
Travail de fin d'études[BR]- Travail de fin d'études: "« Quels sont les facteurs économiques et sociaux, ainsi que les justifications morales qui permettent de légitimer la fraude au carburant parmi les consommateurs de diesel en Province de Liège?"[BR]- Séminaire d'accompagnement à l'écriture

Auteur : Goire, Adrien

Promoteur(s) : Dantine, Michaël

Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Diplôme : Master en criminologie à finalité spécialisée en organisations criminelles et analyse du crime

Année académique : 2023-2024

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/22175>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

« Quels sont les facteurs économiques et sociaux, ainsi que les justifications morales qui permettent de légitimer la fraude au carburant parmi les consommateurs de diesel en Province de Liège ? »

Travail de fin d'études présenté en vue de l'obtention
du Master en criminologie,
à finalité spécialisée en organisations criminelles et
analyse du crime

Auteur :
Adrien Goire

N° d'étudiant :
20172328

Année académique
2023 – 2024

Promoteur :
Michaël Dantine

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à remercier chaleureusement mon promoteur, Monsieur Michaël Dantinne, pour ses précieux conseils ainsi que son aide et sa disponibilité qui m'ont permis de me sortir de mes nombreux questionnements.

Je voudrais remercier les professeurs ainsi que tout le personnel académique du Département de Criminologie qui ont participé à mon expérience à l'Université de Liège.

Je souhaite également remercier Monsieur Michael Moustier, Officier de police judiciaire au sein du service des Douanes et Accises, que j'ai eu l'occasion de rencontrer et qui, grâce à son expérience, m'a permis d'y voir plus clair sur le sujet.

Je tiens également à exprimer ma reconnaissance à ma famille pour son soutien indéfectible et sa patience tout au long de cette période exigeante. Leur amour et leurs encouragements m'ont été d'une aide précieuse.

J'aimerais remercier tous les relecteurs de ce mémoire ainsi que Louise pour son aide et son soutien tout au long de ce travail et sans qui il n'aurait sans doute pas vu le jour.

Enfin, je voudrais remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à ce travail par leurs encouragements, leur soutien ou leurs suggestions.

Table des matières

1. Abstract	1
2. Introduction théorique	2
2.1. Intérêt de l'étude	2
2.2. L'étude de la fraude.....	3
2.2.1. Le triangle de la fraude et ses évolutions.....	4
2.2.2. Les techniques de neutralisation.....	5
2.2.3. La théorie du choix rationnel.....	6
2.3. Les taxes sur le carburant et la morale fiscale.....	7
2.3.1. L'économie de « l'ombre ».....	8
2.4. Objectif de la recherche et hypothèses.....	9
3. Méthodologie.....	10
3.1. Type de recherche	10
3.2. Echantillon	10
3.3. Procédures.....	11
3.4. Mesures.....	11
3.5. Stratégie d'analyse	12
4. Résultats	14
4.1. Description de l'échantillon	14
4.2. La légitimation de la fraude au carburant	14
4.2.1. Le score de légitimation.....	14
4.2.2. Les variables socio-démographiques.....	16
4.2.3. Les facteurs économiques et sociaux.....	17
4.2.4. Les justifications morales	18
4.2.5. Corrélations entre les variables indépendantes socio-économiques	19
4.2.6. Corrélations entre les variables indépendantes de justification	20
4.2.7. Corrélations entre les variables de justification et économiques et sociales	21
4.2.8. Les réponses qualitatives	22
5. Discussion	23
5.1. Réponses aux hypothèses.....	23
5.2. Liens entre les différentes variables indépendantes	25
5.3. Limites et faiblesses de l'étude	28
6. Conclusion.....	29
BIBLIOGRAPHIE	30
ANNEXES	33

1. Abstract

Objectifs : Cette étude vise à examiner le niveau de légitimation de la fraude au diesel, en particulier la pratique d'utiliser du mazout de chauffage (connue sous le nom de "rouler au rouge"), parmi les consommateurs de diesel. La recherche se concentre sur l'identification des facteurs sociaux, économiques et moraux qui justifient cette forme de fraude au carburant.

Méthodologie : Pour recueillir les données, un questionnaire structuré a été administré directement aux stations-service dans 12 communes réparties sur le district de Fléron ainsi que sur la ville de Liège. L'échantillon est constitué d'individus utilisant des véhicules diesel, sélectionnés selon une méthode d'échantillonnage en grappes pour garantir une diversité géographique. Le questionnaire comprend des questions basées sur une échelle de Likert pour évaluer la perception des répondants sur la légitimité de cette fraude ainsi que les facteurs l'influençant.

Résultats : La légitimation de la fraude au carburant semble liée aux facteurs socio-économiques et moraux de cette étude. Les hommes jeunes avec de faibles revenus sont ceux qui légitiment le plus la fraude, il semble donc que la légitimation de la fraude soit liée à l'âge, au genre et au revenu.

Conclusion : La plupart des résultats concordent avec la littérature et cette étude est une bonne base pour approfondir le sujet au travers de futures recherches.

Mots-clés : Fraude au carburant, légitimation, perception, diesel, facteurs socio-économiques, facteurs moraux, techniques de neutralisation.

Objectives : This study aims to investigate the level of legitimization of diesel fuel fraud, especially the practice of using heating oil (known as "rouler au rouge"), among diesel consumers. The research focuses on identifying the social, economic, and moral factors that justify this form of fuel fraud.

Methodology : To gather data, a structured questionnaire is administered directly at gas stations across 12 municipalities among the district of Fléron as well as the city of Liège. The sample consists of individuals who use diesel vehicles, selected through a cluster sampling method to ensure geographical diversity. The questionnaire included Likert scale questions to assess respondents' perception on the legitimacy of this fraud and the factors that influence it.

Results : The legitimization of fuel fraud appears to be linked to the socio-economic and moral factors identified in this study. Young men with low incomes are the ones who legitimize fraud the most, suggesting that the legitimization of fraud is related to age, gender, and income.

Conclusion : Most of the results are consistent with the existing literature, and this study provides a solid foundation for further research on the topic.

Keywords : Fuel fraud, legitimization, perception, diesel, socio-economic factors, moral factors, techniques of neutralization.

2. Introduction théorique

2.1. Intérêt de l'étude

Au cours des dernières années, la question de la fraude au carburant a suscité beaucoup d'intérêt. Il suffit de consulter Internet pour trouver de nombreux articles à ce sujet. Selon les données du SPF Finances (cf. Annexe 1), la fraude au carburant a connu une hausse de plus de 50% des infractions constatées avec pourtant près d'un tiers de contrôles en moins entre 2010 et 2022, ce qui démontre qu'il serait intéressant de se pencher sur la question. Effectivement, entre 2020 et 2021, l'augmentation des infractions a plus que doublé et cette augmentation semble continuer en 2022. La situation en Ukraine pourrait aller dans la continuité de ces chiffres car la Russie est l'un des principaux exportateurs de pétrole au monde et le pétrole russe représente 25% des importations de pétrole en Europe (Bp, 2022). L'objectif de cet article n'est pas de déterminer si la guerre en Ukraine a induit une augmentation des prix du carburant même s'il est très probable qu'il existe un lien entre cette guerre et l'augmentation du prix.

Dans cette étude, notre attention sera principalement portée sur la pratique de « rouler au rouge », c'est-à-dire utiliser du mazout de chauffage, qui est beaucoup moins taxé et de couleur rouge, à la place du diesel, car ces deux types de carburant sont les mêmes. Il existe un autre type de carburant, le gasoil non routier, qui est principalement employé dans les véhicules agricoles et qui est moins taxé que le diesel routier. Celui-ci est également rouge et peut être utilisé pour frauder son carburant. Cette pratique est assez méconnue dans la recherche scientifique puisque celle-ci s'est surtout penchée sur les entreprises qui fraudent et non sur le particulier.

Mais pourquoi dit-on « rouler au rouge » ? Et bien tout simplement parce qu'en Europe, un colorant (Solvent Red 19 ou Solvent Red 164) et un marqueur (Solvent Yellow 124) sont ajoutés afin de différencier les carburants selon leur utilisation et de prévenir une possible fraude, sans en altérer les propriétés (Krakowska et al., 2015). Les fraudeurs ont donc adopté des techniques pour décolorer les carburants non routiers qui ont été développées en raison de l'existence de ce colorant, ce qui rend la fraude plus difficile à détecter (Krakowska et al., 2015). Comme l'expliquent Orzel et al. (2019), ce processus de "lavage" de carburant permet de rouler avec du carburant moins cher ou de revendre ce carburant au prix du diesel normal afin de générer de grandes rentrées d'argent. L'Europe s'est accordée pour lutter plus efficacement contre cette fraude en ajoutant un nouveau marqueur, appelé Accutrace plus, qui est utilisé depuis janvier 2024, pour remplacer le marqueur déjà existant (le Solvent Yellow 124) qui comportait certaines lacunes (Weber et al., 2024). Ce changement récent ne permet pas de déjà se prononcer sur l'efficacité de ce nouveau marqueur mais démontre néanmoins que l'intérêt de prévenir cette fraude est un sujet actuel et qu'une étude sur celui-ci n'est pas dénuée de sens.

Cependant, la fraude au carburant ne se limite pas qu'à la décoloration du mazout de chauffage ; il existe également ce qu'on nomme le « cocktailing ». Semerád (2013) explique que le cocktailing implique la combinaison d'autres composants, souvent moins chers, avec du carburant, ce qui permet soit de revendre ce « cocktail » au prix du marché et donc de générer de gros bénéfices, soit de permettre aux particuliers de rouler avec un carburant moins cher et de réaliser de grandes économies. Le « cocktailing » peut s'appliquer à n'importe quel carburant étant donné que son principe ne repose pas sur deux carburants similaires ayant une utilité différente comme pour le mazout de chauffage et le diesel.

La fraude au carburant n'est pas seulement une fraude commise par des particuliers, certaines entreprises le font également afin de baisser leurs coûts. Il y a eu un cas très connu dans l'entreprise Volkswagen et qui a fait très grand bruit lorsque celui-ci a été découvert il y a quelques années. Le principe de cette fraude était un peu particulier car il ne consistait pas à substituer le diesel avec d'autres

substances. Dans ce cas-ci, l'entreprise avait équipé plus de 11 000 000 de véhicules d'un système qui permettait de dissimuler leurs émissions de gaz polluants lors des tests d'homologation des véhicules (Braun & Van Erp, 2022). Cela a donc permis à l'entreprise de mettre sur le marché des millions de véhicules qui n'auraient pas pu être mis en vente sans ce système frauduleux. Bien que cet exemple n'entre pas dans le thème du particulier qui fraude son carburant, cela permet, néanmoins, de se rendre compte de l'étendue des possibilités lorsque l'on parle de ce phénomène.

Il est important de noter que tous ces types de fraude décrits ne sont pas seulement un risque pour les entreprises ou les particuliers qui utilisent ces carburants, mais c'en est un également pour autrui. En effet, comme précisé par Semeràd (2011), utiliser des carburants ou des composants qui ne respectent pas les normes légales des gouvernements peut entraîner une pollution plus importante qu'un carburant adéquat, ce qui, par la suite, peut mener à une dégradation de l'environnement ainsi que de la santé publique. Cela peut également entraîner des dégâts matériels, notamment car les carburants de contrefaçon peuvent abîmer le moteur ce qui, au final, risque d'augmenter les coûts de maintenance du véhicule (Ahlin et al., 2021). L'économie possiblement faite en fraudant peut donc ne pas en être une.

2.2. L'étude de la fraude

Tout d'abord, qu'est-ce que la fraude ? Selon Harrington & Leslie (2023, p140) la fraude est définie comme « le détournement d'un avantage ou d'un bien par la tromperie ». Duffield et Grabosky (2001) ajoute que la fraude peut consister à éviter une obligation également par la tromperie. Dans le cas de la fraude au carburant, payer les taxes sur le diesel est une obligation et, ainsi, la substitution du diesel par du mazout de chauffage permet d'éviter de payer celles-ci étant donné que ce dernier est moins taxé. Les fraudeurs trompent donc le gouvernement en utilisant cette technique.

Ensuite, toujours selon Harrington & Leslie (2023, p. 144-147), la fraude s'articule autour de 3 niveaux :

- **Le niveau macro** : Ici ce sont les institutions qui, via leurs politiques, leurs réglementations, permettent des fraudes qui peuvent paraître plus rentables. Pour ce qui est de la fraude au carburant, c'est bien l'Etat qui détermine le niveau de taxes et qui permet donc une fraude via le carburant de chauffage moins taxé.
- **Le niveau méso** : Ce sont des groupes d'individus qui agissent de manière informelle et qui perpétuent le système de fraude jugé plus rentable que le système légal. Si la société ne juge pas ce comportement comme immoral, ce système peut continuer à être perpétré.
- **Le niveau micro** : Ce niveau explique que certaines personnes sont plus à risque de devenir victimes de fraude ou, au contraire, de devenir fraudeurs. La fraude est connue pour être un phénomène d'élite, puisqu'il faut une certaine position sociale pour avoir accès aux ressources permettant de frauder au sein d'une entreprise. Cependant, dans le cas de la fraude au carburant, c'est l'État qui est victime, puisqu'il est lésé en ne recevant pas les taxes des fraudeurs. D'après Duffield et Grabosky (2001), qui ont catégorisé les différents types de fraude afin de mieux les appréhender, la fraude au carburant entre dans les fraudes commises par un client envers une organisation. Contrairement à la fraude bancaire, où la banque utilise frauduleusement l'argent des clients et abuse de leur confiance, ici, c'est le client qui abuse de la confiance de l'État en utilisant un carburant bien moins taxé que celui qu'il devrait utiliser.

Ce travail s'intéresse surtout au niveau méso puisque l'objectif est de se rendre compte de la perception que les gens se font de la fraude au carburant afin de savoir s'il la considère comme légitime ou non. En effet, selon Statbel (2023), sur les 6 030 700 véhicules de particuliers qui circulent en Belgique, il y en a 2 201 549 qui roulent au diesel soit 36,5%. Cela représente plus d'un tiers du parc automobile belge qui pourrait donc être concerné par la problématique dite de « rouler au rouge ». Cela

permettra de déterminer si la société condamne ce type de comportement ou si, au contraire, elle permet de perpétuer ce système.

2.2.1. Le triangle de la fraude et ses évolutions

Les études sur la fraude se sont également souvent penchées sur les facteurs poussant les gens à y avoir recours. Il existe une théorie très répandue lorsque l'on parle de celle-ci : le triangle de la fraude. Cette théorie comprend trois points : une pression, une opportunité de frauder et une rationalisation de l'acte (Lederman, 2019). Ces trois points expliquent le processus par lequel passe le potentiel fraudeur avant de passer à l'acte. La rationalisation va être l'élément déclencheur qui pousse le potentiel fraudeur à se lancer dans le comportement frauduleux, et elle est également utile après l'acte afin de justifier celui-ci. Pour Vousinas (2019), cette dernière est essentielle pour se convaincre qu'il faut avoir recours à ce comportement.

Pour ce qui est de la pression ressentie par le fraudeur, Lederman (2019) nous explique qu'elle n'est pas forcément factuelle, il suffit que l'individu soit convaincu de celle-ci pour être tenté de passer à l'acte. De plus, pour ce qui est de la pression, le côté financier n'est évidemment pas à négliger étant donné que la part des accises dans le prix du litre du diesel représentait 50% du prix de celui-ci (Energia, 2023). Frauder son diesel peut donc permettre d'énormes économies qui ne sont pas à négliger dans le processus par lequel passe les fraudeurs avant de passer à l'acte. En effet, selon Albrecht (2012, cité dans Hollow, 2014), il existe 6 raisons généralement perçues comme des pressions associées à la fraude : « la cupidité », « le fait de vivre au-delà de ses moyens », « les grosses factures », « les problèmes financiers personnels (comme les dettes) », « les besoins financiers inattendus » et « les mauvaises cotes de crédit » (p. 177). Ces 6 raisons ont toutes un rapport avec le besoin financier ce qui en fait une des premières raisons de l'existence de la fraude.

Cependant, Vousinas (2019) précise que la pression peut être également non financière et due à des facteurs extérieurs. Par exemple, un manque d'accès aux ressources dont on a besoin. Dans le cas de la fraude au carburant, certaines personnes peuvent avoir un accès restreint aux pompes à essence et, pour des raisons de facilité, utilisent du diesel de chauffage. Il se peut également que des citoyens normaux, respectueux de la loi et sans casier judiciaire, puissent commettre une fraude en réponse à une crise dans leur vie (Kapardis & Krambia-Kapardis, 2004).

Il existe une version plus complète du triangle de la fraude qui est appelée « le diamant de la fraude » qui reprend les trois mêmes points que la première mais en rajoute un quatrième : la capacité. En effet, certaines fraudes ne sont pas si simples à mettre en place, il faut pouvoir être capable de les exécuter, c'est-à-dire d'avoir les connaissances et compétences suffisantes pour pouvoir accomplir la fraude voulue (Wolfe & Hermanson, 2004). Dans le cas de la fraude au carburant, un manque d'accès au diesel rouge, ou tout simplement le fait de ne pas être au courant que ce type de carburant peut remplacer le diesel utilisé pour les véhicules, pourrait enlever la capacité de pouvoir organiser cette fraude.

Ensuite, arrive le modèle le plus abouti à ce jour en ce qui concerne l'étude de la fraude : le modèle S.C.O.R.E. Ce modèle est l'acronyme de Stimulus, Capacité, Opportunité, Rationalisation et Ethique ou Ego. Ce modèle étend le diamant de la fraude (qui est déjà une extension du triangle de la fraude) en incluant l'égo pour améliorer la détection et la prévention de la fraude, ainsi que notre compréhension des activités frauduleuses (Vousinas, 2019). Les quatre premiers points, à savoir le stimulus (que l'on peut associer à la pression), la capacité, l'opportunité et la rationalisation ont déjà été discutés, il est donc important de se concentrer sur l'égo.

L'égo se base sur les recherches de Freud à propos des motivations inconscientes qui nous poussent à agir d'une certaine façon plutôt que d'une autre. Le moi (ou l'égo), selon Freud, aide à traiter

la réalité en médiatisant entre les demandes du ça, qui représente les pulsions humaines, et du surmoi, qui représente la conscience morale, empêchant ainsi d'être seulement conduit par des pulsions ou par une conscience morale excessive, ce qui ne permettrait pas d'agir correctement suivant l'environnement dans lequel on se trouve (Vousinas, 2019).

L'égo peut jouer un rôle dans la fraude au carburant de plusieurs manières (Vousinas, 2019) :

- **Recherche de pouvoir et de statut social** : Certaines personnes ayant un ego défaillant, c'est-à-dire un Moi qui n'arrive pas à contrôler les pulsions du Ça, peuvent se sentir supérieures et voir dans la fraude un moyen de contourner des lois qu'elles estiment ne pas devoir suivre.
- **Sentiment d'impunité** : Selon Stotland (cité dans Vousinas, 2019), les individus ayant un ego surdimensionné peuvent croire qu'ils sont au-dessus des lois ou qu'ils ne seront pas attrapés s'ils commettent une fraude. Ils ont le sentiment de berner le monde entier et que rien ne peut leur arriver. En effet, la certitude chez les fraudeurs de se tirer d'affaire après avoir commis une fraude fait partie des raisons les plus communes qui leur permettent de passer à l'acte (Lokanan, 2018 ; Wolfe & Hermanson, 2004).
- **Justification de comportements frauduleux** : Les personnes avec un ego prononcé peuvent rationaliser leurs comportements frauduleux en se convainquant qu'elles méritent de bénéficier d'avantages ou de privilèges spéciaux qui ne sont pas accessibles aux autres. Ils peuvent percevoir la fraude au carburant comme une manière de prendre ce qui leur est dû, peu importe les conséquences pour les autres ou pour la société. Ce dernier point, qui renvoie aux techniques de neutralisation, est très important pour comprendre par quel processus passe les personnes voulant passer à l'acte.

2.2.2. Les techniques de neutralisation

Comme vu précédemment dans les études sur la fraude, il est possible de remarquer qu'un point est commun dans toutes celles-ci : le phénomène de rationalisation, c'est-à-dire de justification de son acte. Ce phénomène a été énoncé par Sykes & Matza (1957) qui ont déterminé qu'il n'existait pas une culture délinquante et que toutes personnes voulant commettre un acte délictueux passent par un processus qu'ils ont appelé « techniques de neutralisation ». Ce processus permet de justifier le passage à l'acte pour éviter ce qu'ils appellent la dissonance cognitive, c'est-à-dire une différence entre les actes et les valeurs. Cela permet aux individus de ne pas culpabiliser lorsqu'ils font quelque chose qui leur paraîtrait inapproprié dans d'autres circonstances. Une fois la « menace » de culpabilité disparue, le risque de passer à l'acte augmente (Thurman et al., 1984).

