

**L'introduction d'une taxe environnementale sur les opérations aériennes au sol
dans les aéroports wallons Un stage au barreau dans la matière du droit fiscal
Une épreuve orale de simulation de plaidoirie en matière de droit administratif**

Auteur : Barre, Tarik

Promoteur(s) : Bourgeois, Marc

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

Diplôme : Master en droit, à finalité spécialisée en droit public

Année académique : 2025-2026

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/26431>

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.

L'introduction d'une taxe environnementale sur les opérations aériennes au sol dans les aéroports wallons

Tarik BARRE

Travail de fin d'études

Master en droit à finalité spécialisée en droit public

Année académique 2025-2026

Recherche menée sous la direction de :

Monsieur Marc BOURGEOIS

Professeur et Doyen

RESUME

Les équipements d'assistance en escale constituent une source significative d'émissions atmosphériques dans les aéroports wallons. Pourtant, ces équipements échappent, à ce jour, à toute contrainte juridique opposable, qu'elle soit réglementaire ou fiscale.

La présente étude examine, dans une démarche de *lege ferenda*, si la Région wallonne dispose des titres de compétence et des instruments nécessaires pour remédier à cette lacune par l'instauration d'une taxe environnementale sur les émissions de ces équipements. Elle démontre, au terme d'un inventaire des cadres normatifs international, européen et belge, que le champ fiscal est intégralement libre de toute occupation et que la Région wallonne constitue le seul niveau de pouvoir réunissant simultanément la compétence matérielle et l'autonomie fiscale requises. Sur cette base, l'étude propose une construction concrète des éléments essentiels de la taxe, soit le fait générateur, le redevable, la base imposable et le taux, en s'appuyant sur la classification des moteurs établie par le Règlement (UE) 2016/1628 et sur la base du décret wallon du 6 mai 1999.

La faisabilité juridique de cette taxe est ainsi établie, ouvrant la voie à une intervention législative régionale qui constituerait le seul mécanisme juridiquement opposable susceptible de frapper les émissions de gaz nocifs causées par les opérations aéroportuaire au sol.

REMERCIEMENTS

Je tiens à adresser mes remerciements à Monsieur le Doyen Marc Bourgeois pour sa disponibilité, la rigueur de son encadrement et ses précieux conseils tout au long de la rédaction de ce mémoire. Je souhaite également remercier Maître Aurélien Bortolotti et Kathleen Boland pour leur relecture minutieuse et leurs observations avisées.

Enfin, dans un registre plus personnel, je remercie Marie pour son soutien indéfectible durant ces longues années d'études, ainsi que ma famille, dont la patience et les encouragements constants m'ont accompagné tout au long de ce parcours.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
PARTIE I — L’ENCADREMENT JURIDIQUE DES OPÉRATIONS AU SOL DANS LES AÉROPORTS WALLONS	6
CHAPITRE 1 ^{ER} : L'ABSENCE D'ENCADREMENT NON FISCAL DES ÉMISSIONS DES GSE	6
<i>Section 1^{ère} : Au niveau supranational : les angles morts de l'OACI et du droit de l'Union européenne.....</i>	<i>6</i>
Sous-section 1 ^{ère} : L'Annexe 16 de la Convention de Chicago : une exclusion structurelle des GSE	6
Sous-section 2 : Le droit de l'UE – cinq instruments, aucune contrainte sur les GSE	7
<i>Section 2 : Au niveau national et régional : une réglementation orientée vers le bruit, pas les émissions ...</i>	<i>9</i>
Sous-section 1 ^{ère} : Une compétence fédérale limitée à la navigation aérienne et aux aéronefs	9
Sous-section 2 : Le décret wallon du 23 juin 1994 et ses arrêtés d'exécution : un dispositif orienté vers le bruit des aéronefs.....	10
Sous-section 3 : Les règlements internes des aéroports wallons : un encadrement limité à la sécurité technique ..	11
CHAPITRE 2 : LES GSE, ANGLE MORT DE LA FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE	13
<i>Section 1^{ère} : La fiscalité fédérale existante : une inapplicabilité aux GSE</i>	<i>13</i>
Sous-section 1 ^{ère} : La taxe sur les carburants et les accises : le régime d'exonération des carburants aéronautiques	13
Sous-section 2 : Le SEQE-UE et l'absence de taxe carbone fédérale : aucune couverture des GSE	15
<i>Section 2 : L'absence de taxe régionale wallonne : un champ entièrement disponible.....</i>	<i>16</i>
Sous-section 1 ^{ère} : Absence de toute taxe régionale wallonne visant les émissions atmosphériques aéroportuaires	16
Sous-section 2 : Le principe de « primauté fédérale » ou le principe non bis in idem de droit fiscal : condition de validité d'une taxe régionale	17
PARTIE II — LA RÉGION WALLONNE, SEUL LÉGISLATEUR COMPÉTENT ET LÉGITIME : RÉPARTITION DES COMPÉTENCES FISCALES ENTRE LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE POUVOIR	20
CHAPITRE 1 ^{ER} : LE NIVEAU FÉDÉRAL : UNE COMPÉTENCE FORMELLE, UNE INADÉQUATION INSTITUTIONNELLE	20
<i>Section 1^{ère} : La compétence fiscale de l'État fédéral</i>	<i>20</i>
<i>Section 2 : Le risque de violation du principe de « loyauté fédérale »</i>	<i>21</i>
CHAPITRE 2 : LA FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES : UNE COMPÉTENCE FISCALE IMPOSSIBLE À METTRE EN ŒUVRE	24
CHAPITRE 3 : LE NIVEAU COMMUNAL : UNE COMPÉTENCE THÉORIQUE, DES OBSTACLES STRUCTURELS	24
<i>Section 1^{ère} : L'autonomie fiscale communale : aucun lien requis avec la compétence matérielle.....</i>	<i>24</i>
<i>Section 2 : Le pouvoir implicite régional de restreindre la fiscalité communale en matière aéroportuaire ..</i>	<i>25</i>
CHAPITRE 4 : LA CONVERGENCE DES COMPÉTENCES MATÉRIELLES ET FISCALES DE LA RÉGION WALLONNE.....	26
<i>Section 1^{ère} : La compétence matérielle : un double ancrage aéroportuaire et environnemental</i>	<i>26</i>
<i>Section 2 : La compétence fiscale propre : l'article 170, §2 de la Constitution et la LSF.....</i>	<i>28</i>
CHAPITRE 5 : LE CHAMP FISCAL EST LIBRE DE TOUTE OCCUPATION	30
PARTIE III — LA CONSTRUCTION CONCRÈTE DE LA TAXE ENVIRONNEMENTALE WALLONNE : INSTRUMENT, ÉLÉMENTS ESSENTIELS ET MODALITÉS D'ADOPTION	31
CHAPITRE 1 ^{ER} : RAPPEL DES PRINCIPES ENCADRANT L'ADOPTION ET LA VALIDITÉ DE LA NORME FISCALE	31
<i>Section 1^{ère} : Les principes formels d'exercice du pouvoir d'imposition</i>	<i>31</i>
Sous-section 1 ^{ère} : Le principe de légalité et de consentement à l'impôt.....	31

Sous-section 2 : Le principe d'annualité de l'impôt.....	33
Sous-section 3 : Le principe de non-rétroactivité et de sécurité juridique.....	33
<i>Section 2 : Les principes matériels d'exercice du pouvoir d'imposition</i>	<i>33</i>
CHAPITRE 2 : DE L'INSTRUMENT JURIDIQUE AUX ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE LA TAXE	35
<i>Section 1^{ère} : Le choix de l'instrument juridique adéquat : impôt ou redevance ?</i>	<i>35</i>
Sous-section 1 ^{ère} : La distinction fondamentale : impôt et redevance	35
Sous-section 2 : La taxe environnementale régionale	36
<i>Section 2 : Établissement concret des éléments essentiels et de sa mise en application</i>	<i>38</i>
Sous-section 1 ^{ère} : La matière imposable /Le fait générateur : quel événement déclenche l'obligation fiscale ?.....	39
Sous-section 2 : Le redevable légal : qui est assujetti à la taxe ?.....	40
Sous-section 3 : La base imposable	41
Sous-section 4 : Le taux	42
Sous-section 5 : Les réductions et exonérations de l'impôt	43
Sous-section 6 : Mécanismes de contrôle	44
Sous-section 7 : Éléments de procédure fiscale	45
CONCLUSION GÉNÉRALE	48
BIBLIOGRAPHIE	51

Introduction

Si l'empreinte environnementale du secteur aérien est souvent associée aux cycles de décollage et d'atterrissage des aéronefs, les opérations au sol (ou « *ground handling* ») y contribuent également de manière significative. Au cœur de cet enjeu se trouvent les *Ground Support Equipment* (ci-après « GSE »), l'ensemble des équipements à motorisation thermique (tracteurs, bus, chargeurs, véhicules de dégivrage, etc.) qui constituent l'épine dorsale des tarmacs contemporains et qui représentent environ 4 % des émissions d'un aéroport¹. Bien qu'indispensables au bon déroulement du trafic aérien, ces engins génèrent d'importantes émissions de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et de particules fines, aggravant la pollution locale et impactant la santé des travailleurs du secteur.

Pour pallier cet impact, l'électrification des opérations au sol s'impose désormais comme une solution privilégiée. Cette volonté est illustrée par des initiatives concrètes, telles que celle de l'aéroport de Montpellier qui visait une réduction de 1 000 tonnes de CO₂ annuelles d'ici 2025 en électrifiant ses opérations au sol², mais également par les recommandations stratégiques portées à l'échelle internationale par l'EASA et l'OACI³.

Bien que l'aviation figure parmi les secteurs les plus strictement encadrés en matière environnementale, les engins opérant sur les tarmacs échappent largement à cet arsenal réglementaire. Les activités au sol ne sont visées par aucun instrument équivalent à ceux régissant les mouvements d'aéronefs. Le transport aérien présente ainsi un paradoxe singulier : l'un des domaines les plus réglementés abrite une zone d'ombre normative touchant précisément ses opérations les plus quotidiennes et les plus polluantes à l'échelle locale.

Cet enjeu s'avère d'autant plus crucial au regard de la croissance soutenue des aéroports wallons. Alors que Liège Airport s'est imposé comme l'un des principaux *hubs* cargo européens, dépassant les 1,3 million de tonnes de fret en 2025, Brussels South Charleroi Airport a franchi le cap des onze millions de passagers annuels⁴. Cette vitalité économique engendre mécaniquement une intensification des opérations au sol et, par conséquent, des émissions qu'elles génèrent. Le débat ne porte plus sur l'opportunité d'encadrer ces rejets, mais bien sur l'identification de l'instrument juridique adéquat et du niveau de pouvoir compétent pour y parvenir.

¹AFP, « La baisse de l'empreinte carbone des avions passe aussi par le sol », Sciences et Avenir, 2022, disponible sur : https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/la-baisse-de-l-empreinte-carbone-des-avions-passe-aussi-par-le-sol_160852

²Economnews, Montpellier: L'aéroport électrifie ses opérations au sol pour fortement réduire ses émissions de CO₂, YouTube, 11 mai 2023, disponible sur : <https://www.youtube.com/watch?v=ngkgAhqV5XY&t=13s>

³EASA, « RAPPORT ENVIRONNEMENT DE L'AVIATION EUROPÉENNE 2025 Note de Synthèse et Recommandations », 2025, p. 31, disponible sur : https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_BROCHURE_WEB_fr_v2.pdf ; OACI, « Draft Eco-Toolkit – Cleaner Energies at Airports », 2025, pp. 12-16, disponible sur : <https://www.icao.int/sites/default/files/environmental-protection/Documents/Eco-Toolkit-Cleaner-Energies-at-Airports-5.pdf>.

⁴Pour les statistiques annuelles principales des six aéroports belges voy. <https://mobilit.belgium.be/fr/aviation/aeroports-et-aerodromes/statistiques#side-anchor-1>

La question centrale de la présente étude peut dès lors être formulée en ces termes : le législateur dispose-t-il de la compétence et des outils juridiques nécessaires pour instaurer une taxe environnementale sur les émissions des équipements de *ground handling* au sein des aéroports situés en Région wallonne, et selon quelles modalités concrètes une telle taxe peut-elle être construite ?

Dans le cadre de la présente étude, l'analyse se limite volontairement aux aéroports relevant de la Région wallonne, à savoir Liège Airport et Brussels South Charleroi Airport. Le cas de Brussels Airport, dont l'exploitation relève de la compétence fédérale, ne sera donc pas examiné. Seules les nuisances atmosphériques des GSE sont par ailleurs retenues, à l'exclusion des nuisances sonores, qui font déjà l'objet d'un arsenal normatif développé et qui appelleraient une étude spécifique. La démarche adoptée est celle d'une analyse de *lege ferenda* : il ne s'agit pas de décrire un droit existant, mais de construire, sur la base d'une analyse exégétique des textes et d'une lecture critique de la jurisprudence, un instrument fiscal juridiquement faisable.

