou les discussions avec vos proches vous ont fait(e) changer d'avis par rapport à votre décision initiale ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas complètement

97. Pendant combien de temps pensez-vous que les changements dans votre impression dureront ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

moi pendant 10 ans et plus

98. Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **DEUX** prochaines années ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas complètement

99. Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **CINQ** prochaines années ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas complètement

100. Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **DIX** prochaines années ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas complètement

Transfert d'influence

101. Dans le cas où vous êtes approché(e) par un(e) proche qui vous demande des conseils pour son propre voyage, pensez-vous être plutôt rassurant(e) ou mettant en garde ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

rass mettant en garde

102. A la lumière de l'influence que vos parents ou grands-parents peuvent avoir sur votre processus de décision, pensez-vous que vous exerce(re)z une influence sur vos propres enfants ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas complètement

103. Si vous pensez que vous exerce(re)z une influence sur vos enfants, est-ce que cette influence est(sera) plutôt rassurante ou anxiogène ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

rass anxiogène

104. Si vos proches ou vos enfants vous demandent de justifier vos inquiétudes, quelles informations partage(re)z vous ? Des informations issues ... (plusieurs réponses possibles)

Check all that apply.

- des médias officiels
- des gouvernements
- des médias sociaux
- de sites internet
- des proches (famille et ami(e)s)
- de collègues de travail ou de voisin(e)s
- d'autres sources

105. Pensez-vous que ces demandes de justification renforcent votre propre stress ou anxiété vis-à-vis des voyages ou du transport aérien ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

pas totalement

Gestion du contrôle

106. Pourriez-vous expliquer en quelques phrases comment vous gérez votre stress ou anxiété vis-à-vis des voyages ?

107. Si vous deviez réfléchir à des pensées **POSITIVES** pour décrire vos sentiments en pensant à vos voyages et au transport aérien, quels seraient les trois (3) premières ? (inscrivez les pensées en les séparant d'une virgule)

108. Si vous deviez réfléchir à des pensées **NEGATIVES** pour décrire vos sentiments en pensant à vos voyages et au transport aérien, quels seraient les trois (3) premières ? (inscrivez les pensées en les séparant d'une virgule)

109. Si vous deviez choisir cinq (5) mots pour décrire au mieux vos sentiments en pensant à vos voyages et au transport aérien, quels seraient-ils ? (inscrivez les mots en les séparant d'une virgule)

110. Pourriez-vous de nouveau (et sans revenir en arrière dans le questionnaire) partager votre évaluation de votre niveau général de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

aucun toujours énorme ...

Seconde phase

Entrevues semi-dirigées

111. Voulez-vous participer à la seconde phase de la recherche consistant en une entrevue virtuelle (téléconférence) de deux heures (au maximum) ?

Mark only one oval.

- Peut-être
 Oui
 Non

112. Voulez-vous partager votre courriel afin d'organiser l'entrevue ?

Mark only one oval.

- oui
 non *Skip to question 114*

Courriel

113. Merci de partager votre courriel

Commentaires de fin

114. Merci de partager vos commentaires éventuels dans cette partie libre.

Nous arrivons à la fin du questionnaire. Merci de votre participation. Si vous connaissez des personnes répondant aux critères de sélection, et potentiellement intéressées, merci de partager le lien de ce questionnaire. Merci encore et bonne journée.

<https://forms.gle/QWh4BfG397A8YC2m9>

Vous ne correspondez malheureusement pas aux critères de sélection pour ce questionnaire.

Merci de votre intérêt mais vous ne correspondez pas à nos critères de sélection. Nous recherchons des jeunes de 33 ans et moins, nés et éduqués dans un pays occidental et qui ont organisé, ou planifié, au moins un voyage seul ou en famille depuis janvier 2020. Si vous connaissez quelqu'un qui répond à ces critères et qui pourrait être intéressé(e), merci de partager le lien avec ce questionnaire : <https://forms.gle/QWh4BfG397A8YC2m9>
Merci encore et bonne journée !

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

ANNEXE C

GUIDE DE L'ENTREVUE

Introduction

Remerciements pour la participation au questionnaire, et maintenant à l'entrevue.

Présentation du projet et des objectifs.

Demande d'autorisation d'enregistrer l'entretien et le verbatim (via MS Teams)

Présentation de l'entrevue avec différents thèmes qui rappellent les thèmes du questionnaire. Les participant(e)s sont invités à développer leurs réponses, voire les modifier par rapport au questionnaire. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Les participant(e)s peuvent à tout moment interrompre l'entrevue et poser leurs propres questions.

L'objectif est de ne pas dépasser les 2 heures d'entretien.

Sujet 1 – Les voyages

1. Quel a été votre résultat au test d'anxiété (question 54) et comment jugez-vous ce résultat ?
2. Qu'avez-vous indiqué comme niveau de confiance (question 55) et pourquoi ?
3. Vous considérez-vous comme un(e) grand(e) voyageur(se) ?
4. Parlez-vous de vos voyages avec vos parents et grands-parents ? Si oui, durant quelle(s) phase(s) du voyage (planification, préparation, réalisation, retour) ?
5. Voyagez-vous souvent avec vos parents et grands-parents ?

Sujet 2 – Les médias

6. Pouvez-vous résumer votre consommation des médias traditionnels (questions 65 et 66) et la confiance que vous leur attribuez ?
7. Pouvez-vous résumer votre consommation des médias sociaux (questions 67 et 68) et la confiance que vous leur attribuez ?
8. Pouvez-vous résumer votre consommation des médias alternatifs (questions 69) et la confiance que vous leur attribuez ?

Sujet 3 – Influence des informations sécuritaires (Attitudes et Perceptions)

9. Est-ce que les images ou les informations sur les accidents d'avion ou les catastrophes aériennes modifient votre niveau de confiance envers l'aviation (question 71) ? Pouvez-vous expliquer pourquoi ?
10. Quelles sont les sources principales de ces images ou informations ?
11. Est-ce que les informations véhiculées par les médias officiels vous influencent (question 80) ? et si oui, quels médias officiels plus précisément (question 81) ?
12. Vous rappelez-vous les informations ou les messages partagés par ces médias officiels qui vous ont marqué(e) plus particulièrement (question 82) ? Pourriez-vous expliquer pourquoi (question 83) ?
13. Même question pour les médias sociaux et les médias alternatifs en demandant des exemples de messages retenus par ces médias et une explication sur les raisons de la rétention de ces messages plus particulièrement.
14. Pensez-vous que les médias officiels ou sociaux vous influencent dans votre préparation d'un voyage ? si oui comment pourriez-vous l'expliquer ? avez-vous des exemples précis à partager ?

Sujet 4 – Influence du cadre familial multigénérationnel (Référénts et Support social)

15. Lorsque nous nous concentrons sur vos proches, à savoir les ami(e)s, la famille, les parents et les grands-parents, en qui avez-vous le plus confiance en général ?
16. Même question mais dans le cadre des voyages et de l'aviation en particulier
17. Est-ce que les informations communiquées par vos proches vous influencent dans votre préparation d'un voyage ? si oui comment pourriez-vous l'expliquer ? avez-vous des exemples précis à partager ?
18. Seriez-vous prêt(e) à renoncer à un voyage si vos parents ou vos grands-parents vous le demandent ? Pouvez-vous expliquer pourquoi ?
19. Est-ce que vos parents et vos grands-parents sont toujours du même avis relativement à leurs conseils de voyage ? Qui écoutez-vous en priorité et pourquoi ?
20. Comment ressentez-vous l'influence que peuvent avoir vos parents et vos grands-parents sur vos propres décisions de voyager ?

Sujet 5 – Influence des informations de crise (Contrôle et décision)

21. Que pensez-vous de cette photo sur le 11 septembre 2001 ? Est-ce que le 11 septembre 2001 représente une anxiété particulière lorsque vous pensez aux voyages ? Pourriez-vous expliquer ?

(Photo des tours jumelles en flammes)

22. Que pensez-vous de cette photo représentant le COVID-19 ? Est-ce que les pandémies en général représentent une anxiété particulière lorsque vous pensez aux voyages ? Pourriez-vous expliquer ?

(Photo d'une couverture de magazine avec un dessin du SARS-COV2)

23. Que pensez-vous de cette photo sur la guerre en Ukraine ? Est-ce que les guerres en général représentent une anxiété particulière lorsque vous pensez aux voyages ? Pourriez-vous expliquer ?

(Photo de bâtiments en ruine – pas forcément d'Ukraine)

24. Vous rappelez-vous les trois (3) premières pensées positives décrivant vos sentiments en pensant à vos voyages (question 107) ? Pourriez-vous expliquer pourquoi les avoir choisis ?

25. Vous rappelez-vous les trois (3) premières pensées négatives décrivant vos sentiments en pensant à vos voyages (question 107) ? Pourriez-vous expliquer pourquoi les avoir choisis ?

26. Vous rappelez-vous les cinq (5) mots décrivant au mieux vos sentiments en pensant à vos voyages (question 107) ? Pourriez-vous expliquer pourquoi les avoir choisis ?

Conclusion

27. Avez-vous des commentaires additionnels à formuler, ou des questions qui pourraient aider dans le cadre du projet et que vous voulez partager ?

28. Seriez-vous disposé(e) à participer à une autre entrevue afin d'éclaircir certains points si cela s'avère nécessaire ?

Remerciements pour tous les réponses et les informations partagées + Information sur la suite du projet + Demande si le(a) participant(e) voudrait recevoir un résumé des conclusions du projet.

ANNEXE D

COURRIEL POUR LES PARTICIPANTS

Message à envoyer via l'Association des Etudiantes et Etudiants de la Maîtrise en Développement du Tourisme (AEEMDT) et en copie des autres associations d'étudiants de l'ESG-UQAM afin d'agrandir l'échantillon

Cher(ère) collègue,

Vous êtes invité(e) à participer à un projet de recherche qui cherche à comprendre les éventuelles influences des informations sécuritaires véhiculées par les médias et par les proches sur le processus de décision lors de l'organisation d'un voyage.

La population ciblée est représentée par le segment des jeunes de 33 ans et moins, ayant été élevés et étudiés dans un pays occidental, écoutant les informations des médias occidentaux et ayant organisé au moins un voyage aérien depuis le début de l'année 2020. Le projet vise dans un premier temps les jeunes francophones et pourra être étendu aux jeunes anglophones si nécessaire. Le projet se déroulera durant l'année 2023.

Votre participation impliquera de répondre à un questionnaire en ligne (30 à 45 minutes) et de participer, si vous le désirez, à une entrevue en face à face ou virtuelle (90 minutes). Vous serez également invité(e) à rejoindre un groupe fermé de discussion afin de faciliter les échanges et partager les informations pertinentes au projet.

Votre participation serait volontaire, gratuite et confidentielle et sachez que le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE) a approuvé le projet de recherche auquel vous êtes invité(é)e à participer.

Pour accepter cette invitation, il suffit de me contacter par courriel en indiquant « participation à la recherche » dans le titre de votre message. Je me ferai un plaisir de vous envoyer un formulaire de consentement (obligation du CERPE) et les liens pour le questionnaire et le groupe fermé de discussion une fois le formulaire dûment rempli.

Enfin, n'hésitez pas à partager cette invitation à vos proches, ami(e)s ou collègues qui répondent aux critères de sélection et qui seraient intéressé(e)s à participer à ce projet. Je vous remercie d'avance.

Cordialement et au plaisir de vous compter parmi les participant(e)s.

Dominique Antonini
Etudiant-chercheur
antonini.dominique@courrier.uqam.ca

ANNEXE E

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Titre du projet de recherche

L'influence des informations sécuritaires sur la décision de voyager (le cas particulier des jeunes en situation de crises)

Étudiant-chercheur

Dominique ANTONINI, Maitrise en Développement du Tourisme, (tél : +1 514 2941604, antonini.dominique@courrier.uqam.ca)

Direction de recherche

Boualem KADRI, Département d'études urbaines et touristiques, École des sciences de la gestion (kadri.boualem@uqam.ca)

Préambule

Nous vous demandons de participer à un projet de recherche qui implique de répondre à des questionnaires et de participer à une entrevue en face à face ou virtuelle. Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, veuillez prendre le temps de comprendre et de considérer attentivement les renseignements qui suivent.

Ce formulaire de consentement vous explique le but de cette étude, les procédures, les avantages, les risques et inconvénients, de même que les personnes avec qui communiquer au besoin.

Le présent formulaire de consentement peut contenir des mots que vous ne comprenez pas. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles.

Description du projet et de ses objectifs

Le projet cherche à comprendre les éventuelles influences des informations sécuritaires véhiculées par les médias et par les proches sur le processus de décision lors de l'organisation d'un voyage. La population ciblée est représentée par le segment des jeunes de 33 ans et moins, ayant été élevés et étudiés dans un pays occidental, écoutant les informations des médias occidentaux et organisé au moins un voyage aérien depuis le début de l'année 2020. Le projet vise les jeunes francophones pour une première étape, et pourra être étendu aux jeunes anglophones si nécessaire. Nous visons un échantillon représentatif de notre population cible. Le projet se déroulera durant l'année 2023.

Les objectifs poursuivis sont de comprendre l'éventuelle relation entre le niveau d'exposition aux informations sécuritaires véhiculées par les médias et par les proches lors de la planification d'un voyage, et la décision finale de voyager prise par les jeunes.

Nature et durée de votre participation

Dans ce contexte, vous êtes invité(e) à remplir un questionnaire qui sera partagé en ligne et qui devrait prendre environ 30 minutes (à 45 minutes) de votre temps. Ensuite, et si vous le désirez, vous pourrez participer à une seconde phase qui consistera en une entrevue de 90 minutes (environ) soit en face à face, soit en virtuel à votre convenance. L'entrevue sera enregistrée. Enfin, vous serez invité(e) dans un groupe fermé Facebook dédié à ce projet.

Avantages liés à la participation

Vous ne retirerez personnellement pas d'avantage direct à participer à cette étude, sauf peut-être à mieux comprendre votre propre interaction face aux influences que nous pourrions découvrir ensemble. Vous aurez également contribué à l'avancement de la science.

Risques liés à la participation

En principe, aucun risque et avantage ne sont liés à la participation à cette recherche.

Confidentialité

Toutes les informations recueillies au travers des questionnaires et des entrevues sont codifiées de telle façon à protéger l'identité des participants et leurs réponses. Les enregistrements des entrevues seront détruits dès qu'ils auront été transcrits aux fins d'analyse. Les documents relatifs aux entrevues seront conservés sous clés durant la durée de l'étude, puis détruits 2 ans après la dernière communication scientifique.

Utilisation secondaire des données

Acceptez-vous que les données de recherche soient utilisées pour réaliser d'autres projets de recherche dans le même domaine ? Ces projets de recherche seront évalués et approuvés par un Comité d'éthique de la recherche de l'UQAM avant leur réalisation. Les données de recherche seront conservées de façon sécuritaire. Afin de préserver votre identité et la confidentialité des données de recherche, vous ne serez identifié que par un numéro de code.

Acceptez-vous que les données de recherche soient utilisées dans le futur par d'autres chercheurs à ces conditions ?

Oui Non

Participation volontaire et retrait

Votre participation est entièrement libre et volontaire. Vous pouvez refuser d'y participer ou vous retirer en tout temps sans devoir justifier votre décision. Si vous décidez de vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à aviser le chercheur verbalement ; toutes les données vous concernant seront détruites.

Indemnité compensatoire

Aucune indemnité compensatoire n'est prévue pour cette étude.

Des questions sur le projet ?

Pour toute question additionnelle sur le projet et sur votre participation, vous pouvez communiquer avec les responsables du projet, soit le Directeur de la recherche : Boualem KADRI, (kadri.boualem@ugam.ca) ou l'étudiant-chercheur : Dominique ANTONINI, (tél : +1 514 2941604, antonini.dominique@courrier.ugam.ca)

Des questions sur vos droits ? Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE) a approuvé le projet de recherche auquel vous allez participer. Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche au plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la coordination du CERPE : [*insérez les coordonnées du comité concerné – voir :* <https://cerpe.uqam.ca/contacts/>]

Remerciements

Votre collaboration est essentielle à la réalisation de notre projet et l'équipe de recherche tient à vous en remercier.

Consentement

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques et les inconvénients auxquels je m'expose tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction.

Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. Je peux me retirer en tout temps sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision.

Une copie signée de ce formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

Le(la) participant(e)

Je désire participer :

- Au questionnaire
- A l'entrevue
- Au groupe Facebook

Prénom Nom

Signature

Date

Engagement du chercheur

Je, soussigné(e) certifie

- (a) avoir expliqué au signataire les termes du présent formulaire ;
- (b) avoir répondu aux questions qu'il m'a posées à cet égard ;
- (c) lui avoir clairement indiqué qu'il reste, à tout moment, libre de mettre un terme à sa participation au projet de recherche décrit ci-dessus ;
- (d) que je lui remettrai une copie signée et datée du présent formulaire.

Dominique ANTONINI

Prénom Nom

Signature

Date

ANNEXE F

RÉSULTATS SYNTHÉTIQUES DU QUESTIONNAIRE

La source MS Teams Forms avec toutes les données sont sauvegardées sur le serveur de l'UQAM.

Certaines réponses personnelles (code UQAM, courriels) ont été enlevées des copies d'écran.

Le questionnaire complet reste consultable sur <https://forms.gle/zFvzSc8YTT8SoWyb6>.

Section 1 of 24

Introduction au Questionnaire de Recherche

Ce questionnaire (d'environ 30 minutes) s'inscrit dans le cadre d'un projet de recherche sur les processus de décision de voyage des jeunes de 33 ans et moins. Vous êtes invité(e) à y participer directement et à partager ce questionnaire à vos ami(e)s ou les jeunes membres de votre famille.

After section 1 Continue to next section

Section 2 of 24

Critères de sélection

Les participant(e)s doivent répondre à certains critères de sélection, merci de répondre en toute honnêteté.

Quel est votre âge ? *

1. 33 ans et moins
2. plus de 33 ans

Introduction au Questionnaire de Recherche

22 responses

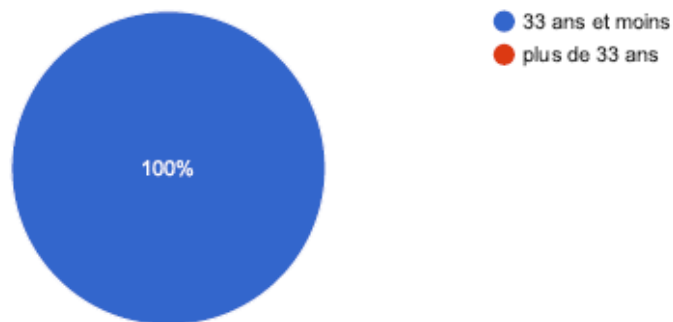
[Publish analytics](#)

Critères de sélection

Quel est votre âge ?

 Copy

22 responses

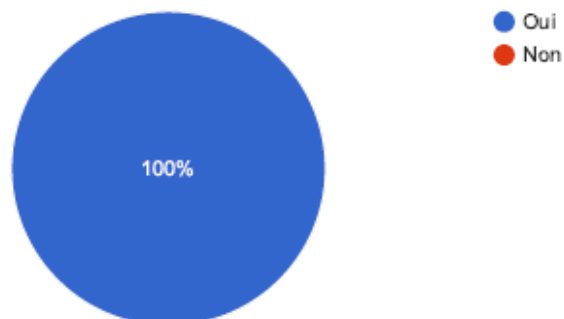


Critères de sélection (suite)

Etes-vous né(e) et éduqué(e) dans un pays occidental ?

 Copy

22 responses



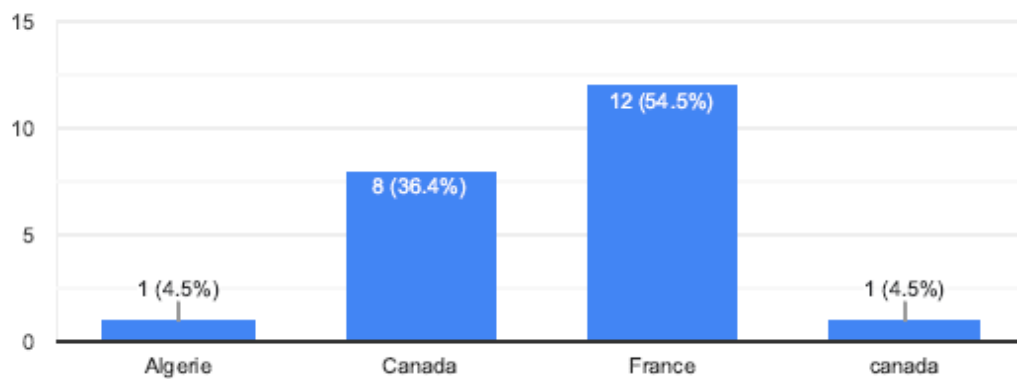
Critères de sélection (suite)



Dans quel pays êtes-vous né(e) ?

 Copy

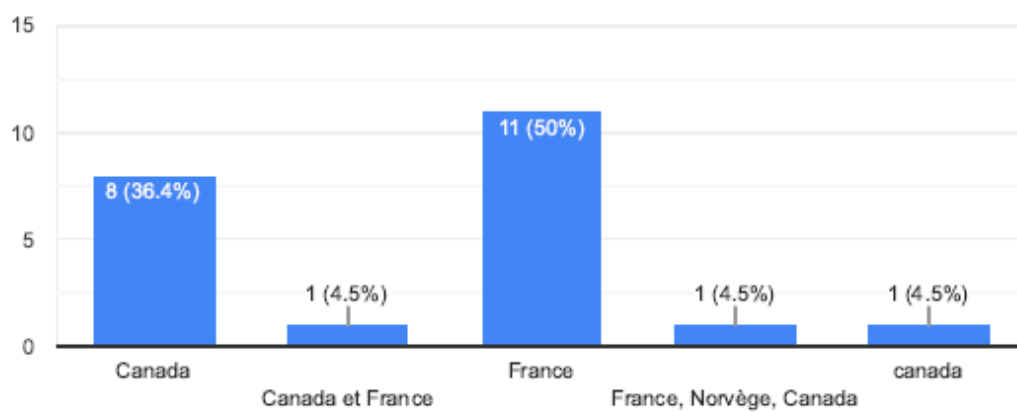
22 responses



Dans quel(s) pays avez-vous été éduqué(e) ?

