

## Article:

Langue : Français

Publiée: 13 Avril 2023

**Droits d'auteur:** cette publication a été publiée en libre accès selon les termes et conditions de la licence Creative Commons Attribution (CC BY) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



---

# Estime de soi chez les transporteurs sur vélo dans la ville de Lisala de 2021 à 2022

\*NGBANGA MOSALA Claude <sup>1</sup>

## RESUME

L'estime de soi est une opinion sur soi-même, sur son propre être situation, sur les aptitudes, les capacités, les possibilités diverses que le moi s'attribue incluant une marge de son sort présent ou futur.

Le transporteur sur vélo est un système informel des marchandises par vélo qui s'est développé dans la ville de LISALA et dans ses périphériques en vue de trouver solution aux difficultés socio-économiques auxquelles il est confronté.

Ces transporteurs sont dans de magasins, des gros magasins, des marchés, ports publics et prisés, parkings ..., qui attendent les clients et transportent leurs biens ; pieds, transverses, lianes, pailles, bois de chauffage, braises, briques, graviers, sables, ciments, tôles, barre de fer... en montant sur de collines en passant dans les poussières, à travers les avenues ou rues de LISALA qui se trouvent dans un état de délabrement avancé avec de tête d'érosions à travers la ville, ce qui nécessite de fois des chemins détournés.

Ces sujets sont perçus et se voient sous-estimés méprisés partant des exigences de leur métier.

Ainsi, nous sommes partis d'un échantillon de 105 sujets avec comme variable âge (jeune et adulte).

Nous avons formulé comme hypothèse ; les transporteurs sur vélo s'estimeraient négativement dans l'exercice de leur métier. L'âge pourrait influencer cette estime.

---

<sup>1</sup>Chef de Travaux à l'Université de Lisala et Diplômé d'Etude Approfondies en psychologie

Nous avons utilisé le questionnaire d'estime de soi adapté et appliqué sur une population congolaise par THSIMPANGA et MUBIAYI, qui a une validité très élevée.

Après récolte et dépouillement des données les 105 enquêtés s'estiment positivement.

Ainsi, notre hypothèse est rejetée. L'âge des enquêtés ne s'établit pas en relation de dépendance significative avec un niveau donné de l'estime de soi partant de l'application de test, de chi-carré et de test de rapport de vraisemblance L. Mood.

## SUMMARY

The respect of himself is an opinion on oneself, on his own being situation, on his abilities, capacities, many possibilities that, I, appropriate himself included the margin of one's lot present or future.

The bicycle carrier is an informal system of good to be transported by bicycle which is developed at LISALA town and a round its countryside's so that they may find solutions to their socio-economic difficulties on which it is confronted.

Those bicycle carriers are in the small and shops, at the markets, public beaches and private parking's who wait for clients and carry their things: such as (pieds, trenverses pailles) are things which are used to build local houses, creeper, charcoal, bricks, sands, grave, cements, sheet iron, bar... by climbing hills and passing by dustiest and crossing streets of LISALA which are very bumpy and many erosions in the town which needs the long ways.

They are neglected and are not respected from their works. That's why, we have taken a sample of 105 subjects as age variable (young and adult).

We have formulated as hypothesis: the bicycle carriers should regarded negatively in doing their works. The age should influence this estimation.

We have used questionnaire of self-estimation which adapted and implicated on Congolese population by THSIMPANGA and MUBAYI, which has got a high validity.

After having and examining the given subjects of 105 of an inquiry which are estimated positively.

So, our hypothesis is rejected the inquiry age is not established in relation-ship of signification dependence with the given level of self-estimation on the application test of chi-square and the report test of probability L. Mood.

## INTRODUCTION

### I. PROBLEMATIQUE

En ce deuxième siècle finissant, beaucoup de pays d'Afriques connaissent des crises socio-politiques graves. Celles-ci ont entre autres comme conséquence le ralentissement et les perturbations du monde du travail.

L'emploi ne s'offre plus facilement et la masse croissante de sous-emploi se déverse sans cesse dans le milieu urbain et favorise ainsi l'émergence du secteur informel d'emploi. Cette multiplication des petits métiers est une caractéristique importante des villes de tiers monde, car il s'agit d'activités palliatives que les citoyens pratiquent pour leur subsistance, c'est donc une réaction des citoyens contre le chômage. C'est un travail dont on tire ses moyens d'existence (Larousse, 2007)

Devant cette crise que traverse la R.D Congo, l'économie nationale est ébranlée ; on observe l'arrêt de l'outil de travail ; la fermeture des entreprises de production des biens et de services. Le pillage a entraîné la liquidation quasi-totale des entreprises et des sources des recettes pour l'Etat. Ceci a comme conséquence beaucoup de gens travaillent pendant plusieurs mois sans être payés et certaines entreprises demeurent incapables de rémunérer tous leurs ouvriers et procèdent à des assainissements massifs

Face à cette situation de crise, l'être humain doté de son intelligence se demeure pour survivre. Touré (1985, P.9) aborde dans ce sens en disant que : « l'être humain s'il n'imaginait pas les moyens de subvenir à ses besoins essentiels au maximum vital, il tomberait bien vite dans le rang de ces actifs qui semblent affectionner la passivité attendant que l'Etat philanthropique leur vienne en aide et attendant depuis longtemps déjà dans la résignation et la nécessité.