Le parti pris est celui de l'instrument fiscal, à l'exclusion d'autres mécanismes qui auraient pu être mobilisés pour traiter la même problématique, sans que leur existence soit ignorée⁵. Enfin, les considérations économiques, qui relèvent d'autres disciplines, sont volontairement laissées à la marge.

La présente étude se déploie en trois parties. La première partie démontre le vide normatif actuel. Elle inventorie successivement les instruments non fiscaux⁶ et les instruments fiscaux⁷ susceptibles d'encadrer les émissions des GSE, aux niveaux international, européen, fédéral et régional, pour établir qu'aucun d'entre eux ne saisit effectivement cette matière.

La seconde partie vérifie la faisabilité juridique d'une intervention législative dans ce champ vierge. Elle identifie le niveau de pouvoir compétent en écartant successivement les échelons fédéral⁸, communautaire⁹ et communal¹⁰ au profit de la Région wallonne¹¹.

La troisième partie construit concrètement l'instrument fiscal envisagé. Elle rappelle les grands principes encadrant l'adoption et la validité d'une norme fiscale¹² et définit les éléments essentiels de la taxe envisagée¹³.

⁵Voy. notamment : J. AUTENNE et A. PIRLOT, « Quand la fiscalité se met au vert... » in E. TRAVERSA, E. CECI et al. (dirs.), *Les dialogues de la fiscalité – Anno 2013*, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 11-32 ; V. SEPULCHRE, « Quelle fiscalité verte pour demain ? », in V. DECKERS et al., *Les Dialogues de la fiscalité. Anno 2011*, Bruxelles, Larcier, 2012, pp. 29-55.

⁶Cfr. Partie I, Chapitre 1^{er}.

⁷Cfr. Partie I, Chapitre 2.

⁸Cfr. Partie II, Chapitre 1^{er}.

⁹Cfr. Partie II, Chapitre 2.

¹⁰Cfr. Partie II, Chapitre 3.

¹¹Cfr. Partie II, Chapitre 4 et 5.

¹²Cfr. Partie III, Chapitre 1^{er}.

¹³Cfr. Partie III, Chapitre 2.

PARTIE I — L'encadrement juridique des opérations au sol dans les aéroports wallons

L'instauration d'une taxe environnementale sur les émissions des GSE suppose au préalable que ce champ normatif ne soit pas déjà occupé. Cette première partie dresse donc l'état des lieux des instruments existants. Le Chapitre 1^{er} met en évidence le vide réglementaire environnemental entourant ces engins, tandis que le Chapitre 2 démontre l'absence d'imposition frappant un fait générateur similaire. Il résulte de cette analyse en deux temps que le champ juridique et fiscal est intégralement libre de toute occupation.

Chapitre 1^{er} : L'absence d'encadrement non fiscal des émissions des GSE

Ce premier chapitre s'attache à dresser un inventaire aussi exhaustif que possible des législations non fiscales susceptibles d'encadrer l'usage des GSE au sein des aéroports wallons. Notre analyse porte, dans un premier temps, sur le cadre normatif international (Section 1^{ère}), avant de se pencher, dans un second temps, sur les dispositions adoptées aux niveaux fédéral, régional et des aéroports (Section 2).

Section 1^{ère} : Au niveau supranational : les angles morts de l'OACI et du droit de l'Union européenne

Sous-section 1^{ère} : L'Annexe 16 de la Convention de Chicago : une exclusion structurelle des GSE

L'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après, « OACI »), instituée par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, établit le cadre réglementaire mondial de l'aviation civile internationale¹⁴ par l'édiction de normes et pratiques recommandées¹⁵. Sur le plan environnemental, ces exigences sont compilées au sein de l'Annexe 16, structurée en quatre volumes : bruit des aéronefs (Vol. I), émissions des moteurs d'aéronefs (Vol. II), émissions de CO₂ des aéronefs (Vol. III, adopté le 6 mars 2017) et mécanisme CORSIA (Vol. IV, adopté le 27 juin 2018)¹⁶. Toutefois, chacun de ces volumes se rapporte exclusivement aux

¹⁴Article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1947 portant approbation de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, *M.B.*, 2 décembre 1948 (Ci-après « Convention de Chicago »).

¹⁵P.M. DUPONT, *Manuel de droit aérien : souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, Paris, Éditions A. Pedone, 2^{ème} éd., 2022, p.34 ; P. MENDES DE LEON, *Introduction to Air Law*, Alphen aan de Rijn, Wolters Kluwer, 10^{ème} éd., 2017, p. 29.

¹⁶Annexe 16 volumes I à IV, de la Convention de Chicago; P.M. DUPONT, *Manuel de droit aérien : souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, *op. cit.*, p.43.

aéronefs et à leurs moteurs¹⁷. Les GSE, n'étant ni des aéronefs ni des composants d'aéronefs, sortent entièrement de ce champ d'application ; ce que l'OACI reconnaît elle-même en qualifiant les GSE de source distincte d'émissions aéroportuaires, sans leur appliquer de norme contraignante¹⁸. Le CORSIA, formalisé dans le Volume IV, est soumis à la même limitation : il ne vise que les émissions de CO₂ imputables aux exploitants d'aéronefs au titre de leurs vols internationaux¹⁹. Les émissions des opérateurs d'assistance en escale ne sont donc soumises à aucune obligation de compensation, de suivi ou de déclaration. L'Annexe 16 et le CORSIA sont structurellement inaptes à réguler les émissions du *ground handling* : les GSE se situent dans un vide juridique que ces instruments n'ont pas vocation à combler.

Sous-section 2 : Le droit de l'UE – cinq instruments, aucune contrainte sur les GSE

Si le droit de l'Union européenne encadre de manière croissante les enjeux environnementaux du secteur aérien, son champ d'application demeure systématiquement centré sur les aéronefs en vol, à l'exclusion des opérations au sol. Cinq instruments méritent d'être exposés, précisément pour démontrer leur inadéquation.

Le Règlement n° 139/2014²⁰ organise l'autorisation et l'identification des véhicules sur les aires de mouvement²¹, mais ses exigences relèvent exclusivement de la sécurité opérationnelle et ne contiennent aucune disposition relative aux émissions atmosphériques des équipements exploités sur le tarmac. Le Règlement n° 598/2014²², dont l'article 1^{er} limite expressément le champ d'application aux « aéronefs engagés dans l'aviation civile »²³, ne vise que les nuisances sonores générées par les aéronefs eux-mêmes, à l'exclusion tant des nuisances sonores que des émissions atmosphériques du *ground handling*. Le Règlement 2023/2405 (ReFuelEU Aviation)²⁴ impose une incorporation progressive de carburants durables d'aviation, mais son article 3, 6), définit le carburant d'aviation comme « le carburant

¹⁷Annexe 16, Volume III, Partie II, Chapitre 2, § 2.1, de la Convention Chicago.

¹⁸OACI, « Greenhouse Gas Management and Mitigation at Airports », Montréal, 2022, pp. 3-4, disponible sur : <https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/environmental-protection/Documents/GHG%20Management%20and%20Mitigation%20at%20Airports.pdf>

¹⁹Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI, 2016 ; P. MENDES DE LEON, *Introduction to Air Law, op. cit.*, p. 29 ; Annexe 16, Volume IV, Partie II, Chapitres 1, 2 et 3, de la Convention Chicago.

²⁰Règlement (U.E.) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (C.E.) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, J.O.U.E., L 44, 14 février 2014

²¹*Ibidem*, ADR.OPS.B.026 et ADR.OPS.B.080.

²²Règlement (U.E.) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, J.O.U.E., L 173, 12 juin 2014.

²³*Ibidem*, article 1^{er}, alinéa 1^{er}.

²⁴Règlement (U.E.) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation), J.O.U.E., L, 2023/2405, 31 octobre 2023.

drop-in produit en vue d'une utilisation directe par un aéronef »²⁵ : les carburants fossiles utilisés par les GSE ne relèvent pas de cette définition. Quant à la Directive 2003/87/CE (SEQE-UE)²⁶, elle ne soumet à quotas que les émissions liées aux « vols »²⁷, et la révision opérée par la Directive (UE) 2023/959²⁸ n'élargit pas ce périmètre aux opérations au sol. Les GSE, opérant exclusivement sur le tarmac, demeurent exclus du SEQE-UE y compris dans sa version la plus récente²⁹.

Enfin, le Règlement 2016/1628 du 14 septembre 2016 relatif aux limites d'émission pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (ci-après, « EMNR » et « Règlement EMNR ») mérite un examen spécifique : il constitue le seul instrument européen dont le champ d'application matériel est susceptible d'englober les GSE³⁰.

L'article 3, 1), du Règlement définit l'EMNR comme « toute machine mobile, tout équipement transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie ou de roues, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, y compris tout engin installé sur le châssis de véhicules destinés au transport routier de passagers ou de marchandises »³¹. Les tracteurs de remorquage, chargeurs de soute, groupes électrogènes de piste et véhicules de ravitaillement utilisés dans les opérations de ground handling répondent à cette définition.

Toutefois, le Règlement EMNR est un instrument de réception par type : il impose des limites d'émissions aux constructeurs de moteurs au stade de la mise sur le marché, et non aux exploitants d'équipements déjà en service. Il ne crée ni obligation de renouvellement des flottes existantes, ni contrainte d'utilisation sur les équipements en circulation. Il est par ailleurs dépourvu de tout mécanisme de contrôle des émissions en conditions réelles

²⁵*Ibidem*, article 4, 6).

²⁶Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, J.O.U.E., L 275, 25 octobre 2003.

²⁷*Ibidem*, Annexe I, p. 108.

²⁸Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union, J.O.U.E., L 130, 16 mai 2023.

²⁹Pour une étude sur l'introduction d'un mécanisme de tarification carbone en droit belge voy. : M. BOURGEOIS et F. BOUHON, « L'introduction d'un mécanisme de tarification du carbone ("taxe carbone") en droit belge : contraintes juridiques et scénarios institutionnels concevables », *R.F.R.L.*, 2021/3, pp. 245-270.

³⁰Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, L 252, 16 septembre 2016.

³¹*Ibidem*, article 3, 1).

d'exploitation aéroportuaire³². L'opérateur de handling qui exploite un parc de GSE anciens, équipés de moteurs diesel antérieurs aux normes « Phase V », n'est ainsi soumis à aucune obligation au titre de ce Règlement. Le Règlement EMNR, bien qu'il contribue à long terme au verdissement du parc d'EMNR par le renouvellement naturel des équipements, ne constitue donc pas une norme environnementale contraignante à la charge des opérateurs de ground handling.

Section 2 : Au niveau national et régional : une réglementation orientée vers le bruit, pas les émissions

Sous-section 1^{ère} : Une compétence fédérale limitée à la navigation aérienne et aux aéronefs

Sur la base de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 (ci-après « LSRI »), les Régions sont compétentes pour « l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National »³³.

La compétence en matière d'aviation étant ainsi largement régionalisée, les législations environnementales fédérales applicables aux aéroports wallons sont réduites à deux domaines résiduels.

D'une part, l'autorité fédérale demeure compétente pour la réglementation de la navigation aérienne au sens strict. Cette compétence couvre le contrôle du trafic des aéronefs dans l'espace aérien, et notamment la fixation des trajectoires de vol³⁴. Elle s'étend également à la gestion environnementale de l'aéroport de Bruxelles-National, seul aéroport exclu de la régionalisation, pour lequel le fédéral a notamment instauré des quotas de bruit³⁵.

D'autre part, conformément à l'article 6, § 1^{er}, II, 2° de la LSRI, l'autorité fédérale est compétente pour la fixation de normes de produits et a adopté la loi du 21 juillet 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de

³²*Ibidem*, articles 5 à 18.

³³Article 6, § 1^{er}, X, al. 1^{er}, 7°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980 (ci-après « LSRI »).

³⁴Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, *M.B.*, 26 juillet 1937 ; Article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, *M.B.*, 16 mars 1954.

³⁵Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, *M.B.*, 11 juin 2004. L'aéroport de Bruxelles-National étant exclu de la compétence régionale (art. 6, § 1^{er}, X, al. 1^{er}, 7°, LSRI), sa gestion environnementale relève du fédéral.

consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé³⁶. Sur ce fondement, le législateur fédéral peut établir des spécifications techniques pour les carburants mis sur le marché ou, indirectement, des standards d'émissions pour les moteurs des véhicules commercialisés en Belgique.

Toutefois, cette compétence normative porte sur la mise sur le marché de produits, non sur l'exploitation d'équipements déjà en service dans un contexte aéroportuaire déterminé. Cette limitation est au demeurant analogue à celle relevée *supra*³⁷.

Il ressort de cet inventaire que la compétence environnementale fédérale est limitée à la navigation aérienne et aux normes de produits. Elle ne s'étend pas aux opérations effectuées au sol par des équipements d'escale dans les aéroports wallons. Aucune norme environnementale fédérale ne vise spécifiquement les GSE en tant qu'équipements exploités sur le tarmac.