 Copy

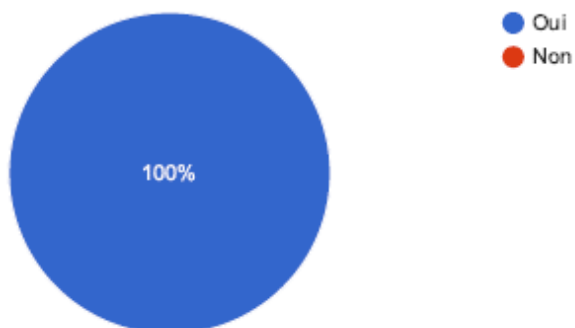
22 responses



Avez-vous effectué ou organisé un voyage depuis janvier 2020 ?

 Copy

22 responses



Début du questionnaire

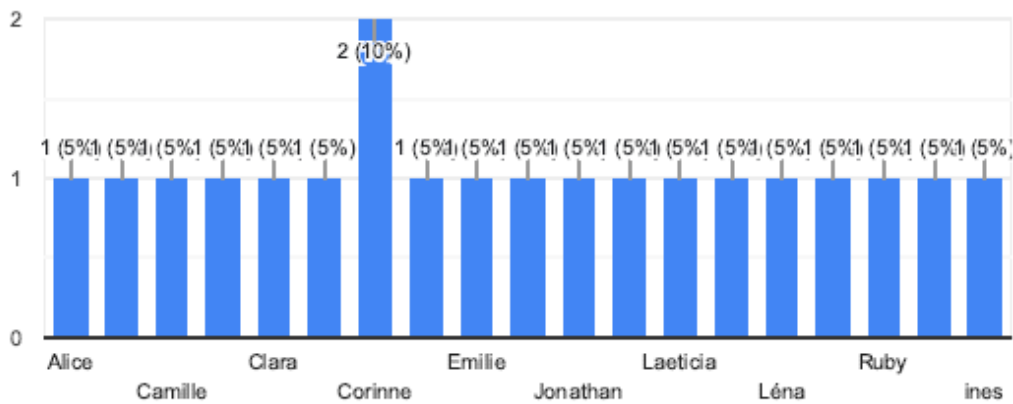


Vous remplissez les critères de sélection, Félicitations ! Nous allons maintenant vous poser plusieurs questions sur des domaines tournant autour de l'aviation, de l'anxiété de prendre l'avion et des médias d'information que vous consultez. Merci de prendre votre temps pour répondre précisément aux questions posées.

Si vous le désirez, merci de partager votre prénom.

Copy

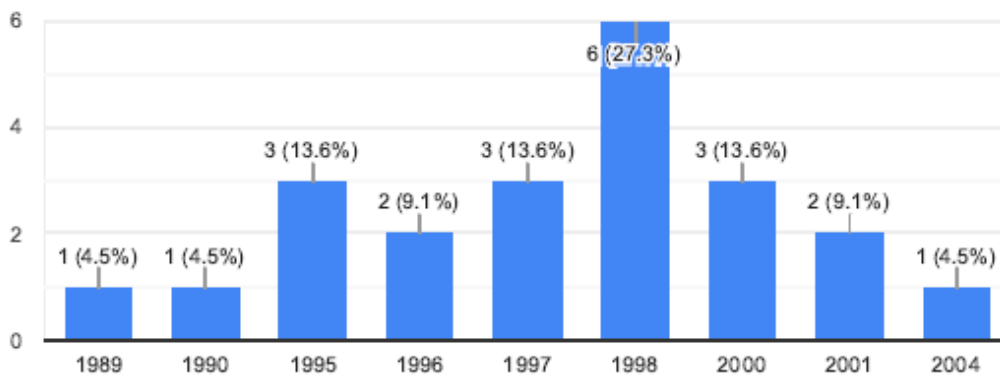
20 responses



Quelle est votre année de naissance (p.e. 1998) ?

Copy

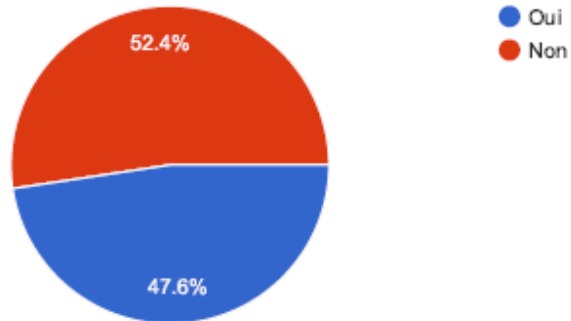
22 responses



Voulez-vous partager votre code permanent UQAM ?

 Copy

21 responses



Code permanent UQAM

Quel est votre code permanent ?

10 responses

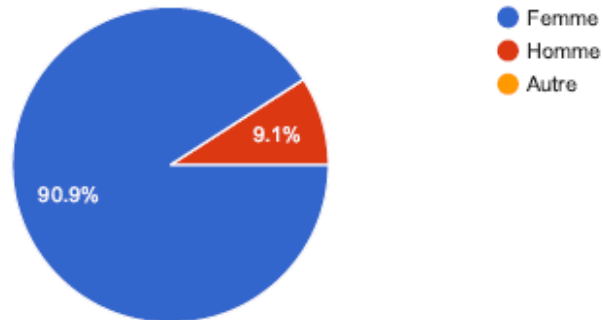
Questions Générales



Quel est votre genre ?

 Copy

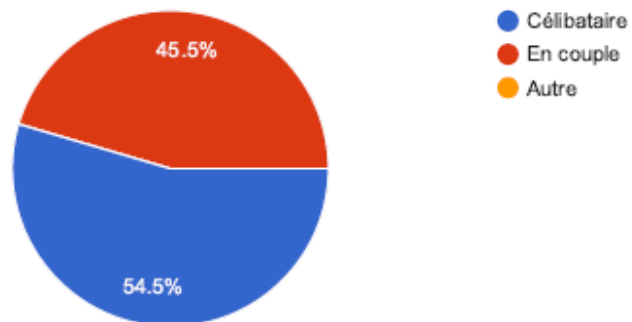
22 responses



Quelle est votre situation maritale ?

 Copy

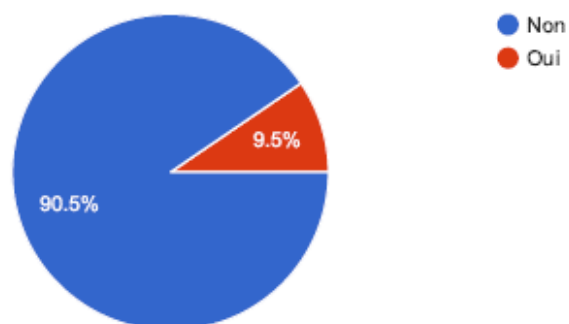
22 responses



Avez-vous des enfants ?

 Copy

21 responses



Gestion de l'Anxiété en Vol



Nous arrivons à un questionnaire avec 40 situations différentes destinées à mesurer votre anxiété vis-à-vis des différentes étapes liées au transport aérien en particulier. Soyez précis dans vos réponses. Calculez le nombre de points (0 à 8) pour chaque question, et effectuez le total pour toutes les questions. Merci

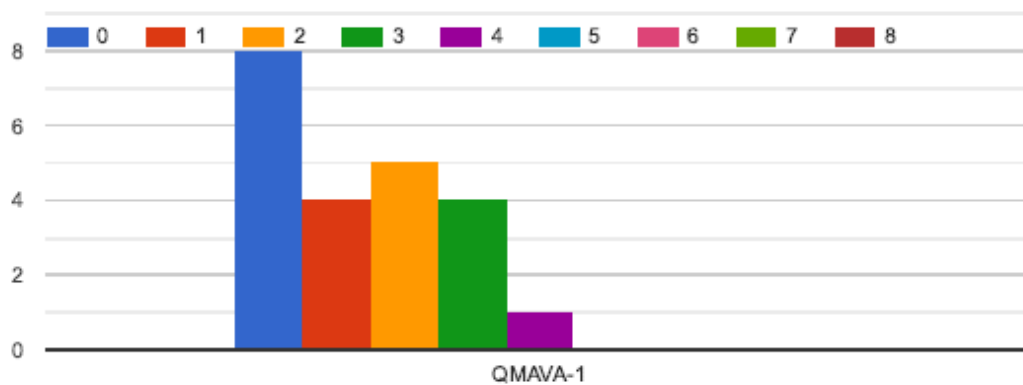
Basé sur le QMAVA (Bourgoin, 2015 et Van Gerwen *et al*, 1999)

Veillez cocher la case correspondant à votre niveau d'anxiété dans les situations mentionnées. Les niveaux sont classés de « aucune anxiété » à « anxiété insurmontable ».



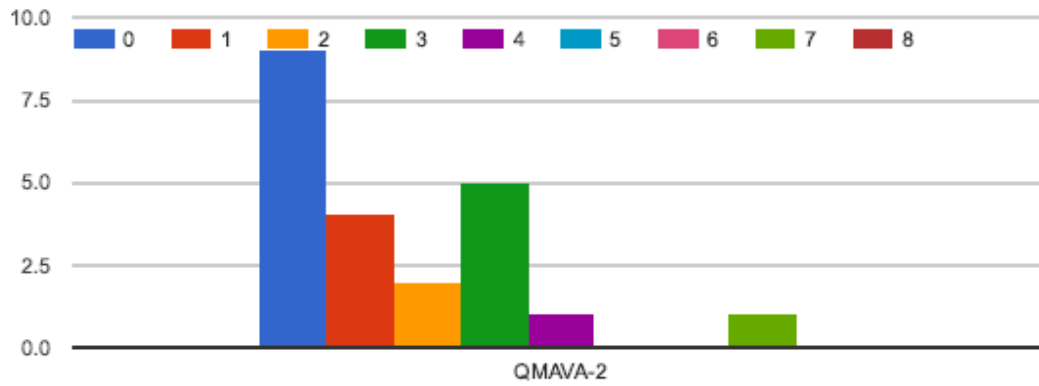
Gestion de l'Anxiété en Vol

1- Vous voyez l'avion



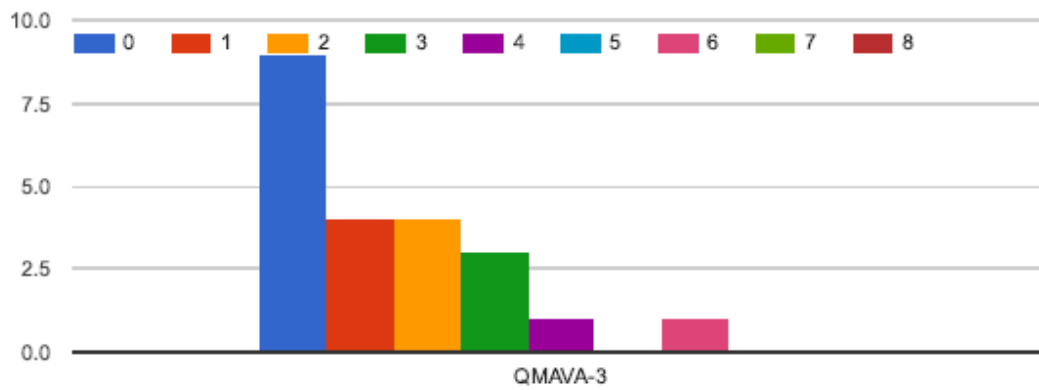
2- Vous entendez le bruit de l'avion

 Copy



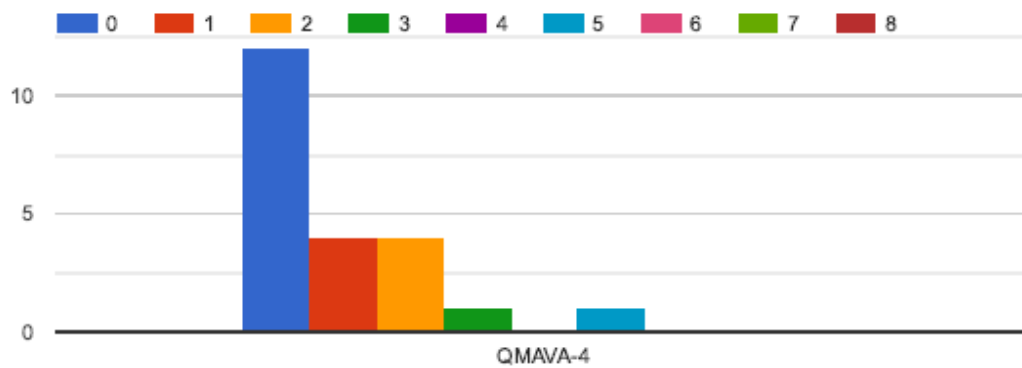
3- Vous lisez un article (ou entendez des informations) sur le vol aérien

 Copy



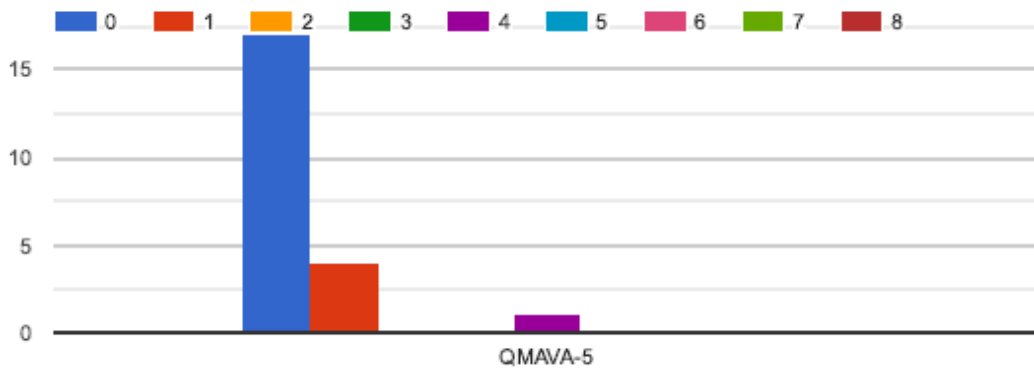
4- Vous accompagnez un ou une ami(e) à l'aéroport

 Copy



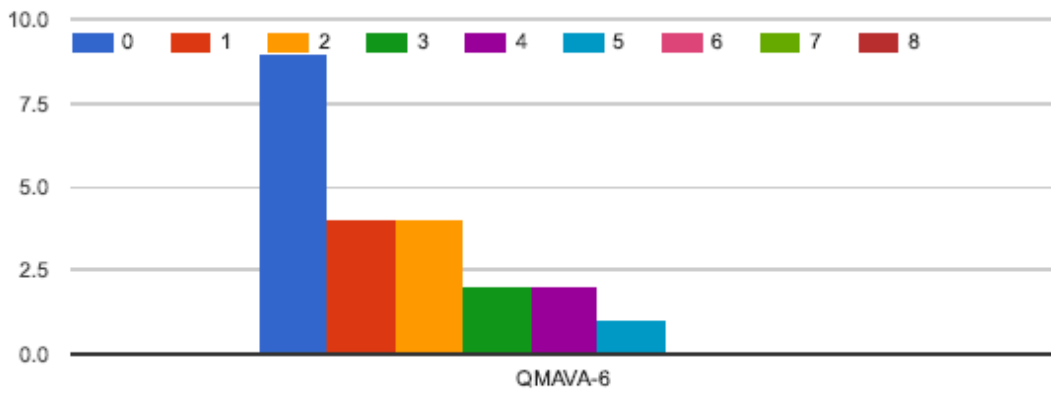
5- Des amis vous parlent d'un vol

 Copy



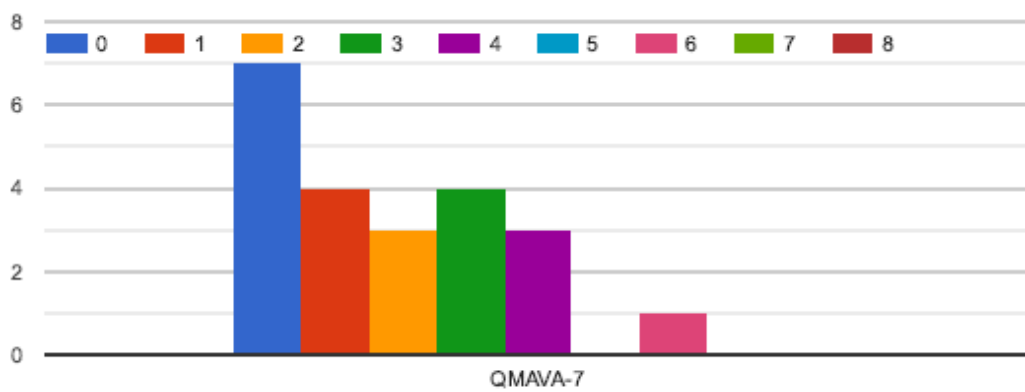
6*- Vous faites vos recherches pour organiser un voyage

 Copy



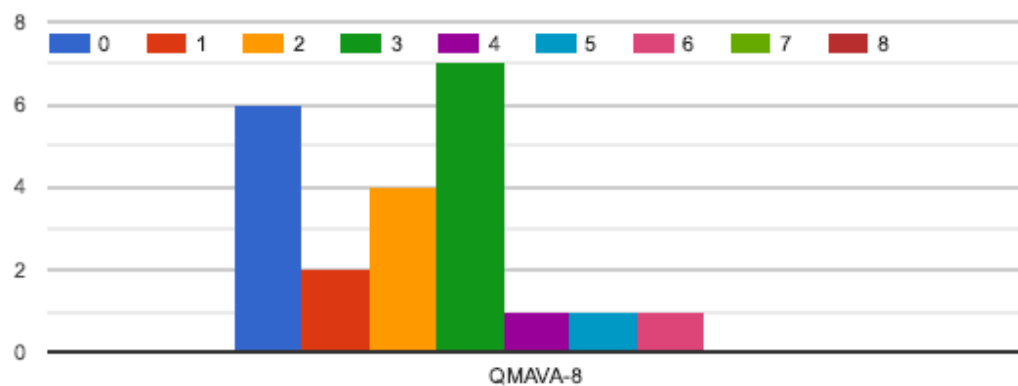
7- Vous décidez de prendre l'avion

 Copy



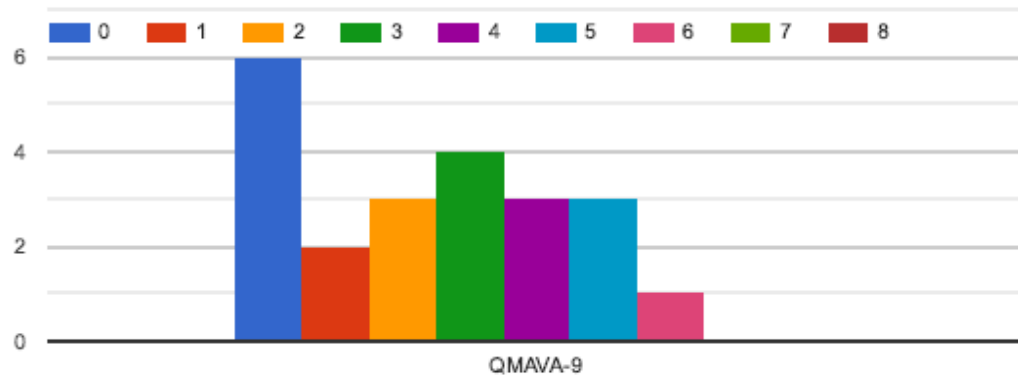
8- Vous achetez un billet d'avion

 Copy



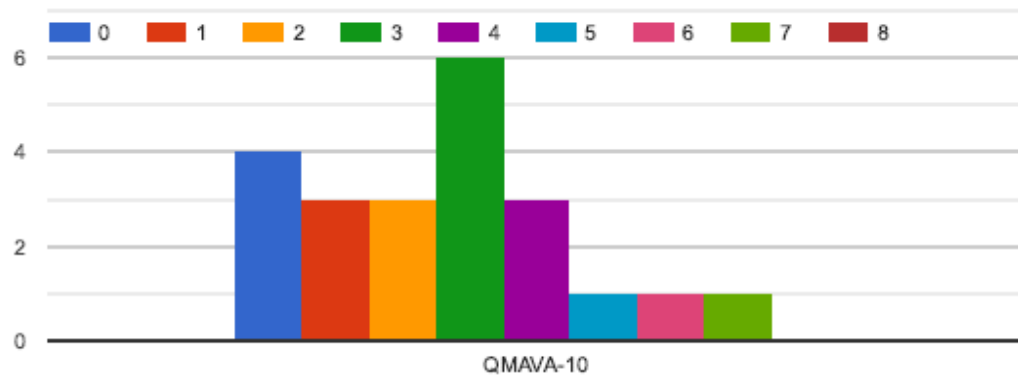
9- Vous êtes sur le chemin de l'aéroport