De plus, comme le précise Divard (2013), les techniques de neutralisation ont un rôle interne et un rôle externe. En effet, elles permettent de se justifier auprès de la société qui pourrait juger un tel acte (rôle externe) et de justifier cette action pour éviter la dissonance cognitive évoquée précédemment (rôle interne). Ce phénomène, avant d'être utile à la justification de l'acte, a surtout un gros impact avant le passage à l'acte puisqu'il permet de faire tomber les barrières morales qui empêchent l'individu de se lancer dans un comportement répréhensible (Divard, 2013).

Pour le cas plus particulier de la fraude, Mariott & Lai (2023) expliquent que les fraudeurs ont une plus grande tendance à minimiser leurs actes, voire à les nier, que dans d'autres formes de criminalité, notamment puisque ce type de crime ne blesse pas physiquement les gens. Il existe un très grand déni de victimes parmi les fraudeurs. C'est donc, pour eux, une manière de justifier leurs actes, car ne se sentant pas comme des criminels et considérant que le besoin de passer à l'acte est dû à une pression extérieure qui n'est pas de leur fait, ils vont redéfinir ce qu'ils considèrent comme étant un acte répréhensible afin que cette nouvelle définition s'accorde à leurs comportements (Vousinas, 2019). En effet, selon Kieffer & Sloan III (2009), les fraudeurs seraient les individus ayant le plus de mal avec le

fait d'être considérés comme des criminels, comparés aux personnes commettant d'autres formes de crimes.

De plus, dans une étude de L'Hoiry (2012) concernant la vente de tabacs de contrefaçon, lorsque le produit lui-même n'est pas illégal, mais que seuls les moyens d'importation et les droits n'ont pas été respectés, ce qui est également le cas de la fraude au carburant, cela conduit les consommateurs à penser que leur participation sur le marché est « illégale mais pas criminelle ». Dans l'étude menée par Hornsby et Hobbs (2007), les participants ont exprimé une croyance similaire en expliquant que personne parmi leur entourage ne considère cette activité comme criminelle. Pour eux, il n'y a rien de criminel à proposer des produits à un prix inférieur à ceux déjà disponibles sur le marché. Cela démontre donc une neutralisation d'un comportement même chez les consommateurs de produits illicites, ce qui peut créer un environnement propice à la fraude étant donné que ni les vendeurs ni les consommateurs ne se sentent criminels.

2.2.3. La théorie du choix rationnel

La théorie du choix rationnel implique que le délinquant ou le criminel est un individu rationnel qui choisit de participer à des activités illégales en exécutant une balance coût/bénéfice, c'est-à-dire qu'il va déterminer si la récompense rapporte potentiellement plus que la punition, ce qui lui permet de définir s'il doit poursuivre ou non dans la trajectoire délinquante (Chen, 2021 cité dans Rasheed et al., 2023). C'est notamment sur ce principe que le droit pénal belge est né. En effet, les punitions ont pour but d'augmenter les coûts, les risques pris par le délinquant, afin de l'empêcher de passer à l'acte (Poupart, 2002).

Chambliss (1975 cité dans O'Grady et al., 2000) explique que la théorie du choix rationnel a plus d'impact sur les infractions qu'il nomme instrumentales, c'est-à-dire des infractions pour lesquelles l'objectif est un gain matériel, que sur les infractions dites émotionnelles. Chambliss (1975 cité dans O'Grady et al., 2000) ajoute que si l'impact de cette théorie est plus grand sur les infractions instrumentales, c'est parce que celles-ci demandent une planification durant laquelle une balance coût/bénéfice va être appliquée, contrairement aux infractions émotionnelles où l'individu va réagir sur le coup de l'émotion et ne pas être rationnel. Etant supposé que l'objectif de la fraude au carburant soit un gain matériel en évitant les taxes, il semble plausible que la théorie du choix rationnel ait un impact sur les décisions d'une personne voulant passer à l'acte.

Chambliss (1975 cité dans O'Grady et al., 2000) fait également la distinction entre ceux qui ont fait du crime leur mode de vie, leur « métier », comme les membres de bandes organisées, et ceux pour qui ce n'est pas le cas. En effet, pour une personne dont le crime fait partie de sa vie, la punition n'aura pas ou peu d'effet sur elle puisqu'elle est habituée à vivre avec ce risque. En revanche, une personne pour qui le crime n'est pas une expérience professionnelle craindra certainement la punition et sera plus impactée par la balance coût/bénéfice.

La balance coût/bénéfice n'est pas qu'une question d'argent ou de risque de se faire attraper. Les délinquants prennent également en compte des éléments subjectifs comme leur statut ou leur réputation (Thomas et al., 2022). Le risque d'être mal vu par la société ou son entourage peut donc entrer dans l'équation. De plus, Sutherland (1947 cité dans Fisher, 2015) explique, via sa théorie de l'association différentielle, que la majorité de l'apprentissage d'un comportement délinquant se fait au contact de proches. En d'autres termes, si un individu connaît une ou plusieurs personnes qui fraudent dans sa famille ou dans ses amis par exemple, les chances que celui-ci apprenne les comportements frauduleux augmentent. En effet, selon Menard & Morris (2012), la tension ou la pression ressentie par le futur fraudeur n'est pas suffisante à elle seule pour passer à l'acte, il faut qu'elle soit combinée à

d'autres variables telles que l'influence des pairs ou de la société chez qui cette pression trouvera peut-être un écho positif afin de conforter ou non l'individu dans son désir de frauder.

2.3. Les taxes sur le carburant et la morale fiscale

Lorsque le sujet du carburant est évoqué, il est très vite associé à celui des taxes. En effet, comme déjà expliqué, les taxes sur le carburant représentaient 50% du prix du litre de diesel fin 2023 en Belgique et ont rapporté 6,22 milliards d'euros en 2022 (Energia, 2023). Cela est non négligeable et met en lumière que la fraude au carburant est un gros manque à gagner pour les gouvernements qui ne touchent plus les taxes liées à la vente de celui-ci (Krakowska et al., 2015). Energia (2023) explique d'ailleurs que les taxes sur le carburant sont une combinaison entre la taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) et les accises. D'après le site du SPF finances (2020), les accises sont des impôts indirects sur différents produits. En Belgique, cela concerne surtout le tabac, l'alcool et les produits énergétiques dont le carburant. Elles sont généralement pointées du doigt, encore plus ces dernières années avec la flambée des prix de l'énergie et des carburants. Pourtant, ces taxes sont très importantes pour l'Etat puisque, comme déjà évoqué, elles représentent plus de 6 milliards d'euros, soit un budget conséquent pour l'Etat belge.

Cependant, l'impôt, contrairement au cas où un bien est acheté par exemple, n'est pas un accord bilatéral. En effet, comme le dit très bien de Crouy-Chanel (2014, p. 5) « l'impôt n'est pas un contrat né d'un échange de consentements », c'est-à-dire que l'Etat ne demande pas aux individus s'ils sont d'accord ou non de payer leurs impôts, ils doivent simplement s'y conformer. De Crouy-Chanel (2014) ajoute que « l'impôt n'est pas l'expression la plus violente du pouvoir de l'Etat, mais elle en est l'expression la plus générale et probablement la plus pesante » (p. 6). En d'autres termes, il s'applique à tout le monde et personne ne peut y déroger.

C'est ce caractère obligatoire et inévitable de l'impôt qui, selon Barilari (2007), fait que celui-ci est reconnu comme une contrainte aux yeux des individus et, bien qu'il permette à ceux-ci d'exister, notamment via la sécurité sociale, celui-ci reste une obligation et non un choix. Barilari (2007) ajoute que malgré qu'il soit vu comme une contrainte, il n'empêche pas que son caractère obligatoire soit respecté et que des sanctions ne doivent être appliquées qu'à une petite partie de mauvais payeurs.

Cependant, ne prendre en compte que le fait qu'il est obligatoire de payer des taxes serait beaucoup trop simpliste. En effet, la théorie du choix rationnel fait écho à un modèle qui a été beaucoup utilisé pour expliquer le non-respect des obligations fiscales. Horodnic (2018) explique que le modèle utilisé pour comprendre le fait de se conformer ou non au paiement des taxes se déroule de la même manière qu'un individu réfléchit avant de commettre un acte selon la théorie du choix rationnel. En effet, l'individu calcule si ne pas payer ses taxes peut lui rapporter plus que de les payer. Cependant, si le risque d'être pris ou que le risque de punition est perçu comme trop grand, il se conformera aux taxes.

De plus, il est important de préciser que le carburant est la source d'énergie la plus utilisée par la population belge. En effet, selon Energia (2022), l'utilisation de carburant représente 37% de l'énergie consommée en Belgique. Une augmentation des taxes sur le carburant n'entraîne donc pas qu'une conséquence directe sur son prix, mais cela risque d'entraîner une hausse d'une grande partie de l'économie puisque de nombreux produits dépendent des transports (Isachi & Mihăilă, 2014). Cela permet de démontrer qu'il peut sembler d'autant plus bénéfique de frauder son carburant si l'augmentation des taxes de celui-ci a un impact sur d'autres secteurs de l'économie.

Cependant, Horodnic (2018) ajoute que se baser uniquement sur ce modèle est assez limité. En effet, cela ne prend pas en compte les paramètres qui ne sont pas d'ordre pécuniaire et qui jouent également un rôle sur le fait de payer ses taxes ou non. C'est là qu'intervient ce qu'on appelle la morale fiscale. En quoi consiste la morale fiscale ? Selon Daude et al. (2012), la morale fiscale correspond à la

tendance ou non de se conformer, pour un individu, au fait de payer des taxes. Les pays où les taxes sont les plus élevées correspondent aux pays où la population a une grande morale fiscale puisqu'ils s'y conforment.

Selon Halman et al. (2022), qui se sont basés sur l'étude européenne des valeurs à laquelle la Belgique n'a pas participé en 2022, les personnes qui ont le moins de scrupules à ne pas payer leurs taxes sont généralement de jeunes hommes qui ont un revenu assez élevé. Au contraire, les personnes qui respectent le plus le paiement de leurs taxes sont les femmes âgées avec un revenu plutôt faible. Selon cette étude, les femmes âgées ont donc une plus grande morale fiscale que les jeunes hommes. L'âge, le genre et le revenu pourraient avoir une incidence sur le fait de légitimer la fraude au carburant ou non.

D'après un rapport de l'OCDE (2023), la Belgique est la championne d'Europe de la taxation du travail. Selon ce rapport, la Belgique taxe le travail à hauteur de 52,7%, ce qui en fait le seul pays d'Europe au-dessus des 50% loin devant l'Allemagne, deuxième de ce classement, et ses 47,9%. Ce rapport se base sur ce qu'ils appellent le « tax wedge » c'est-à-dire la différence entre ce que coûte le travail pour l'employeur et ce que reçoit l'employé dans sa poche. Il est important de préciser cela car, selon Frey & Torgler (2007), plus le système fiscal semble complexe et moins les impôts semblent être utilisés de façon adéquate par le gouvernement, moins la moralité fiscale de la population est élevée. Le mouvement des gilets jaunes en est un exemple. En effet, même si ce mouvement n'a pas eu autant d'impact en Belgique qu'en France, il est important de noter que celui-ci exprimait un ras-le-bol de la population envers les taxes. Comme l'explique Chamorel (2019), les gilets jaunes avaient une impression d'injustice fiscale, notamment par rapport aux élites qui semblaient toujours plus riches alors que la population était toujours plus pauvre. Ce mouvement a démontré une fracture pouvant avoir un impact sur la moralité fiscale de la population, ce qui aurait pu la pousser à avoir moins de scrupules à ne pas se conformer aux taxes si celle-ci estimait que son argent était mal utilisé par l'Etat. Cela peut donc entraîner la population à basculer vers ce que certains économistes appellent « l'économie de l'ombre », dont la fraude au carburant fait partie.

2.3.1. L'économie de « l'ombre »

Snowdon (2012) explique qu'il existe un consensus général parmi les économistes sur les facteurs qui favorisent ce qu'il appelle « l'économie de l'ombre ». Il explique que cette économie (également connue sous les noms « économie parallèle » ou « économie souterraine ») désigne l'ensemble des activités économiques qui échappent à la réglementation et à la fiscalité d'un pays. Celle-ci comprend toutes sortes d'activités économiques qui ne sont pas déclarées aux autorités et échappent donc à l'imposition. Cela inclut des pratiques comme le troc, le travail au noir, l'évasion fiscale, ainsi que des activités illégales comme la fraude, le trafic de drogue et la vente de biens volés. En résumé, l'économie souterraine recouvre tous les échanges de biens ou de services qui ne sont pas officiellement enregistrés (Snowdon, 2012). Frauder son carburant, en roulant au rouge ou de quelques manières que ce soit, permet d'échapper à l'imposition. De ce fait, cela entre bien dans cette économie souterraine.

Selon Frey & Torgler (2007), des impôts trop élevés et une réglementation trop lourde sont des indicateurs forts de l'activité économique illicite. Cela signifie que lorsque les taxes et les règles sont trop strictes, les gens sont plus susceptibles de travailler au noir ou de participer à des activités économiques non déclarées. Toujours selon Frey & Torgler (2007), la moralité fiscale joue également un rôle crucial puisque lorsque les gens estiment que les impôts sont mal utilisés (par exemple, via un gaspillage des fonds publics) ou que le système fiscal est trop complexe, ils sont moins enclins à respecter les règles fiscales et plus enclins à participer à l'économie fantôme. En effet, selon Kirchler et al. (2008), lorsque la confiance dans les autorités est faible, comme dans le cas où une personne ressent

une certaine injustice fiscale, les individus seront plus enclins à frauder afin d'éviter de payer leurs impôts.

L'économiste Schneider (2000) a observé que l'augmentation du travail non déclaré dans les pays de l'OCDE entre 1960 et 1998 était en grande partie due à l'augmentation des impôts et des cotisations de sécurité sociale. Il explique que les gens réagissent à une surcharge des activités de l'État en se tournant vers l'économie fantôme. Ces activités de l'État qui poussent les gens vers l'économie souterraine peuvent inclure des systèmes fiscaux compliqués ou la prohibition complète de certains produits. Par exemple, si un produit est complètement interdit, cela peut inciter les gens à le produire et à le vendre illégalement. En résumé, Schneider (2000) explique que les impôts élevés, les réglementations lourdes et une faible moralité fiscale sont des facteurs clés qui poussent les gens vers l'économie souterraine. Les individus réagissent à ces charges excessives en travaillant au noir ou en participant à des activités économiques illicites.

2.4. Objectif de la recherche et hypothèses

L'objectif de cette recherche est, dans un premier temps, d'évaluer, selon les consommateurs de diesel, s'ils considèrent la fraude au carburant comme légitime ou non. Dans un deuxième temps, l'objectif sera de déterminer les facteurs et les motivations, ainsi que les justifications permettant de légitimer ou non ce type de fraude.

Pour cette recherche, la littérature étant assez maigre concernant spécifiquement le sujet de la fraude au carburant, il a fallu se baser sur des recherches correspondant à d'autres types de fraudes. De plus, il existe beaucoup d'études concernant la perception du public envers certaines formes de criminalité mais ce sont généralement des crimes où la victime est directement impliquée (Holtfreter et al., 2008). C'est pour cela que les hypothèses vont se baser sur d'autres comportements déjà étudiés et il sera intéressant de voir si cela s'applique également à la fraude au carburant.

Les hypothèses de cette étude sont :

- Les problèmes financiers personnels ainsi que les grosses factures (ici dûes au prix élevé du diesel) sont perçus comme légitimant la fraude (Albrecht, 2012 cité dans Hollow, 2014).
- L'évaluation coût/bénéfice, conformément à la théorie du choix rationnel, est perçue comme légitimant la décision de frauder (Chambliss, 1975 cité dans O'Grady, 2000).
- Selon Sutherland (1947, cité dans Fisher 2015) l'entourage peut influencer la trajectoire délinquante. Un entourage qui fraude est donc perçu comme légitimant la décision de frauder.
- Les jeunes hommes avec de hauts revenus ont une plus grande propension à frauder que les autres (Halman et al., 2022). Ils sont donc hypothétiquement plus enclins à légitimer ce comportement.
- Plus les impôts sont perçus comme étant mal utilisés (injustice fiscale), moins la morale fiscale semble élevée et cela légitime la fraude (Frey & Torgler, 2007).
- Les techniques de neutralisation sont perçues comme des arguments valables pour justifier le choix de frauder et légitimer celui-ci. Le déni de victimes est la technique de neutralisation par excellence pour ce type de crime (Mariott & Lai, 2019).

Ces objectifs et hypothèses permettent d'amener la question de recherche : « Quels sont les facteurs économiques et sociaux, ainsi que les justifications morales qui permettent de légitimer la fraude au carburant parmi les consommateurs de diesel en Province de Liège ? »

3. Méthodologie

3.1. Type de recherche

L'objectif de cette recherche est de déterminer le niveau de légitimation de la fraude au diesel au sein de la population étudiée (ici les consommateurs de diesel) ainsi que les facteurs sociaux, économiques et moraux qui permettent de légitimer celle-ci. En d'autres termes, reconnaissent-ils la fraude au carburant comme valide et correct ou au contraire la trouvent-ils inacceptable ? L'objectif sera de rendre compte de leur opinion et de déterminer quels facteurs sont utilisés pour de légitimer le phénomène. En effet, pour des raisons de faisabilité, la légitimation de la fraude au carburant sera étudiée plutôt que le phénomène lui-même car trouver des fraudeurs qui osent parler de leurs méfaits en toute honnêteté semblait compliqué même au travers de tests d'auto-délinquance révélée, ceux-ci n'étant pas le gage de réponses entièrement honnêtes.

Cette étude est donc exploratoire car elle vise à comprendre un phénomène peu étudié et difficilement quantifiable. Même si cette étude essaye de comprendre quels facteurs sont perçus comme justifiant le plus les personnes qui fraudent leur carburant, elle n'en reste pas moins exploratoire car les hypothèses sont plus des guides pour aiguiller celle-ci. L'approche choisie est donc quantitative pour collecter des données auprès des consommateurs de diesel de la région liégeoise afin de pouvoir, par la suite, analyser les différents liens entre les différentes variables. La méthode de collecte de données sera un questionnaire structuré administré en personne aux pompes à essence.

3.2. Echantillon

Pour notre échantillon, la cible comprenait toutes personnes passant aux pompes à essence et utilisant du diesel comme carburant. Cela s'appliquait donc aux individus d'au moins 18 ans sans limite maximum d'âge afin de représenter au mieux la population roulant au diesel. Afin d'être le plus représentatif possible, l'échantillon a été divisé en grappes. Dans un souci de faisabilité, les grappes sont au nombre de 11 et représentent les 10 communes du district de Fléron d'un côté et la commune de Liège de l'autre. C'est-à-dire un total de 11 communes comprenant les communes de Aywaille, Comblain-au-Pont, Esneux, Sprimont, Beyne-Heusay, Blegny, Chaudfontaine, Fléron, Soumagne, Trooz et Liège. Il aurait été beaucoup trop chronophage de se déplacer dans les 24 communes de l'arrondissement administratif de Liège, le choix s'est donc porté sur ceux-ci afin d'éviter un écart de distance trop important entre chaque commune.

A l'aide du site WalStat, il est possible de trouver un calque de chacune des communes. Chaque calque a été utilisé afin de pouvoir compter le nombre de pompes à essence répertoriées par Google Maps ainsi que par le site Viamichelin (cf. Annexe 2). Bien que cette technique ne soit pas des plus académiques, il est difficile de contester l'efficacité de cet outil lorsqu'il s'agit de localiser ce que l'on recherche. Une fois les grappes déterminées, les pompes à essence ont été choisies aléatoirement au sein de chacune de celles-ci. Afin de choisir au mieux, chaque pompe à essence de chaque grappe était ainsi numérotée et ensuite tirée au sort. Toujours grâce au site WalStat, répertoriant toutes sortes de statistiques, le nombre de pompes à essence tirées au sort pour chaque grappe a été déterminé proportionnellement à la population de chaque commune afin d'avoir un échantillon le plus représentatif possible. L'échantillon provient donc de 12 pompes à essence de la commune de Liège et d'une pompe à essence de chacune des 10 autres grappes (Chaudfontaine, Fléron, Esneux, Trooz, Aywaille, Comblain, Soumagne, Blégny, Beyne-Heusay, Sprimont) pour un total de 22 pompes à essence. Cette méthode est donc mixte : probabiliste concernant les lieux choisis mais non-probabiliste concernant la population puisque la population recherchée doit avoir une caractéristique bien spécifique, c'est-à-dire rouler au diesel.