Sous-section 2 : Le décret wallon du 23 juin 1994 et ses arrêtés d'exécution : un dispositif orienté vers le bruit des aéronefs

Le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne constitue le texte fondateur du cadre réglementaire wallon en matière aéroportuaire³⁸. Il énumère les aéroports régionaux ; fixe leurs heures d'exploitation ; crée des filiales en charge de la sûreté ; établit le régime des redevances aéroportuaires et organise un système d'amendes administratives pour le non-respect des seuils de bruit autorisés. Son article 1^{er} *bis* fixe les quotas de bruit par mouvement d'aéronef, calculés selon un système de points³⁹. Son article 6 organise la poursuite et la sanction des infractions à ces seuils⁴⁰.

Ses arrêtés d'exécution couvrent notamment⁴¹ : la réglementation des badges d'accès et d'identification⁴², les redevances d'utilisation des aérodromes⁴³, les restrictions de décollage

³⁶Loi du 21 juillet 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé, *M.B.*, 11 février 1999 ; Article 6, § 1^{er}, II, 2^o, LSRI.

³⁷Voy. Partie I, Chapitre 1^{er}, Section 1^{ère}, Sous-section 1^{ère}, point E.

³⁸Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 15 juillet 1994.

³⁹*Ibidem*, article 1^{er} *bis*, §§ 2 à 4.

⁴⁰*Ibidem*, article 6.

⁴¹Pour une vision globale des législations applicables dans le domaine aéroportuaire voy. : <https://mobilit.belgium.be/fr/aviation/legislation-et-reglementation>

⁴²Arrêté du Gouvernement wallon du 24 juillet 1997 relatif à l'attribution et au port des badges d'accès et d'identification sur les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 26 août 1997.

⁴³Arrêté du Gouvernement wallon du 16 juillet 1998 portant fixation des redevances à percevoir pour l'utilisation des aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 15 septembre 1998.

et d'atterrissage⁴⁴, les seuils de bruit maximaux des aéronefs⁴⁵, les sanctions administratives pour infraction aux normes de bruit⁴⁶.

Force est de constater qu'aucun de ces textes n'a vocation à régler les normes environnementales des véhicules et équipements utilisés dans les zones aéroportuaires. L'ensemble du dispositif réglementaire wallon spécifique aux aéroports est orienté exclusivement vers les nuisances sonores des *aéronefs*, laissant entier le vide normatif concernant les nuisances des équipements de *handling*.

Il convient de préciser que les aéroports wallons sont soumis au régime du permis d'environnement en application du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Les conditions sectorielles de ces permis portent cependant sur les installations fixes (dépôts de carburant, stations de traitement des eaux) et sur les niveaux de bruit, sans contenir de prescriptions relatives aux émissions atmosphériques des équipements mobiles d'assistance en escale⁴⁷.

Sous-section 3 : Les règlements internes des aéroports wallons : un encadrement limité à la sécurité technique

Les aéroports disposent de réglementations internes à destination des différents acteurs actifs en leur sein. Les règlements de l'aéroport de Charleroi-Brussels South n'ayant pu être obtenus, l'examen se limite aux dispositions de l'aéroport de Liège.

Le « *User Manual* » de Liège Airport impose une maintenance régulière du matériel, en prévoyant notamment l'utilisation de zones dédiées pour les vidanges et l'obligation de maintenir les équipements en parfait état de fonctionnement conformément aux prescriptions du fabricant⁴⁸. Toutefois, cette obligation vise la sécurité opérationnelle et la prévention des pollutions accidentelles (fuites d'huile, déversements), non la réduction des émissions atmosphériques. Elle n'est au demeurant assortie d'aucune sanction spécifique.

⁴⁴Arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 24 novembre 2000.

⁴⁵Arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 fixant les seuils de bruit maximum des aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 13 juin 2003.

⁴⁶Arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions en cas de non-respect des seuils admissibles de bruit, des heures de fermeture des aéroports wallons et de certaines conditions d'exploitation, *M.B.*, 27 février 2004, tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 mars 2019, *M.B.*, 26 avril 2019.

⁴⁷Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, *M.B.*, 8 juin 1999.

⁴⁸Liège Airport, « *User Manual* », janvier 2024, p. 33, disponible sur : <https://www.liegeairport.com/sites/default/files/2026-03/User%20manual.pdf>

Le Règlement de circulation 2025 de l'aéroport de Liège précise que les sociétés sont tenues de fournir à leur personnel des véhicules en bon état de marche et en ordre de contrôle technique, et que tous les véhicules immatriculés circulant du côté piste doivent être conformes à la législation belge, y compris aux exigences techniques du code de la route⁴⁹. Cette prescription renvoie au droit commun de la circulation routière et ne contient aucune exigence spécifique relative aux émissions de CO₂, de particules fines ou de NOx des GSE.

Il importe de souligner que ces règlements internes, quelle que soit leur portée matérielle, ne constituent pas des instruments normatifs au sens du droit public. Ils relèvent de la catégorie des actes unilatéraux du gestionnaire d'aéroport ou de stipulations contractuelles intégrées aux conventions d'accès au tarmac. Ils ne disposent ni de la force contraignante d'un décret, ni des garanties de publicité et de recours attachées aux actes réglementaires. Leur caractère non contraignant renforce le constat d'un vide normatif : la transition énergétique de la flotte de GSE n'est soumise à aucune contrainte juridiquement opposable, même au niveau le plus proche des opérations.

⁴⁹Liège Airport, « Règlement de circulation » 2025, p. 37, disponible sur : https://www.liegeairport.com/sites/default/files/2026-03/Reglement-circulation-2025_-Aeroport-de-Liege_FR.pdf

Chapitre 2 : Les GSE, angle mort de la fiscalité environnementale

Le premier chapitre a établi l'absence de tout encadrement non fiscal juridiquement opposable aux émissions des GSE. Ce second chapitre complète ce constat sur le terrain fiscal : il vérifie si des instruments fiscaux existants, fédéraux ou régionaux, frappent déjà, fût-ce indirectement, les émissions atmosphériques générées par les équipements d'assistance en escale dans les aéroports wallons. L'examen porte successivement sur la fiscalité fédérale, accises sur les carburants et SEQE-UE, dont il s'agit de démontrer l'inapplicabilité aux émissions des GSE (Section 1^{ère}), puis sur l'arsenal fiscal environnemental wallon, dont l'inventaire révèle une lacune complète à l'égard de ces équipements (Section 2).

Section 1^{ère} : La fiscalité fédérale existante : une inapplicabilité aux GSE

Sous-section 1^{ère} : La taxe sur les carburants et les accises : le régime d'exonération des carburants aéronautiques

En droit de l'Union européenne, la Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003⁵⁰, (ci-après « Directive ETD »), impose aux États membres une exonération obligatoire des droits d'accise sur les « produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée »⁵¹.

En droit belge, cette exonération se retrouve à l'article 429, §1^{er}, f), de la loi-programme du 27 décembre 2004⁵². Ce choix délibéré de soutien fiscal au secteur aérien ne s'étend pas aux opérations de *ground handling*.

La question se pose dès lors de savoir si cette exonération d'accise s'étend au gazole utilisé par les GSE. À première vue, les opérateurs de *handling* pourraient soutenir que leur carburant, utilisé sur la zone aéroportuaire côté piste, bénéficie du même régime de suspension de droits applicable à l'ensemble des produits énergétiques circulant au sein de cette zone⁵³.

⁵⁰Article 14, § 1^{er}, b), Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, *J.O.U.E.*, L 283, 31 octobre 2003.

⁵¹Pour un examen détaillé sur les accises voy. : TIBERGHIE, *Manuel de droit fiscal 2024-2025*, Malines, Wolters Kluwer, Tome 2, 43^{ème} édition, 2025, pp. 2574-2604.

⁵²Article 429, §1^{er}, f), de la loi-programme du 27 décembre 2004, *M.B.*, 31 décembre 2004.

⁵³Il convient en effet de distinguer, au sein de la zone aéroportuaire, plusieurs régimes douaniers. La zone côté piste (*airside*) est une zone sous contrôle douanier strict, dite « entrepôt fiscal » pour les carburants, au sens de la loi du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise. Au sein de cette zone, les carburants circulent en suspension de droits d'accise jusqu'au moment de leur mise à la consommation finale. La question de savoir si le gazole utilisé par un GSE constitue une « mise à la consommation » exonérée ou taxable dépend donc de la qualification juridique de l'usage final.

Cette interprétation extensive doit cependant être rejetée au regard de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après « CJUE »).

Dans l'arrêt *Systeme Helmholtz* du 1^{er} décembre 2011, la CJUE a jugé que la notion de « navigation aérienne » au sens de l'article 14, § 1^{er}, b), de la Directive ETD devait recevoir une interprétation autonome et restrictive, fondée sur le libellé et les finalités de la directive⁵⁴. L'exonération obligatoire est ainsi réservée au carburant effectivement utilisé pour la propulsion d'un aéronef dans le cadre de la navigation aérienne.

Ce principe interprétatif a été confirmé dans l'arrêt *Haltergemeinschaft LBL* du 21 décembre 2011, dans lequel la Cour a rappelé que les dispositions d'exonération de la Directive 2003/96 devaient recevoir une interprétation autonome fondée sur leur libellé et sur les finalités poursuivies par la directive⁵⁵.

A fortiori, le gazole consommé par des GSE qui n'accomplissent aucune fonction de navigation aérienne et ne participent pas à la propulsion d'un aéronef, ne saurait bénéficier de cette exonération.

Cette interprétation restrictive est d'ailleurs conforme à la finalité initiale de la Directive ETD, telle qu'elle ressort de ses travaux préparatoires. Dans sa proposition initiale ayant abouti à la Directive 92/81/CEE, dont est issue la Directive ETD, la Commission européenne avait expressément envisagé l'exonération « de l'ensemble de l'aviation commerciale ». Cette finalité a été rappelée par la Cour dans l'arrêt *Systeme Helmholtz* précité : l'exonération visait à étendre à l'ensemble de l'aviation commerciale le bénéfice de l'exonération jusqu'alors applicable au seul carburant utilisé pour les vols commerciaux internationaux, ce qui implique une finalité strictement aérienne⁵⁶.

⁵⁴C.J.U.E., 1^{er} décembre 2011, *Systeme Helmholtz GmbH c. Hauptzollamt Nürnberg*, aff. C-79/10, ECLI:EU:C:2011:797, pt. 19-21. La Cour a jugé que l'exonération prévue à l'article 14, § 1^{er}, b), de la Directive ETD bénéficie à tout opérateur utilisant du carburant pour la navigation aérienne, sans qu'il soit requis de disposer d'une licence de transport aérien, mais que la notion de « navigation aérienne » doit recevoir une interprétation autonome et restrictive, liée à la propulsion effective d'un aéronef. L'arrêt ne se prononce pas directement sur les équipements de *ground handling*, mais le principe interprétatif qu'il dégage conduit *a fortiori* à exclure le gazole des GSE du champ de l'exonération.

⁵⁵C.J.U.E., 21 décembre 2011, *Haltergemeinschaft LBL GbR c. Hauptzollamt Düsseldorf*, aff. C-250/10, ECLI:EU:C:2011:862, pt. 19-20 : « les dispositions concernant lesdites exonérations doivent recevoir une interprétation autonome, fondée sur leur libellé et sur les finalités poursuivies par la directive 2003/96 ».

⁵⁶Dans sa proposition initiale ayant abouti à la Directive 92/81/CEE, ancêtre de la Directive ETD, la Commission européenne avait expressément envisagé l'exonération « de l'ensemble de l'aviation commerciale » (COM(90) 434 final). Cette finalité a été rappelée par la C.J.U.E. dans l'arrêt *Systeme Helmholtz* précité (pt. 22) : l'exonération visait à « étendre à l'ensemble de l'aviation commerciale l'exonération actuellement

Cette approche est encore corroborée par la structure même de la Directive, qui distingue entre l'exonération obligatoire du carburant des aéronefs (art. 14) et une faculté d'exonération optionnelle pour certains usages connexes. L'article 15, § 1^{er}, j), de la Directive 2003/96/CE prévoit en effet une simple *faculté* pour les États membres d'exonérer « les carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs ».

L'existence de cette disposition distincte confirme *a contrario* que le législateur européen a entendu traiter différemment, d'une part, le carburant propulsant les aéronefs et soumis à une exonération obligatoire au titre de l'article 14 et, d'autre part, les carburants liés aux activités de service au sol soumis, tout au plus, à une exonération optionnelle relevant du pouvoir discrétionnaire des États membres⁵⁷. Les GSE relevant de cette seconde catégorie, ils sont structurellement exclus du régime d'exonération obligatoire de l'article 14⁵⁸.