 Copy



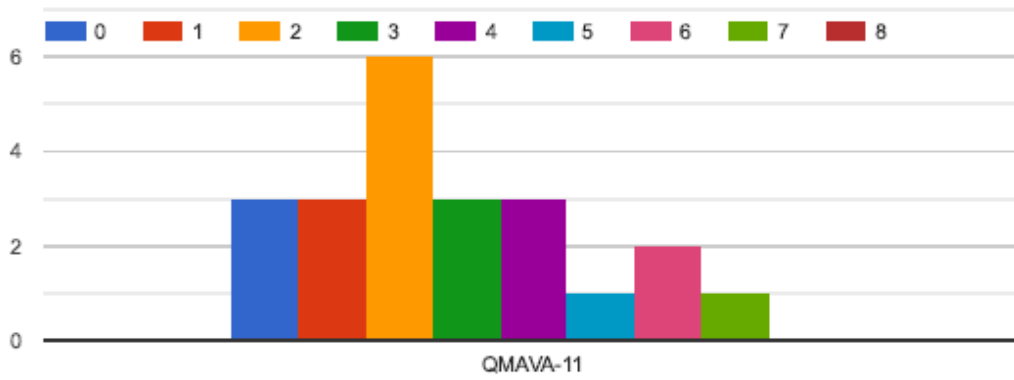
10- Vous entrez dans l'aérogare de l'aéroport

 Copy



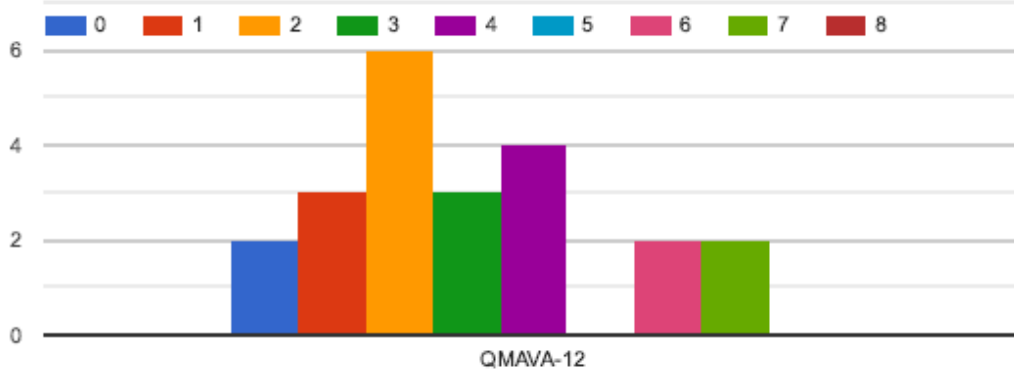
11*- Vous passez les formalités d'enregistrement

 Copy



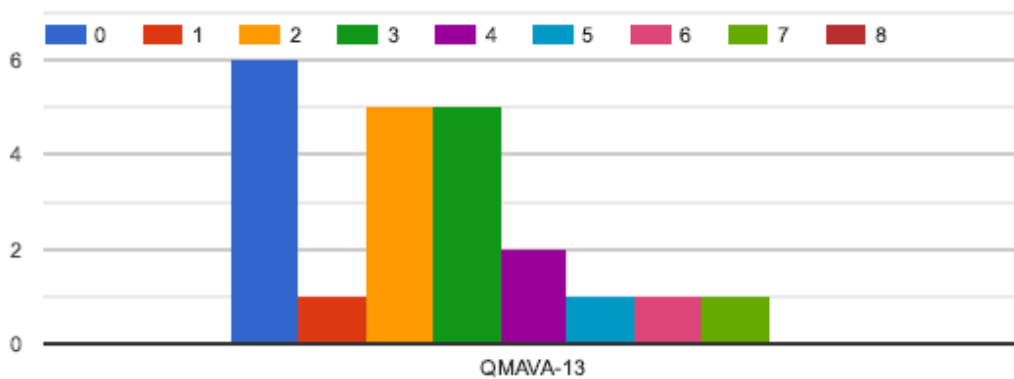
12*- Vous passez les contrôles de sûreté et de police

 Copy



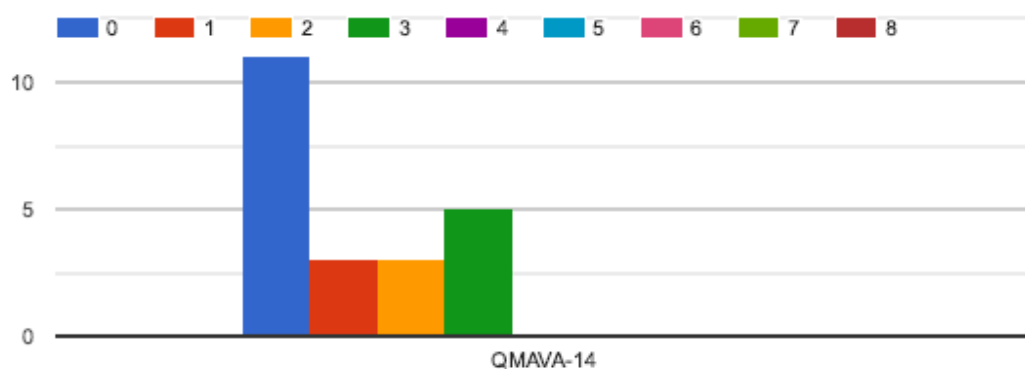
13- Vous attendez l'appel pour l'embarquement

 Copy



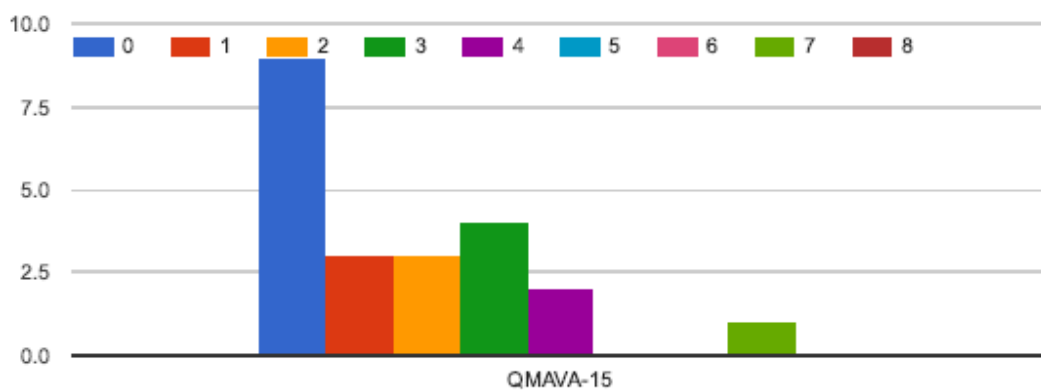
14- Vous voyez des avions atterrir et décoller

 Copy



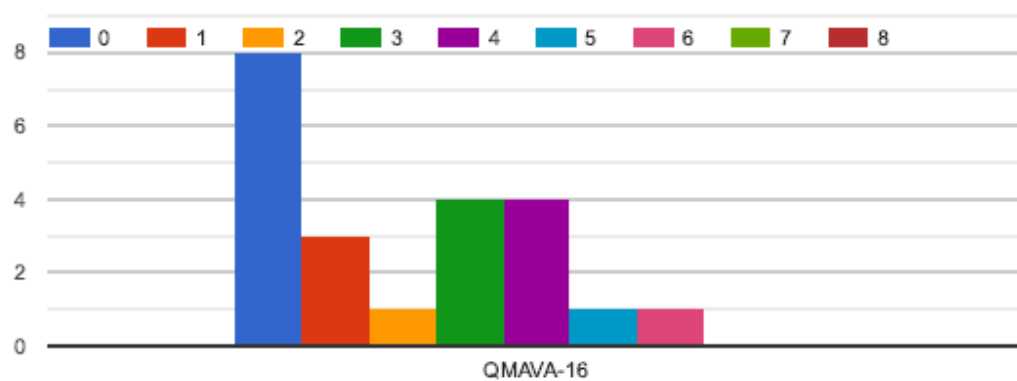
15- Vous entendez le bruit des moteurs

 Copy



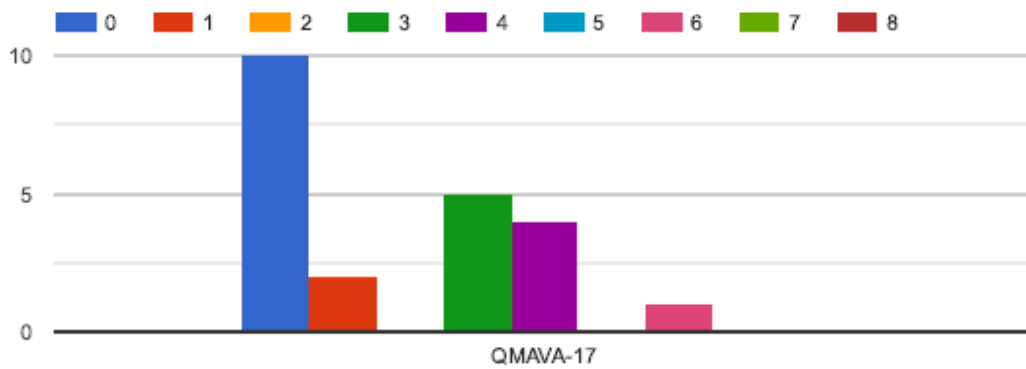
16- Vous vous dirigez vers la porte

 Copy



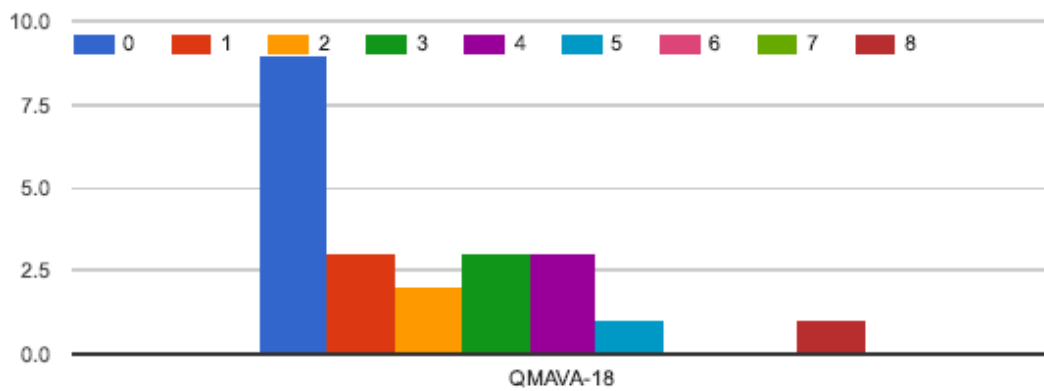
17- Vous passez la porte d'embarquement

 Copy



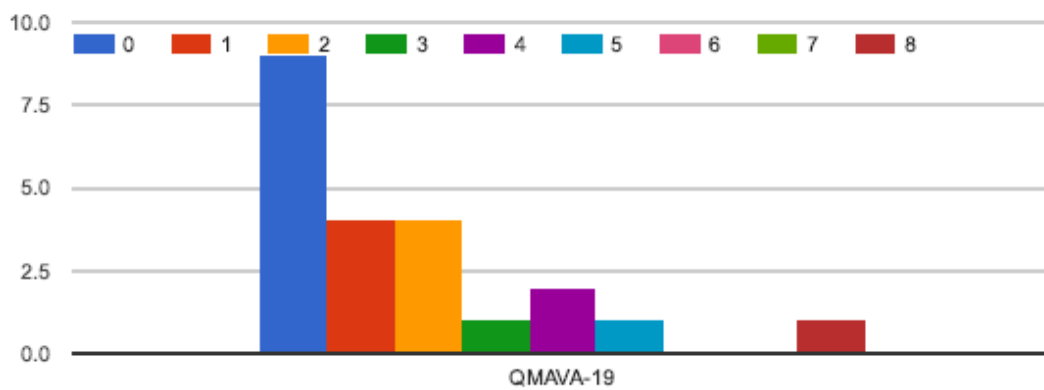
18- Vous entrez dans l'avion

 Copy



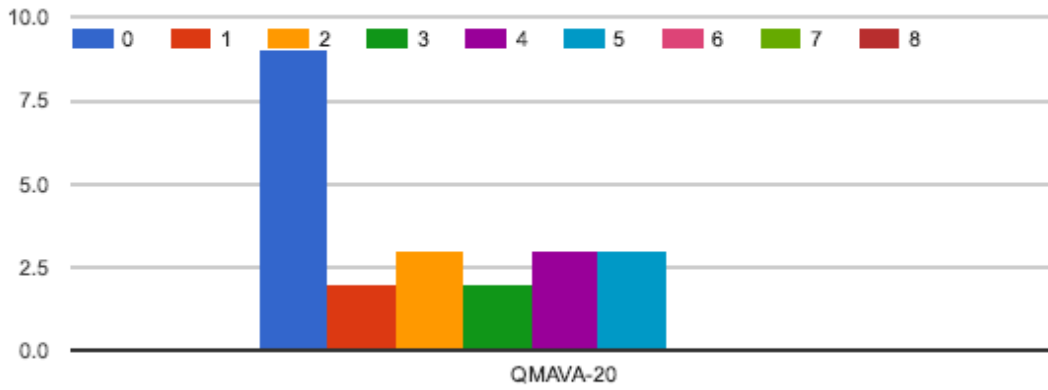
19- Les portes de l'avion se ferment

 Copy



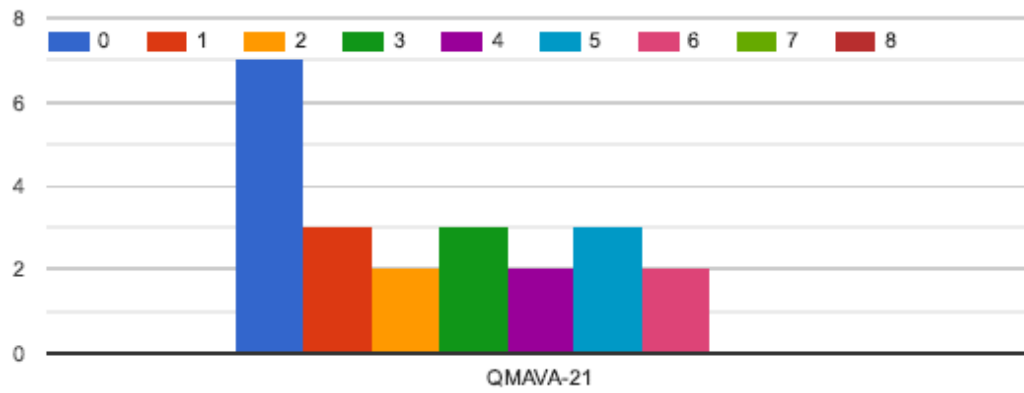
20- L'équipage vous informe des consignes de sécurité

 Copy



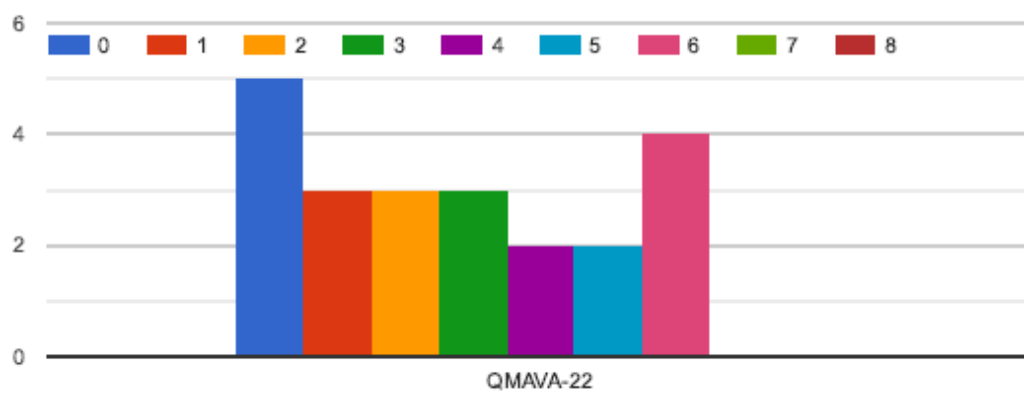
21- Le décollage est annoncé

 Copy



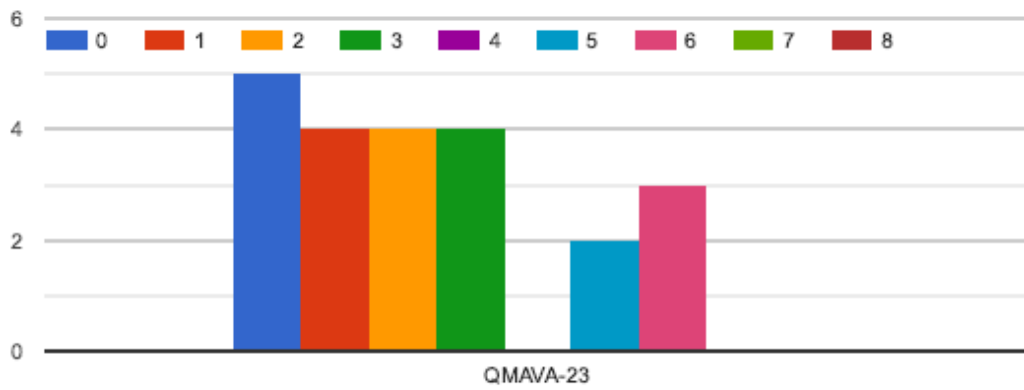
22- Les moteurs sont à pleine puissance

 Copy



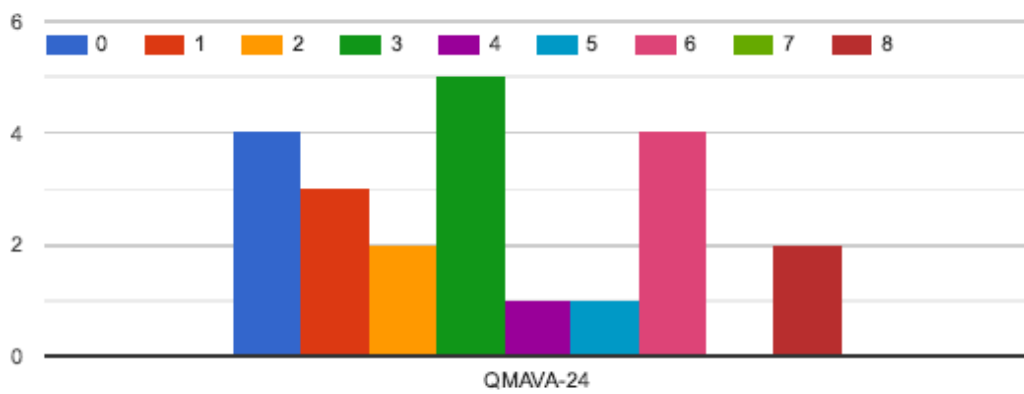
23- Vous êtes poussé(e) au fond de votre siège

 Copy



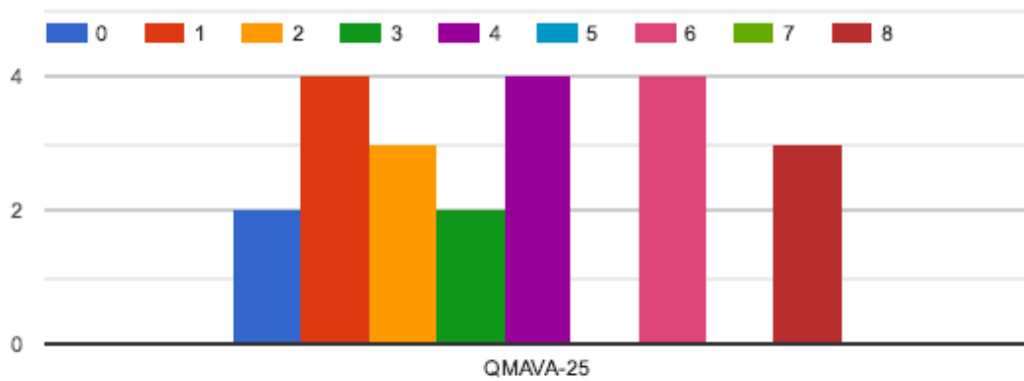
24- Vous entendez des bruits pendant le vol

 Copy



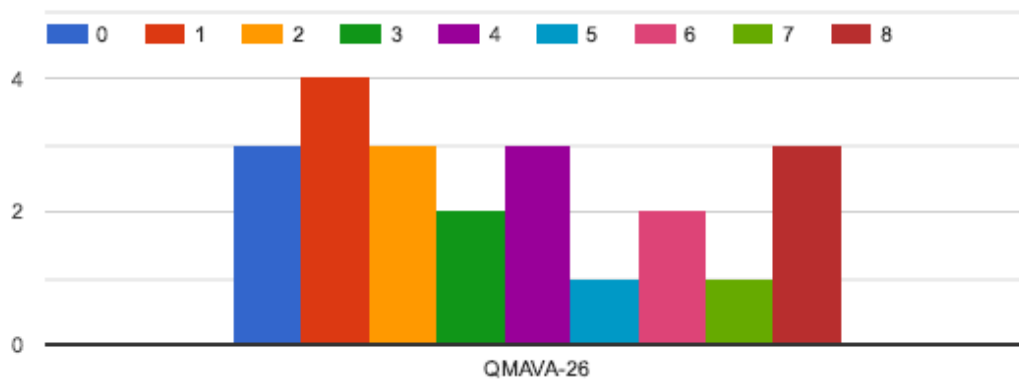
25- L'avion oscille de droite à gauche

 Copy



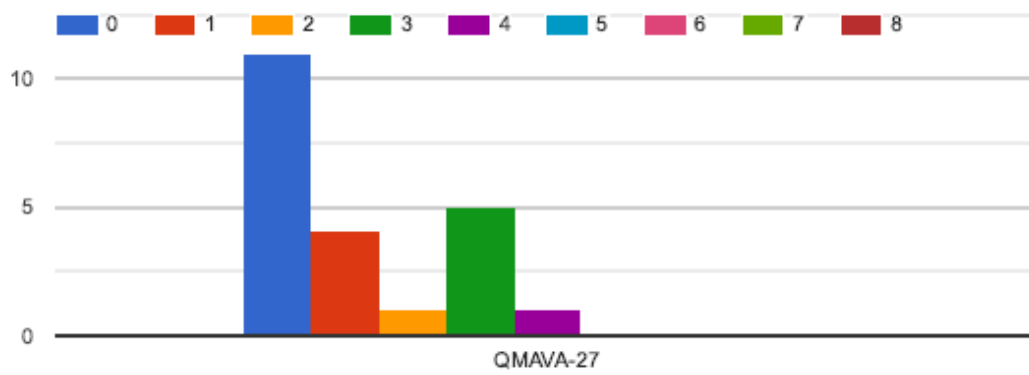
26- Les ailes de l'avion vibrent, bougent et sont secouées