3.3. Procédures

Avant de parler du fond du questionnaire, il est important de clarifier certains points concernant sa conception. En effet, il est assez court puisqu'il a été administré directement aux pompes à essence, ce qui implique que les gens interrogés n'ont pas le temps de répondre à un questionnaire trop long lorsqu'ils remplissent leur réservoir. Certaines questions ont été enlevées afin de ne garder que les plus spécifiques. Cependant, plusieurs raisons ont poussé à faire cette passation en direct.

Tout d'abord, en interrogeant directement les conducteurs à la station-service, cela permet d'inclure des individus qui utilisent réellement des véhicules diesel, notamment en permettant de vérifier visuellement s'ils utilisent bien du diesel pour leur véhicule, et qui pourraient être concernés par la fraude au diesel. De plus, les questionnaires en ligne peuvent attirer des répondants qui ont un intérêt particulier pour le sujet, ce qui pourrait introduire un biais d'auto-sélection. C'est-à-dire qu'il n'y a aucun contrôle sur la sélection des individus pour qui le choix de participer au questionnaire ne revient qu'à eux-mêmes (Bethlehem, 2010). Bethlehem (2010) ajoute qu'un deuxième problème majeur touche les questionnaires en ligne : la sous-représentation de certaines catégories, notamment car tout le monde ne possède pas ou n'utilise pas Internet. La passation en direct permet donc d'inclure une plus grande partie de la population pour une meilleure représentativité qui ne serait pas contrôlée lors d'un questionnaire en ligne.

Ensuite, malgré qu'un pré-test ait été effectué afin de s'assurer que le questionnaire était compréhensible, des interrogations peuvent persister dans le chef des répondants. Ces questions ne pourraient être posées durant un questionnaire en ligne. C'est pourquoi la passation en direct peut améliorer la qualité des réponses puisqu'elle permet une interaction avec le chercheur.

Finalement, l'engagement étant direct, les répondants sont plus susceptibles de répondre puisqu'ils sont abordés en personne, contrairement à une demande en ligne qu'ils pourraient tout simplement ignorer, n'ayant pas de retours humains. De plus, l'immédiateté de la passation permet également d'éviter des abandons après avoir commencé à répondre, les données étant collectées sur place. Ces derniers points ont bien été confirmés après la passation du questionnaire, ayant remarqué qu'il y avait très peu de refus d'y répondre et aucun abandon en cours de route.

Avant de répondre au questionnaire, les participants sont informés de la nature de l'étude, de ses objectifs et de la confidentialité de leurs réponses. Ils devaient donner leur consentement éclairé, et avaient bien évidemment la possibilité de se retirer de l'étude à tout moment. Toutes les données ont été anonymisées et stockées de manière sécurisée pour garantir la protection de la vie privée des participants.

3.4. Mesures

Pour ce qui est du fond du questionnaire (cf. Annexe 3), celui-ci est composé de trois parties. La première consiste en une question permettant de mesurer la variable dépendante en demandant aux répondants leur niveau de légitimité de la fraude au diesel, au travers d'une échelle permettant de donner un score allant de 1 à 10. Il est tout de même précisé qu'un score de 1 est le score le plus bas et ne légitime donc pas la fraude et qu'un score de 10 est le plus haut et donc légitime celle-ci. Cette question permet de savoir si les répondants trouvent légitimes ou non d'utiliser la fraude au carburant. Ces données seront croisées avec les variables indépendantes afin d'identifier des corrélations entre elles.

La deuxième partie consiste en une série de questions pour mesurer les variables indépendantes. Ces questions portent sur les facteurs socio-économiques comprenant 5 items présentés via une échelle de Likert à 5 modalités. Ces items sont basés sur quatre études différentes : les items « le prix du diesel » et « les difficultés financières » sont basés sur l'étude de Albrecht (2012 cité par Hollow, 2014) qui

explique que ce sont les premières raisons qui poussent à frauder ; l’item « un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques » est basé sur l’étude de Chambliss (1975 cité par O’Grady, 2000) où il avance que les fraudeurs sont les plus susceptibles d’exécuter une balance coût/bénéfice, l’item « avoir un entourage qui pratique cette fraude » est basé sur la théorie de Sutherland (1947 cité par Fisher, 2015) selon laquelle les comportements déviants sont appris au contact de proche et enfin l’item « la perception d’injustice fiscale » est basé sur l’étude de Frey & Torgler (2007) où ils expliquent que si une personne n’a plus confiance dans le système fiscal, elle peut se mettre à frauder. Tous ces items expliquent la fraude, cependant, dans le cas de cette étude, ils vont être utilisés afin de voir si, dans le regard des consommateurs de diesel, ils légitiment celle-ci.

La suite de la deuxième partie consiste en une série de questions sur les techniques de neutralisation. Elle est composée de 4 items qui reprennent de possibles justifications utilisées par les fraudeurs et qui sont inventés spécifiquement pour cette recherche. Ils sont tout de même basés sur les travaux de Mariott & Lai (2023) et de Divard (2013) cherchant à identifier les techniques de neutralisation utilisées par les fraudeurs. Chaque réponse se fait au travers d’une échelle de Likert comprenant 5 modalités. La première justification, « Tout le monde le fait, alors pourquoi pas moi », correspond à l’invocation de la normalité, la deuxième « De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d’argent » correspond à la condamnation des condamnateurs, la troisième « Si on y réfléchit bien, les fraudeurs ne font de mal à personne » correspond au déni de victimes et enfin la quatrième « Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer » qui correspond également à la condamnation des condamnateurs mais avec une nuance sur la moralité fiscale de l’étude de Frey & Torgler (2007).

Pour ce qui est de la troisième partie, celle-ci comporte des questions socio-démographiques où leur âge, leur sexe et leur revenu annuel seront demandés aux répondants. Ces questions sont basées sur les travaux de Halman et al. (2022) où ils ont identifié les hommes jeunes avec de hauts revenus comme les plus susceptibles de frauder. Ces questions serviront à savoir si cette catégorie légitime également le plus la fraude au carburant. Ensuite, comme expliqué plus haut, il a été choisi de mesurer la légitimation du phénomène plutôt que le phénomène lui-même étant donné le risque élevé de ne pas trouver de fraudeurs prêts à expliquer pourquoi ils fraudent. Cependant, afin de pouvoir donner la parole à ceux qui oseraient en parler, il y a une dernière question dans le questionnaire demandant aux répondants s’ils ont déjà fraudé ou non. Cette question est associée à une question ouverte permettant aux répondants de se justifier en cas de réponse positive. Cette question ne peut qu’apporter des apports bénéfiques en cas de réponses mais ne change en rien l’approche du questionnaire s’il n’y a pas de réponses à celle-ci. La collecte de données pour cette étude respectera strictement les principes éthiques en matière de recherche.

3.5. Stratégie d’analyse

Avant de parler des résultats, il est important d’expliquer quels tests ont été utilisés afin d’analyser les données. Les tests ont été effectués à l’aide du logiciel JASP. Cependant, à la suite de problèmes techniques rencontrés avec ce logiciel, le reste des tests a été effectué avec le logiciel JMP. En dépit d’une perte de temps, cela n’a eu aucun impact sur l’analyse des données.

Tout d’abord, pour mettre en lien la variable dépendante avec les données socio-démographiques, l’ANOVA a été utilisée pour comparer, par exemple, les perceptions de légitimité entre les hommes et les femmes ou entre deux tranches d’âge ou de revenus. Le test de Kruskal-Wallis a également été utilisé lorsque que les conditions d’homogénéité n’étaient pas respectées. Le test de Tukey a été utilisé comme test post-hoc en cas de différences significatives démontrées par l’ANOVA afin de déterminer quelles paires de groupes sont significativement différentes (ou test de Dunn en post hoc après le test de Kruskal-Wallis).

Ensuite, afin de déterminer les différents liens entre la variable dépendante et les variables indépendantes, l'ANOVA a également été utilisée. Ce test a été choisi car les variables indépendantes étant toutes ordinales, celui-ci était le plus approprié car un test de corrélation tel que Pearson suppose que les variables soient toutes continues. Afin de coller au mieux au test ANOVA, les modalités de réponses (« Pas du tout », « un peu », « modérément », « beaucoup » et « totalement ») ont été regroupées en 3 catégories à savoir : « Pas légitime » (regroupant les modalités « pas du tout » et « un peu »), « Modérément légitime » (ne représentant que la modalité « modérément ») et « Très légitime » (regroupant les modalités « beaucoup » et « totalement »). Il a été fait de même pour les variables concernant les techniques de neutralisation où les 5 modalités (« Pas du tout d'accord », « plutôt d'accord », « neutre », « plutôt d'accord » et « totalement d'accord ») ont également été regroupées en 3 catégories : « Pas d'accord » (regroupant les modalités « pas du tout d'accord » et « plutôt pas d'accord »), « Neutre » (représentant la modalité « neutre ») et « D'accord » (regroupant les modalités « plutôt d'accord » et « tout à fait d'accord »).

De plus, il existe très certainement des liens entre les variables indépendantes (par exemple, penser que le prix du diesel légitime la fraude est peut-être corrélé avec la perception d'injustice fiscale). Pour s'en assurer, un test de corrélation de Spearman a été utilisé afin de déterminer si certaines variables indépendantes étaient liées. Ce test a été préféré au test de corrélation de Pearson qui ne fonctionne qu'avec des variables continues, ce qui n'est pas le cas de cette étude. Cette étape est importante car elle peut démontrer des liens qui pourraient être intéressants à explorer (notamment pour des recherches futures). Tous les tests de corrélation ont été faits en ne sachant pas si les variables seraient corrélées négativement ou positivement.

Enfin, ayant eu 3 réponses positives concernant la question ouverte, une mini analyse qualitative a été appliquée pour identifier les thèmes récurrents. Cette analyse était plutôt anecdotique au vu du peu de réponses, cependant, il paraissait tout de même intéressant d'avoir un retour sur ces réponses afin d'évoquer le point de vue de personnes ayant fraudé, bien que très minoritaire.

4. Résultats

4.1. Description de l'échantillon

Comme expliqué dans la partie méthodologie, l'échantillon a été construit afin de rassembler uniquement des consommateurs de diesel. Cependant, il semblait important de garder une certaine homogénéité entre les hommes et les femmes afin d'avoir un échantillon plus représentatif, les femmes représentant plus de la moitié de la population belge. L'échantillon comptait donc 200 répondants, à savoir 102 femmes et 98 hommes soit 51% de femmes pour 49% d'hommes (cf. Annexe 5.2). Ces 200 répondants venaient de 22 pompes à essence différentes et étaient répartis équitablement dans chacune d'elles. Afin de respecter une certaine représentativité, le nombre de répondants dans chaque commune a été choisi à partir de sa population. Cela donne 120 répondants venant de 12 pompes à essence de la commune de Liège (10 répondants dans chaque pompe à essence) et 80 répondants venant de 10 autres pompes à essence des 10 autres communes répartis comme suit : 7 venant de la commune de Aywaille, 10 venant de la commune de Chaudfontaine, 10 venant de la commune de Sprimont, 10 venant de la commune de Fléron, 4 venant de la commune de Trooz, 6 venant de la commune d'Esneux, 3 venant de la commune de Comblain-au-pont, 10 venant de la commune de Soumagne, 10 venant de la commune de Beyne-Heusay et 10 venant de la commune de Blégny.

Pour ce qui est de l'âge, il a été regroupé en 3 catégories : les « jeunes adultes » (18-34 ans), les « adultes moyens » (35-54 ans) et les « aînés » (55-65 ans et plus). Ils représentent respectivement 34,5% (soit 69 personnes), 40,5 % (soit 81 personnes) et 25% (soit 50 personnes) de l'échantillon (cf. Annexe 5.1). Il existe donc une plus grande proportion d'adultes moyens, ce qui n'est pas embêtant puisqu'ils sont la catégorie d'âge la plus présente en Belgique. Pour ce qui est de la répartition du genre dans les catégories d'âge, les hommes sont majoritaires dans le groupe des jeunes adultes alors que les femmes le sont dans le groupe des aînés et plus particulièrement dans celui des adultes moyens (cf. Annexe 4).

Enfin, les dernières données socio-démographiques correspondent au niveau de revenu brut annuel. Pour ce qui est des catégories, il fut compliqué de décider comment déterminer si un salaire pouvait être considéré comme bas ou comme élevé. Selon Statbel (2023), le salaire médian belge est de 3500 euros bruts par mois soit 42 000 euros bruts par an. C'est-à-dire que 50% de la population belge gagne moins que ce salaire et l'autre moitié gagne plus. Cela a permis de créer 3 catégories seulement : les « faibles revenus » (en dessous du salaire médian soit les modalités « moins de 20 000 » et « 20 000-39 999 »), les « moyens revenus » (regroupant les modalités « 40 000-59 999 » et « 60 000-79 999 ») et les « hauts revenus » (regroupant les modalités « 80 000-99 999 » et « plus de 100 000 »). Chacun représentant respectivement 54,5% (soit 109 personnes), 40% (soit 80 personnes) et 5,5% (soit 11 personnes) de l'échantillon (cf. Annexe 5.3).

4.2. La légitimation de la fraude au carburant

4.2.1. Le score de légitimation

Avant d'analyser les différentes variables entre elles, il est important de voir quel score moyen les répondants ont obtenu concernant la légitimation de la fraude. La moyenne est de 5,175 avec un écart type de 2,879 ce qui démontre que la majorité des répondants se situe plus ou moins entre les scores de 2 et 8 (cf. Annexe 6). Le mode, c'est-à-dire la modalité la plus répondue, correspond à 2. La médiane est parfaitement au milieu, c'est-à-dire à 5, ce qui signifie que 50% des répondants se situent en dessous de 5 alors que les 50 autres se situent au-dessus.

Afin d'avoir une vision plus claire sur l'avis des répondants, 4 catégories ont été créées. Elles sont réparties comme suit :

- 1 à 3 : « Légitimation faible »
- 4 à 6 : « Légitimation modérée »
- 7 à 8 : « Légitimation élevée »
- 9 à 10 : « Légitimation très élevée ».

La catégorie « légitimation faible » regroupe 36,5% des répondants, la catégorie « légitimation modérée » 26%, la catégorie « légitimation élevée » 19,5% et enfin la catégorie « légitimation très élevée » 18% (cf. Annexe 7). Le groupe de légitimation faible comprend donc le plus de répondants.

Voici un tableau montrant la répartition des répondants suivant les différentes variables indépendantes (cf. Annexe 8) :

Niveau de légimité perçu	Nombre de répondants (en %)		
	Pas légitime	Modérément légitime	Très légitime
Variables explicatives			
Le prix du diesel	34	26	40
L'entourage	71	19	10
Les difficultés financières personnelles	18	27	55
La perception d'injustice fiscale	40	20	40
Le risque de sanctions	63	19	18
« Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent »	29	18	53
« Frauder ne fait de mal à personne »	51	19	30
« Tout le monde pratique cette fraude »	89	8	3
« Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer »	33	17	50

Il semblait important pour nuancer les différentes analyses de montrer la distribution de chaque variable indépendante. Chaque groupe majoritaire a été mis en gras. Certaines variables, comme la perception d'injustice fiscale, semblent diviser la population alors que d'autres comme l'entourage, le risque de sanctions ou encore la justification « tout le monde pratique cette fraude » semblent avoir un avis assez tranché. Ces distributions permettent juste une vue d'ensemble de l'opinion générale de la population de l'étude mais ne servent en aucun cas à faire des liens entre les différentes variables. En effet, une variable peut très bien être liée sans pour autant que l'opinion générale ne soit d'accord avec celle-ci.

4.2.2. Les variables socio-démographiques

Voici les résultats des différentes ANOVA réalisées entre les variables socio-démographiques et la variable dépendante (cf. Annexe 9). Les résultats significatifs ($< 0,05$) sont écrits en gras :

	Score de légitimation de la fraude au carburant
Âge	9,235 < 0,001
Genre	15,933 < 0,001
Niveau de revenu brut annuel	9,052 < 0,001

A la lumière de ce tableau, il est possible de remarquer que le score de légitimation de la fraude est significativement lié à l'âge ($p = < 0,001$). La statistique F élevée indique une forte variance entre les groupes d'âge, ce qui renforce l'idée que l'âge influence significativement la légitimation de la fraude. Une analyse approfondie permet d'indiquer que plus les répondants sont jeunes, plus leur score de légitimation semble élevé. En effet, le test post-hoc permet de démontrer que les jeunes adultes (qui représentent les 18-24 ans et les 25-34 ans) sont significativement différents des adultes moyens et des aînés ($p = < 0,001$ et $p = 0,002$ respectivement). Cependant, aucune différence significative n'est visible entre les adultes moyens (35-44 ans et 45-54 ans) et les aînés (55-64 ans et 65 ans et plus). Tout cela est confirmé par les moyennes des 3 groupes, le groupe des jeunes adultes ayant une moyenne plus élevée (6,333) que les 2 autres catégories ayant une moyenne sensiblement identique (Adultes moyens : 4,568 et Aînés : 4,560).

De plus, le score de légitimation de la fraude est significativement lié au genre ($p < 0,001$), avec une statistique F élevée, indiquant une différence marquée entre les hommes et les femmes. Le test post-hoc permet de confirmer cette différence significative entre les hommes et les femmes ($p = < 0,001$), notamment avec les hommes ayant un score moyen plus élevé que celui des femmes (6,031 pour les hommes contre 4,353 pour les femmes).

Enfin, le score de légitimation de la fraude au carburant est également significativement lié au niveau de revenu brut annuel ($p < 0,001$). La statistique F élevée ici aussi suggère une forte variation en fonction des revenus, et une analyse approfondie montre que plus le revenu est bas, plus le score de légitimation est élevé. Cela se remarque notamment en regardant les moyennes de chaque catégorie qui montrent une différence assez grande entre les bas revenus et les moyens et hauts revenus (5,936 pour les bas revenus, 4,250 pour les moyens revenus et 4,364 pour les hauts revenus). Cependant, le test post-hoc ne démontre une différence significative qu'entre les bas revenus et les moyens revenus, la différence entre les bas et hauts revenus n'étant pas significative ($p = 0,174$). De plus, la différence entre les moyens et hauts revenus est quasi nulle étant donné la valeur de la p-value proche de 1 ($p = 0,991$).

Une fois les 3 variables combinées, les jeunes hommes avec des bas salaires sont la catégorie qui ressort avec le plus haut score de légitimation. En effet, il est possible de remarquer que la majorité des jeunes hommes avec un bas salaire ont répondu avec des scores assez hauts (soit 27 répondants sur un total de 41) (cf. Annexe 10).

4.2.3. Les facteurs économiques et sociaux

Comme pour les variables socio-démographiques, voici le tableau des résultats des différentes ANOVA réalisées entre la variable dépendante et les facteurs socio-économiques (cf. Annexe 11). Chaque différence significative ($p < 0,05$) est marquée en gras :

	Score de légitimation de la fraude au carburant
Le prix du diesel	144,372 < 0,001
L'entourage	21,706 < 0,001
Le risque de sanction	67,607 < 0,001
Les difficultés financières personnelles	53,290 < 0,001
La perception d'injustice fiscale	143,044 < 0,001

D'après ce tableau, le score de légitimation de la fraude au carburant semble significativement lié au prix du diesel ($p < 0,001$). En effet, une analyse approfondie montre que plus les répondants sont d'accord avec le fait que le prix du diesel peut légitimer la fraude, plus leur score de légitimation est grand. Cela se remarque notamment grâce aux moyennes du score de légitimation de chaque catégorie (« Pas légitime » : 2,603 ; « Modérément légitime » : 4,635 ; « Très légitime » : 7,713). De plus, le test post-hoc démontre une différence significative entre toutes les catégories ($p < 0,001$).