Sous-section 2 : Le SEQE-UE et l'absence de taxe carbone fédérale : aucune couverture des GSE

Le SEQE-UE, institué par la Directive 2003/87/CE et transposé en Région wallonne par le décret du 10 novembre 2004⁵⁹, ne couvre que les émissions directement liées aux « vols », c'est-à-dire au déplacement d'un aéronef entre un aéroport de départ et un aéroport d'arrivée⁶⁰. La révision opérée par la Directive 2023/959 n'a pas modifié cette limitation matérielle : les

appliquée au carburant utilisé pour les vols commerciaux internationaux », ce qui implique une finalité strictement aérienne.

⁵⁷Voir à ce sujet : SPF Finances et SPF Santé publique, « 4^{ème} Inventaire fédéral des subventions aux énergies fossiles - Résumé », Bruxelles, 2025, p. 11.

⁵⁸En ce sens, voy. l'art. 15, § 1^{er}, j), de la Directive 2003/96/CE, qui prévoit une *faculté* pour les États membres d'exonérer « les carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs ». Cette disposition distincte de l'art. 14 confirme *a contrario* que le législateur européen a entendu traiter différemment le carburant propulsant les aéronefs (exonération obligatoire, art. 14) et les carburants liés aux services au sol (exonération optionnelle, art. 15). Les GSE relevant de cette seconde catégorie sont structurellement exclus de l'exonération obligatoire de l'art. 14.

⁵⁹Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, *J.O.U.E.*, L 275, 25 octobre 2003. Pour la transposition wallonne, voy. : Décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre en Région wallonne, créant un fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto, *M.B.*, 30 novembre 2004.

⁶⁰Annexe I, Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, *J.O.U.E.*, L 275, 25 octobre 2003. Voy. *supra*, Partie I, Chapitre 1^{er}, Section 1^{ère}, Sous-section 2, D.

opérations au sol demeurent exclues, y compris dans la version la plus récente du SEQE⁶¹. Les GSE, en tant qu'équipements mobiles ne constituant pas des installations au sens de l'Annexe I, n'entrent pas davantage dans les catégories d'installations fixes soumises au SEQE⁶². Par ailleurs, la Belgique ne dispose d'aucune taxe carbone explicite en droit interne⁶³, et le gazole des GSE est soumis au taux réduit du gasoil non routier de droit commun sans qu'aucune disposition fédérale ne module ce taux en fonction des émissions propres à l'activité de *handling* aéroportuaire⁶⁴. Le champ fiscal des émissions des équipements d'assistance en escale est par conséquent entièrement libre de toute occupation par le législateur fédéral ou européen.

Section 2 : L'absence de taxe régionale wallonne : un champ entièrement disponible

Sous-section 1^{ère} : Absence de toute taxe régionale wallonne visant les émissions atmosphériques aéroportuaires

La Région wallonne dispose d'un arsenal fiscal environnemental propre, fondé sur son autonomie fiscale tirée de l'article 170, § 2, de la Constitution et sur ses compétences matérielles en matière de protection de l'environnement⁶⁵. Cet arsenal se déploie autour de plusieurs catégories d'instruments, qu'il y a lieu d'examiner successivement afin de vérifier qu'aucun ne couvre, même indirectement, les émissions atmosphériques des équipements d'assistance en escale.

L'arsenal fiscal environnemental wallon se déploie autour de trois volets, dont aucun ne couvre les émissions atmosphériques des GSE. La fiscalité de l'eau taxe sur le déversement des eaux usées⁶⁶ et la contribution de prélèvement sur les prises d'eau⁶⁷, frappe exclusivement des faits générateurs liés à la consommation ou au rejet d'eau. La fiscalité des déchets et des sites désaffectés, organisée par les neuf régimes de taxation du décret du 22

⁶¹Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE, *J.O.U.E.*, L 130, 16 mai 2023. L'Annexe I révisée ne vise toujours que les émissions des « vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre ».

⁶²L'Annexe I de la Directive 2003/87/CE soumet au SEQE les « installations de combustion d'une puissance calorifique totale de combustion supérieure à 20 MW ». Les GSE ne constituent pas des « installations » au sens de cette disposition et n'atteignent pas individuellement ces seuils de puissance.

⁶³Banque nationale de Belgique, « Fiscal policy instruments to mitigate climate change — A Belgian perspective », Bruxelles, BNB, 2021, p. 7.

⁶⁴Cfr. Partie I, Chapitre 2, Section 1^{ère}, Sous-section 1^{ère}.

⁶⁵B. GORS, M. KAROLINSKI, F. DE MUYNCK *et al.*, *Mémento de l'environnement*, Malines, Wolters Kluwer, 2025, pp. 26-30.

⁶⁶Articles D.222 à D.240 (taxe sur les déversements d'eaux usées industrielles) et articles D.241 à D.268 (taxe sur le déversement des eaux usées domestiques) du Code de l'environnement wallon, Livre II (Code de l'eau), *M.B.*, 23 septembre 2004 (ci-après « Code de l'eau »).

⁶⁷*Ibidem*, articles D.252 à D.258.

mars 2007⁶⁸ et la taxe sur les SAED du 27 mai 2004⁶⁹, vise le traitement de déchets et la réhabilitation de sites, sans rapport avec l'exploitation de véhicules de piste thermiques. Les instruments liés à l'énergie et au climat ne comblent pas davantage cette lacune : le décret du 10 novembre 2004 se limite à organiser la participation des installations fixes au SEQE-UE⁷⁰ et ne constitue pas une taxe au sens de l'article 170, § 2, de la Constitution, tandis que les mécanismes de certificats verts ne relèvent pas de la fiscalité environnementale au sens strict. Enfin, les redevances aéroportuaires prévues à l'article 5 du décret du 23 juin 1994 constituent des contreparties de services rendus et non des impôts à finalité environnementale⁷¹.

L'inventaire de la fiscalité environnementale révèle une lacune significative : la Région wallonne n'a, à ce jour, instauré aucune taxe frappant les émissions des GSE. Aucune imposition existante ne présentant le même fait générateur ni la même assiette que la taxe envisagée, et l'État fédéral n'occupant pas la matière, le champ fiscal est intégralement libre. Cette intervention reste toutefois soumise au respect du principe *non bis in idem*, dont l'analyse fera l'objet de la sous-section suivante.

Sous-section 2 : Le principe de « primauté fédérale » ou le principe non bis in idem de droit fiscal : condition de validité d'une taxe régionale

L'article 1^{er} de la loi ordinaire du 23 janvier 1989 dispose que, « Dans les cas non prévus par l'article 11 de loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, les Parlements de communauté et de région ne sont pas autorisés à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'État »⁷².

⁶⁸Décret fiscal wallon du 22 mars 2007 favorisant la prévention et la valorisation des déchets en Région wallonne, *M.B.*, 20 avril 2007.

⁶⁹Articles 1^{er} et 2 du Décret wallon du 27 mai 2004 instaurant une taxe sur les sites d'activité économique désaffectés, *M.B.*, 30 juillet 2004.

⁷⁰Décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre en Région wallonne, créant un fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto, *M.B.*, 30 novembre 2004.

⁷¹Article 5 du Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 15 juillet 1994. Sur la distinction entre redevance et impôt voy. notamment : A. BORTOLOTTI, « Les notions d'« impôt » & de « rétribution » : commentaire de l'arrêt n° 172/2006 du 22 novembre 2006 de la cour d'arbitrage », *R.G.F.*, 2011, pp. 15-26 ; B. WILLEMS, « Fiscalité et environnement », *Jura Falconis*, 1993-1994, n°3, pp. 403-405 ; J.M., VAN BOL, « L'impôt et la redevance comme instruments des politiques régionales et communautaires : le cas de la politique de l'environnement », *A.P.T.*, 1986, p. 259.

⁷²Art. 1^{er} de la loi ordinaire du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 170, §§ 1^{er} et 2, de la Constitution, *M.B.*, 1^{er} février 1989 (ci-après « loi ordinaire du 23 janvier 1989 »).

Combiné à l'article 11 de loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (ci-après « LSF »)⁷³, cette disposition consacre le principe de « primauté fédérale », (ou *non bis in idem* fiscal), interdisant aux Régions et aux communautés d'établir un prélèvement sur une matière déjà occupée par le législateur fédéral⁷⁴.

L'application de ce principe pose cependant certaines difficultés quant à sa portée exacte. La notion de « matière » au sens de l'article 1^{er} de la loi du 23 janvier 1989 n'appartient pas au vocabulaire fiscal utilisé dans la législation belge⁷⁵. La Cour constitutionnelle quant à elle assimile la « matière imposable » au « fait générateur » de l'impôt. Il y a occupation du champ fiscal lorsque l'impôt fédéral et l'impôt régional envisagé frappent le même fait générateur⁷⁶.

Une simple connexité économique entre les deux prélèvements ne suffit pas à établir l'identité de matière : c'est la qualification juridique du fait générateur qui est décisive, et non la proximité de l'activité économique sous-jacente. Ainsi, deux prélèvements portant sur des aspects distincts d'une même activité économique, l'un sur la mise à la consommation d'un carburant, l'autre sur les émissions atmosphériques résultant de son utilisation, ne frappent pas la même matière imposable⁷⁷.

⁷³ Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, *M.B.*, 17 janvier 1989.

⁷⁴ L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, « Les principes budgétaires et fiscaux », in M. EL BRHOUMI et S. VAN DROOGHENBROECK (dirs.), *Principes de la répartition des compétences*, Bruxelles, Larcier, 2022, p. 390 ; A. LACHAPPELLE et S. WATTIER, « L'influence du droit constitutionnel sur le droit fiscal », *L.L.R.*, 2015, pp. 414-448 ; P. GABRIEL, « Neen toch niet nog eens... over het *non bis in idem* – beginsel in belastingzaken », in M. DE JONCKHEERE (dir.), *Een reis doorheen de fiscale basisbeginselen*, Brugge, die Keure, 2011, pp. 107-139 ; M. BOURGEOIS, « La “matière imposable” des impôts régionaux selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle: commentaire critique des arrêts n°58/2006 du 26 avril 2006 et n°93/2014 du 19 juin 2014 » in M.-C. VAN GRIEKEN (éd.), *Liber Amicorum Maurice Eloy*, Limal, Anthemis, 2014, p. 637 ; S. WATTIER et R. DEMEUSE, « Le partage des compétences en matière de fiscalité et de budget » in M. VERDUSSEN et C. ROMAINVILLE (eds.), *Les grands arrêts sur le partage des compétences dans l'État fédéral*, Bruxelles, Larcier, 2019, pp. 310-342 ; E. TRAVERSA, *Droit fiscal général*, Liège, Presses Universitaires de Liège, 2025, p. 92.

⁷⁵ E. TRAVERSA, *Droit fiscal général*, *op. cit.*, p. 93.

⁷⁶ Le concept de « matière » a fait l'objet de plusieurs controverses juridiques. Pour plus de détails, voy. : M. BOURGEOIS, « La “matière imposable” des impôts régionaux selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle [...] », *op. cit.*, pp. 629-661 ; A. GOEGEBUER, « Het begrip *belastbare materie* : analyse en toetsing in het licht van de planbatenheffing », *T.F.R.*, 2002, pp. 839-884 ; M. BOURGEOIS, « Les prérogatives normatives des régions à l'égard des impôts "régionaux" (articles 3 et 4 de la loi de financement) : le régime légal et la jurisprudence de la Cour d'arbitrage », *J.D.F.*, 2000, pp. 5-49. Pour une définition de la « matière imposable », voy. C.A., 21 janvier 1998, n° 4/98, B.7.1. ; C.A., du 5 juillet 2000, n° 86/2000, B.11.10 ; C.C., 19 juin 2014, n° 93/2014.

⁷⁷ Pour une définition de la matière occupée voy. : M. DE JONCKHEERE, « Een vlaamse fiscaliteit binnen de economische en monetaire unie », in Ch. VANDERVEEREN, J. VUCHELEN (éds.), *Een Vlaamse Fiscaliteit binnen een economische en monetaire unie*, Anvers, Intersentia Rechtswetenschappen, 1998, p. 336 ; M. BOURGEOIS, « Les prérogatives normatives des régions à l'égard des impôts "régionaux" [...] », *op. cit.*, pp. 29-31 ; C.A., 21 janvier 1998, n° 4/98.

Par ailleurs, l'exercice de l'autonomie fiscale régionale est encadré, au-delà du non bis in idem, par l'article 1^{er} bis de la LSF. Cette disposition impose le respect de la loyauté fédérale, du cadre normatif de l'union économique et de l'unité monétaire, de l'exclusion de toute concurrence fiscale déloyale, de l'évitement de la double imposition et de la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux⁷⁸.

Ces prémisses étant posées, il convient de vérifier l'absence d'occupation fédérale du champ des émissions des GSE. Deux prélèvements méritent un examen.