 Copy



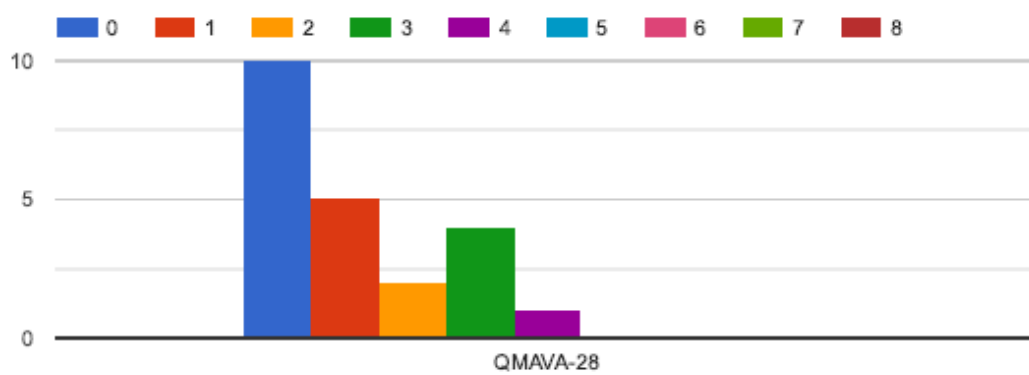
27- Les pilotes vous informent du niveau d'altitude

 Copy



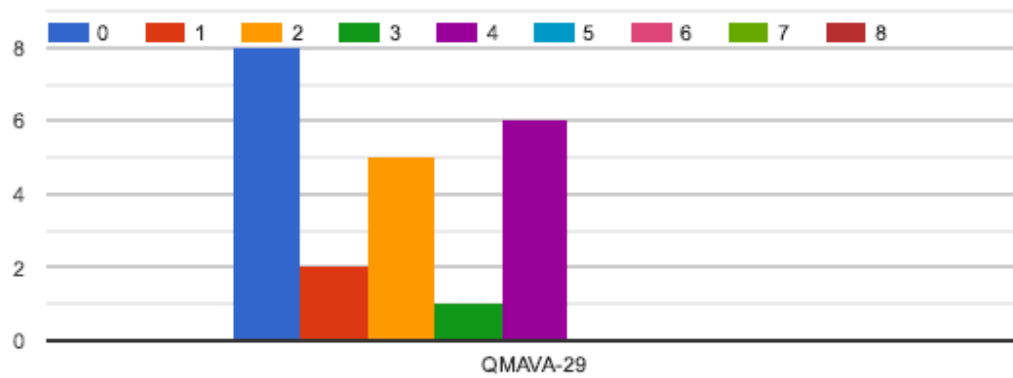
28- Le bruit des moteurs diminue

 Copy



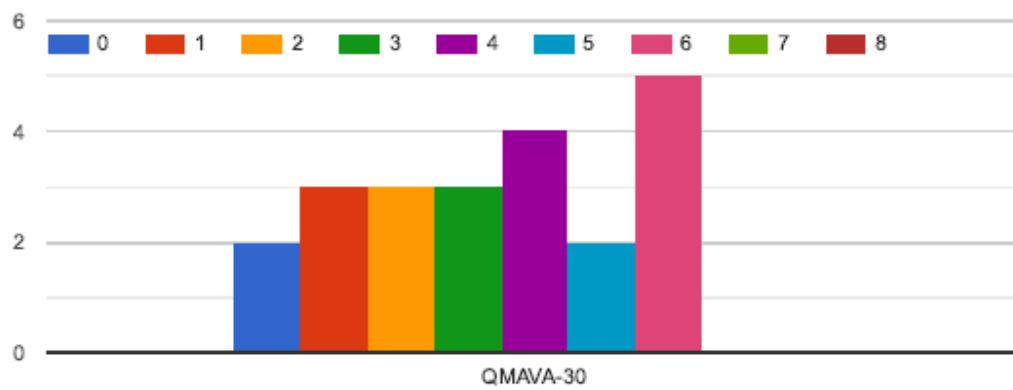
29- L'avion amorce sa descente

 Copy



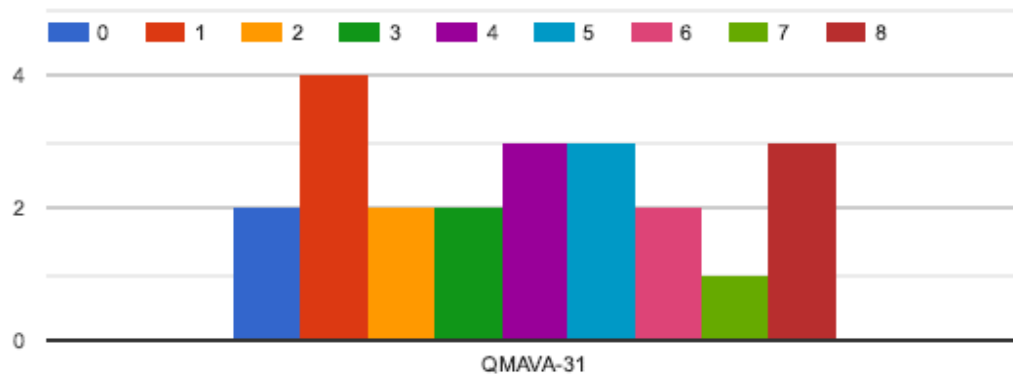
30- Des turbulences sont annoncées

 Copy



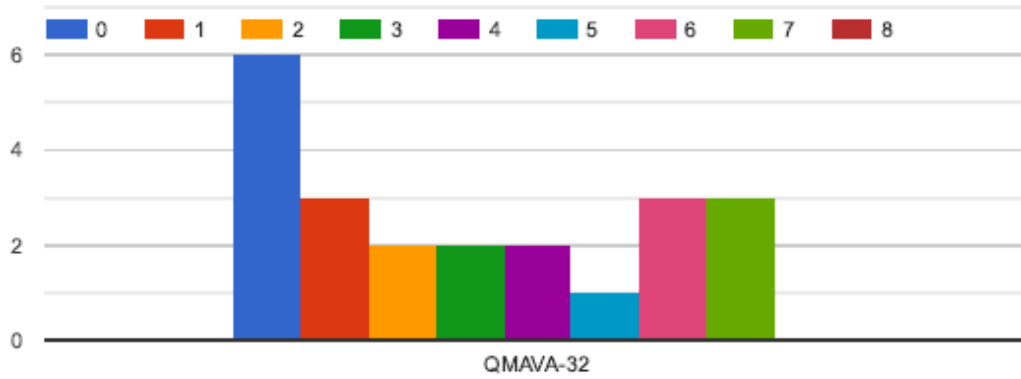
31- Vous êtes secoué(e)

 Copy



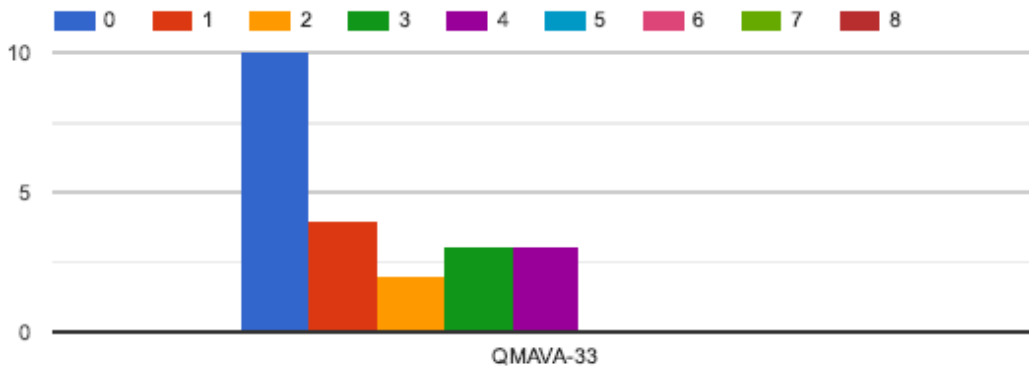
32- Le bruit des moteurs s'amplifie encore

 Copy



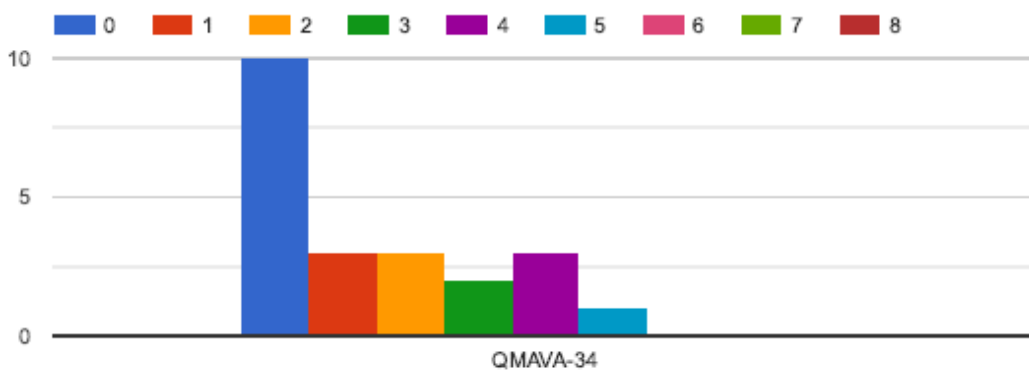
33- L'atterrissage est annoncé

 Copy

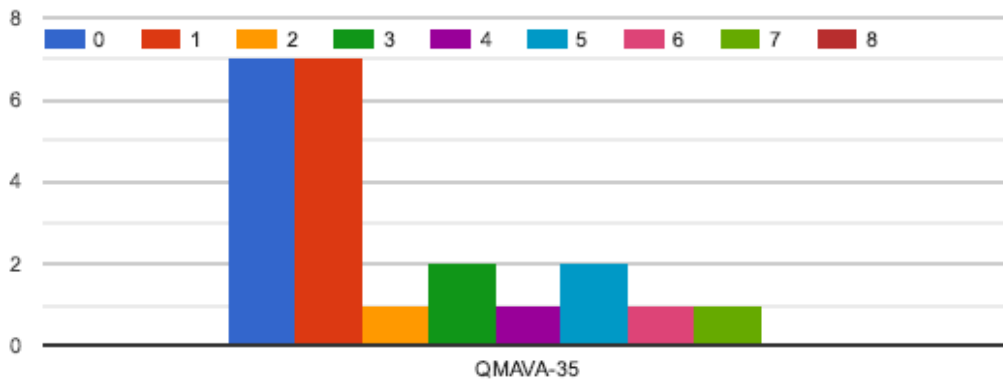


34*- Vous êtes en phase finale d'atterrissage

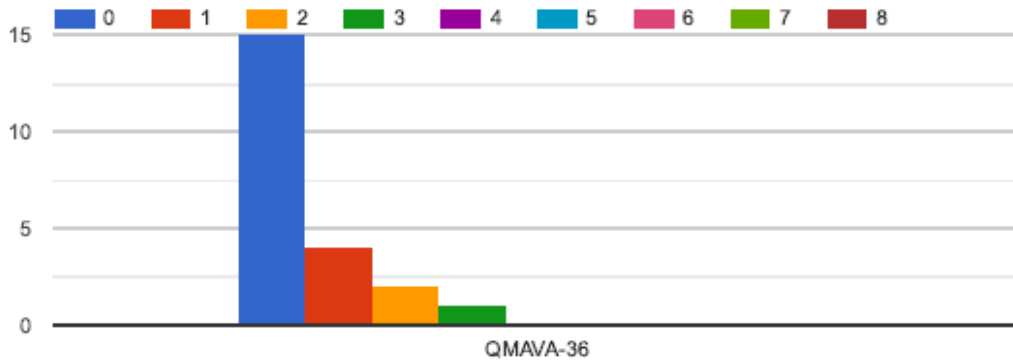
 Copy



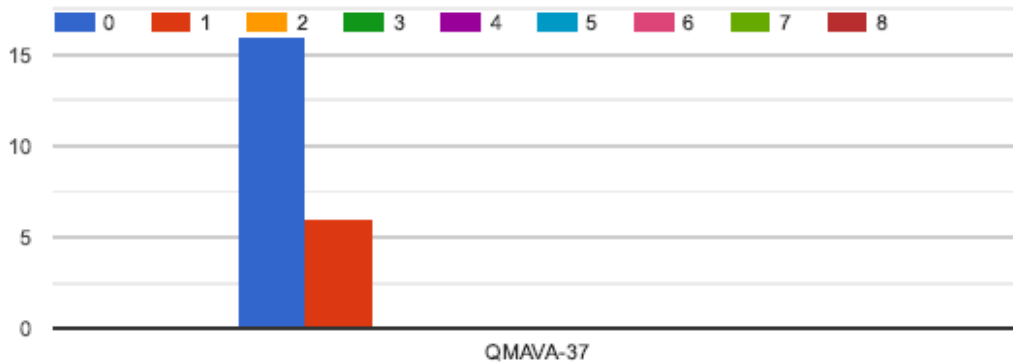
35*- Vous atterrissez, vous entendez les roues toucher le sol Copy



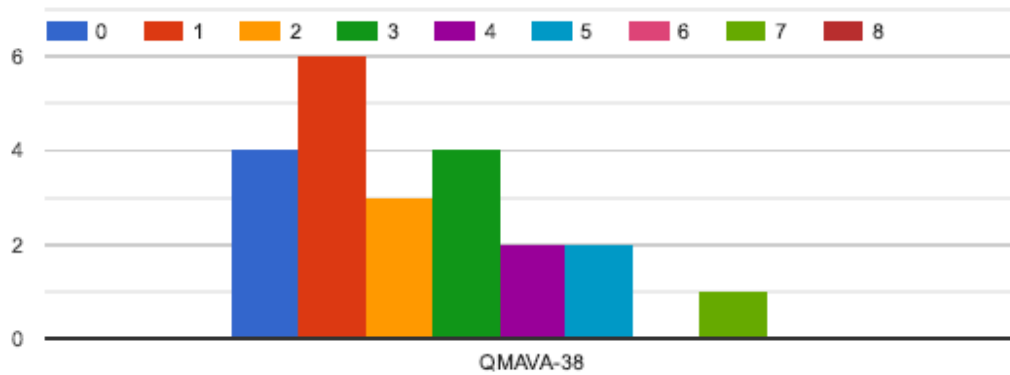
36*- Vous roulez vers la position de stationnement Copy



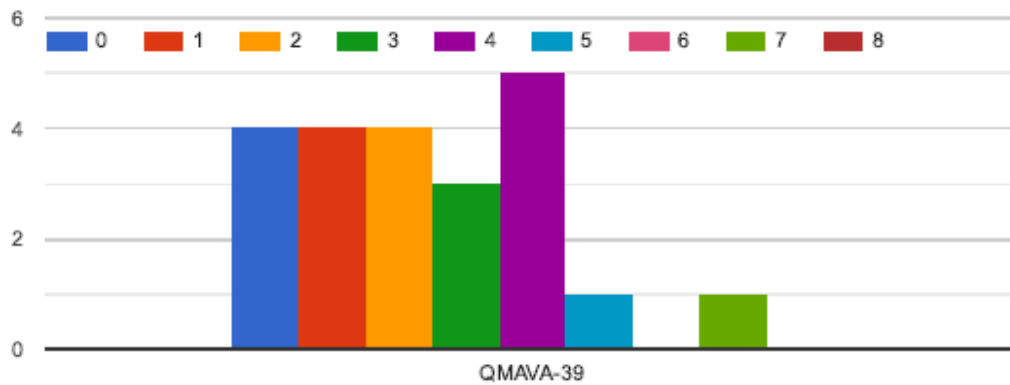
37*- Vous sortez de l'avion Copy



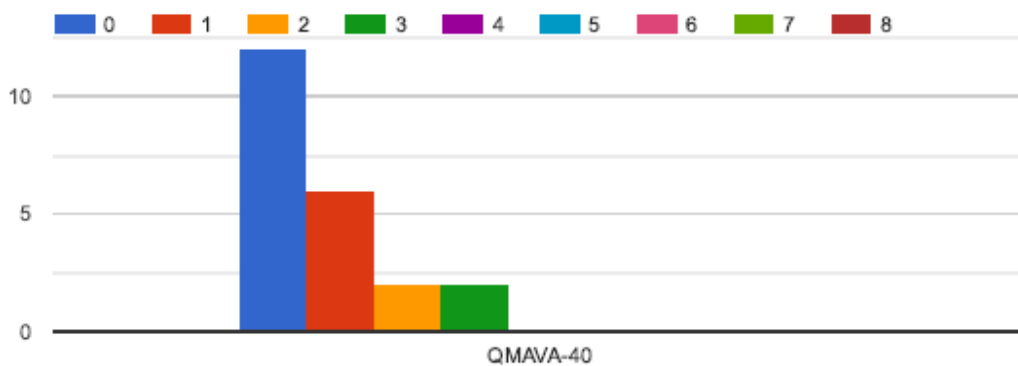
38*- Vous passez les formalités d'immigration et de douanes Copy



39*- Vous attendez vos bagages Copy



40*- Vous sortez de l'aéroport d'arrivée Copy

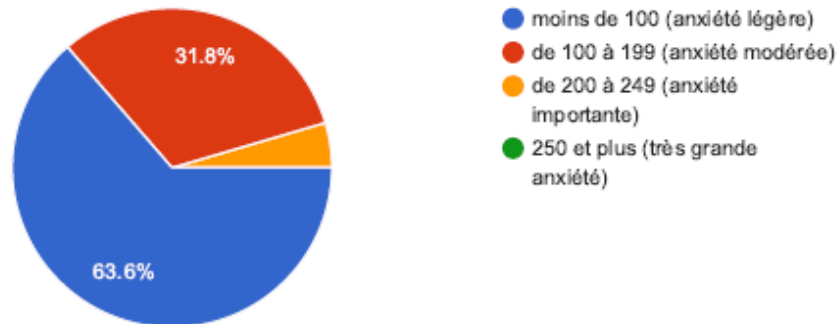


Résultats



En additionnant toutes vos réponses aux questions précédentes, quel est votre total ?

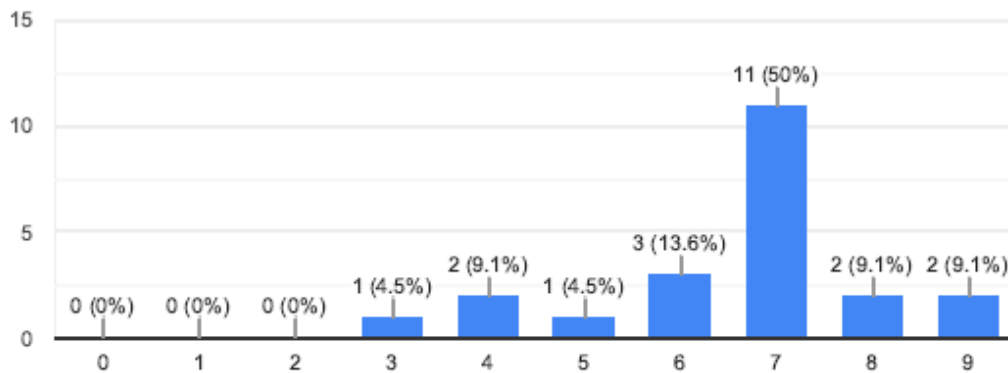
22 responses



Nous parlons *d'anxiété*, mais quel est votre niveau de *confiance* envers l'aviation ?



22 responses



Suite du questionnaire



Suite du questionnaire



Nous serions très intéressés à continuer le questionnaire afin de recueillir plus d'informations en vue d'une discussion ultérieure dans le cadre de notre recherche.

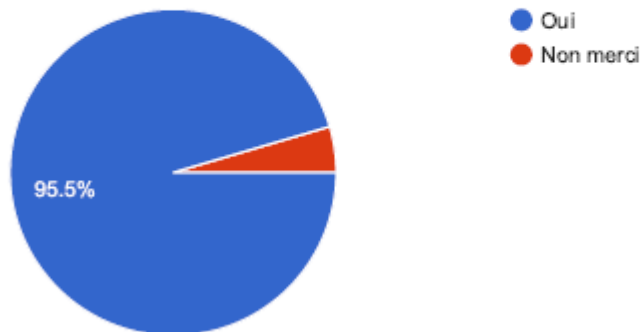
Voulez-vous continuer le questionnaire ? *

- Oui
- Non merci

Voulez-vous continuer le questionnaire ?