Pour ce qui est de l'entourage, le score de légitimation est significativement lié à celui-ci ($p = 0,001$). Après une analyse plus poussée, le test post-hoc démontre une différence significative entre le groupe des répondants trouvant que l'entourage n'est pas une raison légitime de frauder avec ceux trouvant que c'est une raison modérément ou très légitime de frauder. Il n'y a cependant pas de différence significative entre les catégories modérément et très légitime, leur moyenne étant fort proche (modérément : 7,184 et très légitime : 6,947).

Ensuite, le score de légitimation est également significativement lié au risque de sanctions. Comme pour le prix du diesel, plus un individu est d'accord avec le fait qu'un risque de sanctions faibles légitime la fraude, plus le score de légitimation est élevé (les moyennes augmentent). Le test post-hoc démontre une différence significative entre la catégorie « pas légitime » et les catégories « modérément légitime » et « très légitime » ($p < 0,001$). Cependant, il n'existe pas de différence significative entre les catégories « modérément légitime » et « très légitime » ($p = 0,297$).

En ce qui concerne les difficultés financières personnelles, le score de légitimation de la fraude est significativement lié à celles-ci ($p = 0,001$). Le test post-hoc démontre une différence significative entre les catégories « pas légitime » et « modérément légitime » par rapport à la catégorie « très légitime » (les deux p étant $< 0,001$). Cependant, la différence entre la catégorie « pas légitime » et « modérément légitime » n'est pas significative ($p = 0,182$). Une analyse plus poussée, notamment en observant les moyennes, démontre que plus une personne trouve légitime de frauder à cause des difficultés financières, plus le score de légitimation est élevé.

Enfin, le score de légitimation est aussi significativement lié à la perception d'injustice fiscale. En effet, le test post-hoc démontre une différence entre toutes les catégories (chaque p étant égale à $< 0,001$). Une observation des moyennes de chaque catégorie démontre que plus la perception d'injustice fiscale est considérée comme une raison légitime de frauder, plus le score de légitimation de la fraude au carburant est élevé. Il est important de préciser que pour toutes ces variables, la statistique F est très

élevée, particulièrement pour ce qui est du prix du diesel et de la perception d'injustice fiscale, ce qui suggère une très grande différence entre les groupes et donc un impact important sur le score de légitimation.

4.2.4. Les justifications morales

Une fois de plus, un tableau reprenant les différentes ANOVA réalisées, cette fois-ci sur les différentes justifications morales utilisées par les fraudeurs (cf. Annexe 12). Chaque différence significative ($p < 0,05$) est marquée en gras :

	Score de légitimation de la fraude au carburant
Tout le monde pratique cette fraude	24,602 < 0,001
Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent	84,501 < 0,001
Les fraudeurs ne font de mal à personne	67,072 < 0,001
Le gouvernement utilise mal les taxes	129,968 < 0,001

Tout d'abord, le score de légitimation de la fraude au carburant semble lié significativement au fait de croire que tout le monde pratique cette fraude ($p = 0,001$). Une analyse plus approfondie permet de démontrer, grâce aux moyennes de chaque catégorie, que plus un individu est d'accord avec la justification « tout le monde pratique cette fraude », plus le score de légitimation est grand. Cependant, cette conclusion est à prendre avec des pincettes étant donné que l'écrasante majorité n'est pas d'accord avec cette excuse comme justification de la fraude au carburant, étant donné qu'ils sont 180 répondants sur 200 à ne pas être d'accord, soit 90% (cf. 7.8). Cela veut donc dire qu'une majorité des personnes trouvant la fraude légitime (soit les scores de 7 à 10) ne sont pas d'accord avec cette justification. Le test post-hoc démontre tout de même une différence significative entre la catégorie « pas du tout d'accord » avec les catégories « neutre » et « d'accord » ($p < 0,001$ et $0,002$ respectivement).

Ensuite, le score de légitimation de la fraude semble également lié au fait de penser que les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent ($p = 0,001$). En effet, les moyennes de chaque catégorie démontrent que plus un individu est d'accord avec cette justification, plus le score de légitimation de la fraude est élevé (Pas d'accord : 2,789 ; Neutre : 3,829 ; D'accord : 6,870). Le test post-hoc démontre en effet une différence significative entre ceux étant neutre ou pas d'accord avec cette justification par rapport à ceux étant d'accord avec celle-ci ($p < 0,001$ dans les 2 cas). En revanche, il ne démontre pas de différence significative entre les personnes n'étant pas d'accord ou neutre.

Pour continuer avec les justifications, l'ANOVA démontre une autre liaison significative, cette fois-ci entre le score de légitimation et le fait de penser que les fraudeurs ne font de mal à personne ($p < 0,001$). Le test post-hoc démontre encore une fois des différences significatives entre les catégories. En effet, il existe une différence significative entre le fait d'être d'accord ou pas d'accord avec cette justification ($p < 0,001$) entre le fait d'être neutre ou d'accord ($p = 0,002$) et entre le fait d'être pas d'accord ou neutre ($p < 0,001$). Les moyennes démontrent que plus une personne est d'accord avec cette justification, plus le score de légitimation est élevé. Il est cependant important de noter que 54% (cf. Annexe 8.7) des répondants ne sont pas d'accord avec cette justification.

Enfin, le score de légitimation de la fraude au carburant est significativement lié au fait de penser que le gouvernement utilise mal les taxes et qu'il est donc légitime de ne pas les payer notamment en fraudant son diesel ($p = < 0,001$). Comme pour le fait de penser que frauder ne fait de mal à personne, le test post-hoc démontre une différence significative entre chaque catégorie. Être d'accord est significativement différent de ne pas être d'accord ou neutre ($p = < 0,001$) et être neutre est significativement différent de ne pas être d'accord ($p = < 0,001$ également). Les moyennes démontrent bien que plus un individu est d'accord avec cette justification, plus le score de légitimation est élevé. Ici, ils sont plus de la moitié (cf. Annexe 8.9) à être d'accord avec cette justification. De plus, comme pour les facteurs socio-économiques, la statistique F de chaque variable est très élevée ce qui suggère également un impact important sur la variable dépendante.

4.2.5. Corrélations entre les variables indépendantes socio-économiques

Comme pour les autres analyses, voici un tableau récapitulatif des corrélations de Spearman effectuées entre les variables indépendantes (cf. Annexe 13) :

Variable	Par variable	ρ de Spearman	de Prob.> ρ
La perception d'injustice fiscale	Le prix du diesel	0,6968	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	Le prix du diesel	0,6555	<,0001*
La perception d'injustice fiscale	Le risque de sanctions	0,6271	<,0001*
Le risque de sanctions	Le prix du diesel	0,5649	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	La perception d'injustice fiscale	0,5616	<,0001*
La perception d'injustice fiscale	L'entourage	0,4195	<,0001*
L'entourage	Le risque de sanctions	0,4087	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	L'entourage	0,4063	<,0001*
L'entourage	Le prix du diesel	0,3726	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	Le risque de sanctions	0,3047	<,0001*

L'observation de ce tableau démontre que chacune des variables est significativement liée aux autres. Cependant, ces liaisons ne sont pas toutes de la même force. En effet, le ρ de Spearman permet d'analyser cette force. Cette analyse permet donc de savoir qu'elle est la force de cette liaison mais une liaison faible n'indique pas une absence de corrélation étant donné que, dans le cas observé dans ce tableau, chaque corrélation est significative, les p-values étant toutes $< 0,05$. Pour mettre un peu de contexte, selon une étude de Dancey & Reidy (2007 cité dans Akoglu, 2018), la force des corrélations est classée comme suit :

- 0 : Inexistante
- Entre 0,1 et 0,3 : Faible
- Entre 0,4 et 0,6 : Modérée
- Entre 0,7 et 0,9 : Forte
- 1 : Parfaite.

Pour commencer, le prix du diesel a une corrélation modérée avec le risque de sanctions faibles (ρ de Spearman = 0,5649). Cela suggère une relation suffisamment forte pour déterminer que ces 2 variables sont liées. De plus, la corrélation étant positive, cela veut dire que plus on est d'accord avec le fait que le prix du diesel légitime la fraude, plus on est d'accord avec le fait que le risque de sanctions faibles légitime également celle-ci. Ensuite, il y a une corrélation positive faible à modérée avec l'entourage (ρ de Spearman = 0,3726). Cela veut dire que plus on pense que le prix du diesel légitime la fraude, plus on pense la même chose concernant le fait d'avoir un entourage qui pratique cette fraude.

Cependant, cette relation est assez faible et n'est donc pas prédominante. Il existe également une corrélation positive avec la perception d'injustice fiscale ainsi qu'avec les difficultés financières personnelles. Dans les 2 cas, cette relation est assez forte (ρ de Spearman = 0,6968 et 0,6555 respectivement). Cela signifie que lorsque que l'on pense que le prix du diesel légitime la fraude, les chances de penser que la perception d'injustice fiscale et les difficultés financières légitiment celle-ci sont grandes.

Ensuite, le risque de sanctions faibles a une corrélation modérée avec l'entourage (ρ de Spearman = 0,4087). La corrélation modérée positive indique que plus les répondants perçoivent les sanctions faibles comme une raison légitime de frauder, plus ils ont tendance à percevoir la même chose concernant l'entourage. Il existe également une corrélation forte avec la perception d'injustice fiscale (ρ de Spearman = 0,6247). Etant donné le ρ élevé, ces 2 variables semblent étroitement liées. La dernière corrélation avec le risque de sanctions est la corrélation la plus faible entre toutes les variables confondues. En effet, la corrélation entre le risque de sanctions et les difficultés financières personnelles a un ρ de Spearman assez faible (0,3047). Cependant, cela n'empêche pas qu'une corrélation positive existe entre ces 2 variables, cela explique juste que cette corrélation est moins prononcée.

Pour finir, il reste 2 corrélations qui n'ont pas encore été discutées. Tout d'abord, l'entourage est corrélé de manière modérée à la perception d'injustice fiscale (ρ de Spearman = 0,4195). Cela suggère que plus on pense qu'avoir un entourage qui pratique la fraude est une raison légitime de frauder, plus la perception d'injustice fiscale est perçue comme légitimant la fraude au carburant, même si cette tendance est modérée. Enfin, la perception d'injustice fiscale est également corrélée de manière modérée aux difficultés financières personnelles (ρ de Spearman = 0,4063). Cela indique que ceux qui considèrent les difficultés financières comme légitimant la fraude sont plus susceptibles de penser qu'avoir un entourage qui pratique la fraude est également une raison légitime.

4.2.6. Corrélations entre les variables indépendantes de justification

Comme pour le tableau des variables indépendantes socio-économiques, ce tableau démontre bien que toutes les variables sont liées entre elles vu que chacune des p-values sont $< 0,05$. L'analyse de ce tableau consistera donc également à définir la force de la relation entre les variables (cf. Annexe 13).

Variable	Par variable	ρ de Spearman	Prob.> ρ
Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent	Tout le monde pratique cette fraude	0,2129	0,0025*
Frauder ne fait de mal à personne	Tout le monde pratique cette fraude	0,3262	<,0001*
Frauder ne fait de mal à personne	Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent	0,4605	<,0001*
Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer	Tout le monde pratique cette fraude	0,2561	0,0003*
Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer	Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent	0,5733	<,0001*
Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer	Frauder ne fait de mal à personne	0,5166	<,0001*

Tout d'abord, la justification « tout le monde pratique cette fraude » est corrélée positivement avec la justification « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent ». Cependant, la force de cette corrélation est faible (ρ de Spearman = 0,2129). Cela veut donc dire que bien que l'une fasse positivement varier l'autre, cette influence reste limitée. La justification « tout le monde pratique cette

fraude » est également corrélée positivement avec la justification « frauder ne fait de mal à personne ». Cependant, cette liaison est également assez faible (ρ de Spearman = 0,3262). Enfin, la justification « tout le monde pratique cette fraude » est corrélée positivement avec la justification « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer ». Dans ce cas-ci aussi la corrélation est faible (ρ de Spearman = 0,2561).

Ensuite, « frauder ne fait de mal à personne » est positivement corrélé à la justification « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent ». En effet, il existe une relation modérée entre ces 2 variables (ρ de Spearman = 0,4605). Pour ce qui est de la relation entre « frauder ne fait de mal à personne » avec « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer », celle-ci est également corrélée positivement et modérément (ρ de Spearman = 0,5166). Dans ces 2 cas, l'augmentation d'une des variables induit une augmentation de l'autre de manière modérée.

Finalement, la corrélation positive entre les justifications « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent » et « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer » est la plus forte entre ces deux variables de justifications puisque celle-ci a un ρ de Spearman proche de 0,6 qui exprime une relation modérément forte.

4.2.7. Corrélations entre les variables de justification et économiques et sociales

Comme pour les autres tableaux concernant les variables indépendantes, toutes les variables semblent liées les unes aux autres de manière significative ($p < 0,05$). Ce tableau analysera donc la force de la relation entre ces variables (cf. Annexe 13).

	Le prix du diesel	L'entourage	Le risque de sanctions	Les difficultés financières personnelles	La perception d'injustice fiscale
Tout le monde pratique cette fraude	0,2917 < 0,0001	0,2642 0,0002	0,3033 < 0,0001	0,2259 0,0013	0,2808 < 0,0001
Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent	0,6748 < 0,0001	0,2674 0,0001	0,2912 < 0,0001	0,6499 < 0,0001	0,5042 < 0,0001
Frauder ne fait de mal à personne	0,4897 < 0,0001	0,2748 < 0,0001	0,5559 < 0,0001	0,3990 < 0,0001	0,5709 < 0,0001
Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer	0,6507 < 0,0001	0,3232 < 0,0001	0,4403 < 0,0001	0,5620 < 0,0001	0,7036 < 0,0001

A la lumière de ce tableau, il est possible de remarquer que la justification « tout le monde pratique cette fraude » n'a que des corrélations assez faibles avec les 5 facteurs socio-économiques (ρ de Spearman $\leq 0,3$), ce qui suppose que ces variables varient peu l'une avec l'autre. Toutefois, toutes ces variables sont liées positivement, ce qui suggère qu'un renforcement de l'une, renforce les autres.

Pour ce qui est de la justification « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent », il existe 2 corrélations faibles avec l'entourage et le risque de sanctions (ρ de Spearman = 0,2674 et 0,2912 respectivement). Il existe également une corrélation modérée avec la perception d'injustice fiscale (ρ de Spearman = 0,5042) ainsi que 2 corrélations assez fortes avec le prix du diesel et les

difficultés financières personnelles (ρ de Spearman = 0,6748 et 0,6499 respectivement). Dans ces cas-ci aussi, les corrélations sont toutes positives.

Ensuite, la justification « frauder ne fait de mal à personne » est corrélée modérément avec toutes les variables, chaque ρ de Spearman étant entre 0,4 et 0,6, sauf avec l'entourage où la relation est faible (ρ de Spearman = 0,2748). On remarque d'ailleurs que, comme pour la justification « tout le monde pratique cette fraude », l'entourage n'a également que des relations assez faibles avec les variables de justification (ρ de Spearman entre 0,1 et 0,3).

Finalement, la justification « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes » semble être celle avec les relations les plus fortes notamment avec la perception d'injustice fiscale (ρ de Spearman = 0,7036). De plus, la relation entre cette justification et le prix du diesel est également assez forte (ρ de Spearman = 0,6507). Les deux autres relations, à savoir celles avec l'entourage et le risque de sanctions, sont modérées (ρ de Spearman entre 0,4 et 0,6).

4.2.8. Les réponses qualitatives

Pour analyser les réponses à la question « avez-vous déjà fraudé votre diesel ? », il a simplement fallu regarder les réponses afin d'y trouver des thèmes récurrents. Contrairement à une réelle recherche qualitative, aucun arbre thématique n'a été créé puisqu'ici, avec seulement 3 réponses, les thèmes ont été facilement identifiables. En effet, il a suffi de se baser sur les variables de la partie quantitative afin d'identifier s'il y avait des thèmes communs avec les réponses données.

Dans les 3 cas, ce sont de jeunes hommes. Cependant, 2 d'entre eux sont de la catégorie « bas salaires », le troisième étant dans la catégorie « salaires moyens ». Voici les 3 justifications :

- « Le prix du carburant après le début de la guerre en Ukraine était exagéré. J'ai voulu essayer même si je l'ai pas fait beaucoup »
- « Le gouvernement taxe trop le carburant et le prix est trop élevé, je ne voulais plus cautionner ça »
- « Problèmes d'argent »

Dans chaque phrase, les raisons évoquées sont des thèmes qui sont bien abordés dans cette étude. Le sujet du prix du diesel qui serait trop élevé revient à 2 reprises, ils parlent également de problème d'argent ainsi que du gouvernement qui taxerait trop le carburant. Cela rejoint les thèmes abordés dans cette étude même si, vu la pauvreté des données, aucune conclusion ne peut ressortir de cette analyse. La seule conclusion possible est de remarquer que sur les 3 thèmes, aucun ne diffère de ceux présentés dans cette étude.

5. Discussion

L'objectif principal de cette étude était de déterminer dans quelle mesure la population étudiée, composée de consommateurs de diesel de la région liégeoise, légitime la fraude au carburant, ainsi que d'identifier les facteurs sociaux, économiques et moraux qui contribuent à cette légitimation. La recherche s'inscrit dans un contexte où la fraude au carburant demeure un phénomène difficile à quantifier et à analyser en raison de la nature sensible et illégale de la pratique. Plutôt que d'essayer de mesurer directement l'ampleur de la fraude, cette étude a opté pour une approche exploratoire visant à comprendre les perceptions et les justifications de cette pratique au sein d'un échantillon spécifique de la population. En effet, comme expliqué dans la méthodologie, la complexité et la sensibilité du sujet rendaient compliqué d'interroger directement des fraudeurs au carburant.

Cette méthodologie, basée sur un questionnaire administré directement aux pompes à essence, a permis de recueillir des données quantitatives et qualitatives sur la perception de la légitimité de la fraude au diesel. Les résultats de cette étude fournissent non seulement une description de la perception générale de la légitimité de la fraude, mais ils mettent également en lumière les facteurs qui semblent jouer un rôle crucial dans ce processus de légitimation.

La discussion qui suit met en perspective les résultats obtenus en les comparant avec les hypothèses initiales et les conclusions tirées des recherches précédentes. La légitimation de la fraude au carburant sera d'abord discutée sous l'angle des caractéristiques socio-démographiques en comparant les différences observées. Ensuite, les liens entre les variables indépendantes et la légitimation perçue de la fraude seront discutés en mettant en évidence les facteurs qui semblent avoir le plus d'influence. Après ça, les différentes corrélations entre les variables indépendantes seront examinées afin de voir si des liens existent entre elles. Cette discussion examinera également les limites de l'étude, ainsi que les implications théoriques et pratiques des résultats obtenus. Finalement, des suggestions pour des recherches futures seront proposées, afin de continuer à approfondir la compréhension de ce phénomène.

Avant d'interpréter les résultats en fonction des différentes variables, l'objectif va être de répondre à la question « Les consommateurs de diesel légitiment-ils la fraude ? ». Il semblerait que la population de cet échantillon est assez partagée (cf. Annexe 6 et 7). En effet, même si le mode peut être associé à une légitimité faible de la fraude au carburant (le mode étant un score de 2), le nombre de réponses allant de 1 à 5 ont rassemblé 109 répondants pour 91 allant des scores de 6 à 10, soit respectivement 54,5% et 45,5%. D'ailleurs, la médiane étant de 5, cela veut dire que 50% des répondants se trouvent en dessous de cette valeur et les 50 autres se trouvent au-dessus. Il existe une certaine symétrie entre les valeurs plutôt basses et les valeurs plutôt hautes avec un pic de chaque côté ce qui démontre une certaine disparité dans les opinions de cette population. Même si cela penche donc plus dans le sens de la non-légitimation de la fraude, cela est une conclusion un peu trop manichéenne étant donné les résultats assez mitigés concernant ce sujet. Il est donc intéressant dans cette discussion d'interpréter quels facteurs, notamment socio-démographiques, pourraient expliquer cette divergence d'opinions.