Par sa créativité, l'homme organise les facteurs de son milieu pour produire les biens et service. Ces modes de production évoluent et diffèrent dans le temps et l'espace. à Lisala par exemple, les gens se sont orientés vers les ateliers de confections, l'artisanat de bois, de réparation des vélos et motos..., que nous les désignons désormais sous l'appellation des emplois non structurés ou secteurs informel de l'économie. En effet, ces activités ne sont ni contrôlées, ni réglementées par l'Etat.

En outre, cette catégorie de gens générée par la crise, se sert merveilleusement de leur cerveau en faisant preuves d'une imagination afin de survivre à présent et à l'avenir, c'est pourquoi Touré (1985, p.8) souligne que : ''se conduire en être pensant, c'est se servir de sa cerveau pour gagner sa vie tout en contribuant par l'exercice d'un métier choisie, inventé ou imaginé, a facilité la vie à ses concitoyens et sans porté préjudice à la nation''.

C'est dans ce cadre que nous avons observé il y a quelques années, l'émergence incontestable du vélo comme moyen de transport aussi bien ici en ville qu'à la campagne ; ces transporteurs sur vélo au centre-ville transportent des pieds, traverses, ciments, tôles, Braises, Briques, Sables, Gravieres ... en montant sur des collines, en passant dans les poussières, en travers des avenues ou rues en état de délabrement avancés, des têtes d'érosions à travers la ville) ce qui nécessitent des chemins détournés.

En outre ce travail, les 'combattants' ne sont pas à mesure de gérer et de faire prospérer leurs activités. Le revenu de leur travail n'est pas distingué du budget du ménage. La plus grande partie de ce revenu est affecté au besoin familial. En outre, ils éprouvent des difficultés sérieuses dans l'exécution du travail proprement dit ; la résistance de client à le pousser sur une colline ou sable, son imposition de rouler rapidement oubliant que c'est une force qui est exercée par l'organisme pour faire déplacer le vélo. Il s'agit d'un travail épuisant qui attire de moqueries d'autres à l'instant du métier de charretier.

Toutes ses difficultés font que le phénomène puisse revêtir soit un caractère transitoire ; les gens y font temporairement avant de trouver un emploi dans le secteur formel, soit un caractère éphémère, en ce sens que les activités entreprises disparaissent au bout d'un temps très court, malgré cela, ils n'abandonnent pourtant pas ce métier bien au contraire leur nombre de fait qu'augmente.

De plus partout dans le monde, quoique à des degrés variables, tout homme veut se prendre en considération dans l'accomplissement de sa tâche. Dans ce phénomène, nous remarquons toutes catégories confondues ; étudiant, élève, marié, fonctionnaire, etc. Il n'y a nul doute que les difficultés rencontrées entrent en contradiction dans la société, c'est-à-dire ce sujet se voit sous-estimer, mépriser partant des exigences de sa tâche.

Par ailleurs, depuis un certain temps, le concept d'estime de soi que Rine et Leyen définissant comme 'la valeur qu'un individu attribue à sa propre personne', prend une importance dans la littérature et les recherches en psychologie surtout aux Etats-Unis. Selon les auteurs Américains, une bonne estime de soi permet une adaptation de l'individu. (Tshimpanga et Mubiayi, 1979, p.27)

Broden, souligne qu'une : « estime de soi procure à la conscience, un sentiment de sécurité lui permettant de conserver pleinement ces forces à reconnaître les faits et à résoudre les problèmes ». (cité par Kabamba, 1980, p.2).

Coopersmeith, « note que cette dimension de la personnalité est associée de façon significative à la satisfaction personnelle et au fonctionnement efficaces car les attitudes envers soi-même tout comme les autres attitudes sont changées émotivement et constituent un facteur important de motivation ». . (cité par Kabamba, 1980, p.1).

Ce transporteur comme tout homme, Etant un être social, se trouve habituellement en présence d'autres personnes dans son milieu professionnel, social... dans le groupe professionnel et social dans lequel il évolue, l'image qu'il aura de lui-même étant membre du groupe ne se réalise qu'on référence aux normes et valeurs en vigueur dans ce milieu et en fonction de l'appréciation de son métier par la société.

Pour Maisonneuve (1973, p.146), la conscience de soi n'est jamais un état neutre mais se charge d'affectivité et d'évaluation. Les influences externes, sociales peuvent d'une façon ou d'une autre (positivement ou négativement) jouer sur la personne.

Ainsi, nous pouvons dire que l'estime de soi peut favoriser une motivation chez les Transporteurs, ce qui par ailleurs favorisera un bon rendement, une bonne adaptation au travail et une intégration professionnelle.

Eu égard aux difficultés rencontrées et à la complexité de la tâche, nous nous demandons dans quelle mesure un transporteur sur Vélo arrive t'il à trouver l'équilibre à l'exercice de son emploi ? A-t-il conscience de soi d'avoir mérité l'exercice de cette pratique au regard de sa nature ? En d'autres termes, le sujet "transporteur" vu les difficultés et la complexité de sa tâche, peut ou ne pas avoir une bonne estime de soi au regard de sa nature.

En entreprenant cette étude, notre objectif est de déterminer si les transporteurs sur vélos s'estiment positivement ou pas dans l'exécution de leur tâche c'est-à-dire de mettre en évidence l'estime de soi des transporteurs sur vélo.