22 responses

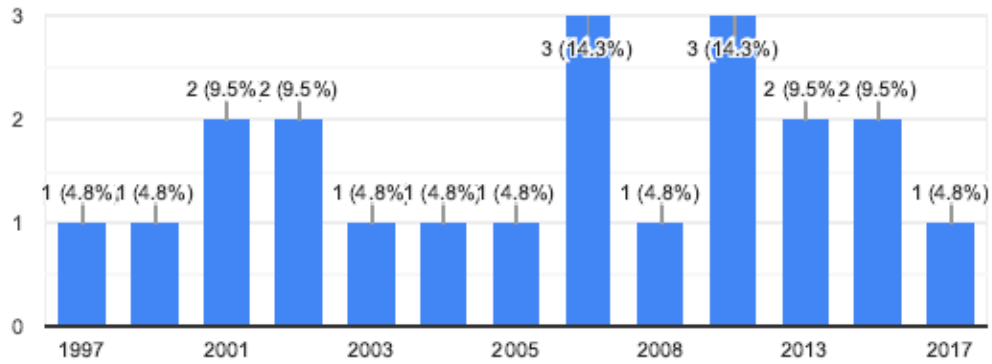


Questions sur vos voyages

Quelle est l'année de votre premier voyage (d'après vos souvenirs) ?

 Copy

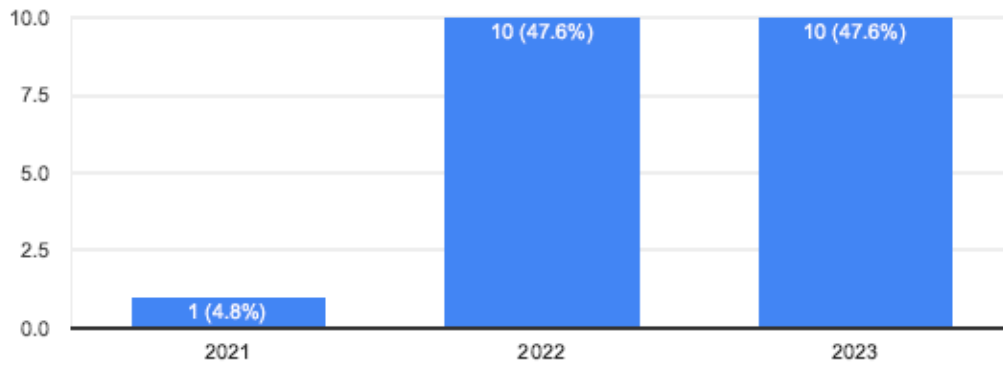
21 responses



Quelle est l'année de votre dernier voyage ?

 Copy

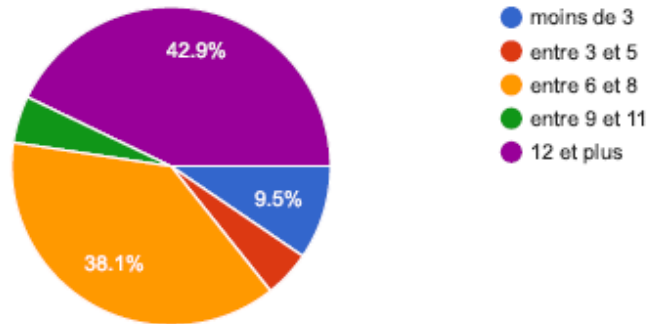
21 responses



Combien de voyages avez-vous effectué en avion durant les 10 dernières années (d'après vos souvenirs) ?

 Copy

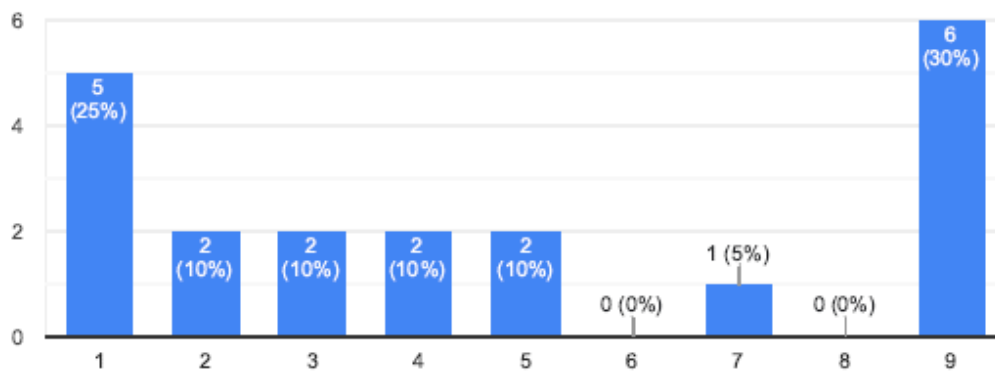
21 responses



Combien de voyages avez-vous effectué seul(e) durant les 10 dernières années ?

 Copy

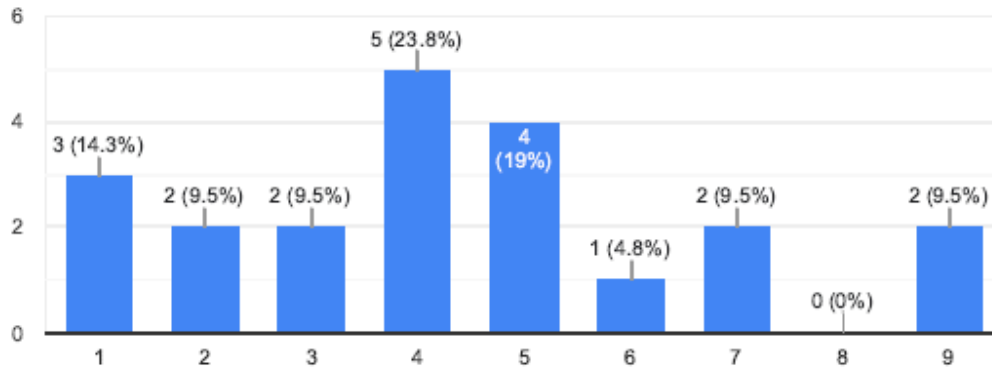
20 responses



Combien de voyages avez-vous effectué avec des ami(e)s durant les 10 dernières années ?



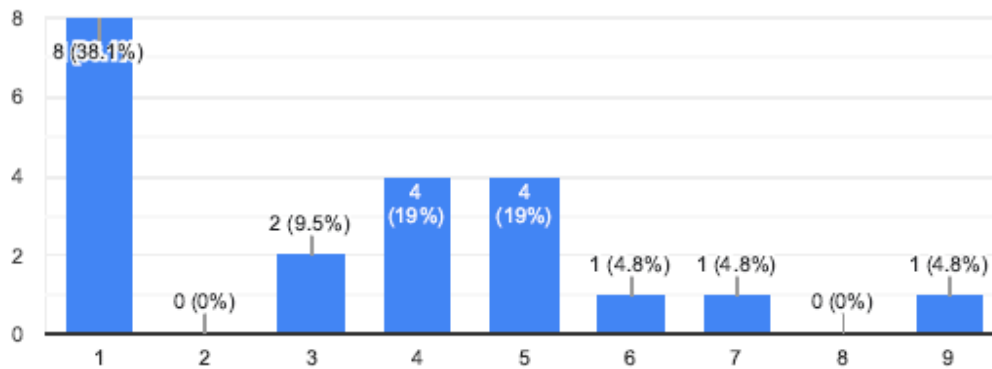
21 responses



Combien de voyages avez-vous effectué avec vos parents uniquement durant les 10 dernières années ?



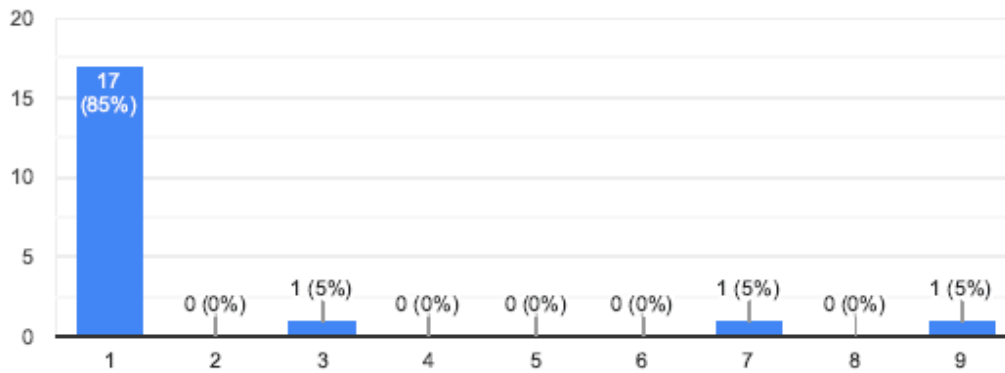
21 responses



Combien de voyages avez-vous effectué avec vos grands-parents uniquement durant les 10 dernières années ?



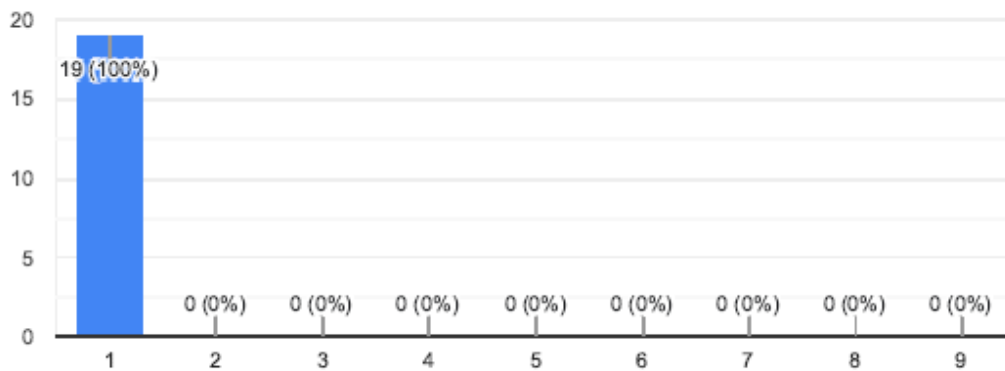
20 responses



Combien de voyages avez-vous effectué avec vos parents et grands-parents (ensemble) durant les 10 dernières années ?



19 responses



Questions sur votre utilisation des médias



Questions sur votre utilisation des médias



Les questions suivantes concernent votre utilisation des médias

Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias traditionnels** (journaux, radio, télévision) pour vous informer ?

0 1 2 3 4 5 6 7

Jamais Tous les jours

Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les médias traditionnels (journaux, radio, télévision) ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9

10% et moins 90% et plus

Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias sociaux** (Twitter, Facebook, YouTube, groupes de discussions etc.) pour vous informer ?

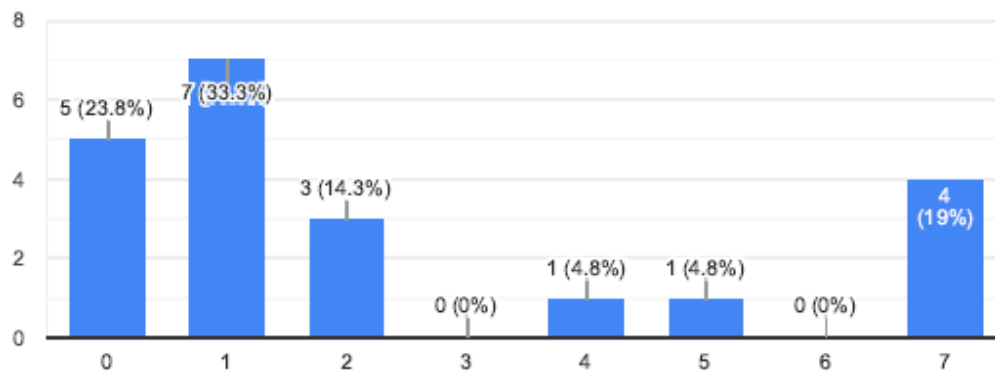
0 1 2 3 4 5 6 7

Jamais Tous les jours

Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias traditionnels** (journaux, radio, télévision) pour vous informer ?



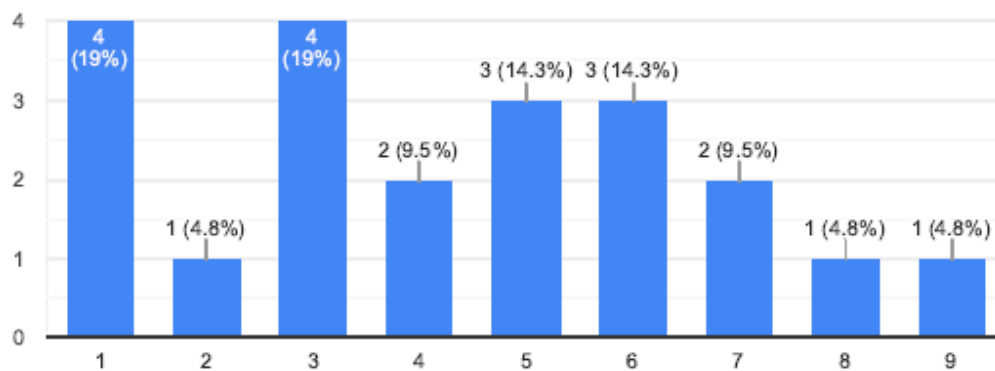
21 responses



Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les médias traditionnels (journaux, radio, télévision) ?



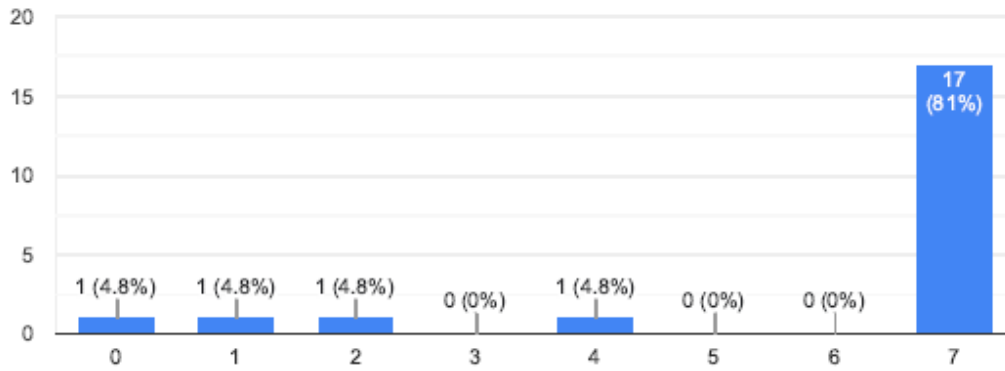
21 responses



Combien de jour(s) par semaine consultez-vous les **médias sociaux** (Twitter, Facebook, YouTube, groupes de discussions etc.) pour vous informer ?



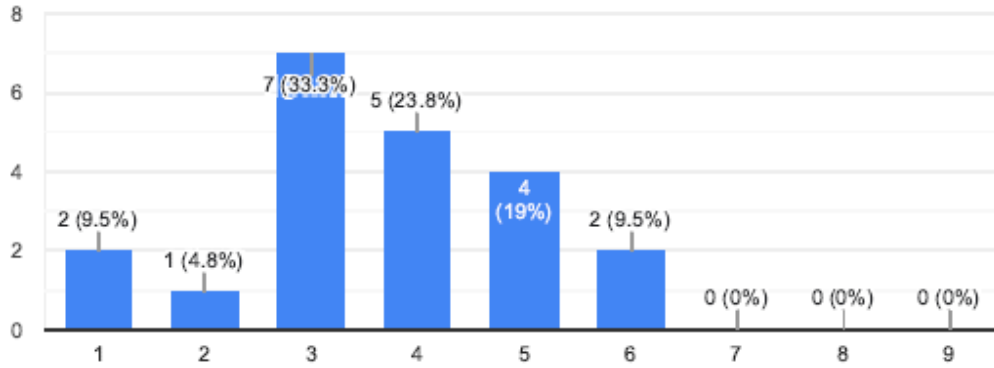
21 responses



Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les grands médias sociaux (Twitter, Facebook, You Tube) ?



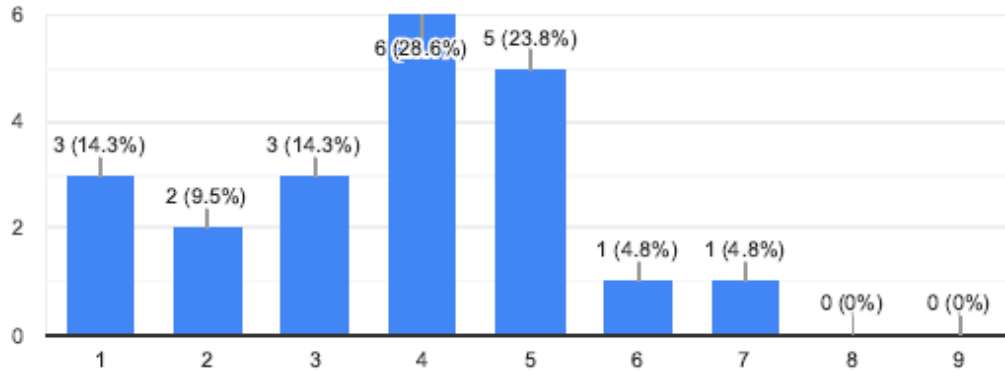
21 responses



Quel est votre niveau de confiance dans les informations délivrées par les médias alternatifs (chaines libres, groupes de discussions, etc.)



21 responses

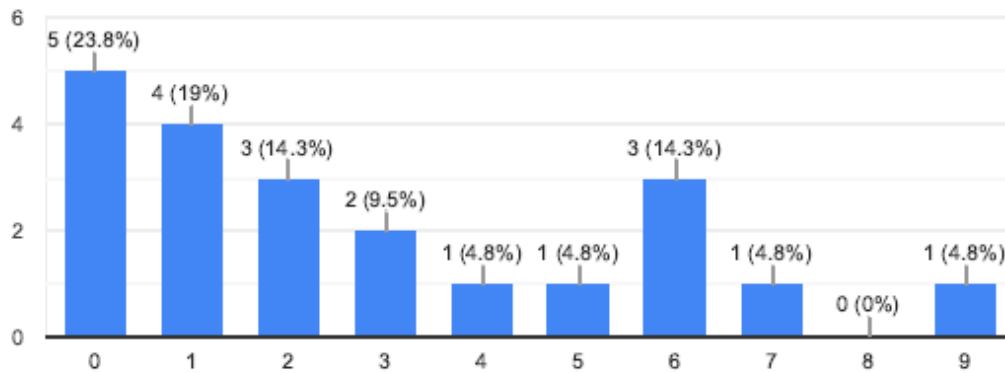


Regardez-vous des films ou des documentaires sur les accidents d'avion ?



?

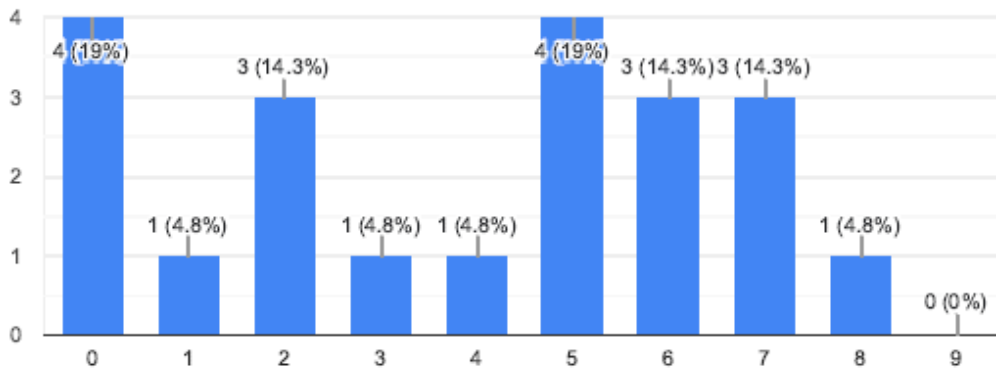
21 responses



Est-ce que les images et informations sur des accidents d'avion ou catastrophes aériennes modifient votre niveau de confiance envers l'aviation ?



21 responses

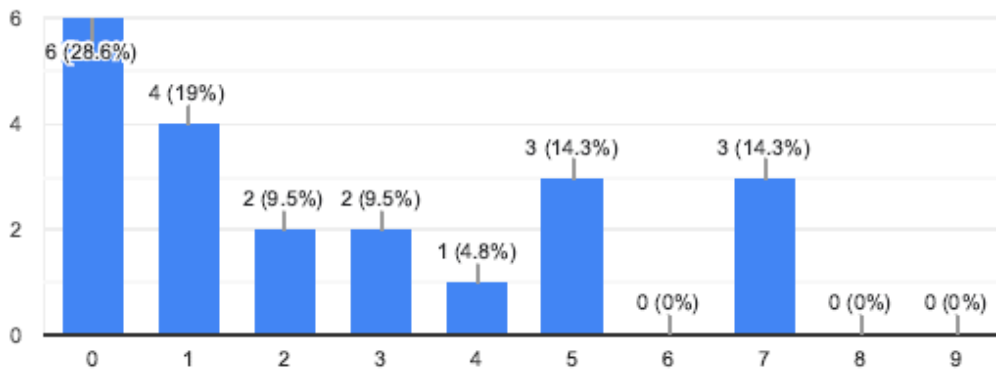


11 septembre 2001

A quel niveau évaluez-vous l'importance des événements du 11 septembre 2001 dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?



21 responses



Pourriez-vous nous expliquer en quelques phrases en quoi les événements du 11 septembre 2001 vous ont marqué ?

19 réponses

Cet événements ne m'a pas vraiment apporté des stress vis à vis des voyages en avion.

Le nombre de personnes décédées et le fait que plusieurs avions en même temps aient échappé à la surveillance des aéroports

Ils ne m'ont pas vraiment marqués. Je me souviens des images, mais ce sont plutôt les implications historique et politique qui m'ont marqués

Je ne suis pas assez âgée pour me rappeler de cet événement (4 ans en 2001) donc mis à part les reportages qui y sont aujourd'hui consacrés, je ne peux pas dire que ces événements ont eu une influence sur mon sentiment de sécurité en avion.