Les accises sur les carburants sont des impôts fédéraux sur la consommation de certains produits, dont les carburants, à l'intérieur du pays⁷⁹. Leur fait générateur est le volume de carburant mis à la consommation et ce, indépendamment de l'usage qui en est fait et des émissions qui en résultent. Le redevable légal est la personne qui procède à cette mise à la consommation, et non l'utilisateur du carburant⁸⁰. Le fait générateur d'une taxe sur les GSE résiderait dans l'exploitation d'un équipement polluant dans un périmètre aéroportuaire, ce qui la distingue des accises fédérales sur les carburants. Cette distinction est renforcée par les autres éléments constitutifs de la taxe, à savoir une base imposable fondée sur les émissions réelles ou le type d'équipement, et un redevable identifié comme l'opérateur de GSE.

Le SEQE-UE ne constitue pas une imposition fiscale au sens de l'article 170 de la Constitution, mais un mécanisme de marché fondé sur l'allocation et l'échange de quotas d'émission. Il ne peut donc être analysé comme « occupant la matière » au sens de l'article 1^{er} de la loi du 23 janvier 1989. Au surplus, tel qu'il a été établi *supra*, son champ d'application est limité aux émissions des aéronefs en vol et aux installations fixes dépassant certains seuils, à l'exclusion des équipements mobiles d'assistance en escale⁸¹.

Enfin, il n'existe en droit belge aucune taxe carbone fédérale générale qui pourrait être regardée comme couvrant indirectement les émissions des GSE⁸².

Aucune imposition fédérale n'occupe le champ des émissions atmosphériques des GSE. Le fait générateur de la taxe envisagée est juridiquement distinct du fait générateur de toute imposition fédérale existante. La condition formelle de validité imposée par l'article 1^{er} de la loi du 23 janvier 1989 est satisfaite. La Région wallonne demeure libre d'occuper ce champ fiscal par l'instauration d'une taxe environnementale propre.

⁷⁸ Article 1^{er} bis de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014, *M.B.*, 31 janvier 2014.

⁷⁹ TIBERGHIE, *op. cit.*, 2025, p. 2575.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 2584.

⁸¹ Voy. *supra*, Partie I, Chapitre 1^{er}, Section 1^{ère}, Sous-section 2, D.

⁸² Banque nationale de Belgique, *op. cit.*, p. 7.

PARTIE II — La Région wallonne, seul législateur compétent et légitime : répartition des compétences fiscales entre les différents niveaux de pouvoir

Le vide normatif et fiscal étant avéré, il reste à déterminer le niveau de pouvoir habilité à légiférer. Cette Partie II examine ainsi quatre échelons institutionnels. L'analyse écarte d'abord le législateur fédéral, contraint à l'abstention par la loyauté fédérale (Chapitre 1^{er}), ainsi que les Communautés, logiquement incompétentes en la matière (Chapitre 2). L'échelon communal étant inadapté en pratique et soumis à la préemption (Chapitre 3), la Région wallonne s'impose naturellement comme l'unique législateur légitime (Chapitre 4). Cette démonstration confirme la pleine disponibilité du champ fiscal pour une initiative wallonne respectueuse du principe *non bis in idem* (Chapitre 5).

Chapitre 1^{er} : Le niveau fédéral : une compétence formelle, une inadéquation institutionnelle

Si l'article 170, § 1^{er}, de la Constitution fonde la compétence formelle de l'État fédéral pour taxer les GSE, le principe de loyauté fédérale en paralyse l'exercice (Section 1^{ère}).

Une intervention fédérale empiéterait sur les compétences régionales exclusives et empêcherait toute taxe wallonne par l'effet du *non bis in idem* (Section 2). En conséquent, le législateur fédéral s'avère formellement compétent, mais institutionnellement contraint à l'abstention.

Section 1^{ère} : La compétence fiscale de l'État fédéral

La compétence de l'État fédéral susceptible de fonder une taxe environnementale sur les émissions des GSE repose sur un double fondement : matériel et fiscal.

Sur le plan matériel, l'État fédéral conserve une compétence en matière de protection de l'environnement par deux voies. La première, l'article 6, § 1^{er}, II de la LSRI, s'il attribue aux Régions une compétence de principe en matière environnementale, réserve certaines compétences au législateur fédéral⁸³. La seconde, la LSRI définit de manière explicite et limitative les compétences des Régions et des Communautés, qui disposent ainsi de

⁸³Article 6, § 1^{er}, II, LSRI.

compétences d'attribution. Tout ce qui n'est pas attribué aux entités fédérées relève de la compétence résiduaire de l'État fédéral⁸⁴.

Sur le plan fiscal, l'autorité fédérale tire son pouvoir d'imposition de l'article 170, § 1^{er}, de la Constitution, aux termes duquel « aucun impôt au profit de l'État ne peut être établi que par une loi ». Ce pouvoir est général : il n'est pas limité à des matières déterminées et peut, en principe, porter sur tout fait générateur que le législateur fédéral entend soumettre à l'impôt. Nonobstant le pouvoir fiscal reconnu aux entités fédérées et aux collectivités locales, le législateur fédéral conserve une primauté fiscale, en ce sens que « les impôts principaux restent de la compétence normative exclusive ou principale de l'État fédéral »⁸⁵. Cette primauté se déduit notamment du fait que le législateur fédéral peut prévoir des exceptions à l'autonomie fiscale propre des Régions⁸⁶ et que, en vertu du principe non bis in idem fiscal, un impôt déjà adopté par l'autorité fédérale ne peut l'être une seconde fois par les entités fédérées sur la même base imposable⁸⁷.

Cette compétence fiscale fédérale peut s'exercer tant à l'intérieur qu'en dehors des compétences matérielles de l'État fédéral. Elle n'est cependant pas illimitée⁸⁸. Le Conseil d'État a souligné, dans son avis du 1^{er} avril 1993 relatif à la proposition de loi sur les écotaxes, que le législateur fédéral, lorsqu'il légifère en matière fiscale dans un domaine relevant matériellement des Régions, ne peut rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice par celles-ci de leurs compétences propres. Le mécanisme fiscal fédéral envisagé doit en outre s'articuler harmonieusement avec les mesures à finalité analogue déjà adoptées par les Régions⁸⁹. Ce principe de « loyauté fédérale », sera examiné à la sous-section suivante.

Or, aucune disposition de la LSRI ni de la LSF ne réserve explicitement aux Régions la taxation des émissions polluantes liées aux opérations au sol dans les aéroports. En l'absence d'une telle exclusion, et eu égard au caractère général de son pouvoir d'imposition, le législateur fédéral est compétent pour instaurer une taxe environnementale sur les émissions des GSE.

Section 2 : Le risque de violation du principe de « loyauté fédérale »

Si la compétence établie à la section précédente est incontestable sur le plan formel, son exercice n'en demeure pas moins balisé par le principe de loyauté fédérale. Consacré par

⁸⁴Laquelle peut s'exercer également en matière de protection de l'environnement B. WILLEMS, *op.cit.*, p. 420.

⁸⁵E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 86 ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, pp. 389-390.

⁸⁶Article 170, § 2, alinéa 2, de la Constitution ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, p. 390.

⁸⁷Article 1^{er} de la loi ordinaire du 23 janvier 1989 ; article 11 de la LSF ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, p. 390.

⁸⁸J. DE LAME, « Compétences respectives, en matière fiscale, des législateurs européens, national et régionaux », p. 21, rapport présenté à l'occasion du colloque organisé à l'UCL le 23 avril 1993, « Aspects fiscaux de la protection de l'environnement ».

⁸⁹C.E., avis n° 22.180/VR donné le 1^{er} avril 1993, p. 103.

l'article 143, paragraphe 1^{er}, de la Constitution, et par l'article 1^{er} *ter* de la LSF, ce principe empêche ainsi toute initiative qui nuit aux autres composantes de l'État. Selon la Cour constitutionnelle, ce principe « signifie que chaque législateur est tenu, dans l'exercice de sa propre compétence, de veiller à ce que, par son intervention, l'exercice des compétences des autres législateurs ne soit pas rendu impossible ou exagérément difficile »⁹⁰.

En l'espèce, une taxe fédérale sur les émissions des engins de servitude au sol dans les aéroports wallons entrerait en concurrence directe avec deux compétences régionales exclusives attribuées par la LSRI : d'une part, la compétence en matière de protection de l'environnement, incluant la protection de l'atmosphère et l'établissement de normes relatives aux émissions (art. 6, § 1^{er}, II, 1^o LSRI) ; d'autre part, la compétence en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics (art. 6, § 1^{er}, X, 7^o LSRI)⁹¹.

En instaurant un tel prélèvement, le législateur fédéral préempterait la capacité de la Région wallonne d'orienter, par la voie fiscale, les comportements environnementaux des opérateurs présents sur son territoire aéroportuaire. Or, c'est précisément ce type d'interférence que le Conseil d'État avait identifié en exigeant que le système fiscal fédéral se combine harmonieusement avec les mesures régionales poursuivant des objectifs analogues⁹².

Il convient à cet égard de distinguer le cas d'espèce de celui de la taxe sur l'embarquement dans un aéronef, instaurée par la loi du 28 mars 2022 et dont la constitutionnalité est confirmée dans un arrêt du 30 novembre 2023⁹³. Dans cette affaire, la Cour reconnaît que la taxe fédérale d'embarquement touche à des compétences attribuées aux Régions par l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 1^o de la LSRI, mais considère qu'elle ne rend pas impossible ou exagérément difficile l'exercice de ces compétences régionales⁹⁴. La Cour relève, d'une part, que le choix du législateur fédéral de favoriser certains modes de transport par des mesures fiscales n'empêche pas les Régions de poursuivre par d'autres moyens leur politique environnementale et, d'autre part, que l'option politique fédérale n'apparaît pas contradictoire avec celle des Régions⁹⁵.

⁹⁰C.C., 25 juin 2015, n° 98/2015, B30.3. Voy. dans le même sens : C.C., 22 mars 2018, n° 37/2018 ; C.C., 30 juin 2014, n° 97/2014. Pour de plus amples développements sur la loyauté fédérale voy. : A. LACHAPPELLE et S. WATTIER, *op. cit.*, p. 444 ; M. BOURGEOIS, « La régionalisation partielle de l'impôt des personnes physiques après la sixième réforme de l'État : analyse juridique », *R.F.R.L.*, 2014, p. 263 ; S. WATTIER et R. DEMEUSE, *op. cit.*, pp. 310-328 et 330.

⁹¹Article 6, § 1^{er}, II, 1^o et X, 7^o, LSRI.

⁹²C.E., avis n° 22.180/VR donné le 1^{er} avril 1993, p. 103.

⁹³C.C., 30 novembre 2023, n° 165/2023 ; Loi du 28 mars 2022 portant réduction de charges sur le travail, *M.B.*, 31 mars 2022.

⁹⁴*Ibidem*, B.9 à B.11.

⁹⁵*Ibidem*, B.10.

Or, le cas d'une taxe fédérale sur les émissions des GSE se distingue nettement de celui de la taxe d'embarquement sur plusieurs points déterminants. Premièrement, la taxe d'embarquement porte sur l'acte de transport de passagers, une activité qui ne relève pas d'une compétence régionale exclusive, tandis qu'une taxe sur les émissions des GSE porterait directement sur des activités opérationnelles exercées au sein d'infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation relève de la compétence régionale exclusive en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 7° de la LSRI. Ensuite, la taxe d'embarquement, dont le montant varie de 2 à 10 euros par passager⁹⁶, est jugée d'une intensité trop faible pour entraver l'exercice des compétences régionales. Une taxe environnementale sur les GSE, par nature plus ciblée et potentiellement plus significative, pourrait difficilement bénéficier de la même appréciation. Enfin, la taxe d'embarquement ne bloque pas les Régions par le jeu du *non bis in idem*, dans la mesure où son fait générateur (le départ d'un passager) ne coïncide pas avec celui d'un éventuel impôt régional environnemental. Tel ne serait pas le cas d'une taxe fédérale assise sur les émissions des GSE, qui occuperait précisément la matière imposable que la Région wallonne entend mobiliser.

Le risque d'atteinte à la loyauté fédérale est aggravé par le jeu du principe *non bis in idem* fiscal. En vertu de l'article 1^{er} de la loi ordinaire du 23 janvier 1989 et de l'article 11 de la LSF, un impôt déjà adopté par l'autorité fédérale ne peut l'être une seconde fois par les entités fédérées sur la même base imposable⁹⁷. Si le législateur fédéral instaurait une taxe portant sur les émissions des GSE, la Région wallonne se trouverait empêchée d'adopter un impôt propre frappant le même objet.

L'intervention fédérale ne se limiterait pas à un empiètement ponctuel : elle rendrait *impossible* l'exercice, par la Région, de sa compétence fiscale autonome sur cette matière, en violation directe du standard dégagé par la Cour constitutionnelle.

En conclusion, l'option du législateur fédéral est, certes, envisageable au sens de l'absence d'interdiction formelle absolue mais illégitime au regard de l'équilibre institutionnel. Une taxe fédérale sur les émissions des GSE dans les aéroports wallons viderait de sa substance les compétences régionales exclusives en matière environnementale et aéroportuaire, tout en bloquant, par le mécanisme du *non bis in idem*, toute initiative fiscale régionale sur le même objet. Le législateur fédéral est dès lors tenu de s'abstenir.