Cette étude est une contribution à la psycho-sociologie dans la mesure où nous identifions l'auto perception des sujets dans l'exécution de leur tâche en vue de permettre un encadrement socio-professionnel des enquêtés. C'est comme l'ont souligné Thimpanga et Mubyayi "la prise en considération du sentiment de l'estime de soi est bien plus importante tant sur le plan purement psychosociologique pour envisager l'adaptation d'un individu donné dans l'exercice d'une certaine fonction et ou simplement dans la vie collective. "la connaissance des aspects de l'estime de soi, est une contribution à la recherche des stratégies d'encadrement psychologique des transporteurs sur vélos. (Tshimpanga et Mubiayi, 1983, p.47)

Au cours de ce travail, nous voulons vérifier l'hypothèse selon laquelle les transporteurs sur vélo s'estimeraient négativement dans l'exécution de leur tâche. L'âge, pourrait influencer cette estime.

Pour atteindre l'objectif poursuivi dans ce travail, nous avons utilisé le questionnaire de l'estime de soi emprunté à Janis et Field ! élaborer au départ pour les sujets américains puis adapter aux européens dernièrement adapter et appliquer sur une population congolaise et nous à notre pour nous l'avons adapté aux réalités des transporteurs sur vélos

En outre, Tshimpanga et Mubiayi (1983, p.47), ajoutent que ce questionnaire dans son application congolaise a une validité très élevée et permet de mesurer effectivement les traits qu'il est sensé mesurer.

Etant donné la nature de la tâche de nos sujets enquêtés, nous avons administré oralement le questionnaire de Janis et Field tel qu'adapté à la population congolaise et à leur réalité ; tout en les traduisant à Lingala.

## **II. Notion de l'estime de soi**

Tshimpanga et Mubiayi (1983, p.35) définissent l'estime de soi comme une opinion sur soi-même, sur son propre être en situation, sur les aptitudes, les capacités, les possibilités diverses que le moi s'attribue incluant une image de son sort présent et futur.

Selon le Robert Illustré (2017) « l'estime de soi comme un trait de la personnalité qui concerne les valeurs qu'un individu attribue à sa propre personnalité. En d'autres termes l'estime de soi est une auto-évaluation, une façon dont chacun de nous s'apprécie, se considère (soit négativement, soit positivement), se juge, se voit ».

Alder, a défini l'estime de soi comme étant : « l'évaluation estime du juge face à lui-même. C'est aussi l'auto évaluation ». (cité par Maisonneuve, 1973, p.147)

C'est un terme désignant le jugement ou l'évaluation qu'une personne a de sa propre valeur (w.fr.m. Wikipédia.org.wiki.estime. consulté le 11/02/2023 à 16h00

Pour Doron et parot (2017), l'estime de soi est une implication de la valeur qu'une personne attribue aux divers éléments du concept qu'elle a d'elle-même (composante évaluative ou affective du concept de soi).

Cette valeur résulte de processus d'intériorisation et de comparaisons sociales plus ou moins sélectives. Bien que certaines personnes s'attribuent plus de valeur (dépressifs), les psychologues tablent sur une motivation des gens à maintenir l'estime qu'ils ont d'eux-mêmes à un niveau élevé.

### **II.1. Les piliers de l'estime de soi**

Les piliers de l'estime de soi se présentent comme suit :

- L'amour inconditionnel de soi ;
- La vision positive de soi. Cette vision est la conscience de ses talents pour contribuer à l'humanité ;

- La confiance de soi (apprendre à éduquer. fr. pilier estime ... consulté le 11/02/2023 à 16h00)

## **II.2. Les facteurs qui influencent l'estime de soi**

L'estime de soi se construit durant l'enfance et évoluera au cours de la vie avec les expériences de réussite et d'échec.

Parmi ces facteurs nous avons :

- L'environnement, l'éducation, la personnalité, les capacités physiques et intellectuelles etc... sont autant que nous portons sur nous-même.

## **II.3. Les composantes de l'estime de soi**

Nous avons :

- La confiance de soi (le sentiment de sécurité) c'est la base même de l'estime de soi ;
- L'identité ; c'est la connaissance qu'on a de soi-même ;
- Le sentiment d'appartenance ;
- Le sentiment de compétence. (w.fr.m.wikipédia.org.wiki.estime... consulté le 11/02/2023 à 16h00)

## **III. Mesure de l'estime de soi**

L'estime de soi est l'un des problèmes clés dans l'étude de la personnalité. L'étude de ce trait de personnalité s'est bitée à une autre à un autre problème ; celui de méthode d'évaluation.

D'après Wilier : « les techniques projectives, les Q-sorts et les questionnaires sont les moyens les plus utilisés pour évaluer l'estime de soi ». (cité par Mubiayi, 1979, p.11)

Coopersmith combine les mesures subjectives (questionnaire rempli par le sujet) et objectives (observation du comportement par quelqu'un connaissant bien le sujet). Pour obtenir aussi cinq types d'estime de soi, élevée ;