J'avais 1 an lorsque les événements se sont produits, donc je n'ai pas vécu le moment de catastrophe en direct et l'ai appris bien plus tard. C'est plus les images des personnes dans les tours qui m'ont marquée. Le fait que cela se soit produit est dramatique, mais les contrôles de sécurité ont augmenté depuis, ce qui fait que je ne suis pas inquiète.

Je suis davantage inquiète par les risques d'attentat en général que par une prise d'otage en avion. J'ai davantage peur d'un problème technique sur l'avion qui entraîne son crash

-J'étais petite donc les événements ne m'ont pas marqué. Cependant la visite du musée du 11 septembre à New York au cours des 6 derniers mois m'a tout de même assez perturbé

incertitude et formation aérienne en highjack

J'avais à peine 3 ans, je ne m'en souviens aucunement.

Je ne me souviens pas sur le moment même de l'événement mais en les images des avions qui crash dans les tours me font beaucoup peur. C'est très traumatisant de voir les avions se crasher dans les tours et voir les tours tomber.

Je ne me rappelle pas des événements du fait de mon jeune âge à cette époque, mais certains de mes proches restent traumatisés de ces images et ne prennent très peu voire jamais l'avion à cause de cela.

L'événement m'a marqué car c'était une guerre médiatique mené par l'occident pour ternir l'image des arabes et des musulmans

Que l'on soit en Occident ou en Orient... en Europe, en Afrique ou en Amérique, nous ne sommes pas à l'abri de violence potentielle.



J'avais 3 ans, j'étais dans mon salon avec ma mère et je jouais avec des blocs Lego. Ma mère m'a dit que j'avais construit une tour et que j'avais foncé dedans.

Étant trop jeune au moment des faits (1 an), je n'ai qu'une vision post-événements filtrée par une approche davantage analytique plutôt qu'émotive. Le 11 septembre m'apparaît comme une scène d'un film tellement l'horreur (mort, suicide, destruction etc.) des événements est difficile à supporter.

J'étais bébé je ne m'en souviens pas

Le niveau de sécurité dans l'aviation a augmenté de façon importante.

j'étais très jeune donc cela ne m'a pas vraiment marqué par contre j'ai plus d'anxiété pour les compagnies de sécurité de l'aviation

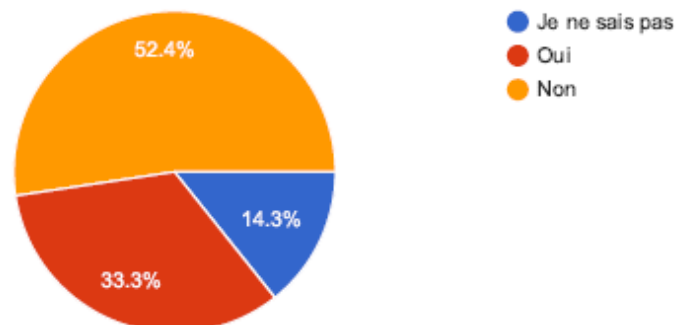
Les événements du 11 septembre 2001 restent marquants mais étant trop jeune à cette époque, je n'ai pas souvenir que cela a impacté mon niveau de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation.

Les pandémies

Pensez-vous que la dernière pandémie, ou les pandémies précédentes, prennent une part dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?



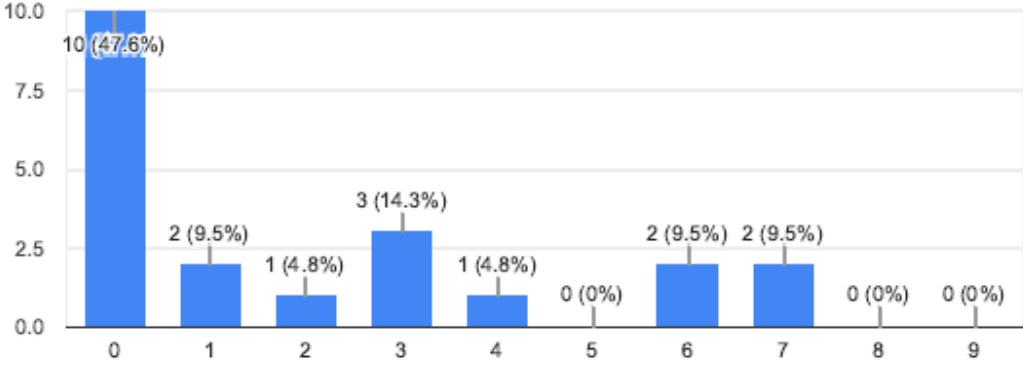
21 responses



A quel niveau évaluez-vous l'importance de la dernière pandémie, ou des pandémies précédentes, dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?



21 responses



Pourriez-vous nous expliquer en quelques phrases en quoi les pandémies ont contribué dans cette impression ?

16 responses

Dans la phase d'aller à l'aéroport, il nous faut préparer l' attestation de test covid pour pouvoir embarquer dans l'avion. cela m' crée des stress ou anxiété.

Si je vois des gens malades, j'ai l'impression que d'être enfermée dans un avion me rendra plus rapidement malade, surtout pour les vols "longue durée"

En rien. J'ai passé toute la pandémie dans un pays où l'aviation à plus ou moins continuer à fonctionner "normalement" à l'interne.

D'après moi les différentes pandémies, et plus spécifiquement celle de la Covid-19 n'ont pas spécialement eu d'influence sur mon impression de sécurité en avion dans le sens où je suis plus stressée par rapport aux accidents potentiels de l'appareil plutôt qu'à la transmission d'un virus ou d'une bactérie. Une pandémie comme celle récemment vécue n'aurait pas d'influence sur le choix de l'avion comme moyen de transport mais aurait davantage tendance à influencer ma décision à voyager de manière générale (je reporterais sûrement mon voyage ultérieurement).

Très peu d'impact, simplement le fait d'avoir davantage réfléchi au fait que si quelqu'un à un virus quelconque dans un avion, on ne peut que l'attraper!

méfiance à l'égard des autres

Beaucoup de vols annulés, de vols retardés, enjeux de remboursement et de sécurité quant à la réalisation des vols (aucune anxiété sur le déplacement lui-même)

À part nous faire perdre du temps, pas grand chose. Elles ont contribué à faire peur au gens pour rien.

L'arrêt total du voyage lors de la pandémie récente a contribué à me rajouter un stress lorsque j'ai repris l'avion pour la première fois, car j'étais persuadée que les avions n'ayant pas fonctionné pendant une longue période pouvaient être détériorés.

j'ai voyagé même en pandémie, l'important pour moi c'était de porter un masque à bord

Autre que le masque qui était désagréable à porter, je ne suis pas particulièrement impactée.

J'ai continué à voyager malgré la pandémie. J'ai effectué 2 voyages dans l'ouest canadien avec ma copine. J'ai adapté mon voyage et mes activités en fonction des mesures sanitaires de l'endroit que je visitais.



Pandémie ou pas je ne pense pas qu'un voyage en avion soit impacté

Le fait d'avoir passé un temps important en isolation m'a causé beaucoup d'anxiété lors du retour à l'extérieur dont le voyage

cela ma donner plus d'anxiete car il y a avait des test a faire, document a montrer juste pour prendre un vol. Ils nous crier apres si tu a avait pas de masques etc

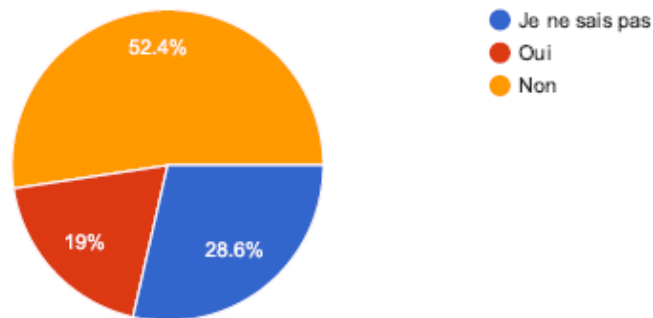
Pendant les pandémies, les vols et les aéroports étaient vides ce qui rendait le voyage beaucoup plus agréable et moins stressant.

Les guerres

Pensez-vous que les événements de guerre (comme celle en Ukraine) prennent une part dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

 Copy

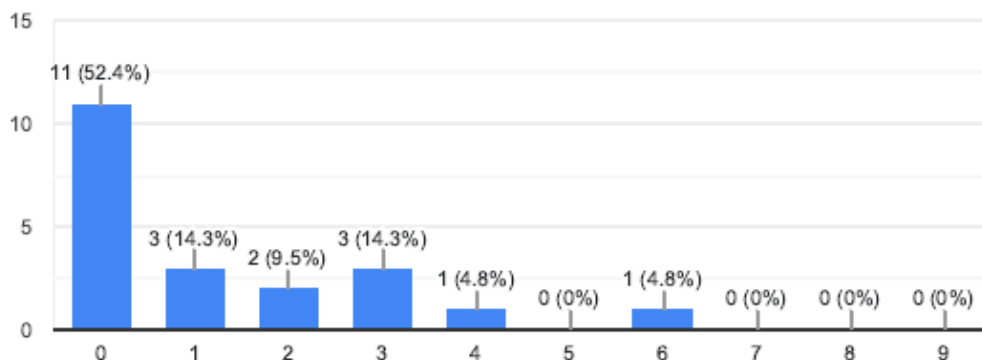
21 responses



A quel niveau évaluez-vous l'importance des événements de guerre (comme celle en Ukraine) dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

 Copy

21 responses



Pourriez-vous nous expliquer en quelques phrases en quoi les guerres ont contribué dans cette impression ?

17 responses

La guerre est loin de nous, et je n'ai pas de plan de voyage en avion pendant ces temps-là.

Tout dépend du départ et de l'arrivée du vol. Si ce n'est pas dans un pays sensible, je n'ai pas de crainte, en revanche, si je me rends dans un pays qui a subi des attaques terroristes et des guerres, mon anxiété sera plus importante.

Cela me stresserait uniquement si je devais voler au dessus de l'ukraine en ce moment. Sinon non.

Les conflits n'affectent pas mon sentiment de sécurité en avion mais davantage la prise de décision de manière générale (je ne voyagerai pas dans le territoire en conflit). Dans le cas de guerres, je fais confiance aux compagnies aériennes pour prévoir des plans de vol contournant les zones à risque.

Je ne fais pas de rapport entre la guerre en Ukraine et mon anxiété face au voyage en avion

Plus ou moins parce que je ne voyage pas dans ces espaces de guerres

J'ai jamais considéré ce facteur. Je ne crois pas que ça m'affecte au regard de ma vision de l'aviation

Je n'ai pas d'impression particulière.

Etant actuellement loin de l'Europe, je n'ai pas eu de réflexions par rapport à des voyages aériens à ce sujet.

La hausse des prix et l'instabilité géopolitique sont une cause d'anxiété

Ça m'inquiète côté tarif des vols plutôt que côté sécurité.

J'étais au Royaume-Uni au début de l'année 2023, chaque jour nous entendions des nouvelles concernant la guerre en Ukraine, mais malgré tout nous étions en sécurité et je n'ai aucunement pensé à cette guerre.

Je ne suis pas directement concernée, mais je me sentais inquiète vis-à-vis d'une amie partie en échange en Pologne et prenant l'avion pour ses allers et retours en France.

Je ne me sens pas concernée et je n'ai pas prévu de voyager ni en Russie ni en Ukraine



J'ai voyagé peu de temps après le début de la guerre en Hongrie qui est proche donc j'ai dû m'assurer à plusieurs reprises les recommandations du gouvernement et m'assurer que rien n'était annulé (train pour se rendre, festival que je suis allée)

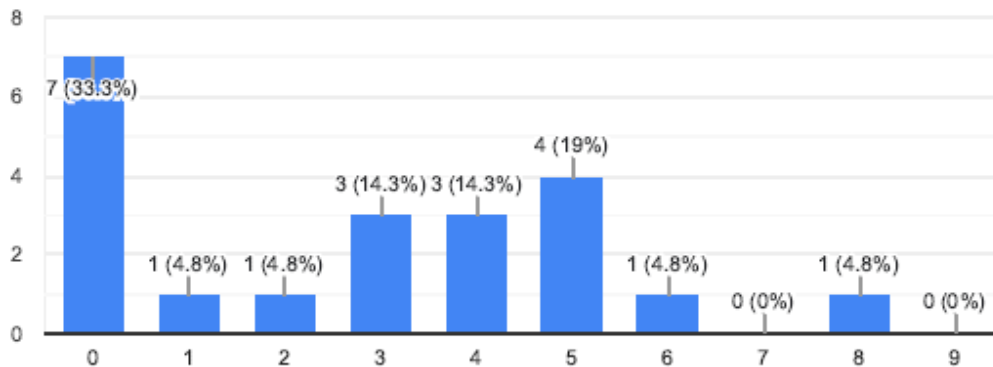
Si tu ne vole pas vers le pays en guerre il n'y a rien à craindre

cela n'a aucun impact sur la confiance que je porte à l'aviation et sur mon anxiété.

Les médias officiels

Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par les **médias officiels** ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ? [Copy](#)

21 responses



Pourriez-vous nous indiquer quelques médias officiels en particulier ?

16 responses

BBC, Radio canada.

La télévision (Journal (TF1, France 2, France 2, BFM)

Aucun. Je ne prend au serieux aucun media traditionnel.

Le monde, Huffpost

BFMTV

radio, télévision, film

Les journaux et nouvelles

Pas de médias en particulier.

Les chaines d'informations de 20h notamment en France.

Radio-canada

Je ne me fie pas à ce qui est dit dans les médias. Les informations peuvent être biaisées et superficielles.

Instagram

TVA Nouvelle et Radio-Canada

TF1 / FRANCE 2

Google news, Instagram, tiktok

la télévision, la presse et les réseaux sociaux



Vous rappelez-vous quelles informations ou quels messages en particulier issus des médias officiels vous ont marqué(e) ?

12 réponses

je dirais que c'est l'informations sur un crash d'un avion de ligne au Népal délivrée par BBC.

Toutes les fausses informations distribué pendant la pandémie

La mort de milliers de personnes âgées, les chiffres de cas

Délais à l'aéroport, les vols annulés, les consommateurs pris au dépourvu.

Pas de messages ou informations en particulier.

Non

les tests obligatoires et le nombres de vaccin inconsistant durant la pandémie

Les vols disparus, ça fait peur, mais ce n'est pas quelque chose qui m'inquiète non plus.

Je me rappel en novembre 2020. J'avais réservé mes billets d'avion, mon hôtel, une voiture et mes activités. TVA Nouvelle, Facebook et autres montraient le discours de Justin Trudeau en lien avec la pandémie et les éclosions dans les différentes provinces et à un moment le gouvernement fédéral pensait même fermer les frontières entre les provinces.

La guerre / les catastrophes naturelles

Tiktok montre beaucoup de videos de problemes avec les voyageurs dans lavions, ou perte de bagage par des compagnie

L'énigme du vol MH370. Le vol MH370 était un vol international régulier, le 8 mars 2014, environ une heure après le décollage, l'avion a disparu des radars civils alors qu'il se trouvait au-dessus de la mer de Chine méridionale.



Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces informations ou ces messages des médias officiels vous ont marqué(e) ?

12 responses

ça m'a créé un sentiment de tristesse pour les gens qui sont morts de telle manière.

Ces messages m'ont marqué à cause de leur évidente nature propagandiste. J'ai été étonné de voir à quel point nos médias nous prennent pour des idiots (et ça à marché!)

Je n'ai pas de souvenir concret par rapport à cette question mais je pense que mon sentiment par rapport aux informations partagées seraient mitigées. D'un côté l'aspect officiel assure une certaine fiabilité que l'on ne retrouve pas nécessairement dans les médias traditionnels. De l'autre, les médias officiels font face à de nombreux enjeux politiques et je reste critique par rapport aux informations partagées qui peuvent souvent être minimalisées afin de ne pas alimenter l'angoisse.

Car je suis très organisée et prévoyante, et ça cause un stress dans la planification de mon voyage, une incertitude que je ne peux contrôler.

Pas de messages ou informations en particulier.

Peut-être toutes les catastrophes d'aviation (11 sept, Malaysia Airlines, etc.) qui continuent de soulever des questionnements et sur lesquels on continue de faire des films, des documentaires, etc. contribuent d'une manière à faire perdurer le stress.

manque de cohésion

La manière que c'est présentée : sensationnalisme (mais je ne me fais pas trop berner non plus).

J'étais stressé de ne pas pouvoir aller en voyage à cause de ces nouvelles. Toutefois, je n'avais aucun contrôle sur la situation et j'étais toujours en mesure d'annuler mes réservations et réserver des billets d'avion ultérieurement.

Les images de guerres me marquent toujours car je trouve ça horrible que les civils meurent comme cela. Les catastrophes naturelles aussi

J'ai vu une vidéo d'une fille qui disait que Air Canada a perdu son bagage 4 fois et donc cela m'a fait peur de check in le mien.

À l'époque, cette histoire faisait beaucoup parler, et encore aujourd'hui j'y pense lorsque je dois voyager, probablement par peur que ça m'arrive.

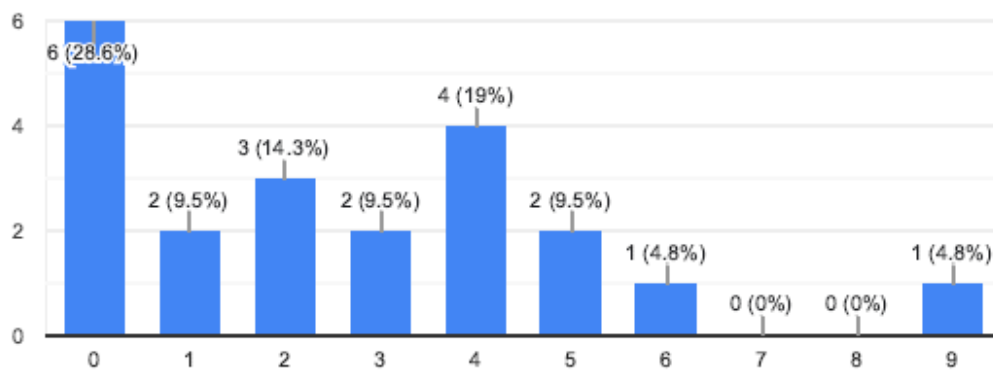


Les médias sociaux

Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par les **médias sociaux** ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?



21 responses



Pourriez-vous nous indiquer quelques médias sociaux en particulier ?

13 responses

Facebook

Tous. Twitter, Facebook et Reddit.

Instagram, Facebook, Youtube

Profil instagram de journaliste indépendant comme Hugo Clément

Facebook, Instagram, Twitter

Je n'ai pas de souvenir d'un média en particulier.

Facebook, Instagram, TikTok

n/a

Facebook, Instagram

tiktok

La télévision, la presse et les réseaux sociaux



Vous rappelez-vous quelles informations ou quels messages en particulier des médias sociaux vous ont marqué(e) ?

10 responses

je ne me rappelle plus.

Messages similaire à ceux des médias tradi, mais avec la présence de personne resistant ouvertement à cette propagande. (Pas unilatéral).

cas de propagation en avion

Images et vidéos de délais à l'aéroport

Des personnes qui sont témoins de fortes turbulences ou qui mettent sur internet des vidéos de turbulences.

Des vidéos de promotion concernant des films ou documentaires sur des catastrophe aériennes.

je n'utilise pas les réseaux pour acquérir de l'information importante

Encore une fois, c'était autour de la pandémie en général. Je me rappel du variant Omicron lorsque j'étais dans l'ouest canadien et que le Québec était frappé de plein fouet.

Beaucoup de gens font des commentaire sur leur experiences sur les avions sur tiktok

non



Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces informations ou ces messages des médias sociaux vous ont marqué(e) ?

12 responses

les images sont très impressionnants.

Ce qui m'a marqué à été la capacité des médias sociaux à repandre la peur et à relayer les info des media tradi

Je ne prête pas vraiment attention aux informations partagées sur les réseaux sociaux, souvent relayées et altérées au fur et à mesure des partages. De plus, je trouve que les opinions partagées sur les réseaux sociaux n'ont aucune valeur, chacun s'imaginant spécialiste d'un domaine qu'il ne connaît pas. Lorsque je vois une information je préfère en chercher la source pour vérifier sa véracité ou sortir des réseaux sociaux pour chercher diverses sources et me faire ma propre opinion.

je travaille pour une compagnie aérienne donc cela me touche de près

Ça revient à ce que j'ai dit avant, c'est l'incertitude et le manque de confiance en l'organisation des lignes aériennes

Des personnes qui mettent des vidéos ou images sur les réseaux sociaux de fortes turbulences.

Ces visionnages permettent de se sentir et de s'imaginer à la place des personnes ayant subi ces catastrophes et ainsi lors des prochains voyages aériens qu'on peut faire, la vision de ces images et évènements peuvent stresser.

n/a

Indifférent. J'étais loin de tout ça et je savais que ça allait avoir aucun impact sur mon voyage.

Les vidéos sur les médias sociaux permettent de voir une réalité qui permet de mieux saisir l'ampleur d'une situation

Oui, Le commentaire de air canada qui a fait attendre leur passager pendant des heures pour voler pour finalement leur donner un vol pour le lendemain sans hotel

Étant donné que je ne crois pas tout ce que je vois passer sur les médias sociaux, ils n'ont pas un réel impact sur mon niveau d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation.