⁹⁶C.C., 30 novembre 2023, n° 165/2023, B.2.2 ; article 162 du Code des droits et taxes divers, *M.B.*, 6 mars 1927.

⁹⁷Article 1^{er} de la loi ordinaire du 23 janvier 1989 ; article 11 LSF ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, p. 390.

Chapitre 2 : La Fédération Wallonie-Bruxelles : Une compétence fiscale impossible à mettre en œuvre

À la lecture des articles 4 et 5 de la LSRI, il apparaît que les Communautés ont peu de compétences en rapport, même indirect, avec la protection de l'environnement⁹⁸. Puisque le législateur de 1980 attribue la compétence environnementale aux Régions, celle des Communautés en la matière est quasi inexistante⁹⁹.

À l'instar des Régions, les Communautés disposent d'une compétence fiscale autonome qui trouve sa source dans l'article 170, § 2, de la Constitution. Il n'est pour autant pas possible pour les Communautés d'établir des impôts axés sur l'environnement, c'est-à-dire établis dans le cadre d'une politique environnementale. En instaurant de tels impôts, les Communautés violent les règles répartitrices de compétences, la protection de l'environnement relevant exclusivement des Régions¹⁰⁰.

Chapitre 3 : Le niveau communal : une compétence théorique, des obstacles structurels

Si les communes disposent d'une autonomie fiscale particulièrement large et dispensée de tout lien avec leurs compétences matérielles, cette voie se révèle néanmoins inadaptée (Section 1^{ère}). La Région wallonne dispose en effet du pouvoir de préempter toute initiative fiscale communale portant sur les émissions des GSE, pouvoir dont l'annulation de la taxe passager de Charleroi en février 2026 a récemment confirmé l'effectivité (Section 2).

Section 1^{ère} : L'autonomie fiscale communale : aucun lien requis avec la compétence matérielle

Les communes disposent d'une autonomie fiscale particulièrement large, consacrée par les articles 41, 162 et 170, § 4, de la Constitution¹⁰¹. Cette autonomie présente une caractéristique notable : le Conseil d'État reconnaît que les communes sont autorisées à lever des taxes sans lien requis avec leurs attributions matérielles¹⁰². Contrairement aux Régions, les communes ne sont donc pas tenues de justifier d'un lien direct entre le fait générateur de

⁹⁸Articles 4 et 5, LSRI.

⁹⁹*Cfr. supra*, Partie II, Chapitre 2.

¹⁰⁰B. WILLEMS, *op. cit.*, p. 419.

¹⁰¹B. LOMBAERT et M. VRANCKEN, « L'articulation des compétences fiscales et matérielles des pouvoirs locaux en Belgique », *Revue de Fiscalité Régionale et Locale*, 2018, p. 3.

¹⁰²C.E., arrêt n° 114.119 du 23 décembre 2002, *Asbl Espace P et autres* ; C.E., arrêt n° 236.487 du 22 novembre 2016 ; C.E., arrêt n° 225.950 du 24 décembre 2013.

leur taxe et de leurs attributions propres¹⁰³. Une commune riveraine d'un aéroport wallon pourrait dès lors théoriquement taxer les opérateurs de *ground handling* sans pour autant avoir de compétence matérielle spécifique sur les activités aéroportuaires.

Cette autonomie n'est toutefois pas illimitée. Elle peut être restreinte par le législateur fédéral et, dans certaines conditions, par les Régions en vertu de leurs pouvoirs implicites¹⁰⁴. Les obstacles pratiques et juridiques qui rendent cette voie communale inadaptée seront examinés aux paragraphes suivants.

Section 2 : Le pouvoir implicite régional de restreindre la fiscalité communale en matière aéroportuaire

À supposer même qu'une commune riveraine souhaite instituer une taxe sur les émissions des GSE aéroportuaires, la Région wallonne dispose du pouvoir juridique d'écarter cette initiative. Sur le fondement de ses pouvoirs implicites, elle peut restreindre l'autonomie fiscale communale aux trois conditions cumulatives dégagées par la Cour constitutionnelle et le Conseil d'État : la réglementation régionale doit être nécessaire à l'exercice de ses compétences propres, la matière doit se prêter à un régime différencié, et l'impact sur l'autonomie communale ne doit être que marginal¹⁰⁵.

Ces trois conditions sont réunies en l'espèce. La nécessité est établie : la Région wallonne est compétente tant pour l'exploitation des aéroports que pour la politique environnementale sur son territoire, et tolérer une mosaïque de régimes communaux distincts compromettrait l'effectivité de cette politique¹⁰⁶. La matière appelle un régime différencié : les émissions des GSE constituent une réalité technique homogène appelant une réglementation uniforme à l'échelle de l'infrastructure aéroportuaire, laquelle transcende par définition les découpages communaux¹⁰⁷. L'impact marginal sur l'autonomie communale est enfin caractérisé : la préemption régionale ne priverait les communes d'aucune compétence matérielle propre, mais occuperait un champ fiscal qu'elles n'auraient pu exploiter que de manière incidente et fragmentée.

¹⁰³J. BOURTEMBOURG, N. FORTEMPS, C. MOLITOR et F. BELLEFLAMME, « Fiscalité communale et principe d'égalité. Des différences de traitement établies par les règlements-taxes et de leur justification », *R.G.C.F.*, 2016, pp. 4-5.

¹⁰⁴C.C., 25 mars 2003, n° 35/2003 ; C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010 ; C.C., 16 juillet 2015, n° 105/2015. Sur les pouvoirs implicites régionaux, voy. : C.E. (sect. lég.), avis n° 53.565 du 17 juillet 2013 ; B. LOMBAERT, M. THOMAS et M. VRANCKEN, « Fiscalité régionale et locale : actualités en droit public », in F. TULKENS (dir.), *Le droit administratif répressif, fiscal et indemnitaire*, Bruxelles, Bruylant, 1^{ère} éd., 2017, p. 67.

¹⁰⁵C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010 ; C.E. (sect. lég.), avis n° 53.565 du 17 juillet 2013 ; B. LOMBAERT, M. THOMAS et M. VRANCKEN, *op. cit.*, p. 67.

¹⁰⁶C.C., 22 mars 2018, n° 37/2018. Sur le lien entre nécessité et effectivité de la compétence régionale, voy. en ce sens : P. GOFFAUX, *Dictionnaire de droit administratif*, Bruylant, 2^{ème} éd., 2016, p. 315.

¹⁰⁷C.E. (sect. lég.), avis n° 53.565, précité, pt. 12.

Ce pouvoir de préemption n'est pas seulement théorique. Fin 2025, la Ville de Charleroi adopte une taxe de 3 euros par passager au départ de l'aéroport BSCA. En février 2026, le gouvernement wallon refuse d'approuver cette taxe dans le cadre de sa tutelle sur la fiscalité communale, invoquant un défaut de proportionnalité et le risque d'atteinte à l'activité économique aéroportuaire. La Ville renonce finalement à tout recours devant le Conseil d'État¹⁰⁸. L'analyse des motivations de ce blocage relève davantage de la science politique que du droit au sens strict. Il n'en demeure pas moins que cette considération politique constitue un facteur déterminant dont le législateur wallon devrait tenir compte dans le cadre de l'instauration de la taxe envisagée : si la Région wallonne a refusé d'approuver une taxe communale de 3 euros par passager au motif de son impact sur l'activité économique aéroportuaire, l'acceptabilité politique d'une taxe régionale sur les émissions des GSE supposera que le législateur démontre que celle-ci ne compromet pas la compétitivité des aéroports wallons, mais vise au contraire à accompagner la transition environnementale du secteur.

Chapitre 4 : La convergence des compétences matérielles et fiscales de la Région wallonne

Là où le législateur fédéral dispose d'une compétence formelle mais se heurte à une obligation d'abstention, la Région wallonne présente une double légitimité qui lui est propre. Elle est, d'une part, matériellement compétente en termes de protection de l'environnement et d'exploitation aéroportuaire (Section 1^{ère}), et dispose, d'autre part, du pouvoir fiscal autonome nécessaire pour traduire cette compétence en instrument contraignant (Section 2).

Section 1^{ère} : La compétence matérielle : un double ancrage aéroportuaire et environnemental

La compétence de la Région wallonne pour réglementer les émissions des GSE au sein des aéroports repose sur deux attributions exclusives tirées de la LSRI.

Premièrement, les Régions sont compétentes pour « l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National »¹⁰⁹. Les équipements de service au sol (tracteurs de repoussage, groupes électrogènes mobiles, passerelles d'embarquement, véhicules de ravitaillement) s'inscrivent pleinement dans la notion d'« exploitation » de l'infrastructure aéroportuaire au sens de cette disposition. Ces équipements opèrent exclusivement au sol, dans le périmètre de l'aéroport, et concourent au

¹⁰⁸ « Taxe de 3 euros par passager au départ de l'aéroport de Charleroi : le gouvernement wallon dit non », *RTBF*, 5 février 2026 ; « Taxe par passager à l'aéroport : la Ville de Charleroi abandonne son intention de recours contre le "niet" régional », *L'Avenir*, 23 mars 2026. La non-approbation a été fondée sur la tutelle d'approbation prévue par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

¹⁰⁹ Article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7^o, LSRI.

fonctionnement de l'infrastructure en tant que telle. Ils ne participent ni à la navigation aérienne, ni au guidage des aéronefs dans l'espace aérien¹¹⁰.

Cette qualification emporte une conséquence déterminante pour la répartition des compétences. L'article 43, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne dispose certes que « le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aéroports ». Toutefois, ces conditions techniques sont établies en vertu de la compétence fédérale en matière de transport aérien et de navigation aérienne, et non de compétences environnementales¹¹¹. La compétence fédérale en matière de navigation aérienne ne saurait dès lors s'étendre aux normes environnementales applicables à l'exploitation des aéroports, lesquelles relèvent de la compétence régionale. La régulation environnementale des GSE, en tant qu'activité terrestre liée à l'exploitation aéroportuaire, relève donc de la compétence wallonne et non de la compétence fédérale résiduelle en matière de transport aérien.

Deuxièmement, la compétence des Régions en matière de protection de l'environnement est une compétence d'attribution¹¹² et repose principalement sur l'article 6, §1^{er}, II, LSRI. Cette compétence régionale s'exerce y compris lorsque les normes environnementales ont une incidence sur le secteur du transport aérien. La Cour constitutionnelle le confirme dans son arrêt n° 165/2023 du 30 novembre 2023, en reconnaissant que la taxe fédérale d'embarquement dans un aéronef « touche à des compétences attribuées aux régions par l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 », en ce qu'elle poursuit, entre autres, un objectif d'internalisation des externalités environnementales négatives du trafic aérien, telles que la pollution de l'air et les nuisances sonores à proximité des aéroports¹¹³.

¹¹⁰P. TOUWAIDE, « L'élaboration des procédures de vol à Bruxelles-National est bien une compétence exclusive sans concertation de l'État fédéral », *airportmédiation*, 2024, p. 5.

¹¹¹Article 43, § 2 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ; P. TOUWAIDE, *op. cit.*, p. 5.

¹¹² D'autres compétences des Régions reposent sur :

art. 6, § 1, V : politique de l'eau,

art. 6, § 1, rénovation rurale et conservation de la nature,

art. 6, § 1, I : aménagement du territoire,

art. 6, § 1, VI : économie,

art. 6, § 1, VII : politique de l'énergie.

Pour plus de détails voy. B. JADOT, J.-P., HANNEQUART et E. ORBAN DE XIVRY, *Le droit de l'environnement. Aspects juridiques de la lutte contre les pollutions et la protection de la nature*, Bruxelles, De Boeck-Wesmael, 1988, n° 48-59.

¹¹³C.C., 30 novembre 2023, n° 165/2023, B.1.3 et B.8.

Cette compétence couvre notamment la protection de l'atmosphère et la lutte contre la pollution de l'air¹¹⁴, ainsi que la police des établissements dangereux, insalubres et incommodes, qui inclut le pouvoir d'imposer des conditions environnementales sectorielles par la voie du permis d'environnement¹¹⁵. Les aéroports wallons de Liège et de Charleroi-Brussels South sont d'ailleurs soumis au régime du permis d'environnement, ce qui démontre que la Région wallonne exerce déjà effectivement sa compétence environnementale sur le périmètre aéroportuaire. La double compétence matérielle (aéroportuaire et environnementale) fonde ainsi la légitimité d'une intervention législative visant les émissions des GSE au niveau régional.

Il convient enfin d'écarter un obstacle procédural potentiel. L'article 6, § 3, 6° de la LSRI impose une concertation entre les Gouvernements régionaux et l'autorité fédérale « pour le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ainsi que pour les droits y afférents ». La question se pose de savoir si l'instauration d'une taxe régionale sur les émissions des GSE déclencherait cette obligation de concertation. La Cour constitutionnelle a apporté un éclairage déterminant dans son arrêt n° 165/2023, en jugeant que cette disposition « ne porte pas sur l'exercice par l'autorité fédérale de ses compétences en matière fiscale » et que « la simple circonstance que la législation fiscale prise peut avoir une incidence sur l'exploitation des aéroports régionaux en leur imposant des contraintes administratives liées à la perception de la taxe n'implique pas [...] que la disposition précitée de la loi spéciale du 8 août 1980 devienne applicable »¹¹⁶.