- élevée – élevée - basse - moyenne - moyenne,

Basse– élevée - basse- basse

### **III.3.1. Version congolaise de l'échelle par Tshimpanga et Mubiayi**

Ces deux auteurs sont partis de questions d'estime de soi de Jeanis et Field (1959) ; traduites en français, adaptées et étalonnées par Rine et Leyers (1974) sur la population Belge. Ils les ont adapté à leur tour à la population congolaise. Les 23 items d'inadéquation sociale ont été soumis au

préalable à 50 sujets. Leur tâche a consisté essentiellement à voir si le contenu de chaque item se trouverait dans la culture congolaise et proposer d'autres contenus appropriés si cela était nécessaire. Ils ont enfin constaté que toutes les questions se rencontrent dans les situations congolaises avec un accord d'au moins 70% par item, sauf pour item 15 a semblé équivoque. Ainsi, les auteurs ont-ils jugé nécessaire de scinder cette 15<sup>ème</sup> question en deux items, ceci a donné lieu à une nouvelle échelle à 24 questions qui s'est révélée très homogène. La fidélité par le coefficient de corrélation a été de 80. (cité par Tshimpanga et Mubiayi, 1979, p.36)

En regard de chacune de ces 24 questions figure une échelle de 5 points dont les niveaux sont soit : très souvent, quelquefois, rarement, à peu près jamais pour les items 1,4,5,6,8,10,12,16,17,19,20,23, soit très fort, oui, moyen, non, pas du tout pour les autres questions. Les auteurs ont attribué une cote de 1 à 5. La cote un (1) étant attribué à une réponse correspondant à une estime de soi faible sauf pour les items 3,7,15 où la réponse était l'inverse. C'est-à-dire 1 correspondant à une estime de soi forte et est aux conséquences crédité de 5 points.

Les résultats enregistrés à l'issue de deux passations (ou groupe expérimental et groupe contrôle) sont homogènes écart-type faible et reflètent la tendance à la normalité.

#### **IV. Transporteurs sur vélo**

Un transporteur est une personne qui effectue des transports par profession. Il porte les biens ou les personnes d'un lieu à un autre (Larousse, 2007).

Dans le cadre de ce travail, le cycliste transporteur se conçoit comme toutes personnes ayant un engagement dans un secteur formel d'emploi ou non qui exerce la fonction de transporteurs des marchandises ou des personnes sur un vélo en vue de trouver solution aux difficultés socio-économiques auxquelles il est confronté. Il s'agit ici des difficultés de survie.

C'est un système de transport informel des marchandises par vélo qui se développe dans la ville de Lisala et dans ses périphéries. Le développement de ce transport par vélo a été plus rapide que celui d'autres modes pour simplifier les transports en commun. Dans ce sens que le transporteur passe là où le véhicules ou les motos en trois pneus ne peuvent pas passer.

#### **V. Population d'étude et échantillon**

##### **V.1. Population d'étude**

La définition d'une population est fondamentale et une attention particulière lui a été accordée dans la recherche. Pour Mucchielli la population désigne un ensemble des personnes sur lesquelles porte l'enquête et qui constitue une collectivité. Celle-ci peut être une nation, une ville, un corps professionnel dispersé sur le territoire, un groupe, (ouvrier d'atelier ou d'une entreprise), les clients



d'un magasin etc. en termes clairs, il s'agit d'un ensemble de groupes humains concernés par les objectifs de l'enquête. Elle est aussi conçue comme un ensemble d'individus qui possèdent les caractéristiques qu'un chercheur se propose d'observer. (Muchielli, 1971, p.4)

Notre population d'étude est constituée de l'ensemble des transporteurs des marchandises dans la Ville de Lisala durant cette période de crise socio-politique dans notre pays. Cette population englobe les jeunes et les adultes que l'on peut connaître dans les croisements des routes, les gares publiques, les parkings, les Beachs, les magasins, les gros magasins et ports qui pratiquent d'une manière informelle le transport sur vélo des personnes.

Il s'agit d'une population difficile à déterminer matériellement ses effectifs étant donné les instabilités de ces individus dans ce métier et considérant aussi le fait que certains d'entre eux s'y engage occasionnellement. En d'autres termes, l'univers de cette enquête est composé de l'ensemble de cyclistes transporteurs sur vélo des marchandises.

Il s'agit d'une population susceptible de réunir plusieurs caractéristiques et par conséquent difficile à la déterminer sur le plan des effectifs de ses membres.

## **V.2. Echantillon**

Isenge (2009, p.31) définit l'échantillon comme une population déterminée, définie, existante dont on peut compter les éléments. C'est une partie de l'ensemble globale de la population.

En ce qui nous concerne dans ce travail, nous avons utilisé l'échantillon non-probabiliste. C'est-à-dire la chance n'a pas été accordée à tout le monde pour faire partie de l'enquête. Il s'agit d'un échantillon occasionnel ou accidentel.

Le groupe de travail est composé des sujets qui ont accepté librement de collaborer avec nous dans cette enquête. Il s'agit de quelques cyclistes que nous rencontrions occasionnellement dans les gares, les parkings, les ports, les magasins, les maisons, les routes, et les avenues de la ville qui ont accepté volontiers de nous fournir les renseignements utiles à la réalisation des objectifs de cette enquête.

Notre groupe d'enquête est composé de 105 sujets. Il s'agit donc d'un échantillon occasionnel dans la mesure où nous voulons voir la part de l'âge, sur la distribution des données à recueillir, nous avons reparti les sujets selon qu'ils ont les différences d'âges.

En ce qui concerne l'âge, nous avons deux catégories : « les Transporteurs » ayant l'âge en dessous de 24 ans d'un côté et ceux ayant 25 ans et plus de l'autre. Car 25 ans est l'âge d'accès à la maturité adulte.