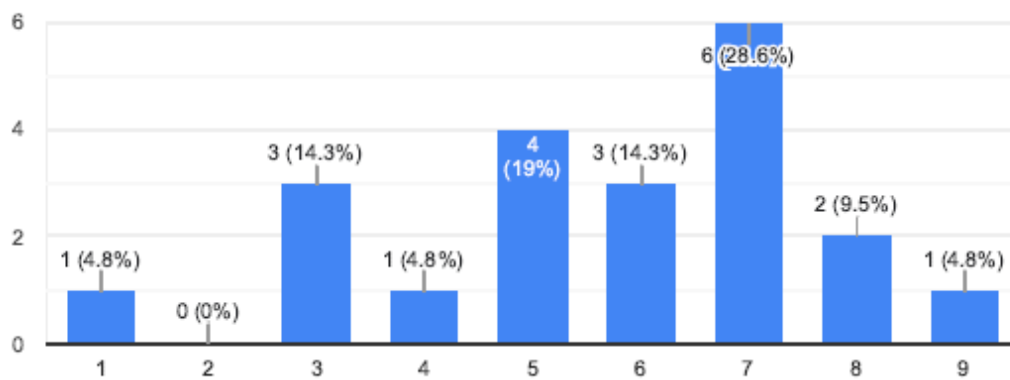
Les proches



Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos ami(e)s ?

Copy

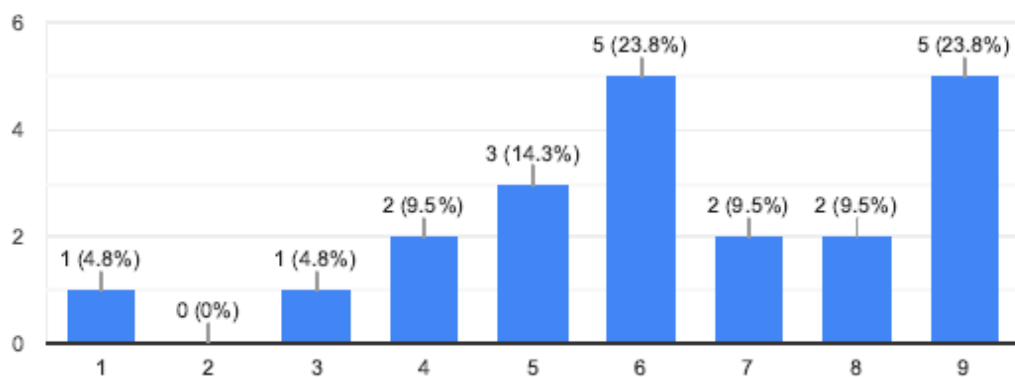
21 responses



Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos parents ?

Copy

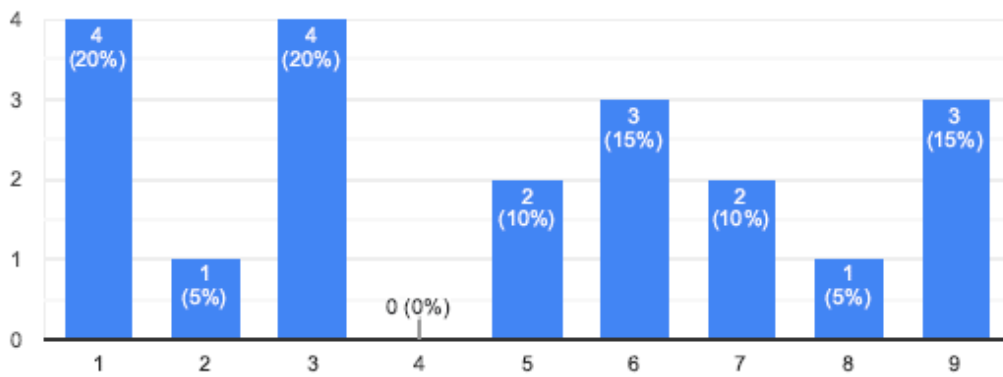
21 responses



Quel est votre niveau de confiance dans les informations partagées par vos grands-parents ?



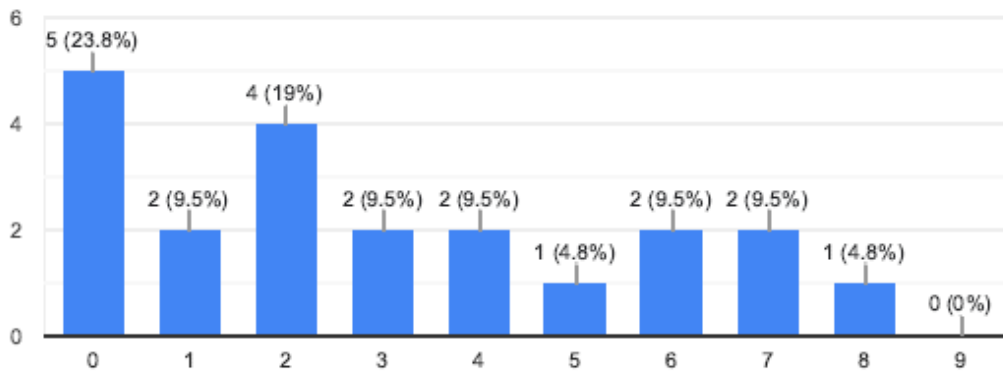
20 responses



Pensez-vous que les informations et les nouvelles communiquées par vos proches ont contribué dans votre impression de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?



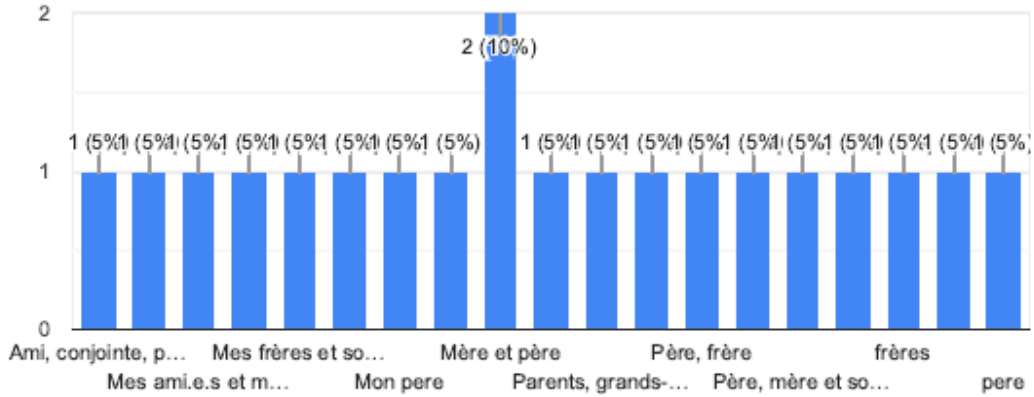
21 responses



Pourriez-vous nous indiquer précisément quels proches (votre grand-père, grand-mère, et/ou père/mère, et/ou frère/sœur, et/ou ami(e), etc.) ont le plus d'influence ?



20 responses



Vous rappelez-vous quelles informations ou quels messages en particulier de vos proches vous ont marqué(e) ?

16 réponses

leurs informations n'a à peine pas d'impact sur moi

Grand père medecins retraité, relayeur de la peur des média traditionnels.

À la fin du mois de Février, ma belle-sœur étant partie en Nouvelle-Zélande depuis la France qui me racontait la longueur et la pénibilité du vol (turbulences, correspondance avec perte de valises)

Annonces des attentats en France

Ils ont beaucoup voyagé sans jamais aucun problème

Ils confirment que ça se passe bien, ça aide à réduire l'anxiété. Ils ont une approche plus calme que moi.

Pas en particulier.

Mon père ne prenait plus l'avion à cause des évènements du 11 septembre

information de voyage lors de la pandémie

Pas pour l'aspect aviation. Pour l'aspect déplacement et hébergement sur place oui (mettons: zone de congestion, façons de conduire, radar, etc.).

De faire attention aux terroristes lorsque j'étais à Londres.

Le récit de voyage de ma mère à Madagascar (et son voyage en avion)

Je ne me rappelle pas

S'assurer de s'inscrire sur le site du gouvernement afin de s'assurer qu'il save ou je suis et à quel moment

Mon pere travail avec les avions donc il me rassure sur leur fonctionnement

La vigilance avant, pendant et après un voyage.



Pourriez-vous nous expliquer en quoi ces informations ou ces message de vos proches vous ont marqué(e) ?

15 responses

leurs informations ne m'a presque pas marqué sur moi.

Mes proches, pourtant des gens très éduqués tout particulièrement en science et médecine, on avalé tout les messages des medias, et continue à ce jour à y croire.

La durée et la pénibilité du voyage peuvent influencer à court terme ma motivation à me rendre dans une destination mais personnellement je ne considère pas le transport comme une étape du voyage à proprement parler mais comme une étape en amont, "de transition" pour m'y rendre et l'influence sera rapidement remplacée par l'excitation du voyage.

Proximité des faits et identification aux victimes

On voit bien plus de mort en ski qu'en avion haha

Ils me redonnent confiance.

Pas d'information ou message en particulier.

On ne prenait jamais l'avion lorsque j'étais jeune avec ma famille à cause du stress que ça pouvait générer pour mon père.

n/a

Utilité.

J'ai ris.

Les différences entre un aéroport français et un aéroport malgache

Augmenter le stress quant à ma sécurité et rend le stress concret en m'inscrivant sur le site

Mon pere travail avec les avions donc il me rassure sur leur fonctionnement

Le fait de grandir en entendant constamment par mes proches qu'il faut faire preuve de vigilance lors d'un voyage, me pousse inconsciemment à penser que voyager est une grande responsabilité et donc engage par la suite un minimum d'anxiété

Changements de perception



Quelles informations pouvez-vous partager sur l'influence que certaines informations sécuritaires communiquées par les médias, ou vos proches, ont pu avoir sur votre niveau de stress ou d'anxiété lors de l'organisation d'un voyage ?

14 responses

Les informations sécuritaires publié sur plusieurs médias pourrait gagner plus de confiance de moi, j'aimerais bien vérifier ces informations par moi même de façon différent avant de l'organisation d'un voyage.

Toute

Durée et pénibilité, perte de valises, retards, décalage horaire

Inquiétude des proches quand je prends l'avion, mais ce n'est pas fondé rationnellement, pas vraiment d'informations sécuritaires communiquées.

J'ai déjà été stressé par un voyage en Malaisie quand pour rejoindre la Thaïlande je devrais prendre un vol Malaysian Airline quelques mois après le crash

Peut-être d'attendre que les vagues de cas covid s'espace entre elles avant de prendre l'avion. Peur de rester prise dans le pays d'accueil si test positif.

Aucune, je crois qu'une chance minime existe pour les enjeux de sécurité en avion. Quelles sont les chances que ça tombe sur moi.

Je n'ai pas d'information en particulier.

C'est plus moi qui essaye de filtrer les informations des proches et des médias et j'évite de trop réfléchir sur mes ressentis ou mes peurs lorsque je prend l'avion.

Je me fies beaucoup sur mon partenaire de voyage. Confiance aveugle disons.

La vie privée

La gestion des bagages.

des avions qui crash, des bruits entendu durant l'avion, les turbulances

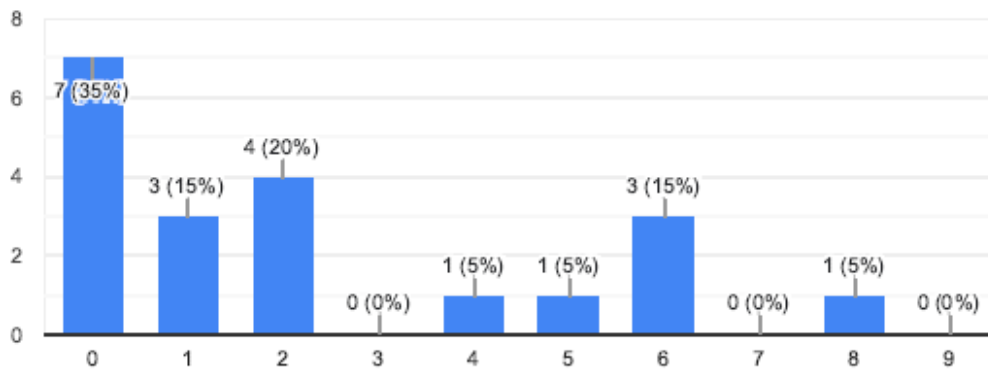
Les informations qui circulent par mes proches et par les médias ont une grande influence sur la planification de mon voyage. Selon la destination, je vais m'arranger en fonction de ce que j'entends sur les fréquentations de ce lieu, la température, les endroits à visiter, les compagnies aériennes ou encore parfois, la situation politique du pays.



Est-ce que ces informations ou les discussions avec vos proches vous ont fait(e) changer d'avis par rapport à votre décision initiale ?

 Copy

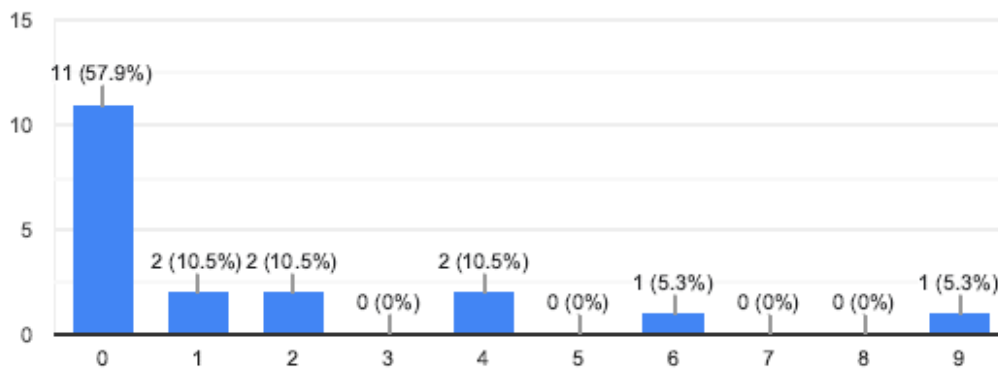
20 responses



Pendant combien de temps pensez-vous que les changements dans votre impression dureront ?

 Copy

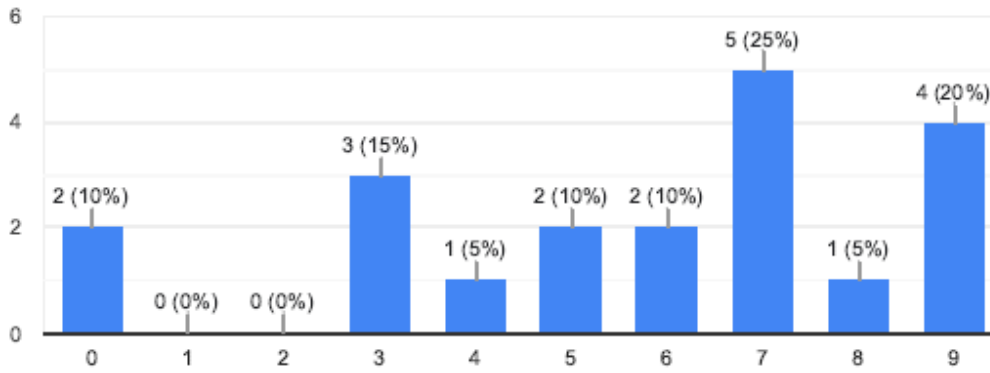
19 responses



Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **DEUX** prochaines années ?



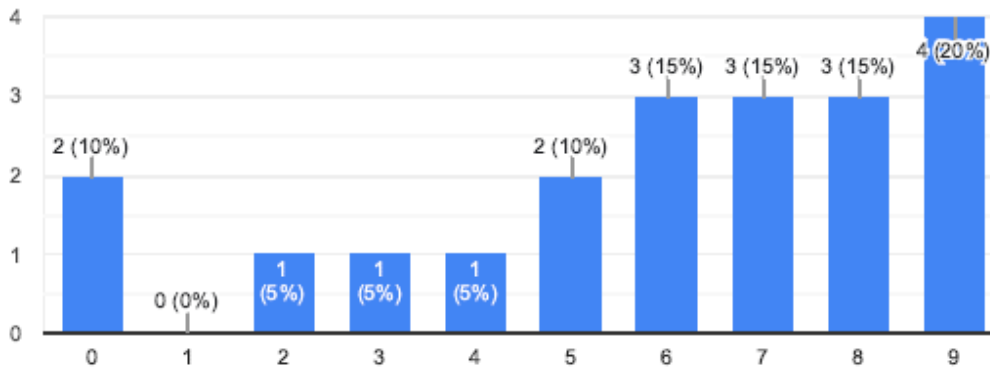
20 responses



Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **CINQ** prochaines années ?



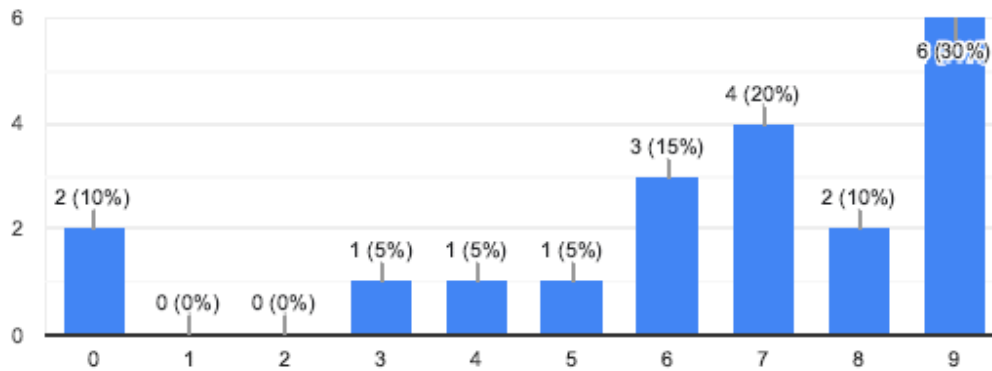
20 responses



Pensez-vous retrouver une totale confiance dans les voyages et le transport aérien dans les **DIX** prochaines années ?



20 responses

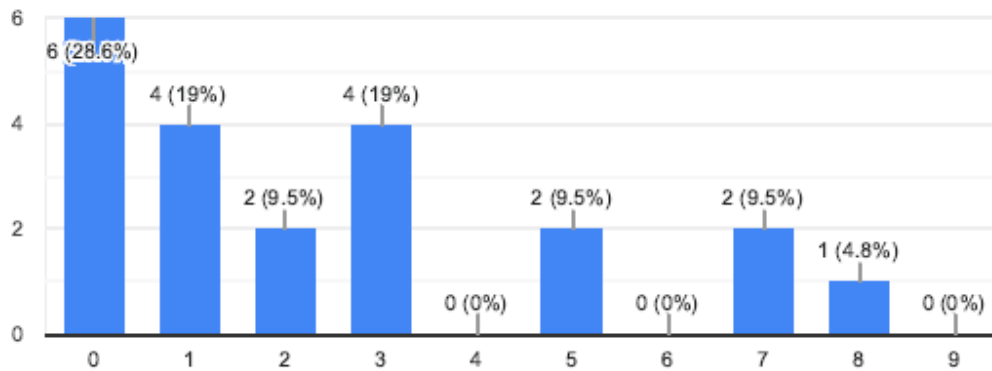


Transfert d'influence

Dans le cas où vous êtes approché(e) par un(e) proche qui vous demande des conseils pour son propre voyage, pensez-vous être plutôt rassurant(e) ou mettant en garde ?



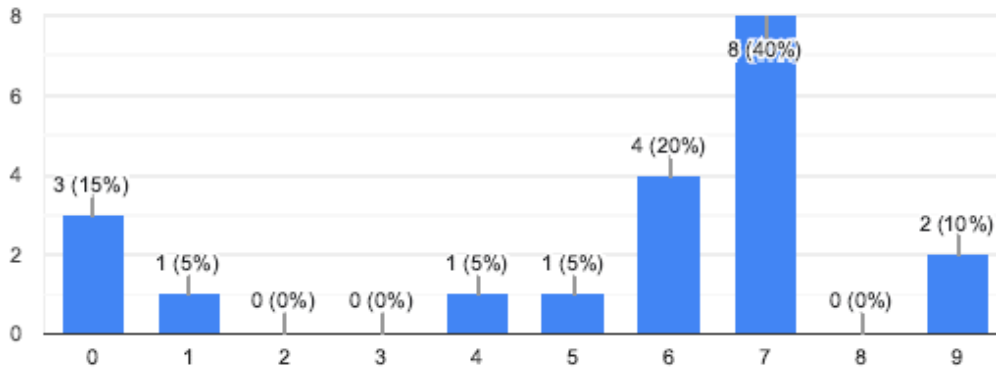
21 responses



A la lumière de l'influence que vos parents ou grands-parents peuvent avoir sur votre processus de décision, pensez-vous que vous exerce(re)z une influence sur vos propres enfants ?



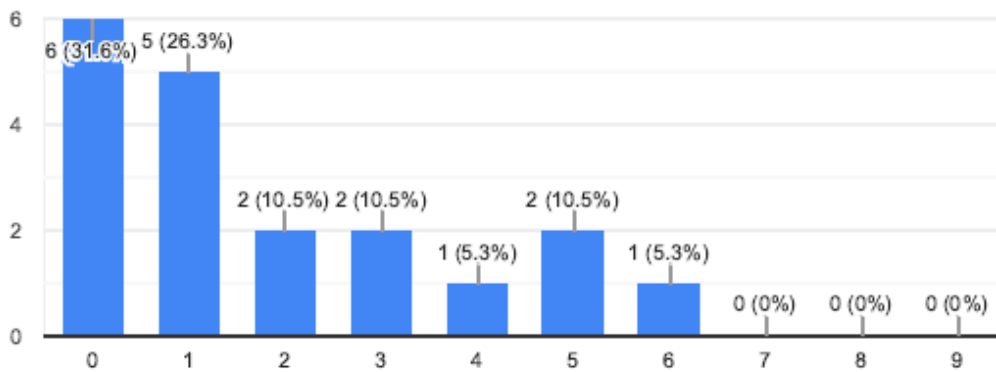
20 responses



Si vous pensez que vous exerce(re)z une influence sur vos enfants, est-ce que cette influence est(sera) plutôt rassurante ou anxiogène ?