Il ressort des travaux préparatoires que cette obligation de concertation concerne l'exercice des compétences fédérales résiduelles en matière de navigation aérienne, et en particulier les droits de trafic aérien, et non l'exercice du pouvoir fiscal¹¹⁷. Le législateur fédéral n'est pas tenu à une concertation au titre de l'art. 6, § 3, 6° LSRI lorsqu'il adopte une taxe touchant au secteur aérien. *A fortiori*, la Région wallonne qui de surcroît exerce la compétence matérielle d'exploitation aéroportuaire, ne saurait davantage y être tenue lorsqu'elle instaure une taxe environnementale portant sur des activités terrestres au sein de ses propres aéroports.

Section 2 : La compétence fiscale propre : l'article 170, §2 de la Constitution et la LSF

Sur le plan fiscal, l'article 170, § 2, de la Constitution reconnaît aux Régions le pouvoir d'établir des impôts propres par la voie d'un décret¹¹⁸. Cette autonomie fiscale propre est une compétence résiduelle et ouverte : elle n'est pas limitée à des catégories d'impôts prédéfinies

¹¹⁴C.A., 25 février 1988, n° 47, 3.B.3. : « Le terme "protection de l'environnement" s'entend au sens de politique contre la pollution de l'air et de l'eau et lutte contre le bruit » ; B. WILLEMS, *op. cit.*, pp. 405-406.

¹¹⁵Article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 3°, LSRI ; Décret wallon du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, *M.B.*, 8 juin 1999 ; C.A., 25 février 1988, n° 47.

¹¹⁶C.C., 30 novembre 2023, n° 165/2023, B.13.3.

¹¹⁷C.C., n° 165/2023, considérant B.13.2 ; *Doc. parl.*, Chambre, 1988, n° 516/1, p. 16 et n° 516/6, p. 150.

¹¹⁸Article 170, § 2, de la Constitution ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, p. 385.

et permet à la Région de créer un prélèvement fiscal inédit, sous la seule réserve du respect du principe *non bis in idem* fiscal, lequel interdit de frapper la même base imposable qu'un impôt fédéral existant¹¹⁹, et du principe de loyauté fédérale¹²⁰. Cette compétence fiscale autonome habilite les Régions à établir des impôts indépendamment de leurs compétences matérielles¹²¹. Cependant, les Régions ne peuvent, dans une matière relevant de la compétence matérielle du législateur national, rendre impossible ou exagérément difficile la mise en œuvre de cette compétence par le législateur national¹²².

Cette autonomie fiscale propre se distingue de l'autonomie fiscale dérivée instaurée par la LSF. Cette dernière se limite, d'une part, à la modulation (base, taux, exonérations) des impôts régionaux énumérés à l'article 3¹²³ et, d'autre part, à la perception de centimes additionnels à l'IPP prévus par les articles 5/1 à 5/8¹²⁴. Dans la mesure où la taxe envisagée ne s'inscrit dans aucune catégorie d'impôt existant, c'est bien l'autonomie fiscale propre qui est mobilisée en l'espèce.

La légitimité du recours à l'instrument fiscal est par ailleurs confortée par la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Dans son arrêt n° 31/92 du 23 avril 1992, la Cour pose le principe selon lequel un législateur fiscal ne peut viser, par un impôt, un effet que ses compétences matérielles ne lui permettent pas de rechercher¹²⁵. Ce raisonnement, formulé à l'origine comme une limite à la compétence fiscale régionale, fonctionne ici *a contrario* comme un titre de légitimité : puisque la Région wallonne est matériellement compétente tant pour la protection de l'environnement que pour l'exploitation aéroportuaire, elle peut légitimement poursuivre, par la voie fiscale, un objectif que ses compétences matérielles l'autorisent à rechercher.

Sur le plan substantiel, la taxe envisagée trouve un fondement complémentaire dans le principe pollueur-payeur. Ce principe, consacré à l'article 191, § 2, du Traité sur le

¹¹⁹Article 1^{er} de la loi ordinaire du 23 janvier 1989 ; article 11 de la LSF.

¹²⁰Art. 143, § 1^{er}, de la Constitution ; C.C., 22 mars 2018, n° 37/2018 ; C.C., 30 juin 2014, n° 97/2014.

¹²¹Par opposition aux redevances qui ne peuvent être établies par les Régions que dans les limites de leurs compétences matérielles. B. WILLEMS, *op. cit.*, p. 408.

¹²²Article 143, §1^{er}, de la Constitution ; C.C., 22 mars 2018, n° 37/2018 ; C.C., 30 juin 2014, n° 97/2014. À propos du principe de loyauté fédérale, voy. notamment : S. VANDENBOSCH et P. DERMINE, « La loyauté fédérale dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle » in C. ROMAINVILLE et M. VERDUSSEN, *Les grands arrêts sur le partage des compétences dans l'État fédéral*, Bruxelles, Larcier, 2019, pp. 109-126.

¹²³Article 3, LSF ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, pp. 385-389.

¹²⁴Articles 5/1 à 5/8, LSF ; L. DETROUX, D. PIRON et N. VANDER PUTTEN, *op. cit.*, pp. 387-389.

¹²⁵C.A., 23 avril 1992, n° 31/92, 5.B.2 ; cité également par l'avis C.E. n° 22.180/VR du 1^{er} avril 1993, p. 102.

fonctionnement de l'Union européenne¹²⁶, est également ancré en droit wallon à l'article D.3, 2° du Livre 1er du Code de l'environnement, qui l'érige en principe directeur de la politique environnementale régionale¹²⁷. Le principe pollueur-payeur impose que les coûts liés à la prévention et à la réparation des atteintes environnementales soient supportés par celui qui en est à l'origine. Les opérateurs de GSE, en ce qu'ils génèrent des émissions polluantes dans le périmètre aéroportuaire, sont précisément les pollueurs que ce principe entend responsabiliser. Une taxe environnementale assise sur ces émissions constitue ainsi un instrument de mise en œuvre directe du principe pollueur-payeur, en internalisant dans la décision économique de l'opérateur les externalités négatives de son activité¹²⁸.

En conclusion, eu égard à la convergence de ses compétences matérielles et fiscales sur l'objet visé, la Région wallonne est le niveau de pouvoir le plus à même d'introduire une telle taxe.

Chapitre 5 : Le champ fiscal est libre de toute occupation

L'ensemble des développements qui précèdent convergent vers une conclusion opérationnelle claire. La Région wallonne s'impose comme le seul législateur réunissant simultanément la compétence matérielle sur les aéroports wallons¹²⁹ et la compétence fiscale propre tirée de l'article 170, § 2, de la Constitution.

Le législateur fédéral se heurte au principe de loyauté fédérale¹³⁰, tandis que les communes sont écartées par l'inadaptation pratique de l'échelon communal et par le pouvoir de préemption régional, dont le refus d'approbation de la taxe de 3 euros par passager à Charleroi en février 2026 a confirmé l'effectivité¹³¹. Sur le plan du principe *non bis in idem*, aucune imposition fédérale n'occupe le champ des émissions des GSE : les accises frappent la mise à la consommation de produits énergétiques et non l'émission atmosphérique qui en résulte, le SEQE-UE est un mécanisme de marché limité aux émissions en vol ne constituant pas une imposition fiscale au sens de l'article 170 de la Constitution, et il n'existe aucune taxe carbone fédérale générale.

Cette double conclusion, légitimité institutionnelle et liberté fiscale, ouvre la voie à l'élaboration concrète de la taxe, qui fera l'objet de la Partie III.

¹²⁶Article 191, § 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (version consolidée), *J.O.U.E.*, C 202 du 7 juin 2016.

¹²⁷Article D.3, 2°, du code de l'environnement, Livre 1er, *M.B.*, 9 juillet 2004.

¹²⁸Sur la fonction d'internalisation des externalités environnementales par la fiscalité écologique, voy. N. DE SADELEER, *Environnement et marché intérieur*, Bruxelles, Éditions de l'université de Bruxelles, 3^{ème} éd., 2010, pp. 43-47 ; OCDE, « Taxing Energy Use for Sustainable Development », Paris, OCDE, 2021, p. 12.

¹²⁹Article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 7°, LSRI.

¹³⁰*Cfr.* Partie II, Chapitre 1^{er}.

¹³¹*Cfr.* Partie II, Chapitre 3.

PARTIE III — La construction concrète de la taxe environnementale wallonne : instrument, éléments essentiels et modalités d'adoption

La Région wallonne étant établie comme le législateur compétent et légitime, et le champ fiscal confirmé libre de toute occupation, il reste à construire concrètement l'instrument fiscal envisagé. Cette Partie III s'attache à cette tâche en deux temps. Le Chapitre 1^{er} rappelle les principes formelles et matérielles auquel tout exercice du pouvoir d'imposition est soumis et qui guidera les choix opérés. Le Chapitre 2 procède à la construction proprement dite de la taxe : choix de l'instrument, définition des éléments essentiels et modalités pratiques d'administration.

Chapitre 1^{er} : Rappel des principes encadrant l'adoption et la validité de la norme fiscale

Avant d'élaborer les éléments constitutifs de la taxe environnementale, il convient de rappeler le cadre juridique auquel tout exercice du pouvoir d'imposition est soumis. Ces contraintes sont de deux ordres : formelles (légalité et consentement à l'impôt, annualité, non-rétroactivité) (Section 1^{ère}) et matérielles, en ce qu'elles balisent le contenu même de la taxe au regard du principe d'égalité et de non-discrimination (Section 2). Le respect de ces principes conditionne la validité de la taxe envisagée et guidera les choix opérés dans le chapitre suivant.

Section 1^{ère} : Les principes formels d'exercice du pouvoir d'imposition

Sous-section 1^{ère} : Le principe de légalité et de consentement à l'impôt

L'article 170 de la Constitution¹³² dispose que l'impôt ne peut être établi que par une loi, un décret ou une règle visée à l'article 134 de la Constitution¹³³.

En outre, il impose que « les éléments essentiels de l'impôt établis par la loi soient définis en des termes suffisamment clairs et précis pour permettre au contribuable de déterminer le

¹³²B. PEETERS, « De fiscale achtergrond van de Belgische Opstand/Revolutie in 1830 », *A.F.T.*, 2019, pp. 15-39 ; A. HENKES, « "Le droit fiscal est d'ordre public !" So what ? De la relativité de l'ordre public en droit fiscal et du rôle de la Cour de cassation », *Mercuriale* prononcée lors de la rentrée solennelle de la Cour de cassation de Belgique le 1^{er} septembre 2016, disponible sur <https://justitie.belgium.be>.

¹³³Sur le principe de légalité fiscale en général, voy. : B. PEETERS, « Het fiscaal legaliteitsbeginsel in de Belgische Grondwet : verstrakking of erosie ? », in J. VELAERS et B. PEETERS (éd.), *De grondwet in groothoekperspectief : Liber amicorum discipulorumque Karel Rimanque*, Anvers, Intersentia, 2007, pp. 509-562 ; J. THEUNIS, « Het fiscaal legaliteitsbeginsel. Een stand van zaken na 10 jaar rechtspraak van het Arbitragehof », *T.F.R.*, 2006, pp. 79-96 ; N. APPERMONT, « De verhouding tussen het burgerlijk recht en het fiscaal recht binnen de Belgische rechtsorde », *A.F.T.* 2018, pp. 23-55.

montant de l'impôt dû »¹³⁴. Par éléments essentiels de l'impôt, on entend : le fait générateur (ou matière imposable), le redevable, la base imposable, le taux et les exonérations et les exemptions¹³⁵. En ce qui concerne les éléments « non-essentiels », la section de législation du Conseil d'État a précisé que « seules des mesures d'intérêt subsidiaire, qui n'ont aucune incidence sur la dette du contribuable, telles que le mode de déclaration, la notification des impositions, les mesures de contrôle et de perception, peuvent être laissées au Roi »¹³⁶.

Le principe de légalité n'est cependant pas absolu. La Cour constitutionnelle admet, à certaines conditions strictes que le pouvoir de déterminer certains éléments essentiels de l'impôt peut être délégué par le législateur¹³⁷.

L'article 173 de la Constitution traite des redevances et rétributions. Eu égard à sa complexité et à son absence de pertinence directe pour la présente étude, il est renvoyé aux analyses doctrinales consacrées à cette disposition¹³⁸.