5.1. Réponses aux hypothèses

Tout d'abord, au regard de l'étude de Halman et al. (2022), il a été souligné que les jeunes hommes avec des revenus élevés étaient ceux qui fraudaient le plus. En partant de cela, l'hypothèse a été que ceux-ci étaient très probablement ceux qui légitimaient le plus cette fraude. Cependant, même si 2 points rejoignent cette hypothèse, à savoir que ce sont bien les jeunes hommes qui possèdent les scores de légitimation les plus élevés, cette étude a démontré que les personnes étant catégorisées comme ayant un bas salaire étaient celles avec le score de légitimation le plus élevé. Il existe donc une différence entre cette hypothèse et la réalité de cet échantillon. De plus, l'étude de Halman et al. (2022) a également

démontré que les femmes âgées avec un bas salaire étaient les moins susceptibles de frauder leur carburant. Or, dans cette étude, les femmes d'âge moyen avec un bas salaire sont celles qui légitiment le moins la fraude. Cependant, si l'échantillon est pris dans son ensemble sans distinguer le genre, ce sont les jeunes et les bas salaires qui sont significativement d'accord avec le fait de frauder contrairement aux autres catégories. Plus les répondants sont jeunes et ont un bas salaire, plus le score de légitimation est élevé. Il est donc possible de déduire que, dans cette étude, l'âge, le genre et le revenu influence significativement les pensées des répondants même si cela ne va pas entièrement dans le sens de la littérature.

Ensuite, parmi les hypothèses, une des plus intéressantes étaient celle d'Albrecht (2012 cité dans Hollow, 2014) qui a remarqué que les raisons principales qui poussaient les gens à frauder étaient les difficultés financières personnelles et les grosses factures. Il a donc fallu partir de ce constat afin de voir si ces deux facteurs pouvaient, aux yeux de l'échantillon de cette étude, légitimer la fraude. Le facteur « les grosses factures » a été remplacé par le prix du diesel puisque, dans ce cas-ci, c'est lui qui détermine la grosse facture ou non. Le prix du diesel apparaît d'ailleurs comme un facteur fortement lié à la légitimation de la fraude au carburant ($p < 0,001$). Plus les répondants estiment que le prix élevé du diesel justifie la fraude, plus leur score de légitimation est élevé. Ce résultat n'est pas surprenant dans un contexte où la hausse des prix pèse sur le portefeuille des Belges. En ce sens, les coûts élevés du carburant peuvent être perçus comme une pression financière directe qui pourrait inciter certains individus à contourner les règles pour économiser de l'argent. Les difficultés financières personnelles constituent un autre facteur significatif ($p = 0,001$), particulièrement pour les répondants qui considèrent que ces difficultés légitiment fortement la fraude. Une analyse plus poussée montre que la différence entre ceux qui trouvent cette justification "modérément légitime" et "très légitime" n'est pas significative, ce qui pourrait indiquer que, au-delà d'un certain niveau de contraintes économiques, la propension à légitimer la fraude devient plus homogène. De plus, le pourcentage de répondants trouvant ces raisons comme légitimes étant assez élevé (40% pour le prix du diesel et 55% pour les difficultés financières) cela indique qu'au sein de cet échantillon, ces facteurs semblent être considérés comme légitime.

De nombreuses études sur la fraude se sont basées sur les travaux de Sutherland (1947 cité dans Fisher 2015) pour expliquer que l'entourage influence le choix de frauder ou non. Cette étude est donc partie de l'idée que, si ce facteur explique la fraude, cela la rend légitime aux yeux de la population. Cependant, bien que cette étude ait démontré qu'il existe un lien significatif entre l'entourage et le score de légitimation, il est important de préciser que plus de 70% des répondants ne trouvent pas cette raison légitime. Il semblerait que, dans cet échantillon, l'entourage semble être un des facteurs légitimant les comportements frauduleux mais ce n'est pas nécessairement le facteur principal. Il est possible que l'influence de l'entourage fonctionne plus comme un facteur secondaire qui renforce des attitudes déjà présentes.

Les résultats de l'étude montrent un lien significatif entre le risque perçu de sanctions faibles et la légitimation de la fraude au carburant. Plus les répondants estiment que le risque de sanctions est faible, plus ils sont susceptibles de considérer la fraude comme légitime. Ce lien suggère que la perception du risque joue un rôle dissuasif important dans les comportements frauduleux. Cette explication rejoint l'hypothèse selon laquelle les fraudeurs effectuent une balance coût/bénéfice avant de passer à l'acte (Chambliss, 1975 cité dans O'Grady, 2000). Cependant, l'absence de différence significative entre les catégories "modérément légitime" et "très légitime" indique que, au-delà d'un certain niveau, la perception du risque de sanctions ne continue pas à influencer la légitimation de manière linéaire. Il est important de préciser que ce facteur n'est pas légitimé par la majorité de l'échantillon. En effet, ils ne sont que 18% à trouver légitime de frauder s'il y a un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques.

Il existe également un lien significatif entre le fait de percevoir la répartition des impôts comme injuste et le score de légitimation. En effet, plus ce constat semble être fait par les répondants, plus ceux-ci ont un score de légitimation élevé. Ce facteur semble être assez clivant étant donné que 39,5% des répondants ne le trouvent pas légitimes contre 40% le trouvant très légitime. Ce n'est pas très étonnant puisque comme en parle très bien Barilari (2007), les impôts sont un sujet qui divise énormément et les répondants de cet échantillon semble confirmer cette tendance. L'hypothèse d'une morale fiscale faible légitimant la fraude semble compliquée à confirmer. D'une part, ce facteur est bel et bien lié à au score de légitimation, cependant, au vu de la division des réponses, il semble compliqué d'affirmer que la morale fiscale de la population de cette étude est faible.

Enfin, la dernière hypothèse est basée sur une étude de Mariott & Lai (2019) affirmant que le déni de victime était la technique de neutralisation la plus utilisée par les fraudeurs. Cette technique semble être particulièrement illustrée par le lien entre la légitimation de la fraude et le fait de penser que les fraudeurs "ne font de mal à personne". Ce résultat significatif montre que ceux qui adoptent cette croyance ont un score de légitimation plus élevé. Cela correspond bien à la notion de déni de victime, où les fraudeurs minimisent les conséquences de leurs actions en affirmant que personne n'en est directement affecté. Cependant, il est important de noter que malgré la liaison significative, 54 % des répondants ne sont pas d'accord avec cette justification. Cela suggère que, même si cette technique de neutralisation est puissante pour certains individus, elle n'est pas universellement acceptée comme une justification valable de la fraude au carburant. En effet, bien que le score de légitimation soit lié aux 3 techniques de neutralisation, il semblerait que dans cet échantillon, les 2 techniques reconnues universellement par les répondants sont celles mettant en cause le gouvernement et les compagnies pétrolières. Ces 2 facteurs de justification, correspondant à la technique de condamnation des condamnateurs, ont trouvé un certain écho parmi les répondants qui sont 51% et 54% à être en accord avec ces justifications.

5.2. Liens entre les différentes variables indépendantes

Afin d'apporter plus de profondeur à cette discussion, il semble important de comprendre si les variables indépendantes évoluent entre elles. En effet, la perception de légitimité de certains facteurs socio-économiques et justificatifs vont très certainement de pair étant donné qu'il n'y a pas qu'une seule variable qui permet de légitimer la fraude au carburant. Après les analyses des résultats, il est facile de se rendre compte qu'elle varie toutes les unes avec les autres.

Tout d'abord, il est bon de remarquer que la variable de justification « tout le monde pratique cette fraude » n'a que des corrélations faibles (ρ de Spearman $< 0,3$). Bien que les corrélations soient statistiquement significatives, leur faiblesse indique que l'influence de la justification "tout le monde pratique cette fraude" sur les autres variables reste limitée. Cela peut s'expliquer par le fait que la majorité des répondants (90 %) rejette ce facteur comme une justification valide de la fraude. Par conséquent, le lien observé résulte principalement de l'effet d'un petit groupe d'individus qui adhèrent à cette justification et présentent des scores de légitimation élevés. Les résultats de ce test sont donc à mettre dans leur contexte. La corrélation significative identifiée pourrait donc être davantage une conséquence statistique de la disparité entre les opinions de ce sous-groupe minoritaire et le reste de l'échantillon plutôt qu'un indicateur d'une influence généralisée de ce facteur. Ainsi, bien que ces résultats apportent une perspective intéressante, il est essentiel de les interpréter avec prudence, en tenant compte de la distribution asymétrique des réponses. Il en est de même avec l'entourage mais dans une moindre mesure puisque le pourcentage de répondants ne légitimant pas ce facteur est moins élevé (71%). De plus, ce facteur a des corrélations qui sont tout de même modérées, notamment avec la perception d'injustice fiscale, ce qui trouve écho aux travaux de Menard & Morris (2012) qui expliquent que l'influence des pairs jouent un rôle sur la perception des individus en permettant à ceux-ci de trouver

une certaine forme de réconfort à savoir qu'ils ne sont pas seuls à penser comme cela. Cela va donc les conforter dans leur opinion.

Ensuite, si l'exemple du prix du diesel est pris, celui-ci a des relations assez fortes avec plusieurs variables à savoir les difficultés financières, la perception d'injustice fiscale et les justifications « les compagnies pétrolières (ρ de Spearman proche de 0,7). Cela peut s'expliquer car le diesel est une dépense directe et essentielle pour de nombreux ménages, notamment ceux qui dépendent de leur véhicule pour des raisons professionnelles ou personnelles. Lorsque ce prix augmente, il devient un fardeau financier important, surtout pour les ménages à revenus modestes ou en difficulté financière. Ainsi, une hausse du prix du diesel intensifie la pression économique ressentie par ces ménages, exacerbant leurs difficultés financières. Cela renvoie au premier point du triangle de la fraude à savoir la pression (Lederman, 2019).

De plus, une part importante du prix du diesel est composée de taxes. Lorsque les individus voient les prix du carburant augmenter, ils peuvent interpréter cela comme une surcharge fiscale, surtout s'ils considèrent que les taxes sur les carburants sont excessives ou mal réparties. Cette perception peut être particulièrement forte dans les pays où les taxes sur le carburant sont élevées par rapport aux revenus moyens, ce qui est le cas en Belgique (OCDE, 2023). Ce lien mène au troisième point discuté par Lederman (2019) : les techniques de neutralisation. En effet, la justification « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes » renvoie directement au sentiment de perception d'injustice fiscale. Ces deux variables sont d'ailleurs fortement corrélées (ρ de Spearman = 0,7036). Cela semble logique, si un individu estime que les taxes sur le carburant sont mal utilisées et qu'il n'y voit aucune retombée positive, celui-ci peut justifier la fraude qui permet de se soustraire d'un système perçu comme injuste. La justification « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent » est également assez fortement corrélée avec les difficultés financières en plus du prix du diesel (ρ de Spearman proche de 0,7). Cette justification semble logique puisque celle-ci permet de renverser la culpabilité vers les condamnateurs (Mariott & Lai, 2019) qui sont vus comme les responsables de l'augmentation des prix.

Les justifications « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes » et « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent » sont assez fortement liées (ρ de Spearman = 0,57). Cela pourrait s'expliquer car dans les 2 cas, l'individu peut ressentir une injustice. D'un côté, il trouve que les impôts sont mal utilisés et que cela profite à certains et de l'autre, les compagnies pétrolières, riches à milliards, qui continuent de s'enrichir pendant alors qu'il du mal à faire son plein. Ces deux justifications sont donc certainement liées par le sentiment d'injustice qu'elles renvoient, ce qui pourrait expliquer que si un individu est d'accord avec l'une, il est d'accord avec l'autre. Ce sentiment d'injustice est d'ailleurs expliqué par Frey & Torgler (2007) comme étant un facteur poussant les gens à ne plus payer leurs taxes.

Il existe une autre corrélation assez forte entre la perception d'injustice fiscale et le risque de sanctions (ρ de Spearman > 0,6). Cela a du sens car selon les explications de Horodnic (2018), la décision de se conformer ou non aux taxes se prend comme lorsqu'un individu fait une balance coûts/bénéfices selon la théorie du choix rationnel. Ce lien entre ces deux variables pourrait donc s'expliquer par le fait que si un individu perçoit une injustice fiscale, et si celui-ci trouve le risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques, cela pourrait le pousser à envisager la fraude et donc trouver cela légitime.

Le risque de sanctions est également modérément corrélé avec le prix du diesel (ρ de Spearman = 0,5649). Cela pourrait s'expliquer de la même manière qu'avec la perception d'injustice fiscale. En effet, le principe énoncé par Horodnic (2018) peut également s'appliquer ici puisqu'une balance coût/bénéfice est clairement applicable dans ce cas. Si le prix du diesel semble trop élevé pour certaines personnes, cela peut pousser celles-ci à estimer qu'il est légitime d'envisager la fraude si le risque de

sanctions leur paraît moins grand que l'avantage économique qu'il pourrait retirer en payant leur diesel moins cher.

Ensuite, la corrélation entre les difficultés financières personnelles et la perception d'injustice fiscale est assez modérée (ρ de Spearman = 0,5616) mais peut tout de même s'expliquer par la littérature. En effet, le fait de rencontrer des difficultés financières peut être considéré comme une pression qui viendrait exacerber la perception d'injustice fiscale des individus. Cette situation permet donc de légitimer la fraude. Comme Lederman (2019) l'explique dans le triangle de la fraude, la pression (ici, les difficultés financières) pousse les individus à rationaliser la fraude (ici, l'injustice fiscale peut être utilisée comme justification) ce qui permet de la légitimer. Si un individu rencontre une opportunité de le faire, si les conditions préalables sont remplies, cela peut mener à la fraude au carburant.

Enfin, il reste une variable qui n'a pas encore été discutée, la justification « frauder ne fait de mal à personne ». Cette justification n'a aucune corrélation forte mais elle en possède quelques-unes qui sont modérées et qui méritent un peu d'attention. Elle est, en effet, liée modérément aux justifications « vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes » et « les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent » (ρ de Spearman = 0,5166 et 0,4605 respectivement). Comme déjà expliqué, un sentiment d'injustice peut s'emparer des individus s'ils pensent que le gouvernement utilise mal les taxes et que les compagnies pétrolières s'enrichissent injustement. Ces deux entités sont donc mises en cause et, ne représentant pas une personne physique, elles ne sont pas considérées par les individus comme de potentielles victimes, ce qui permet de légitimer cette justification (Mariott & Lai, 2019). Cette justification est également une possible explication à la corrélation modérée entre « frauder ne fait de mal à personne » et le prix du diesel et la perception d'injustice fiscale (ρ de Spearman = 0,4897 et 0,5709 respectivement). En effet, le gouvernement pouvant être mis en cause concernant le prix et la politique fiscale, le raisonnement revient au même que tout à l'heure : il n'est pas considéré comme victime car ce n'est pas une personne physique donc cela ne fait de mal à personne. Il existe une dernière corrélation assez forte avec cette variable et le risque de sanctions. Il a déjà été expliqué que le fait de se conformer ou non aux taxes s'effectue comme une balance coût/bénéfice (Horodnic, 2018). De ce fait, penser que frauder ne fait de mal à personne est lié au risque de sanctions étant donné que si un individu est persuadé que cela ne blesse personne, il peut penser que les risques de sanctions sont moins grands.

Il est important de noter que l'analyse a été focalisée sur les corrélations les plus élevées pour chaque variable, car elles offrent des données plus significatives et pertinentes. Bien que toutes les variables étaient liées entre elles, les corrélations fortes permettent de mieux comprendre les relations étroites entre les variables et permettent d'identifier les liens les plus robustes et de se concentrer sur les facteurs exerçant potentiellement une influence majeure sur les comportements étudiés. À l'inverse, les corrélations faibles, bien qu'elles puissent parfois suggérer des tendances intéressantes, ont un intérêt moindre dans le cadre d'une discussion axée sur l'impact significatif des variables, celles-ci pouvant être plus aléatoires ou refléter des relations indirectes ou faibles qui, même si elles existent, ne fournissent pas toujours des informations exploitables ou pertinentes pour la problématique en question. Il n'empêche pas que celles-ci restent intéressantes et qu'il serait bon de les approfondir dans le cadre de recherches futures.

5.3. Limites et faiblesses de l'étude

Cette recherche comprend certaines limites qui pourront être évitées lors de recherches futures. Cependant, ces limites n'ont pas pu être évitées dans le cadre de cette recherche en raison de contraintes de temps et de ressources. Trois grandes limites peuvent être mises en évidence ici, à savoir : des limites en termes de références bibliographiques, méthodologiques et relatives au risque de biais des interviewés.

Tout d'abord, l'une des principales limites est le manque de sources concernant spécifiquement la fraude au carburant. N'ayant pas trouvé de référence pouvant alimenter cette recherche sur le sujet bien précis de la fraude au carburant, la littérature de ce travail est essentiellement basée sur la fraude de manière générale. L'utilisation de sources moins spécifiques pourrait limiter la précision et la pertinence des conclusions tirées. Cependant, pour contrer au maximum les conséquences liées à cette limite, la littérature sur laquelle sont tirées les hypothèses de recherche a également été basée sur des domaines connexes tel que, par exemple, la fraude fiscale. C'est également pour cela que cette recherche est de type exploratoire et que les hypothèses ont été un guide à cette étude plutôt qu'une vérité établie concernant le sujet de la fraude au carburant.

Ensuite, les limites au niveau méthodologique, dans le cas présent, désignent un échantillonnage restreint ainsi qu'un intérêt pour les perceptions plutôt que sur les fraudeurs en tant que tel. En effet, d'une part, l'échantillonnage a été réalisé uniquement sur les utilisateurs de diesel présents dans la Province de Liège. Or, celle-ci n'est pas forcément représentative de toute la Belgique. De plus, l'échantillon a été fait dans certaines communes de la Province de Liège puisqu'il n'était pas possible de se rendre dans toutes les communes, notamment par manque de moyens. Cela réduit donc également la représentativité au sein même de la population visée. L'idéal aurait été de réaliser la même étude mais dans toutes les provinces belges en respectant la représentativité de chaque province par rapport à la population globale. Malheureusement, ce processus est chronophage et demande des compétences supplémentaires. En effet, dans certaines provinces belges, les habitants parlent le néerlandais et l'allemand. Cette méthode aurait donc demandé une traduction du questionnaire dans ces deux langues ainsi que la présence d'un traducteur lors de l'interrogation des personnes dans ces provinces. D'autre part, l'idéal aurait été d'interroger uniquement des répondants ayant déjà fraudé leur carburant afin d'obtenir des données plus précises sur les motivations et les justifications de ce comportement. Toutefois, interroger les perceptions peut offrir un premier aperçu des attitudes concernant cette fraude au carburant qu'il pourra être intéressant d'approfondir lors de recherches futures.

Finalement, l'analyse des résultats a révélé des différences et des liens significatifs entre toutes les variables. Toutefois, il est légitime de penser que l'échantillon pourrait contenir des biais, notamment des biais de désirabilité sociale. En effet, il existe un risque que les personnes interrogées aient répondu au questionnaire en fonction de ce qu'ils pensent être attendu d'eux, plutôt que de refléter leur véritable opinion ou comportement. Ce biais pourrait avoir influencé les conclusions de l'étude, par exemple, en incitant les répondants à sous-estimer leur comportement frauduleux ou à exagérer leur adhésion aux normes sociales. Le fait que le questionnaire ait été administré directement aux pompes à essence, malgré ses avantages déjà discutés, a pu renforcer le risque de biais. En effet, les répondants, se trouvant dans un environnement où leur comportement en matière de carburant est directement observable, auraient pu être plus enclins à répondre en conformité avec ce qu'ils pensent être socialement acceptable ou attendu d'eux. Cette proximité entre le lieu de collecte des données et le sujet du questionnaire peut avoir renforcé la pression ressentie par les participants pour fournir des réponses jugées correctes, plutôt que de révéler leurs véritables attitudes ou comportements. Cette situation souligne l'importance de considérer le contexte de collecte des données dans l'analyse des résultats et d'explorer des méthodes pour minimiser ce type de biais, comme la réalisation de l'enquête dans un cadre plus neutre. Ce constat

met également en lumière l'importance, pour les recherches futures, d'explorer des approches méthodologiques alternatives qui pourraient mieux capter la réalité des comportements frauduleux, en tenant compte des éventuels biais introduits par la désirabilité sociale.

6. Conclusion

Cette étude a permis de mettre en lumière des liens significatifs entre les variables sociodémographiques (âge, genre, revenu) et la légitimation de la fraude au carburant. Les résultats montrent que les jeunes adultes, les hommes et les personnes à faible revenu sont plus enclins à légitimer cette forme de fraude. Ces constats s'alignent avec les tendances observées dans la littérature, selon lesquelles les groupes les hommes et les plus jeunes sont souvent ceux qui rationalisent ou justifient les comportements déviants en réponse à des contraintes perçues. Cependant, ces constats dévient de la littérature sur un point : le revenu. En effet, la fraude est connue comme étant un phénomène d'élite, ce qui ne semble pas être le cas de cette étude.