### **Tableau I : répartition des sujets du groupe selon l'âge**

Age	Nombres des sujets,
De 15 à 24 ans (adolescents)	22
De 25 ans et plus (adultes)	83
TOTAL	105

Il ressort de ce tableau que sur un groupe de travail constitué de 105 sujets, 22 ont moins de 25 ans et c'est-à-dire des adolescents et 83 ont plus de 25 ans c'est-à-dire des adultes.

## **VI. Technique de récolte des données**

Pour récolter les données utiles à la vérification de notre hypothèse et parla à la réalisation de l'objectif de notre recherche, nous nous sommes servis du questionnaire de Janis et Field dans sa traduction française adapté au milieu congolais par Tshimpanga et T. Mubiayi, puis avec nos enquêtés et administré oralement après traduction en Lingala. (Tshimpanga et Mubiayi, 1973, p.27)

### **VI.1. Raison du choix de technique de récolte de données**

Selon Isenge, (2009, p.28) un des buts de la recherche est de soumettre les phénomènes qu'elle envisage étudier à la mesure et d'être capable d'une observation, certains auteurs affirment que la valeur scientifique d'une étude est en grande partie déterminée par le choix judicieux de la technique de collecte de données. Cette dernière est liée à l'objet d'étude et même à la nature des sujets.

En effet, dans cette étude, nous allons obtenir certaines informations sur l'estime de soi chez les transporteurs sur vélo des personnes.

Ils finissent les travaux tard et très épuisés. A ce titre, il était mieux indiqué de nous adresser oralement avec eux au cours de petits moments de repos qui caractérisent leur travail au lieu de leur adresser le questionnaire présenté sous forme préfabriqué.

En réalité pour récolter les données de notre étude, nous nous sommes servi des items de questionnaire d'estime de soi de Janis et Field tel qu'adaptés à la population congolaise. (Tshimpanga et Mubiayi, 1973, p.36)

En effet, lorsque nous nous sommes rendu sur le terrain, nous avons constaté que la plupart des sujets particulièrement ceux qui avaient un niveau d'instruction bas avaient de la peine à comprendre le contenu exact des items servant du questionnaire et à y répondre. Raison pour laquelle chaque fois que nous lisions un item avec les alternatives, nous le traduisions en Lingala pour faciliter la compréhension.

## VII. Modalité de dépouillement et traitement

Pour chaque item, il y a une série de cinq alternatives graduées de 1 à 5 (très souvent, souvent, quelques fois, jamais) ou soit très forts, oui, moyen, non, pas du tout). Quant au sens ces alternatives, indiquons que 1 correspond à l'estime de soi très faible et 5 à l'estime de soi très élevée. Sauf pour les questions 3,7,15 où on l'adapte une cotation inverse.

Ainsi, le dépouillement s'est déroulé dans un tableau à double entrée où nous avons en tête de la page les numéros des items et ordonné les sujets. La somme de chaque ligne donne pour chaque sujet sa note globale au questionnaire de l'estime. Après dépouillement des données, tous les résultats ont été traduits en fréquence puis en pourcentage dont l'expression mathématique peut être résumé comme suit :

$$P = \frac{F}{N} \times 100 \text{ où}$$

P : pourcent (%) cherché ;

F : fréquence de la caractéristique observée ;

N : nombre total des toutes les fréquences.

Nous avons ainsi déterminé le niveau de l'estime de soi. Nous les avons repartis en trois niveaux et chaque "Transporteur" est classé à l'un de ces trois niveaux suivant son degré de l'estime de soi.

- Niveau 1 : Estime de soi élevée (E.E) caractérisant les sujets qui ont obtenu une cote située dans l'intervalle de 71 à 120 points sur l'ensemble, soit de 59 à 100 %. Ce qui donne 56 sujets soit 53,3%.
- Niveau 2 : Estime de soi moyenne (E.M.), caractérisant les sujets qui ont obtenu une cote située dans l'intervalle de 50 à 70 points sur l'ensemble, soit de 42 à 58 %, ce qui donne 49 sujets, soit 46,66%.
- Niveau 3 : Estime de soi basée (E.B.) caractérisant les sujets qui ont totalisé 0 à 49 points sur l'ensemble soit de 0 à 41%, ce qui donne zéro sujet, soit 0%.

Les enquêtes repartis selon leurs l'estime de soi sont repris dans le tableau ci-dessous :

**Tableau II : Répartition des sujets du groupe de travail selon les niveaux d'estime de soi**

Niveau d'estime	E. E.	E.M.	E.B.	TOTAL
Nombre de sujets	56	49	0	105

Légende :

- E.E. : estime de soi élevé
- E.M. : estime de soi moyenne
- E.B. : estime de soi base

### **VIII. Présentation, analyse et interprétation des données**

Sous ce point, nous présentons les résultats de notre investigation, et leur analyse et leur interprétation.

#### **VIII.1. Analyse statistique des données**

Après le dépouillement, nous avons recueilli les données qui sont des fréquences des sujets faisant partie d'une estime de soi donnée ; c'est-à-dire estime de soi élevé, moyenne, basse selon l'âge, Nous avons prélevé les fréquences des sujets après l'administration orale d'un questionnaire d'estime de soi de Janis et Field tel qu'adapté à la population congolaise par Tshimpanga et Mubiayi. Ces sujets ont obtenu des scores qui nous ont permis de les placés chacun dans l'une ou l'autre modalité d'estime de soi. Dans la mesure où les données de cette étude sont des fréquences, pour analyser les cotes obtenues par nos sujets, nous avons posé une hypothèse nulle selon laquelle la distribution des fréquences observées ne diffère pas significativement de celle des fréquences théoriques.