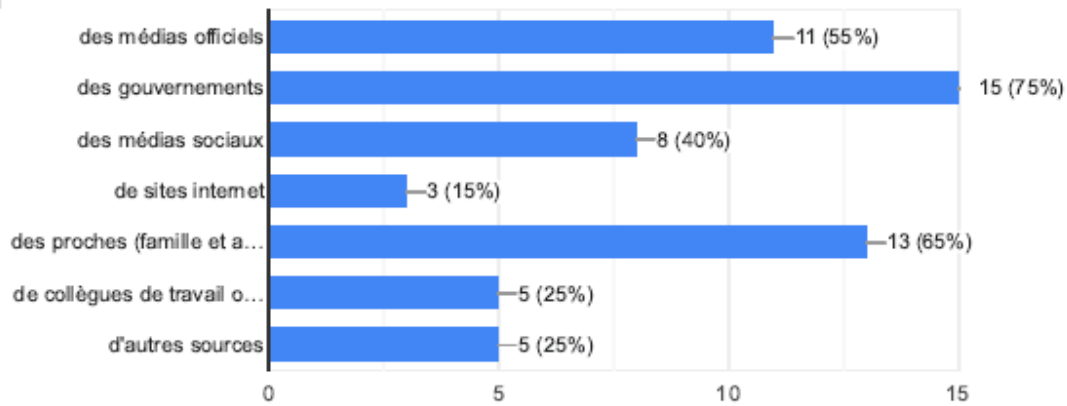
19 responses



Si vos proches ou vos enfants vous demandent de justifier vos inquiétudes, quelles informations partage(re)z vous ? Des informations issues ... (plusieurs réponses possibles)



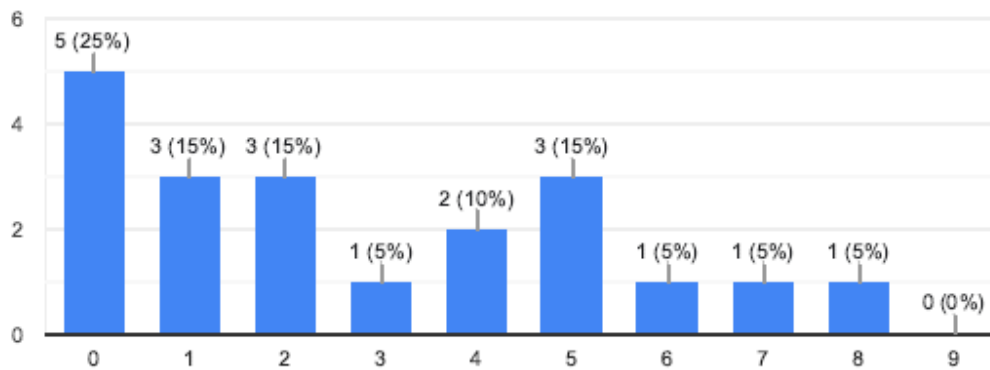
20 réponses



Pensez-vous que ces demandes de justification renforcent votre propre stress ou anxiété vis-à-vis des voyages ou du transport aérien ?



20 réponses



Gestion du contrôle



Pourriez-vous expliquer en quelques phrases comment vous gérez votre stress ou anxiété vis-à-vis des voyages ?

20 responses

une bonne préparation avant le départ des voyage et plus se renseigner auprès des gens expérimenté ou professionnels pour avoir des informations plus assurées.

Je pense à la destination finale et au plaisir que j'aurais une fois sur place

Je ne stress pas. C'est mauvais pour mon teint. J'ai pris l'avions dans des tempêtes de neiges assez de fois pour ne plus stresser sur des voles commerciaux. Ma seule anxiété va dependre de qui s'assoit à côté de moi (un maxi gros, un sale odorant, ou qqun avec un bébé).

Je stress en amont du voyage à cause du mal des transports (trajet jusqu'à l'aéroport, enregistrement, attente à la porte d'embarquement et parfois pendant le vol). Pour limiter le stress j'organise méticuleusement le voyage à l'avance en vérifiant plusieurs fois les informations du vol, les billets, mes affaires personnelles, le voyage sur place. J'arrive très en avance à l'aéroport pour passer les contrôles de sécurité sans pression. Une fois les contrôles passés je fais un tour dans les boutiques, j'achète à manger et à boire pour le vol, je lis et j'écoute des films, de la musique, des films/séries.

Je ne stresse pas car les accidents sont rares. Les statistiques me rassurent, et je lance un film lorsque je suis dans l'avion.

La clé c'est l'anticipation ! Si le voyage est bien organisé en amont alors beaucoup moins de stress

Je mets de la musique et j'essaie de bien respirer avant de prendre l'avion, pour éviter le stress je fais des to do list pour l'arrivée à l'aéroport, la valise, les premières choses à faire en arrivant, les renseignements sur la destination. Je m'enregistre aussi la veille pour éviter le stress et la perte de temps avant un vol.

Je planifies

J'organise et fait un suivi

J'écoute un film avant de décaler comme ça je pense à autre chose ou juste pendant le vol lors de turbulence.

J'essaye de ne pas y penser car plus je vais réfléchir à mon stress du voyage plus je vais paniquer. Alors j'essaye de me dire que les trajets aériens sont complètement anodins comme un trajet en train par exemple.

musique, podcast



J'en parle.

Méditation

Je me prépare. Une bonne préparation, comme dans tout, permet de réduire le stress et l'anxiété. Je fais mes bagages à l'avance pour ne rien oublier et je m'assure d'avoir tous mes documents importants. De plus, j'aime me laisser une certaine liberté lors de mes voyages, donc oui je sais où je vais et comment je m'y rend, mais je ne sais pas nécessairement ce que je vais faire rendu là-bas. J'aime le fait d'être libre et de pouvoir gérer mon temps comme j'ai envi. Aussi, ce degré de liberté est grandement accentué lorsque je voyage seul. J'aime l'inconnu et j'aime encore plus me retrouver dans des situations inattendues (non-dangereuse). Je trouve que ça rajoute de l'authenticité à mon voyage et ça me donne l'impression de vivre ma vie à son plein potentiel. Si je suis avec ma copine par exemple, mon voyage sera beaucoup plus planifié afin de la rassurer.

Je m'y prends à l'avance, je note, classe et organise les différentes informations (documents nécessaires, horaires, lieux de départ et d'arrivée etc.), je prends des précautions (j'ai les documents format papier et format électronique) par exemple

Je dors durant les voyages et prends une petite dose d'anxiolytique si besoin

Je reste en tout temps avec d'autres personnes. Je ne voyage jamais seule. Je peux parfois me prendre des données cellulaires pour m'assurer d'avoir du wifi en tout temps.

Je me dit qu'il y a plus d'accident de voiture que avions, et que beaucoup d'avions vole chaque jours

Plus je grandis, plus j'apprends à contrôler mon anxiété avec des choses ou des phrases qui peuvent me détendre. Cela peut être la lecture, le fait de regarder du contenu sur les réseaux sociaux ou de parler avec les gens qui voyagent avec moi.



Si vous deviez réfléchir à des pensées **POSITIVES** pour décrire vos sentiments en pensant à vos voyages et au transport aérien, quels seraient les trois (3) premières ? (inscrivez les pensées en les séparant d'une virgule)

20 responses

rapide, confortable, assuré

Impatience, excitation, détente

Aventure, destination, vitesse

Excitation du départ en voyage, concrétisation de beaucoup de préparation, facilité à se rendre dans les destinations lointaines.

Solitude, calme, excitation

Evasion, vacance, découverte

-Les avions sont les moyens le plus sûrs de déplacement, il y a moins d'accidents d'avions que de voiture etc

déplacement, nouveauté, découverte

Excitation, Lâcher-prise, Joie

découvrir, expérience, paysages

l'idée de partir de chez soi, l'aventure, sentiment d'être privilégié à voyager

aventure, souvenir, experience

L'arrivée, l'aventure qui débute et soulagement (ok je me suis rendue sans aucun inconvénient)

Alaise, contente, excitée

Exciter, Heureux, Bonheur

Puissance, liberté, vitesse

L'arrivée dans la ville / le pays destinataire - Moins d'accidents d'avion que de voitures - Beaucoup dans l'avion

excitement, ouverte, libre



relax, libre, decouverte

L'excitation d'un voyage, la joie de découvrir ce qui m'attend et la reconnaissance de pouvoir faire ce voyage

Si vous deviez réfléchir à des pensées **NEGATIVES** pour décrire vos sentiments en pensant à vos voyages et au transport aérien, quels seraient les trois (3) premières ? (inscrivez les pensées en les séparant d'une virgule)

20 responses

stresse, insécurité, peur

Anxiété, stress, appréhension

Pas de place pour les jambes, bouffe d'avions, vole annulé

Confort dans l'avion souvent médiocre, contrôles et formalités au départ et à l'arrivée, si le voyage aller a été pénible le fait de penser au voyage retour.

Oreilles bouchées, jambes engourdies, serrée

non contrôle, imprévu, météo

Je déteste les turbulences malgré le fait que cela ne représente aucun danger, je hais l'atterrissage d'avion, le mauvais temps joue sur mon stress avant de prendre un vol, s'il il pleut ou qu'il fait nuit je vais avoir tendance à être plus stressée

imprévu, délai, restrictions

Stress (lié au retard), frustration, fatigue (temps d'attente une fois à l'aéroport)

turbulences, pluie, retard

accident, fortes turbulences, terrorisme

nourriture, achalandage, control de papier et bagage

La peur que mon vol décolle pas, la peur de perdre mes valises et la peur d'être séparé de la personne avec qui je voyage.

Peur, stress, angoisse

Responsabilité, Nerveux, Méfiance

Oppressant, intimidant, soutenu

Moins d'accidents d'avion que de voiture mais ça peut arriver pile à moi - si je suis seule je pense à ma famille si j'en venais à mourir dans l'avion - disparition de l'avion



déboussolée, inconfort, submergé

securite, document, les gens

l'anxiété que ce la me procure, la fatigue d'un long voyage, la peur d'un éventuel accident

Si vous deviez choisir cinq (5) mots pour décrire au mieux vos sentiments en pensant à vos voyages et au transport aérien, quels seraient-ils ? (inscrivez les mots en les séparant d'une virgule)

20 responses

efficace, stresse, confortable, détendu, sécurité

Impatience, excitation, méfiante, anxieuse, stressée

Rapide, pratique, Discomfort, aventure, décevant

Excitation, mal des transports, organisation, patience,

Sérénité, apaisement, curiosité, bonheur, mais chronophage

souvenir, vacance, joie, anecdote, détente

-excitation, stress, fatigue, enthousiasme et curiosité

fébrilité, joie, apaisement

Excitant, Mémorable, Bien, Coincé (en espace), Froid

excitation, impatience, nerveuse, peur, joyeuse

aventure, excitation, inconnu, chance, découverte

nerveuse, inconfortable, excité, serene, sceptique

liberté, paysage, respiration, incertitude et désir

Heureuse, mal au ventre,

Une expérience magnifique et enrichissante

Joyeuse - anxieuse - hate - fatiguée - contente

Évasion, aventure, expérience, alerte, crispé

vite, cher, pas comfo, libre, excitant

Bonheur, joie, excitation, émerveillement

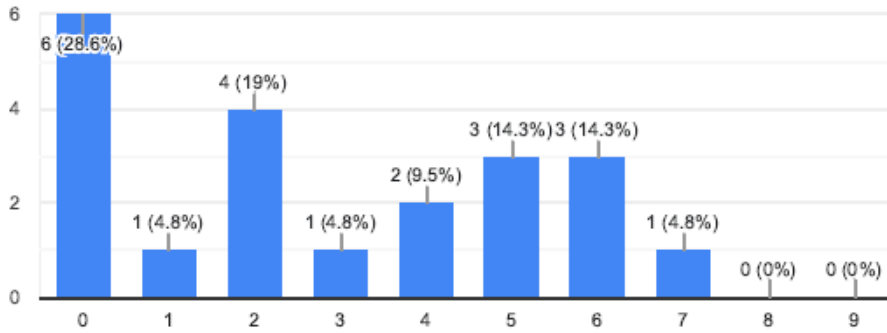


excitation, anxiété, joie, fatigue, reconnaissance

Pourriez-vous de nouveau (et sans revenir en arrière dans le questionnaire) partager votre évaluation de votre niveau général de stress ou d'anxiété vis-à-vis des voyages ou de l'aviation ?

 Copy

21 responses

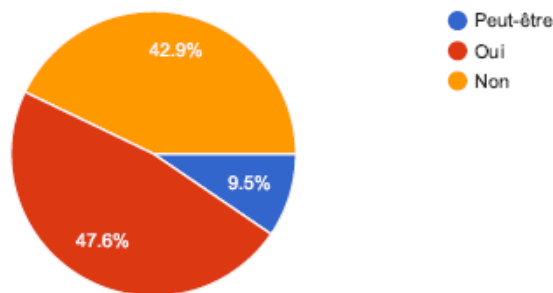


Seconde phase

Voulez-vous participer à la seconde phase de la recherche consistant en une entrevue virtuelle (téléconférence) de deux heures (au maximum) ?

 Copy

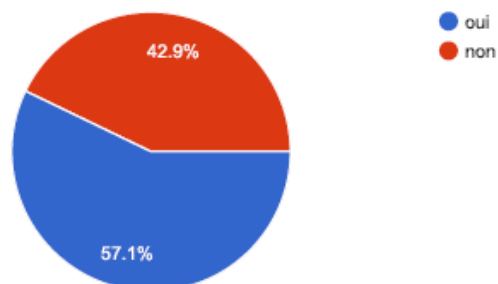
21 responses



Voulez-vous partager votre courriel afin d'organiser l'entrevue ?

 Copy

21 responses



Commentaires de fin



Description (optional)

Merci de partager vos commentaires éventuels dans cette partie libre.

Long answer text

Nous arrivons à la fin du questionnaire. Merci de votre participation. Si vous connaissez des personnes répondant aux critères de sélection, et potentiellement intéressées, merci de partager le lien de ce questionnaire. Merci encore et bonne journée.

<https://forms.gle/QWh4BfG397A8YC2m9>

Commentaires de fin

Merci de partager vos commentaires éventuels dans cette partie libre.

7 responses

ras

Quel plaisir

Pour cette question : « A la lumière de l'influence que vos parents ou grands-parents peuvent avoir sur votre processus de décision, pensez-vous que vous exerce(re)z une influence sur vos propres enfants ? » aucune option pour ceux n'ayant pas d'enfant. Sinon chapeau Dominique

Très complet, et très bien fait Dom. Ce n'était pas redondant et ça m'a permis de me questionner sur mon prochain voyage !

Intéressant !

Hello, super intéressant !

Tres interessant que notre niveau d'anxiete change en repondant au questions

ANNEXE G

PRÉSENTATION LORS DES ENTREVUES



PROJET DE RECHERCHE

- *Le projet cherche à comprendre les éventuelles influences des informations sécuritaires véhiculées par les médias et par les proches sur le processus de décision lors de l'organisation d'un voyage.*
- *Les objectifs poursuivis sont de comprendre l'éventuelle relation entre le niveau d'exposition aux informations sécuritaires véhiculées par les médias et par les proches lors de la planification d'un voyage, et la décision finale de voyager prise par les jeunes*

LES THÈMES

- *Les voyages*
- *Les médias*
- *L'influence des informations sécuritaires*
- *L'influence du cadre familial*
- *L'influence des informations de crises*

Sur la base des réponses à votre questionnaire

LES VOYAGES

- Quel a été votre résultat au test d'anxiété ?
- Quel niveau de confiance avez-vous indiqué et pourquoi ?
- Vous considérez-vous comme un(e) grand(e) voyageur(se) ?
- Parlez-vous de vos voyages avec vos parents et grands-parents ?

LES MÉDIAS

- Pouvez-vous résumer en quelques mots votre consommation des médias traditionnels et la confiance que vous leur attribuez ?
- Même question pour les médias sociaux
- Même question pour les médias alternatifs

L'INFLUENCE DES INFORMATIONS SÉCURITAIRES

- Est-ce que les informations véhiculées par les médias vous influencent ?
- Vous rappelez-vous de quels médias en particulier ?
- Vous rappelez-vous des messages en particulier qui vous ont le plus marqué(e) durant ces dernières années ?
- Pensez-vous que les médias officiels vous influencent dans votre préparation de voyage ?

L'INFLUENCE DU CADRE FAMILIAL

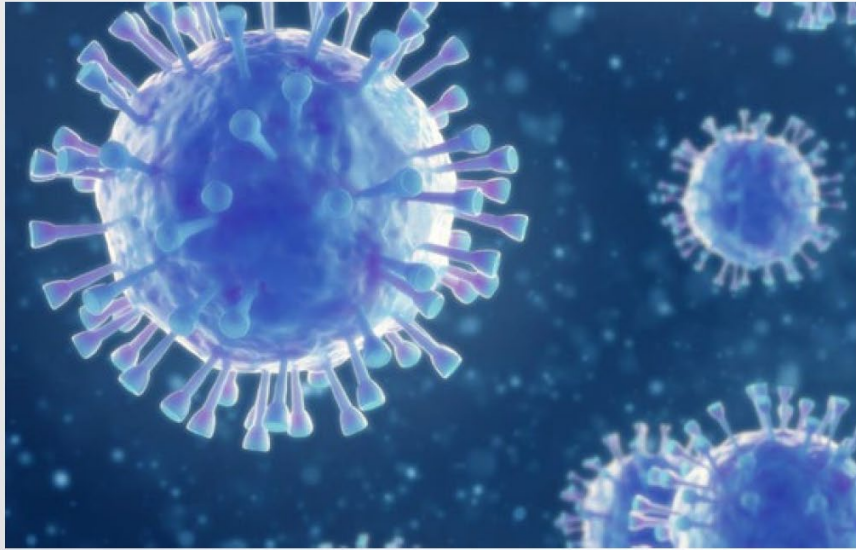
- En considérant vos amis, votre famille, vos parents, vos grands-parents, vos frères et soeurs comme vos "proches", en qui avez-vous le plus confiance en général ?
- Même question mais dans le cadre des voyages en particulier.
- Seriez-vous prêt(e) à renoncer à un voyage si vos parents ou grands-parents vous le demandent ?
- Comment ressentez-vous l'influence de vos parents et grands-parents sur vos propres décisions de voyager ?

L'INFLUENCE DES INFORMATIONS DE CRISES

- Que pensez-vous des images suivantes ?
- Est-ce que ces événements représentent une anxiété particulière lorsque vous pensez aux voyages ?



Crédit : Spencer Platt / Getty Images. AFP



Crédit : World Health Organization



Crédit : Yasuyoshi Chiba. AFP

CONCLUSION

- Rappelez-moi vos trois premières pensées positives décrivant vos sentiments en pensant à vos voyages ?
- Pourquoi les avoir choisis ?
- Même question pour les trois premières pensées négatives
- Même question pour les cinq mots décrivant au mieux vos sentiments en pensant à vos voyages



MERCI

Projet 2023 – 5705

ANNEXE H

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

No. de certificat : 2023-5705

Date : 2023-03-07

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE plurifacultaire) a examiné le projet de recherche suivant et le juge conforme aux pratiques habituelles ainsi qu'aux normes établies par la *Politique No 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains*(2020) de l'UQAM.

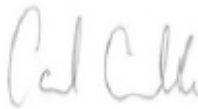
- Titre du projet : L'influence des informations sécuritaires sur la décision de voyager (Le cas particulier des jeunes en situation de crises)
- Nom de l'étudiant : Dominique Antonini
- Programme d'études : **Maîtrise en développement du tourisme (avec mémoire)**
- Direction(s) de recherche : Boualem Kadri

Modalités d'application

Toute modification au protocole de recherche en cours de même que tout événement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité de la recherche doivent être communiqués rapidement au comité.

La suspension ou la cessation du protocole, temporaire ou définitive, doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat est valide pour une durée d'un an à partir de la date d'émission. Au terme de ce délai, un rapport d'avancement de projet doit être soumis au comité, en guise de rapport final si le projet est réalisé en moins d'un an, et en guise de rapport annuel pour le projet se poursuivant sur plus d'une année au plus tard un mois avant la date d'échéance (**2024-03-07**) de votre certificat. Dans ce dernier cas, le rapport annuel permettra au comité de se prononcer sur le renouvellement du certificat d'approbation éthique.



Caroline Coulombe
Professeure, Département de management
Présidente du CERPÉ plurifacultaire

ANNEXE I

AVIS FINAL DE CONFORMITÉ CERPE

UQÀM | **Comités d'éthique de la recherche
avec des êtres humains**

No. de certificat : 2023-5705

Date : 2023-11-10

AVIS FINAL DE CONFORMITÉ

Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPÉ plurifacultaire) a examiné le projet de recherche suivant et le juge conforme aux pratiques habituelles ainsi qu'aux normes établies par la *Politique No 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains* (janvier 2016) de l'UQAM.

Titre du projet : L'influence des informations sécuritaires sur la décision de voyager (Le cas particulier des jeunes en situation de crises)

Nom de l'étudiant : Dominique Antonini

Programme d'études : Maîtrise en développement du tourisme (avec mémoire)

Direction(s) de recherche : Boualem Kadri

Merci de bien vouloir inclure une copie du présent document et de votre certificat d'approbation éthique en annexe de votre travail de recherche.

Les membres du CERPÉ plurifacultaire vous félicitent pour la réalisation de votre recherche et vous offrent leurs meilleurs voeux pour la suite de vos activités.



Raoul Graf, M.A., Ph.D.

Professeur titulaire, département de marketing

Président du CERPÉ plurifacultaire