Les résultats concernant les variables légitimant la fraude concordent avec la littérature, notamment en ce qui concerne les difficultés financières, le prix du diesel ou encore la perception d'injustice fiscale. Il existe cependant des différences entre cette étude et la littérature en ce qui concerne les techniques de neutralisation. En effet, cette recherche a démontré qu'il existe des liens entre les techniques de neutralisation et la légitimation de la fraude au carburant mais les conclusions diffèrent sur la nature de cette technique de neutralisation. En effet, dans la littérature, le déni de victimes est défini comme étant la plus utilisée par les fraudeurs. Or, dans cette étude, c'est la condamnation des condamnateurs qui est la technique la plus légitimée par les répondants.

Cette étude a également permis de montrer des corrélations entre les différents facteurs permettant de légitimer cette fraude. Cela a permis de montrer que le prix du diesel, les difficultés financières personnelles et la perception d'injustice fiscale sont étroitement reliés. Le but de cette étude n'étant pas explicative, celle-ci permet de donner des pistes de réflexion concernant les différentes interactions entre ces variables. Cette réflexion pourrait être plus poussée afin de déterminer la manière dont ces facteurs agissent entre eux, influencent les comportements de fraude et s'articulent dans un contexte socio-économique plus large.

Cependant, cette étude présente certaines limites qui doivent être prises en considération. Le biais potentiel lié à des participants et la nature transversale de l'étude limitent la capacité à établir des relations causales. De plus, l'échantillon utilisé pourrait ne pas être représentatif de l'ensemble de la population, ce qui empêche la généralisation des résultats. Toutefois, ces résultats ouvrent la voie à des recherches futures qui pourraient explorer ces relations de manière plus approfondie.

BIBLIOGRAPHIE

- Ahlin, C., Kim, I. K., & Kim, K. I. (2021). Who commits fraud ? evidence from korean gas stations. *International Journal Of Industrial Organization*, 76, 102719. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2021.102719>
- Akoglu, H. (2018). User's guide to correlation coefficients. *Turkish Journal of Emergency Medicine*, 18(3), 91-93. <https://doi.org/10.1016/j.tjem.2018.08.001>
- Barilari, A. (2007). Le consentement à l'impôt, fragile mais indispensable aporie. *Regards croisés sur l'économie*, 1, 27-34. <https://doi.org/10.3917/rce.001.0027>
- Bethlehem, J. (2010). Selection Bias in Web Surveys. *International Statistical Review*, 78, 161-188. <https://doi.org/10.1111/j.1751-5823.2010.00112.x>
- Bp (2022). *Statistical Review of World Energy 2022*. <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf>
- Braun, C., & Van Erp, J. (2022). International regime complexes and corporate crime: a research agenda based on the Volkswagen diesel fraud case. *Crime Law Soc Change*, 77, 185–206. <https://doi.org/10.1007/s10611-021-09980-z>
- Chamorel, P. (2019). Macron versus the yellow vests. *Journal of Democracy*, 30(4), 48-62. <https://doi.org/10.1353/jod.2019.0068>
- de Crouy-Chanel, E. (2014). Le consentement à l'impôt. *Pouvoirs*, 151, 5-14. <https://doi.org/10.3917/pouv.151.0005>
- Daude, C., H. Gutiérrez and Á. Melguizo (2012), "What Drives Tax Morale?", *OECD Development Centre Working Papers*, 315, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/5k8zk8m61kzq-en>
- Divard, R. (2013). Comprendre les comportements non éthiques du consommateur : les apports de la théorie de la neutralisation. *Management & Avenir*, 60, 53-73. <https://doi.org/10.3917/mav.060.0053>
- Duffield, G., & Grabosky, P. N. (2001). The Psychology of Fraud. *Trends And Issues In Crime And Criminal Justice*, 199, 1. <https://talkingback2restrainingorders.files.wordpress.com/2012/08/fraud.pdf>
- Energia. (2022). *Chiffres clés 2022*. Consulté le 19 décembre 2023 sur <https://www.energiafed.be/fr/chiffres-cles-2022-0>
- Energia. (2023). *Fiscalité*. Consulté le 12 février 2024 sur <https://www.energiafed.be/fr/themes/fiscalite>
- Fisher, K. (2015). The Psychology of Fraud : What Motivates Fraudsters to Commit Crime ? *Social Science Research Network*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2596825>
- Frey, B.S., & Torgler, B. (2007). Tax morale and conditional cooperation, *Journal of Comparative Economics*, 35(1), 136-159. <https://doi.org/10.1016/j.jce.2006.10.006>
- Halman, L., Reeskens, T., Sieben, I., & Zundert, M. van. (2022). Atlas of European Values: Change and Continuity in Turbulent Times. *Open Press TiU*. <https://doi.org/10.26116/6p8v-tt12>
- Harrington, B., & Leslie, C. A. (2023). Toward a Multilevel Sociology of Fraud. *Northwestern University Law Review*, 118(1), 139–166. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/illlr118&i=145>
- Hollow, M. (2014). Money, morals and motives: An exploratory study into why bank managers and employees commit fraud at work, *Journal of Financial Crime*, 21(2), 174-190. <https://doi.org/10.1108/JFC-02-2013-0010>

- Holtfreter, K., Piquero, N.L. & Piquero, A.R. (2008). And justice for all? Investigators' perceptions of punishment for fraud perpetrators. *Crime Law Soc Change*, 49, 397–412. <https://doi.org/10.1007/s10611-008-9110-z>
- Hornsby, R., & Hobbs, D. (2007). A Zone of Ambiguity : The Political Economy of Cigarette Bootlegging. *British Journal Of Criminology*, 47(4), 551-571. <https://doi.org/10.1093/bjc/azl089>
- Horodnic, I.A. (2018). Tax morale and institutional theory: a systematic review, *International Journal of Sociology and Social Policy*, 38(9/10), 868-886. <https://doi.org/10.1108/IJSSP-03-2018-0039>
- Isachi, S.E., Mihăilă, N. (2014). The impact of increasing the excise duty on fuel economy. *Anale. Seria Științe Economice*, 20, 210-216. <https://www.ceeol.com/search/viewpdf?id=285081>
- Kapardis, A., & Krambia-Kapardis, M. (2004). Enhancing fraud prevention and detection by profiling fraud offenders. *Criminal Behaviour & Mental Health*, 14(3), 189–201. <https://doi.org/10.1002/cbm.586>
- Kieffer, S., & Sloan III, J. (2009). Overcoming Moral Hurdles: Using Techniques of Neutralization by White-Collar Suspects as an Interrogation Tool. *Secur*, 22, 317–330. <https://doi.org/10.1057/palgrave.sj.8350087>
- Kirchler, E., Hoelzl, E., & Wahl, I. (2008). Enforced versus voluntary tax compliance: The “slippery slope” framework, *Journal of Economic Psychology*, 29(2), 210-225. <https://doi.org/10.1016/j.joep.2007.05.004>
- Krakowska, B., Stanimirova, I., Orzel, J., Daszykowski, M., Grabowski, I., Zaleszczyk, G., & Sznajder, M. (2015). Detection of discoloration in diesel fuel based on gas chromatographic fingerprints. *Analytical & Bioanalytical Chemistry*, 407(4), 1159–1170. <https://doi.org/10.1007/s00216-014-8332-4>
- Lederman, L. (2019). The Fraud Triangle and Tax Evasion. *Proceedings. Annual Conference on Taxation and Minutes of the Annual Meeting of the National Tax Association*, 112, 1–54. <https://www.jstor.org/stable/27067393>
- L’Hoiry, X. D. (2012). Tobacco Smuggling : A Review of the Literature. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 20(4), 415-444. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/eccc20&i=431>
- Lokanan, M. (2018). Informing the Fraud Triangle: Insights from Differential Association Theory. *Journal of Theoretical Accounting Research*, 14(1), 55–98. <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=buh&AN=131747316&site=ehost-live>
- Marriott, L., & Lai, J. C. (2023). Tax Evasion and Benefit Fraud: A Study of the Use of Techniques of Neutralization, *Deviant Behavior*, 44(8), 1264-1285. <https://doi.org/10.1080/01639625.2023.2179442>
- Menard, S., & Morris, R. G. (2012). Integrated Theory and Crimes of Trust. *Journal of Quantitative Criminology*, 28, 365-387. <https://doi.org/10.1007/s10940-011-9142-x>
- OECD (2023) *Taxing Wages 2023: Indexation of Labour Taxation and Benefits in OECD Countries*, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/8c99fa4d-en>.
- O’Grady, W., Asbridge, M., & Abernathy, T. (2000). Illegal tobacco sales to youth : A view from rational choice theory. *Canadian Journal Of Criminology*, 42(1), 1-20. <https://doi.org/10.3138/cjcrim.42.1.1>
- Orzel, J., Krakowska, B., Stanimirova, I., & Daszykowski, M. (2019). Detecting chemical markers to uncover counterfeit rebated excise duty diesel oil. *Talanta*, 204, 229–237. <https://doi.org/10.1016/j.talanta.2019.05.113>

- Poupart, J. (2002). Choix rationnel et criminologie : limites et enjeux, *Sociologie et sociétés*, 34(1), 133-145. <https://doi.org/10.7202/009753ar>
- Rasheed, F., Said, J., & Khan, N.I. (2023). Evolution of fraud related theories; a theoretical review. *Journal of Nusantara Studies*, 8(3), 322-350. <http://dx.doi.org/10.24200/jonus.vol8iss3pp322-350>
- Schneider, F. (2000). The Increase of the Size of the Shadow Economy of 18 OECD Countries : Some Preliminary Explanations. *Social Science Research Network*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.258933>
- Semerád, P. (2013). Value added tax evasion and excise duty fraud on fuel market in the Czech Republic. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 60(2), 335-340. <https://doi.org/10.11118/actaun201260020335>
- Snowdon, C. (2012). Drinking in the Shadow Economy, *The Institute of Economic Affairs*, 43. <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2182075>
- SPF Finances.(2020). *Accises*. Consulté le 11 novembre 2023 sur <https://finances.belgium.be/fr/entreprises/accises>
- SPF Finances. (2022). *Nombre de contrôles et d'infractions sur la voie publique par les service mobiles de l'AGD&A*. Consulté le 15 novembre 2023, à l'adresse https://finances.belgium.be/fr/statistiques_et_analyses/chiffres-operationnels/controle#q4
- Statbel. (2023, 27 septembre). *Le salaire brut moyen en Belgique s'élève à 3.886 euros par mois*. Consulté le 17 juillet sur <https://statbel.fgov.be/fr/nouvelles/le-salaire-brut-moyen-en-belgique-seleve-3886-euros-par-mois>
- Statbel. (2023). *Parc de véhicules*. Consulté le 2 décembre 2023 sur <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#panel-12>
- Sykes, G. M., & Matza, D. (1957). Techniques of Neutralization: A Theory of Delinquency. *American Sociological Review*, 22(6), 664–670. <https://doi.org/10.2307/2089195>
- Thomas, K. J., Baumer, E. P., & Loughran, T. A. (2022). Structural predictors of choice : Testing a multilevel rational choice theory of crime. *Criminology*, 60(4), 606-636. <https://doi.org/10.1111/1745-9125.12314>
- Thurman, Q. C., St. John, Craig, & Riggs, Lisa. (1984). Neutralization and tax evasion: how effective would moral appeal be in improving compliance to tax laws. *Law & Policy*, 6(3), 309-328. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9930.1984.tb00329.x>
- Vousinas, G.L. (2019), Advancing theory of fraud: the S.C.O.R.E. model, *Journal of Financial Crime*, 26(1), 372-381. <https://doi.org/10.1108/JFC-12-2017-0128>
- Weber, W., Parodi, N.L., Potyka, U., Mönnighoff, X. (2024). Analysis of Accutrace Plus Marker in Fuels with GC–MS, *Chromatography Online*, 20(2), 10-13. <https://www.chromatographyonline.com/view/analysis-accutrace-plus-marker-fuels-gc-ms>
- Wolfe, D.T., Hermanson, D.R. (2004). The Fraud Diamond : Considering the Four Elements of Fraud, *The CPA Journal*, 74(12), 38-42. <https://www.cpajournal.com/2024/05/01/the-fraud-diamond-considering-the-four-elements-of-fraud/>

ANNEXES

Annexe 1 : Données concernant le Nombre de Contrôles et D'infractions Sur la Voie Publique Par les Service Mobiles de L'AGD&A

Année		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Autorisation de transport	Infractions constatées	366,00	456,00	482,00	465,00	470,00	376,00	253,00	401,00	405,00	308,00	310,00	468,00	549,00
Transport d'huiles minérales	Nombre de contrôles	895,00	1.744,00	2.356,00	4.676,00	4.359,00	2.599,00	2.671,00	2.272,00	7.360,00	7.926,00	3.396,00	6.080,00	4.464,00
	Infractions constatées	23,00	51,00	51,00	23,00	65,00	42,00	17,00	34,00	121,00	135,00	124,00	95,00	76,00
Règlementations diverses en matière de transport de marchandises	Infractions constatées	3.977,00	5.387,00	13.550,00	12.379,00	11.210,00	8.683,00	6.082,00	7.012,00	6.229,00	6.935,00	4.258,00	6.122,00	5.816,00
Accises: Alcool éthylique, vins et produits intermédiaires, bière, tabac, café, boissons non alcoolisées, autres.	Infractions constatées	160,00	191,00	91,00	107,00	165,00	141,00	187,00	333,00	327,00	253,00	244,00	213,00	290,00
TVA garagistes	Infractions constatées	326,00	373,00	280,00	221,00	305,00	197,00	117,00	3,00	7,00	4,00	0,00	3,00	3,00
Gazoil rouge (diesel)	Nombre de contrôles	89.296,00	107.579,00	90.188,00	81.425,00	105.315,00	72.102,00	43.908,00	59.911,00	60.761,00	55.054,00	22.923,00	28.021,00	29.245,00
	Infractions constatées	1.302,00	1.493,00	1.329,00	1.124,00	1.440,00	879,00	655,00	1.209,00	1.082,00	1.209,00	837,00	1.819,00	1.999,00
Stupéfiants	Infractions constatées	2.236,00	1.355,00	660,00	287,00	318,00	274,00	270,00	427,00	263,00	246,00	198,00	173,00	258,00
2010-2014 : chiffres issus des rapports annuels publiés														
2015-2017 : recalculé à partir de la source MBM le 25.10.2021														

(données fournies par le site du SPF finances sur https://finances.belgium.be/fr/statistiques_et_analyses/chiffres-operationnels/controle#q4).

Annexe 2 : Exemple de calque



Calque de la commune d'Aywaille (fourni par le site <https://walstat.iweps.be/walstat-accueil.php>)

Annexe 3 : Le questionnaire

Bonjour,

Je m'appelle Adrien Goire et je suis étudiant en Master 2 en criminologie à l'université de Liège.

Dans le cadre de mon TFE portant sur la fraude au carburant, plus particulièrement sur ce qu'on appelle rouler au rouge, c'est-à-dire utiliser du mazout de chauffage à la place du diesel, je cherche à comprendre quels sont les facteurs qui permettent de justifier cette fraude.

Je tiens à préciser que les réponses à ce questionnaire sont anonymes et resteront dans le cadre de mon travail.

Merci d'avance à tous ceux qui prendront quelques minutes pour y répondre.



Pour commencer, quelques questions afin de savoir quelle est votre vision du phénomène de la fraude au diesel.

1. Tout d'abord, sur une échelle allant de 1 à 10, où 1 signifie pas du tout légitime * et 10 totalement légitime, à quel point trouvez-vous légitime de frauder du diesel ?

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Pas du tout légitime	<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"/>	<input type="radio"/>	Totalement légitime

2. Selon vous, quels facteurs rendent légitimes la décisions de frauder ? *

	Pas du tout	Un peu	Modérément	Beaucoup	Totalement
Le prix du diesel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les difficultés financières personnelles (dettes, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La perception d'injustice fiscale (de répartitions injustes des impôts)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Ci-après, voici 4 justifications utilisées par les fraudeurs. Lesquelles vous semblent légitimes ?

*

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
"Tout le monde pratique cette fraude, alors pourquoi pas moi?"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ensuite, voici quelques questions pour déterminer votre profil socio-démographique.

4. Quel est votre âge ? *

- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-44 ans
- 45-54 ans
- 55-64 ans
- 65 ans ou plus

5. Quel est votre genre ? *

- Homme
- Femme
- Je ne souhaite pas le préciser
- Autre

6. Quel est votre niveau de revenu brut annuel ? *

- Moins de 20 000 €
- 20 000 - 39 999€
- 40 000 - 59 999 €
- 60 000 - 79 999€
- 80 000 - 99 999€
- Plus de 100 000 €

Enfin, pour terminer, j'aimerais savoir si vous avez déjà fraudé votre carburant ou non. Etant donné la sensibilité de cette question, je vous rappelle que ce questionnaire est bien évidemment totalement anonyme et que les réponses à ce questionnaire resteront dans le cadre de mon travail.

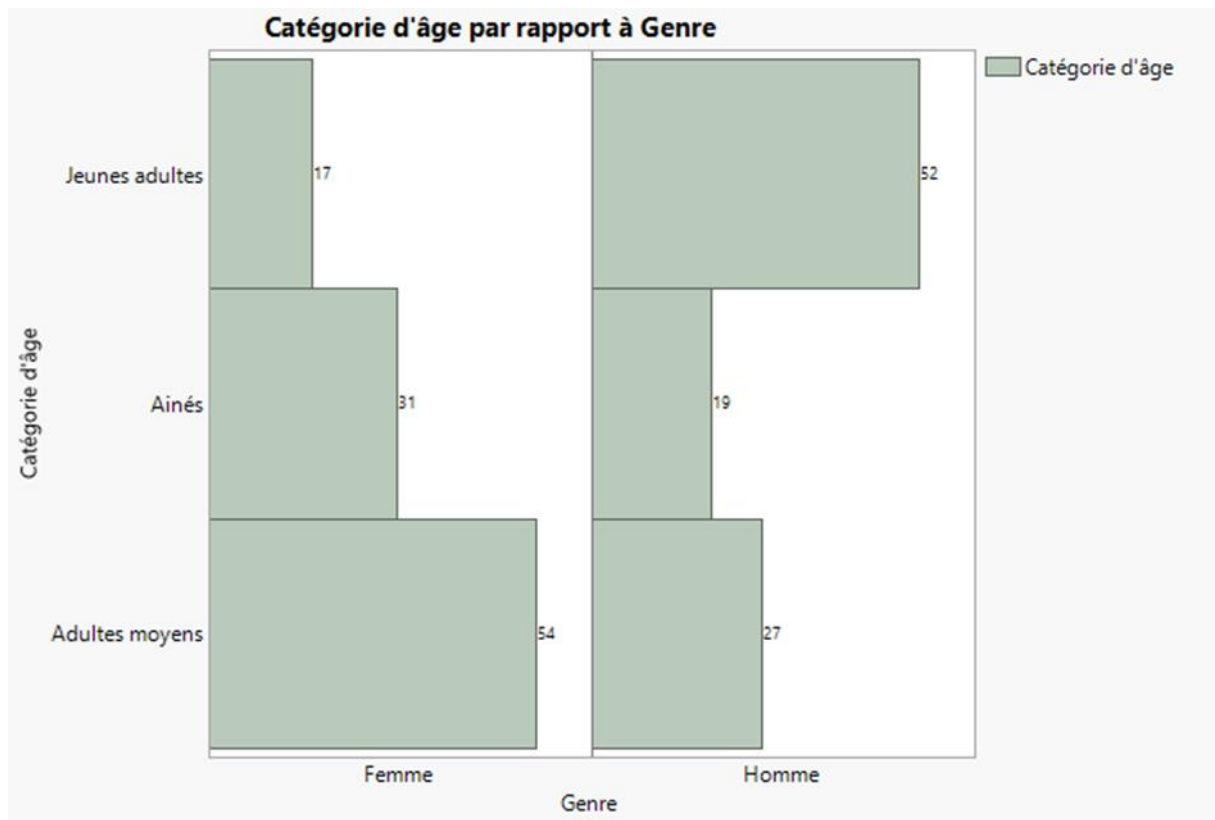
7. Avez-vous déjà fraudé votre diesel ?