De ce fait, le test chi-carré sert à comparer les distributions des fréquences observées à celles des fréquences théoriques à un seuil de signification donnée afin de prendre une décision statistique. Il s'agit d'un test de dépendance cherchant à établir un lien entre deux phénomènes étudiés.

L'utilisation du test de chi-carré est lié au type de tableau de contenance et au nombre de cases à fréquences théoriques inférieures à 5. Certains auteurs précisent que lorsque 20% de cases ou cellules renferment des fréquences théoriques supérieures à 5 %, nous utilisons la formule générale de chi-carré par contre, lorsque plus de 20% de cases renferment des fréquences théoriques inférieures à 5, nous utilisons le test de vraisemblance de Mood, appelé L. de Mood qui se distribue approximativement comme le test de chi-deux.

Le test est aussi utilisé lorsque le degré de liberté de distribution est supérieur à 1. Nays souligne aussi que cette statistique se réfère à une distribution de chi-carré avec  $(L - 1) (K - 1)$  comme degré de liberté. (Tshimpanga, 2018, p.47)

Dans le présent travail, le tableau des résultats est constitué de la série du type  $2 \times k$  soit 2 lignes et 3 colonnes.

Le tableau lié à ces deux types ont plus de 20% de cases à fréquences théoriques inférieures à 5. d'où nous utilisons les tests L de Mood dans la formule se présente de la manière suivante :  $L = \frac{1}{2} \left[ \frac{\sum_{k=1}^L \left( \frac{N_{k.}^2}{N} - N \right)}{N} \right]$  où

$N$  : nombre total de fréquences en lignes et en colonnes

$NL$  : somme de fréquences marginales en lignes.

$N.K.$  : somme de fréquences marginales en colonnes

$f_{oLK}$  : fréquences observés dans la cases.

$K$  : nombre de colonnes

$L$  : nombre de lignes. (Tshimpanga, 2018, p.47)

### VIII.2. Analyse et interprétions des résultats

Il s'agit ici de procédé à l'analyse statistique des résultats recueillis et au-delà, donner une signification psychologique à cette analyse. Il s'agit aussi de déterminer la part de l'influence de l'âge sur l'estime de soi des sujets enquêtés.

Le test L nous a permis de prendre la décision statistique sur les deux variables mises en relation à savoir : l'estime de soi et les caractéristiques d'identification du sujet : âge.

Cette décision à été effectuée en comparant le L observer au L critique avec un degré de liberté calculé à parti de la formule  $(k-1) (L-1)$  où  $K$  =nombre de colonnes et  $L$  nombre de lignes.

Nous avons opté pour un seuil sévère pour éviter les difficultés à certaines décisions acceptées au seuil de 5% alors qu'elles peuvent éventuellement être rejetées au seuil de 1%.

Suivant l'hypothèse de ce travail, en tenant aussi compte de distribution des types d'estime de soi, nous présentons d'abord le résultat globalement. En suit, nous établirons les différences à partie d'une analyse statistique des résultats afin de voir s'il existe ou non une relation entre d'une part la variable (âge et d'autres parts l'estime de soi).

### VIII.3. Présentation globale des résultats

Il s'agit de voir d'une manière globale quelle est l'estime de soi qui groupe statistiquement un grand nombre de Transporteurs enquêtés, c'est-à-dire déterminer les modalités d'estime dominante.

Les résultats de tous les sujets enquêtés indépendamment de leur âge, se résume dans le tableau ci-dessous. Celui-ci est du type 1Xk c'est-à-dire une ligne et trois colonnes, avec un degré de liberté supérieur à 1 soit 2. Nous utilisons à ce sujet la formule générale de chi-carré que  $\frac{fo-fe)^2}{fe}$  où

fo = fréquence observée

fe= fréquence théorique

$\Sigma$  = sommation

$\chi^2$   
Chi-carré

**Tableau III. : Fréquences des sujets enquêtés selon le niveau d'estime de soi**

Niveau d'estime	E.E.	E.M.	E.B.	TOTAL	$\chi^2$ Obs.	$\chi^2$ Crit.
Nombre de sujet	56	49	0	105	53,2	13,3

L'utilisation de ces tests sur l'observation consignée dans ce tableau atteste que le chi-carré observée est supérieure au Chi-carré critique seuil de 1%, soit

chi-carré observé (  $\chi^2_{obs}$  ) 127,14 > chi-carré critique (  $\chi^2_{crit}$  ) : 13,3 ;

Il existe une différence très significative entre les fréquences théoriques et celles observées. Les trois distributions d'estime de soi observées parmi les sujets Transporteurs sur vélo diffèrent très significativement entre elles. Les sujets Transporteurs ne peuvent appartenir à l'une à l'autre modalité de l'estime de soi. L'estime de soi des enquêtés diffèrent significativement selon que les sujets ont une estime de soi élevée, moyenne, basse. Les distributions des résultats selon l'estime de soi ne sont pas imputables aux facteurs aléatoires.

Ainsi, certains sujets 'Transporteurs sur vélo s'estiment positivement c'est-à-dire ceux ayant une estime de soi élevée, moyenne, tandis que d'autres s'estiment négativement c'est-à-dire ceux ayant une estime de soi basse.