- Oui
- Non

8. Si oui, pourquoi ?

Votre réponse

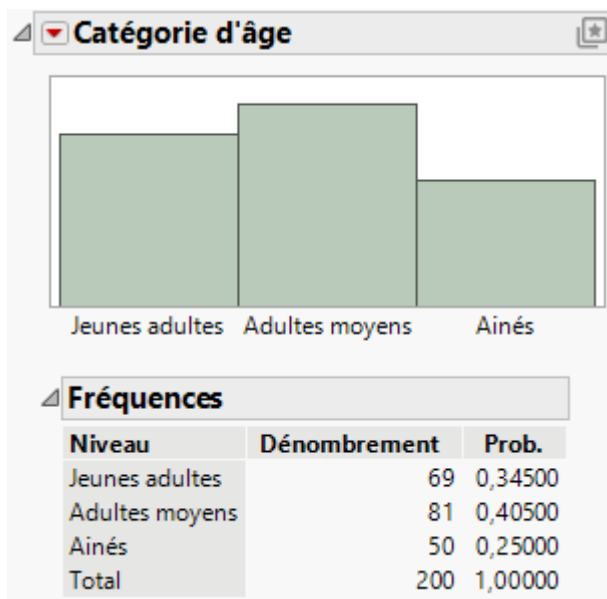
Annexe 4 : Histogramme Âge en fonction du genre



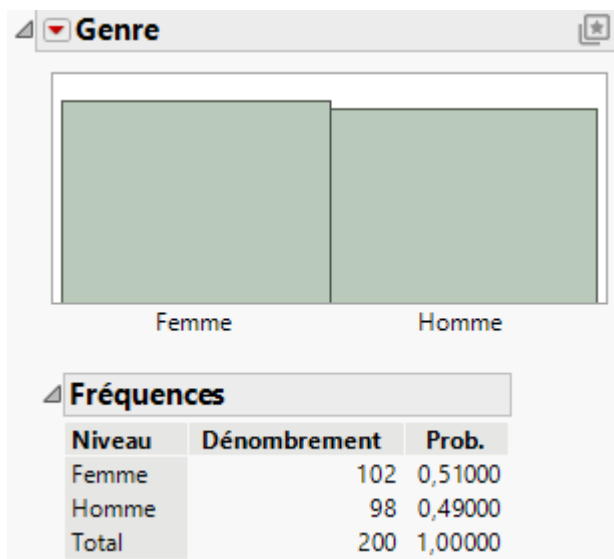
Ce tableau permet de voir la répartition du genre dans les différentes catégories d'âge.

Annexe 5 : Distribution des répondants en fonction des données socio-démographiques

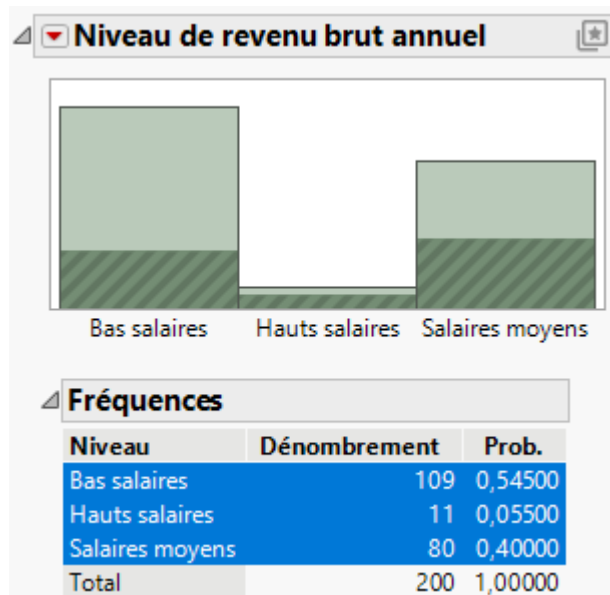
- Annexe 5.1 : L'âge



- Annexe 5.2 : Le genre



- Annexe 5.3 : Le niveau de revenu



Annexe 6 : Statistiques du score de légitimation

Statistiques de résumé	
Moyenne	5,175
Écart-type	2,8785073
Nombre d'observations	200
Minimum	1
Maximum	10
Médiane	5
Mode	2

Annexe 7 : Distribution du score de légitimation

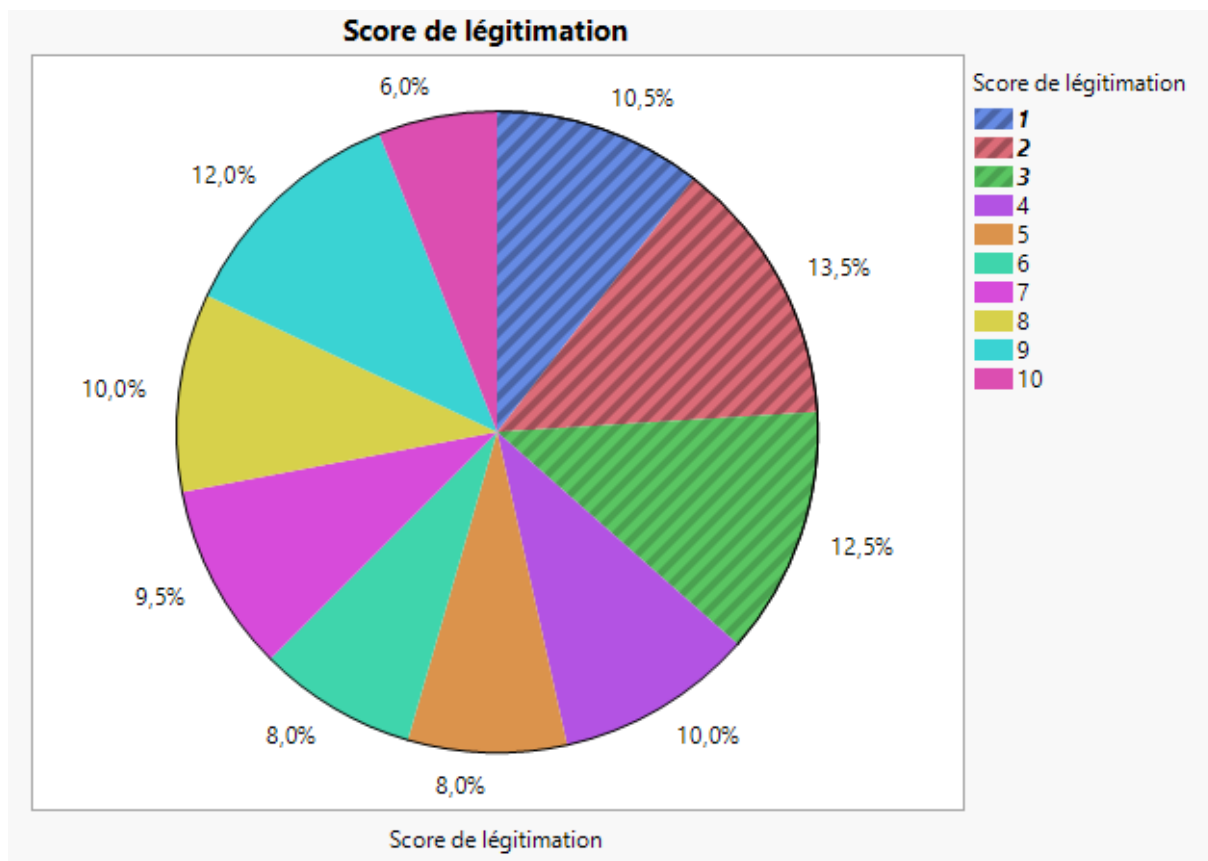
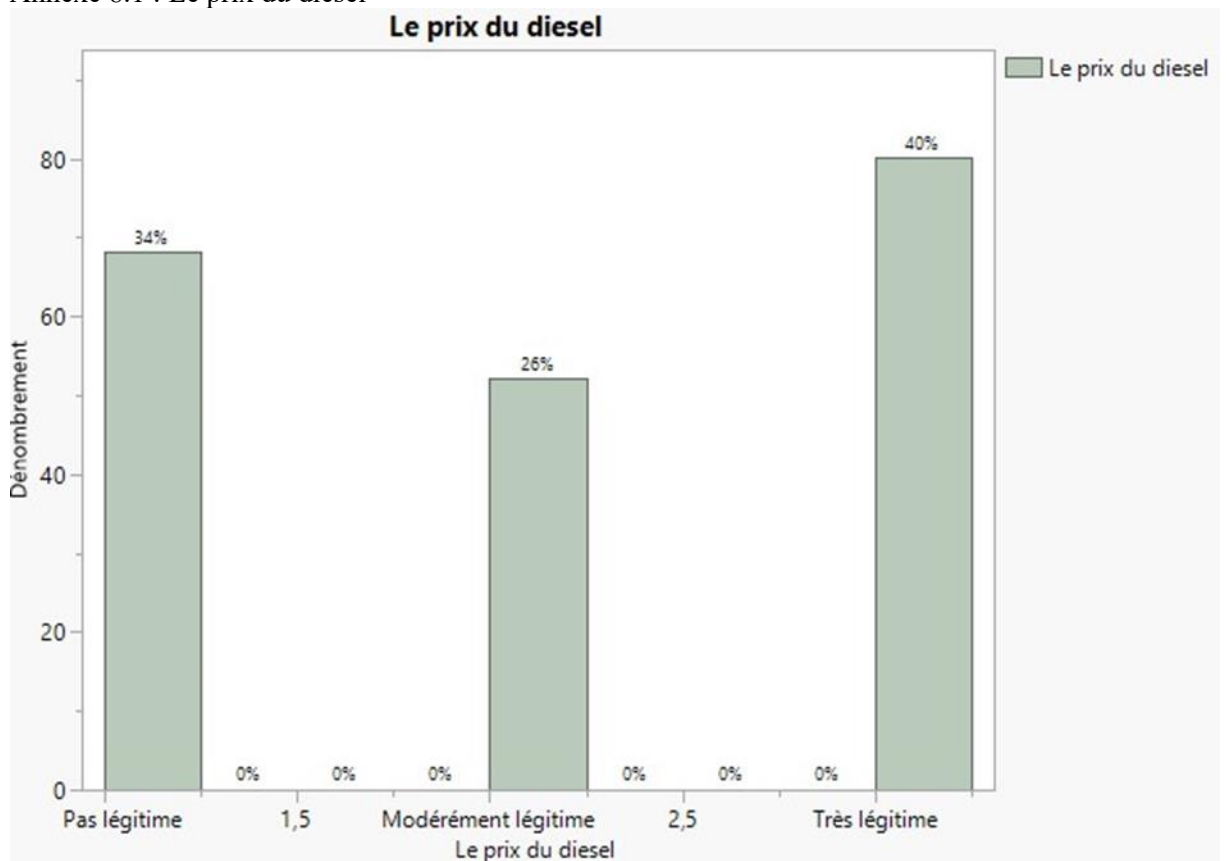


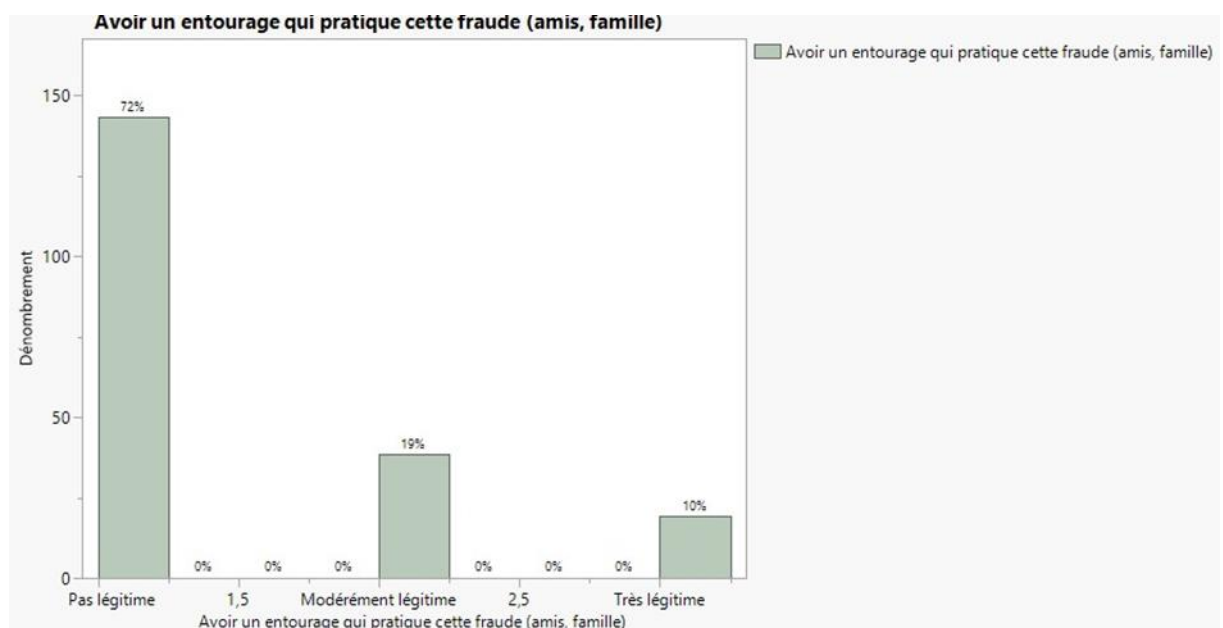
Tableau montrant les pourcentages de réponse des différents scores.

Annexe 8 : Les différentes distributions de chaque variable

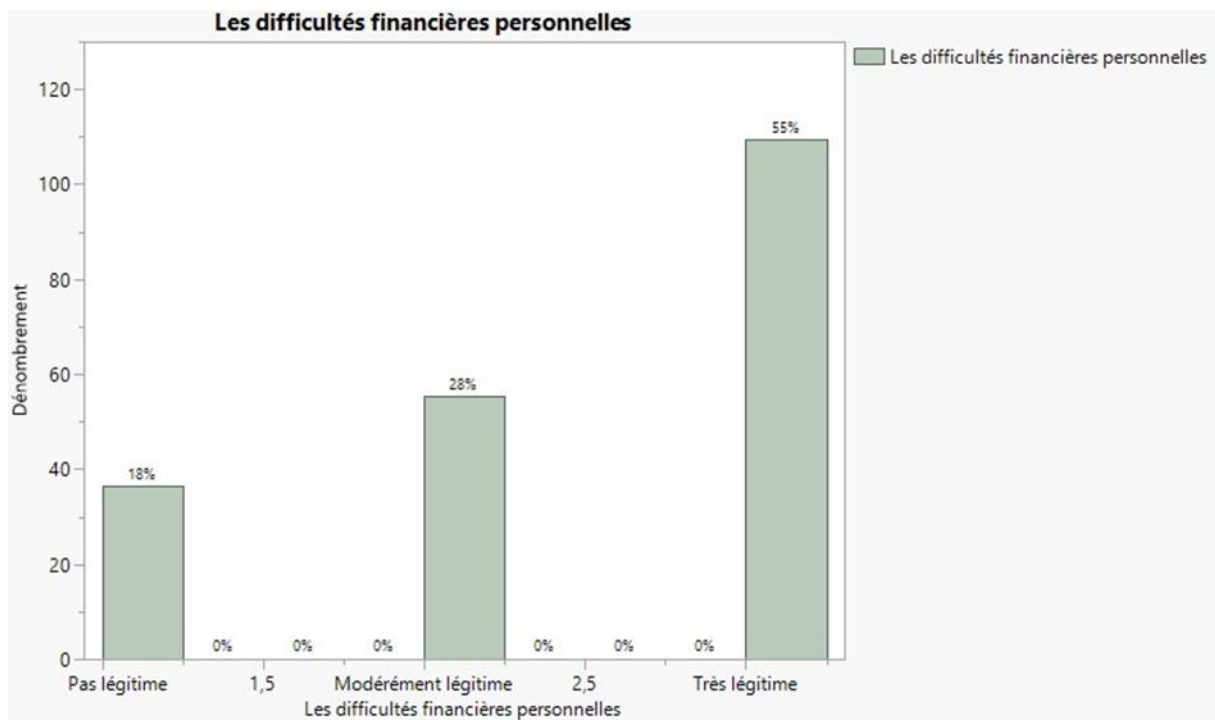
- Annexe 8.1 : Le prix du diesel



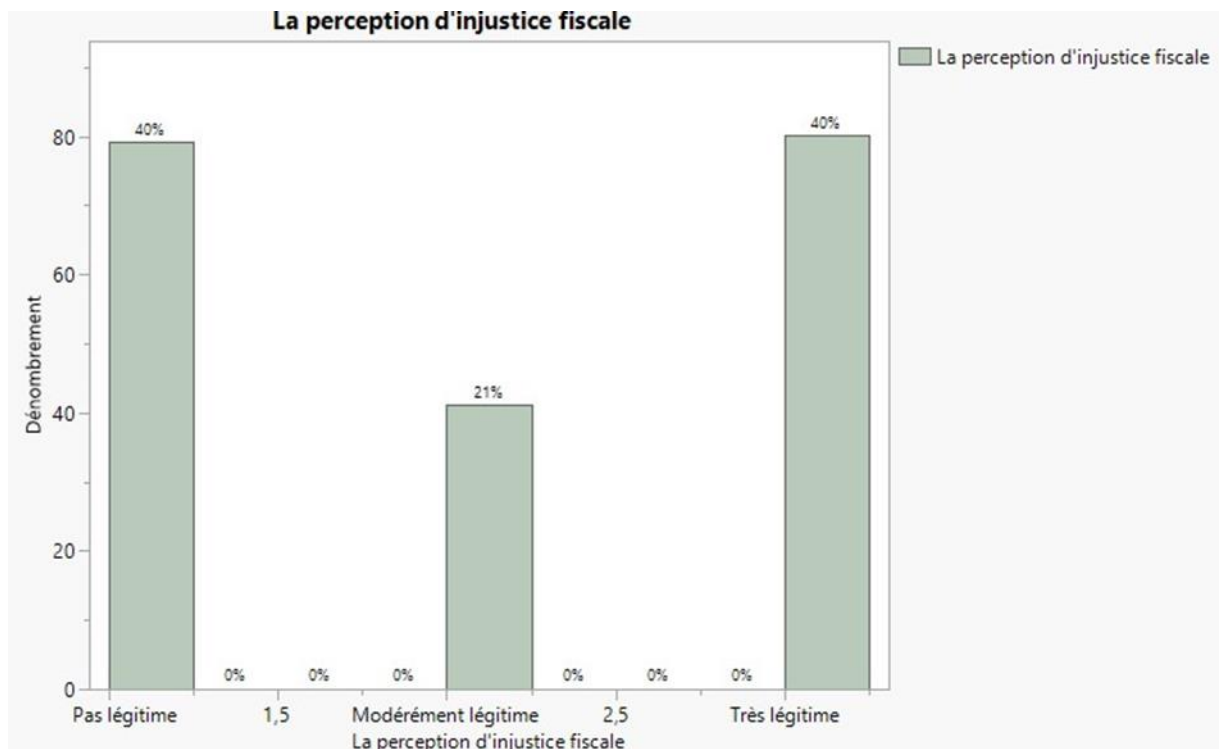
- Annexe 8.2 : Avoir un entourage qui pratique cette fraude