Il ressort de ce qui précède qu'en général, les sujets 'Transporteurs sur vélo s'estiment positivement ; 105 sur 105 sujets soit 100%. Aucun d'entre eux s'estime négativement soit 0%.

#### VIII.4. Influence de l'âge sur l'estime de soi

Il s'agit d'examiner si l'âge influencerait la variabilité des niveaux d'estime de soi. En d'autres termes, la distribution de l'estime de soi des sujets adolescents (12 à 24) diffère-t-elle significativement de celles des sujets adultes (25 ans et plus).

Les observations d'estime de soi des "Transporteurs" en rapport avec la variable âge sont consignées dans le tableau ci-dessous, celui-ci est du type 2xk c'est-à-dire deux lignes et trois colonnes avec plus de 20% de cases renfermant des fréquences théoriques inférieures à 5 et un degré de liberté supérieur à 1 soit 2. L'utilisation du tests L de Mood se justifie.

**Tableau IV : Niveau d'estime de soi selon les tranches d'âges**

Niveau d'estime	E.E.	E.M.	E.B.	N	L observé	L Critique
Tranche d'âge						
16-24 ans	13	9	0	22	0,36	9,2
25 et plus	43	40	0	83		
N	56	49	0	105		

Les résultats trouvés par le test L de MOOD attestent que L observé est nettement inférieurs au L critique au seuil de 1% soit  $L_{\text{observé}} 0,36 < L_{\text{critique}} 9,2$ .

Nous acceptons l'hypothèse de l'indépendance selon laquelle la variable âge n'est pas en relation de dépendance avec les niveaux d'estime de soi de nos enquêtés. En d'autres termes, les niveaux d'estimes de soi ne diffèrent pas significativement selon que les sujets sont adolescents ou adultes. L'âge ne joue aucune influence sur les diverses distributions d'estime de soi.

Les variabilités observées sont ainsi aléatoires et par conséquent les adolescents comme les adultes peuvent adopter ou manifester n'importe quel niveau d'estime de soi.

#### CONCLUSION ET SUGGESTIONS

En entreprenant cette étude, nous nous sommes fixés comme objectifs d'étudier l'estime de soi chez les transporteurs sur vélo dans la ville de Lisala et de vérifier l'influence de l'âge, sur cette estime. Nous avons voulu vérifier l'hypothèse selon laquelle les sujets 'Transporteurs' s'estimeraient négativement dans l'exécution de leur tâche. Ainsi, l'âge, influencerait cette estime de soi.

Nous nous sommes servis du questionnaire d'estime de soi Janis et Field, tel qu'adapté à la population congolaise par Tshimpanga et Mubiayi puis avec notre réalité et nous l'avons administré oralement au près d'un groupe des "Transporteurs" sur vélo.

Le groupe de travail a été constitué de quelques sujets "Transporteurs" que nous avons rencontré dans la Ville de Lisala de 2021 à 2022. Ces sujets sont en nombre de 105.

Après le dépouillement, le traitement et l'analyse des données et à l'issue de l'utilisation du test de chi-carré, nous avons constaté que :

Les sujets "Transporteurs" en général s'estimant positivement, ainsi notre hypothèse selon laquelle les sujets "Transporteurs" sur vélo s'estimeraient négativement est infirmé.

L'âge des sujets enquêtés ne s'établit pas en relation de dépendance significative avec un niveau donné de l'estime de soi.

Nous comprenons ainsi l'expression « il n'y a pas de sot métier mais il n'y a que de sottes gens » bien que le transport sur vélo exige beaucoup d'énergies et d'autres choses ; les contraintes, les impositions du client sur l'itinéraire et le prix ; bref malgré les conditions pénibles dans lesquelles les sujets travaillent, ils sont très fiers d'eux-mêmes et s'estiment positivement. \* nous pouvons donc dire que l'estime de soi favorise une motivation chez les Transporteurs, ce qui par ailleurs favorise un bon rendement, une bonne adaptation et une intégration professionnelle.

Pour un meilleur encadrement psychologique des "Transporteurs", nous suggérons : - le pouvoir publique et les organisations non gouvernementales entretiennent les routes pour permettre aux sujets "Transporteurs" d'être aise dans l'exécution de leur tâche et maintenir leur vélo en bon état ;

- Les transporteurs sur vélo s'organisent en association pouvant leur permettre de défendre leur intérêt devant les tracasseries fiscales et policières qu'ils rencontrent.
- Le gouvernement doit perpétuer l'encadrement des "Transporteurs" par le truchement de l'institut national de préparation professionnelle (I.N.P.P.) en donnant la notion sur le code de la route pour qu'il soit aise en circulation.



## BIBLIOGRAPHIE

### 01/ - Ouvrages

Isenge, L. (2009), *Vocabulaire spécialisé de l'éducation de l'enseignement et de la pédagogie*, Kin, CRP.

1. Maisonneuve, J.(1973), *introduction à la psychologie*, paris-PUF,.
2. Mocchielli, R.(1971), *le questionnaire dans l'enquête psycho-social connaissance du problème*, Paris, ESF,.
3. Toure, A.(1985), *les petits métiers à ABIDJAN*, paris : Karthela,.