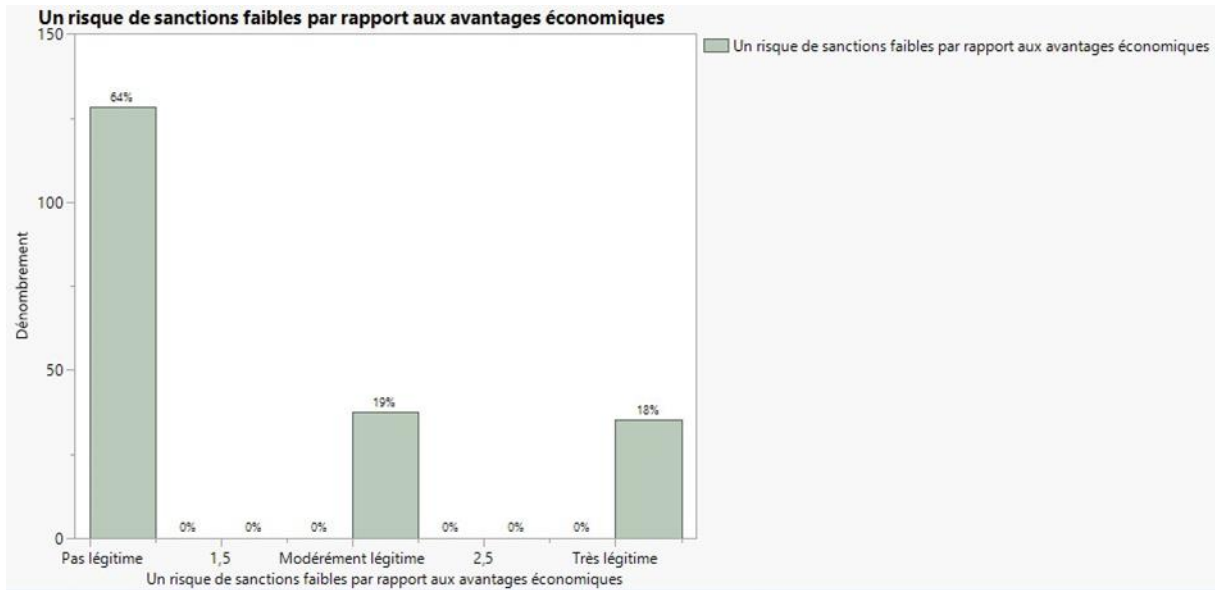
- Annexe 8.3 : Les difficultés financières personnelles



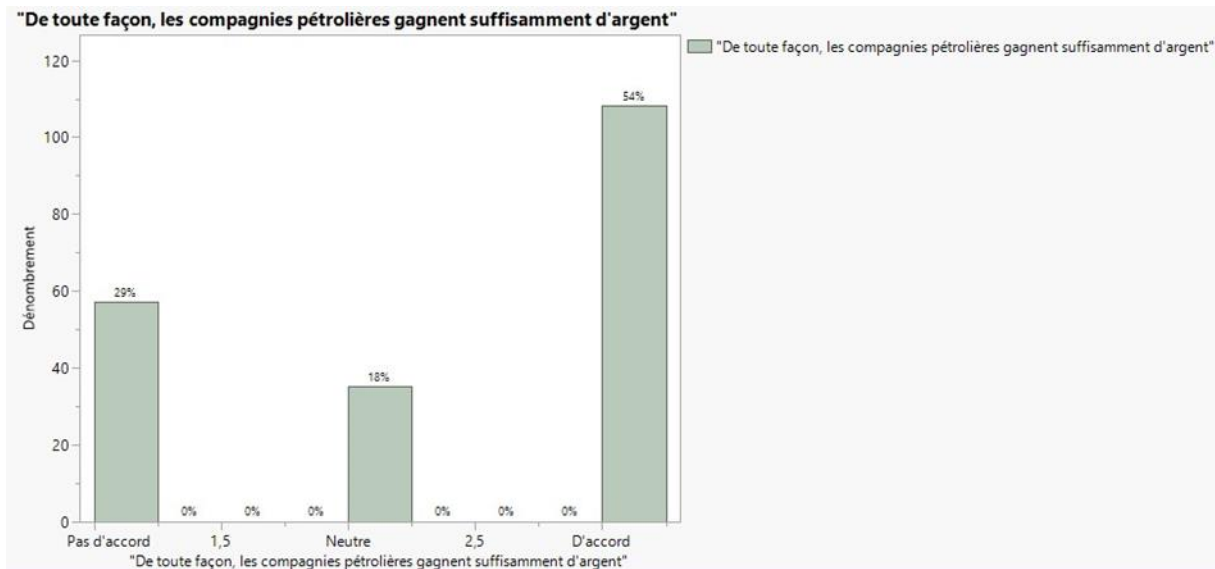
- Annexe 8.4 : La perception d'injustice fiscale



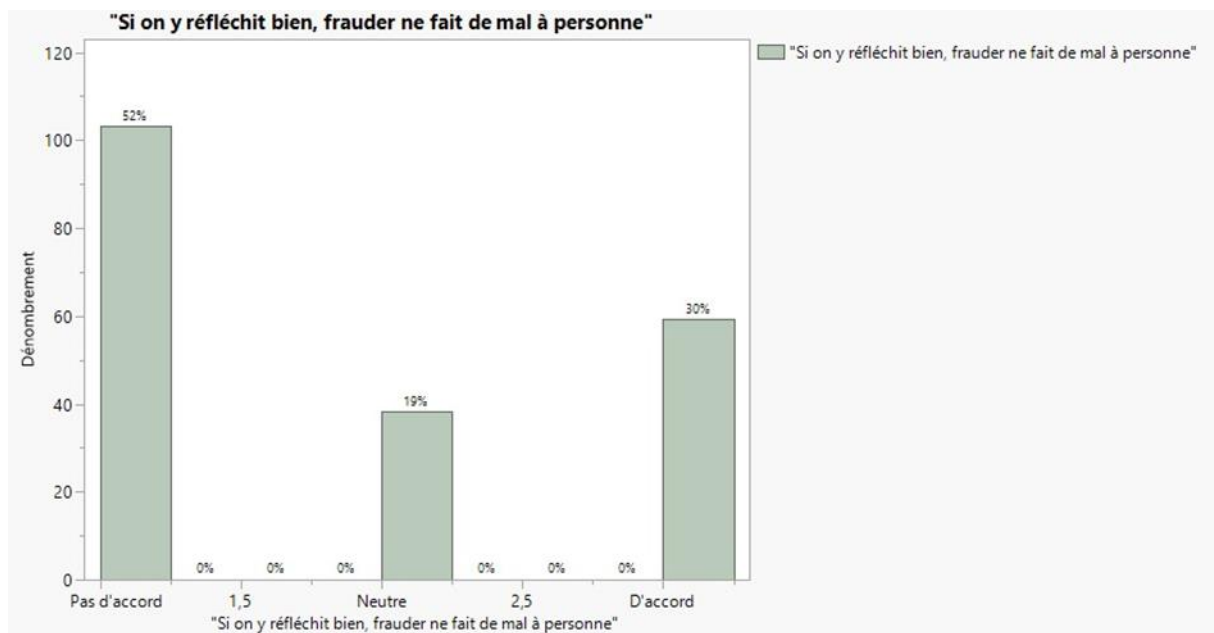
- Annexe 8.5 : Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques



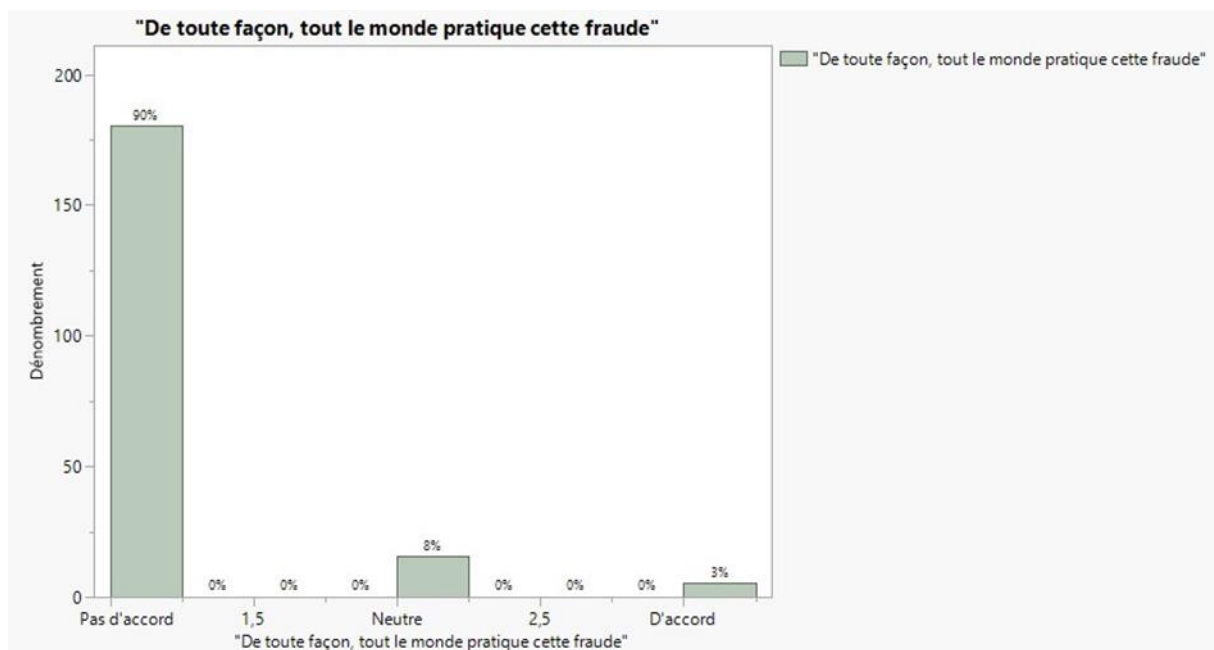
- Annexe 8.6 : « Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent »



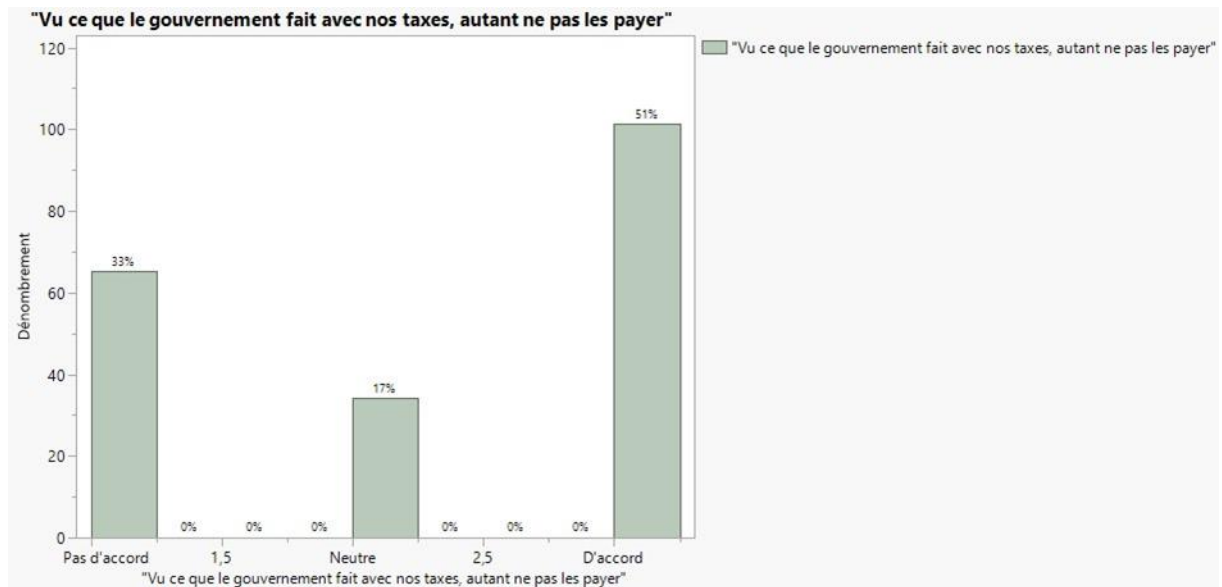
- Annexe 8.7 : « Frauder ne fait de mal à personne »



- Annexe 8.8 : « Tout le monde pratique cette fraude »



- Annexe 8.9 : « Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer »



Annexe 9 : Tableau des ANOVA des variables socio-démographiques

- Annexe 9.1 : Catégorie d'âge

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
Catégorie d'âge	9,2353	0,0001*
Erreur		
Total corrigé		

- Annexe 9.2 : Le genre

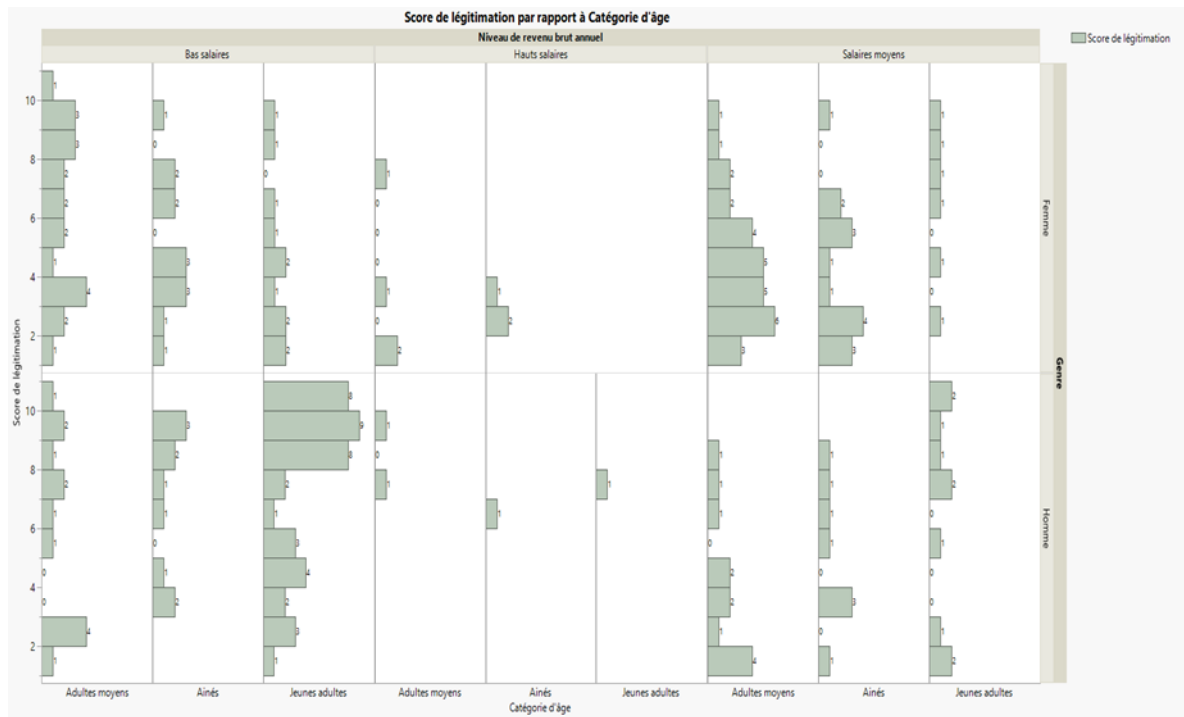
Test de Kruskal-Wallis, approximation Khi deux		
Khi deux	Prob. > khi deux	
15,9330	<,0001*	

- Annexe 9.3 : Le niveau de revenu

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
Niveau de revenu brut annuel	9,0522	0,0002*
Erreur		
Total corrigé		

Annexe 10 : Histogramme variables socio-démographiques

Ce tableau permet de voir la distribution des différents scores en fonction de l'âge, du genre et du revenu.



Annexe 11 : ANOVA des différents facteurs socio-économiques

- Annexe 11.1 : Le prix du diesel

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
Le prix du diesel	144,3716	<,0001*
Erreur		
Total corrigé		

- Annexe 11.2 : L'entourage

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	21,7059	<,0001*
Erreur		
Total corrigé		

- Annexe 11.3 : Le risque de sanctions

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	67,6067	<,0001*
Erreur		
Total corrigé		

- Annexe 11.4 : Les difficultés financières personnelles

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
Les difficultés financières personnelles	53,2904	<,0001*
Erreur		
Total corrigé		

- Annexe 11.5 : La perception d'injustice fiscale

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
La perception d'injustice fiscale	143,0444	<,0001*
Erreur		
Total corrigé		

Annexe 12 : ANOVA des différents facteurs de justification (ou Kruskal-Wallis)

- Annexe 12.1 : « De toute façon, tout le monde pratique cette fraude »

Test de Kruskal-Wallis, approximation Khi deux	
Khi deux	Prob. > khi deux
24,6018	<,0001*

- Annexe 12.2 : « Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent »

Test de Kruskal-Wallis, approximation Khi deux	
Khi deux	Prob. > khi deux
84,5011	<,0001*

- Annexe 12.3 : « Les fraudeurs ne font de mal à personne »

Analyse de la variance		
Source	Rapport F	Prob. > F
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	67,0724	<,0001*
Erreur		
Total corrigé		

- Annexe 12.4 : « Le gouvernement utilise mal les taxes »

Test de Kruskal-Wallis, approximation Khi deux	
Khi deux	Prob. > khi deux
129,7675	<,0001*

Annexe 13 : Test non-paramétrique de Spearman entre les variables

Non paramétrique : ρ de Spearman

Variable	par variable	ρ de Spearman	Prob.> ρ
Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	Le prix du diesel	0,5649	<,0001*
Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	Le prix du diesel	0,3726	<,0001*
Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,4087	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	Le prix du diesel	0,6555	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,3047	<,0001*
Les difficultés financières personnelles	Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	0,4063	<,0001*
La perception d'injustice fiscale	Le prix du diesel	0,6968	<,0001*
La perception d'injustice fiscale	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,6271	<,0001*
La perception d'injustice fiscale	Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	0,4195	<,0001*
La perception d'injustice fiscale	Les difficultés financières personnelles	0,5616	<,0001*
"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	Le prix du diesel	0,2917	<,0001*
"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,3033	<,0001*
"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	0,2642	0,0002*
"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	Les difficultés financières personnelles	0,2259	0,0013*
"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	La perception d'injustice fiscale	0,2808	<,0001*
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	Le prix du diesel	0,6748	<,0001*
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,2912	<,0001*
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	0,2674	0,0001*
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	Les difficultés financières personnelles	0,6499	<,0001*
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	La perception d'injustice fiscale	0,5042	<,0001*
"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	0,2129	0,0025*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	Le prix du diesel	0,4897	<,0001*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,5559	<,0001*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	0,2748	<,0001*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	Les difficultés financières personnelles	0,3990	<,0001*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	La perception d'injustice fiscale	0,5709	<,0001*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	0,3262	<,0001*
"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	0,4605	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	Le prix du diesel	0,6507	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	Un risque de sanctions faibles par rapport aux avantages économiques	0,4403	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	Avoir un entourage qui pratique cette fraude (amis, famille)	0,3232	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	Les difficultés financières personnelles	0,5620	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	La perception d'injustice fiscale	0,7036	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	"De toute façon, tout le monde pratique cette fraude"	0,2561	0,0003*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	"De toute façon, les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent"	0,5733	<,0001*
"Vu ce que le gouvernement fait avec nos taxes, autant ne pas les payer"	"Si on y réfléchit bien, frauder ne fait de mal à personne"	0,5166	<,0001*

Annexe 14 : Score de légitimation moyen en fonction des différentes variables de cette étude

- Annexe 14.1 : L'âge

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Jeunes adultes	69	6,33333
Adultes moyens	81	4,56790
Ainés	50	4,56000

- Annexe 14.2 : Le genre

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Femme	102	4,35294
Homme	98	6,03061

- Annexe 14.3 : Le niveau de revenu

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Bas salaires	109	5,93578
Hauts salaires	11	4,36364
Salaires moyens	80	4,25000

- Annexe 14.4 : Le prix du diesel

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas légitime	68	2,60294
Modérément légitime	52	4,63462
Très légitime	80	7,71250

- Annexe 14.5 : L'entourage

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas légitime	143	4,40559
Modérément légitime	38	7,18421
Très légitime	19	6,94737

- Annexe 14.6 : Le risque de sanctions

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas légitime	128	3,81250
Modérément légitime	37	7,21622
Très légitime	35	8,00000

- Annexe 14.7 : Les difficultés financières personnelles

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas légitime	36	2,80556
Modérément légitime	55	3,69091
Très légitime	109	6,70642

- Annexe 14.8 : La perception d'injustice fiscale

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas légitime	79	2,72152
Modérément légitime	41	5,02439
Très légitime	80	7,67500

- Annexe 14.9 : « Tout le monde pratique cette fraude »

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas d'accord	180	4,83889
Neutre	15	7,93333
D'accord	5	9,00000

- Annexe 14.10 : « Les compagnies pétrolières gagnent suffisamment d'argent »

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas d'accord	57	2,78947
Neutre	35	3,82857
D'accord	108	6,87037

- Annexe 14.11 : « Frauder ne fait de mal à personne »

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas d'accord	103	3,51456
Neutre	38	5,78947
D'accord	59	7,67797

- Annexe 14.12 : « Le gouvernement utilise mal les taxes »

Moyennes pour l'ANOVA à un facteur		
Niveau	Nombre	Moyenne
Pas d'accord	65	2,26154
Neutre	34	4,23529
D'accord	101	7,36634