### 02/-Revues :

1. Thsimpanga, B, et Mubiayi, T. (1979) premier essaie d'application d'une échelle d'estime soi sur une population zaïroise, in R.Z.P.P., Kis., PUZ, vol. VIII, n°1-2.
2. Thshipanga, B. et Mubiayi, T.(1983), validité d'un questionnaire d'estime de soi, in R.Z.P.P., Kisangani., PUZ, vol. VII n°1-2.

### 03/-Mémoires :

1. KABAMBA, K., *Validation d'un questionnaire s'estime de soi par le test de frustration de Rosen ZWOANG*, mémoire inédit, Kisangani., UNIKIS, F.P.S.E., 1980.
2. MUKUNAY, ND., *Essaie d'application d'un questionnaire d'estime de soi à la population de Kisangani*, mémoire inédit, Kis., UNIKIS, F.P.S.E., 1979.

### 04/- Dictionnaire

Doron R. et Parot F. (2017). Dictionnaire de psychologie. Paris :puf

Larousse (2005). Dictionnaire de Français. Paris.

Robert ulustré (2017) Dictionnaire, Paris : nouvelle édition millésime (2017)

### 05/- Syllabus

Tshimpanga, B (2018) statistique inférentielle. Cours inédit, Kisangani : Unikis, FPSE.

### 06/. WEBOGRAPHIE

- Wikipédia (2023). « en ligne ». w.fr.m.wikipédia.org.wiki.estime...consulté le11/02/2023 à 16h00)
- Apprendre à éduquer (2023). « en ligne » apprendre à éduquer fr.pilier estime ... consulté le 11/02/2023 à 16h0

## ANNEXE :

### QUESTIONNAIRE D'ESTIME DE SOI

Age :

Monsieur,

Dans le cadre de notre recherche, nous sollicitons une collaboration de votre part. Elle consistera à répondre aux questions ci-après selon votre opinion. Votre réponse nous aidera à nous rendre compte de la façon dont vous vous estimez dans l'exécution de votre tâche. Choisissez un numéro de la réponse parmi la série des alternatives proposées.

Pour vous aider voici deux exemples :

Exemple 1 : combien de fois vous arrive-il de jouer au Tennis ?

- 1) Très souvent
- 2) Souvent
- 3) Quelque fois
- 4) Rarement
- 5) A peu près jamais

Cela veut dire que vous jouez rarement au Tennis.

Exemple 2 : vous arrive-t-il de penser que les études ont une valeur ?

- 1) Très fort
- 2) Oui
- 3) Moyen
- 4) Non
- 5) Pas du tout

Cela veut dire que les études ont une valeur.

- 1) combien de fois vous arrive-il de vous sentir inférieur aux gens que vous connaissez ?
- 2) Vous arrive-il de penser que vous êtes une personne de peu de valeur ?
- 3) Êtes-vous sûr que vous serez estimé et réputé par les gens que vous connaissez ?
- 4) Combien de fois vous arrive-il de vous sentir punissable par vos erreurs ?
- 5) Vous êtes-vous déjà senti découragé au point de vous dire que plus rien n'a d'importance ?
- 6) Combien de fois vous arrive-il d'avoir l'impression de vous détester vous-même
- 7) En général, dans quelle mesure avez-vous confiance en vos capacités ?

- 8) Combien de fois vous arrive-il d'avoir l'impression que vous pouvez rien faire de convenable ?
- 9) Dans quelle mesure vous souciez-vous de savoir si vous avez de bonnes relations avec autrui ?
- 10) Combien de fois vous arrive-il de vous inquiéter par les critiques qui pourraient être faites au sujet de votre travail par les gens que vous connaissez ?
- 11) Vous êtes déjà senti gêné ou soucieux lorsque vous entriez seul dans une pièce où d'autres personnes étaient déjà installées ?
- 12) Combien de fois vous arrive-il de vous préoccuper de l'impression que vous faites sur les gens ?
- 13) Lorsque vous avez parlé à un groupe de personnes de votre âge dans quelle mesure vous êtes gêné et préoccupé ?
- 14) Lorsque vous essayez de gagner (de réussir) une performance en présence des autres, dans quelle mesure vous sentez-vous nerveux ou agir ?
- 15) Dans quelle mesure vous sauriez-vous de ce que les gens vous considèrent comme ayant réussi dans votre travail ?
- 16) Dans un groupe êtes-vous préoccupé de savoir ce qu'il convient de dire ?
- 17) Quand il vous arrive de commettre une bêtise ou de vous mettre dans une situation quelque peu ridicule, avez-vous l'habitude d'y penser longtemps après ?
- 18) Avez-vous des difficultés à engager une conversation avec de gens que vous rencontrez pour la première fois ?
- 19) Combien de fois vous arrive-il de vous soucier si les gens apprécient votre compagnie ?
- 20) Combien de fois vous arrive-il d'être gêné par votre timidité ?
- 21) Lorsque vous tâchez de convaincre des gens qui n'ont pas les mêmes idées que vous, avez-vous l'habitude de vous préoccuper de l'importance que ces gens auront de vous ?
- 22) Lorsque vous imaginez que certains de vos amis n'ont pas une bonne opinion de vous, dans quelle mesure en êtes-vous troublé ?
- 23) Combien de fois vous arrive-il d'être préoccupé parce que les autres pensent de vous ?
- 24) Combien de fois vous arrive-il de vous préoccuper de ce que les gens vous perçoivent comme ayant échoué dans votre entreprise ?