¹³⁴C.C., 24 février 2022, n°31/2022 (notion de « gestion normale du patrimoine privé »), C.C., 30 mars 2010, n°32/2010 (contribution mise à charge des exploitants de centrales nucléaires). Voy. aussi C.C., 1^{er} mars 2018, n°24/2018 (annulation de la Fairness Tax – l'établissement de la base imposable de cette taxe pour les sociétés étrangères ayant un établissement belge a été considéré par la Cour comme manquant de clarté et de prévisibilité et engendrant dès lors une violation du principe de légalité de l'impôt (B.14)) ; C.C., 13 mars 2008, n°54/2008 (contribution mise à charge du secteur du gaz), notamment publiée dans la *Rev. Dr. ULg*, 2008, p. 525, note F. BOUHON, intitulée « Le juge constitutionnel et la fiscalité négociée : le maintien des effets d'une norme annulée, applicable une seule fois ». Dans le même sens, en matière d'imposition des revenus immobiliers, voy. C.C., 27 mai 2008, 86/2008 et Anvers, 24 février 2009.

¹³⁵Voir C.A., 3 juillet 2002, n° 117/2002, B.4. Voir aussi, entre autres, C.A., 1^{er} décembre 2004, n° 195/2004, B.16.2 ; C.A., 16 mars 2005, n° 57/2005, B.9.1 ; C.A., 4 mai 2005, n° 86/2005, B.26 ; C.A., 28 juillet 2006, n° 124/2006, B.9 ; C.A., 28 septembre 2006, n° 145/2006, B.17.3 ; C.C., 13 octobre 2011, n° 150/2011, B.5 ; C.C., 10 octobre 2012, n° 117/2012, B.12 et B.13 ; C.C., 13 juin 2013, n° 83/2013, B.9.2 ; C.C., 24 février 2022, n°31/2022, B.3.2.

¹³⁶C.E. (sect. lég.), avis n° 22.412/8 du 11 mai 1993, relatif à un avant-projet de loi portant des dispositions sociales et diverses, p. 91.

¹³⁷C.A., 1^{er} décembre 2004, n° 195/2004, B.16.3. ; C.A., 19 mai 2004, 88/2004, B.7.2. Voir également C.A., 13 mars 2008, n° 54/2008, B.16 ; C.A., 20 septembre 2005, n° 143/2005, B.3.1 et B.3.2 ; C.A., 17 juillet 2003, n° 100/2003, B.11.1 et B.11.2. La section de législation du Conseil d'Etat adhère à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle : voy. l'avis du 27 novembre 2006 relatif à l'avant-projet de loi-programme (I), *Doc. Parl., Ch.*, 2006-2007, n° 51-2773/2, p. 384 ; avis des 1^{er} et 7 juin 2006 concernant l'avant-projet de loi portant diverses dispositions en matière de santé, *Doc. Parl., Ch.*, 2005-2006, n° 51-2594/1, pp. 188 et s. ; l'avis des 17, 19 et 23 mai 2005 relatif à un avant-projet de loi-programme, *Doc. parl.*, 2004-2005, n° 51-1820/1, p. 83. J. THEUNIS, *op. cit.*, spéc. n° 38 ; M. BOURGEOIS, *Contribution à l'étude du concept d'impôt en droit belge*, Thèse de doctorat, ULg, 2007, en cours de publication, pp. 184-185.

¹³⁸B. LOMBAERT., « L'article 173 de la Constitution », *Rev. b. dr. const.*, 2006, pp. 267-271 ; V. SEPULCHRE, « Impôt, rétribution et redevance - Conséquences pratiques d'une distinction fondamentale », *R.G.F.*, 2005, pp. 14-28 ; Voir également : A. BORTOLOTTI, *op. cit.*, pp. 15-26 ; J. KIRKPATRICK et P. GLINEUR, « La distinction entre l'impôt et la rétribution régie par l'article 113 de la Constitution » in J. VELU, *Mélanges offert à Jacques Velu*, Bruylant, Bruxelles, t.1, 1992, pp. 547-579 ; B. PEETERS, « De begrippen belasting, last en retributie in de artikelen 110 en 113 van de Grondwet », *R.W.*, 87-89, n° 8, 1987, pp. 241-250 ; M. BOURGEOIS, *La notion juridique d'impôt. Étude positive et prospective du droit belge à la lumière du droit européen, du droit international conventionnel et du droit comparé*, Bruxelles, Larcier, 2021, n° 327 et s.

Sous-section 2 : Le principe d'annualité de l'impôt

L'article 171 de la Constitution consacre le principe d'annualité de l'impôt¹³⁹. Chaque année, le législateur doit autoriser la perception des impôts existants pour l'exercice suivant, faute de quoi l'exécutif perd le titre juridique nécessaire à leur recouvrement¹⁴⁰.

Sous-section 3 : Le principe de non-rétroactivité et de sécurité juridique

Selon la Cour de cassation, la non-rétroactivité est un principe général de droit¹⁴¹, consacré tant par l'article 1.2 du Code civil que par la Convention européenne des droits de l'homme. Elle signifie qu'une norme fiscale ne peut s'appliquer « aux rapports juridiques nés et définitivement accomplis avant son entrée en vigueur »¹⁴². Néanmoins, le législateur peut déroger à ce principe et prévoir dans le texte de la loi fiscale que celle-ci produira ses effets pour des situations, des actes, ou des faits accomplis devenus définitifs lors d'une période antérieure à son entrée en vigueur¹⁴³.

Ce principe se rattache à l'exigence plus large de sécurité juridique qui « implique que le citoyen doit pouvoir se fier à ce qu'il ne peut entendre autrement que comme une règle de comportement ou d'administration ferme des pouvoirs publics »¹⁴⁴ et que la règle de droit demeure en tout temps claire et prévisible pour le contribuable¹⁴⁵.

Section 2 : Les principes matériels d'exercice du pouvoir d'imposition

La présente section se cantonne à l'examen du principe d'égalité et de non-discrimination, les autres principes matériels faisant l'objet de contributions auxquelles il est renvoyé¹⁴⁶.

¹³⁹E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 150.

¹⁴⁰P. WIGNY, *Droit constitutionnel. Principes et droit positif*, Bruxelles, Bruylant, Tome 2, 1952, p. 833 ; M. BOURGEOIS, *Contribution à l'étude du concept d'impôt en droit belge*, *op. cit.*, p. 177.

¹⁴¹Cass., 22 janvier 1996, *Pas.*, I, p. 44 ; Cass., 22 octobre 1970, *Pas.*, 1971, p. 144. Voir également : M. DONEA, « Le principe de non-retroactivité de la loi appliqué à la matière fiscale », *R.F.R.L.*, 2013, pp. 87-104 ; J. MALHERBE, P. DAENEN, P., « La rétroactivité des lois fiscales nationales : à la recherche de l'impôt perdu », in X., *Le temps et le droit. Hommage au Professeur Closset-Marchal*, 2014, pp. 441-474.

¹⁴²C.A., 22 novembre 1990, n°36/90.

¹⁴³E. TRAVERSA, *op. cit.*, pp. 153.

¹⁴⁴Cass., 15 février 2013, *F.J.F.*, 2014, liv. 7, p. 786.

¹⁴⁵Pour un exemple relatif aux impôts sur les revenus, voy. C.C., 1^{er} décembre 2016, n° 151/2016, A.8.2.1., où il a été jugé que si les modifications apportées à la loi fiscale sont effectuées avant la fin de la période de référence (la période imposable) et donc avant l'accomplissement du fait imposable (son jour de clôture), il ne saurait être question d'une quelconque rétroactivité.

¹⁴⁶Voy. notamment : M. BOURGEOIS, « De l'impôt confiscatoire selon la Cour d'arbitrage », *J.T.*, 2005, p. 802 ; A. LACHAPPELLE, « La capacité contributive en matière fiscale : à la croisée du principe d'égalité et du droit de propriété », *R.G.C.F.*, 2013, pp. 331-372 ; E. TRAVERSA, *op. cit.*, pp. 157-170 ; Y. HOUGARDY, « La capacité contributive », in X., *Liber amicorum Jacques Autenne. Promenades sous les portiques de la fiscalité*, Bruxelles, Bruylant, 2009, p. 144 ; M. BOURGEOIS et E. TRAVERSA, « Les droits constitutionnels des contribuables », in M. VERDUSSEN et N. BONBLED (dirs.), *Les droits constitutionnels en Belgique - Les enseignements jurisprudentiels de la Cour constitutionnelle, du Conseil d'Etat et de la Cour de cassation*,

Le principe d'égalité et de non-discrimination, consacré aux articles 10 et 11 de la Constitution et appliqué en matière fiscale par l'article 172, interdit tout privilège en matière d'impôts et exige que toute exemption soit établie par la loi¹⁴⁷. Ce principe prohibe tant les différences de traitement injustifiées entre contribuables se trouvant dans des situations comparables que les traitements identiques injustifiés entre contribuables se trouvant dans des situations distinctes¹⁴⁸. La Cour constitutionnelle contrôle le respect de ce principe en trois étapes : elle vérifie la légitimité du but poursuivi par le législateur, la pertinence de la distinction opérée au regard de ce but, et le rapport raisonnable de proportionnalité entre la mesure et l'objectif qu'elle poursuit¹⁴⁹. Ce contrôle est déterminant pour la taxe envisagée : la modulation des taux selon le type de motorisation des GSE doit être objectivement justifiée par l'objectif environnemental poursuivi, sous peine de censure par la Cour constitutionnelle¹⁵⁰.

Bruxelles, Bruylant, 2011, p. 1593 ; K. WAUTERS, T. BONNE, F. DEBELVA et A. LACHAPPELLE, « Droits fondamentaux applicables en matière fiscale », in F. STEVENART MEEUS et E. TRAVERSA (dirs.), *Les grands arrêts de la jurisprudence fiscale – Principes généraux*, Bruxelles, Larcier, 2020, pp. 215-296.

¹⁴⁷Voir notamment C.C., 28 janvier 2015, n° 11/2015 ; C.C., 5 février 2015, n° 12/2015 ; C.C., 5 mars 2015, n° 25/2015. Sur l'égalité en matière fiscale : voir F. DIERCKX, « Fiscaliteit : 'gelijkheid' en 'non-discriminatie', twee zijden van een zelfde munt ? », in X., *L'égalité de traitement dans le monde de l'entreprise*, Bruxelles, Bruylant, 2009, 31 pp. ; V. SEPULCHRE, « Le principe d'égalité devant l'impôt », in T. AFSCHRIFT (éd.), *L'évolution des principes généraux du droit fiscal. 20ème anniversaire de la maîtrise en gestion fiscale*, Bruxelles, Larcier, 2009, pp. 5- 55 ; S. VAN CROMBRUGGE, « De gelijkheid in het fiscaal recht » in, S. VAN CROMBRUGGE (éd.), *Actuele fiscale thema's*, Kalmthout, Biblio, 2007, pp. 11-60 ; P. GLINEUR et S. WILMET, « Propos sur l'efficacité en matière d'impôt, des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination », in X., *Mélanges John Kirkpatrick*, Bruxelles, Bruylant, 2004, pp. 343-367 ; E. WILLEMART, *Les limites constitutionnelles du pouvoir fiscal*, Bruxelles, Bruylant, 1999, 274 p. ; R. ANDERSEN et J. MALHERBE (dir.), *Protection des droits fondamentaux du contribuable*, Bruxelles, Bruylant, 1993, 296 p. ; J. KIRKPATRICK, « L'égalité devant l'impôt en droit belge », in Centre de Philosophie du Droit de l'ULB, *L'égalité*, Bruxelles, Bruylant, 1975, p. 15 et s.

¹⁴⁸Voir Cass., 31 janvier 2020, n° F.18.0054.F (discrimination entre des établissements hôteliers soumis à une taxe communale liégeoise et l'exemption prévue par le règlement-taxe applicable aux auberges de jeunesse) ; C.C., 30 mai 2013, n° 75/2013 (« *L'absence d'une disposition législative qui traite la Société nationale des chemins de fer belges de la même manière que la S.N.C.B. Holding et Infrabel en matière d'impôts locaux qui grèvent les biens qui sont nécessaires pour l'exécution du service public viole les articles 10, 11 et 172 de la Constitution* »).

¹⁴⁹Voir C.C., 16 mai 2013, n° 66/2013.

¹⁵⁰Avant 2003, la Cour constitutionnelle, alors Cour d'arbitrage, appliquait l'article 172 de manière indirecte, par le prisme des articles 10 et 11 de la Constitution. Loi spéciale du 9 mars 2003 modifiant la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, *M.B.*, 11 avril 2003. Voy. : C.A., 4 juillet 1991, n° 20/91, B.3 ; R. ERGEC, « Une Cour de plus en plus constitutionnelle : propos sur la loi spéciale du 9 mars 2003 sur la Cour constitutionnelle », *C.P.D.K.*, 2003, p. 625 ; P. PEETERS, « De rechtstreekse toetsing door het Arbitragehof aan het fiscaal legaliteitsbeginsel na de Bijzondere Wet van 9 maart 2003 », *A.F.T.*, 2005, pp. 8-15 ; F. TULKENS, « La loi du 9 mars 2003 modifiant la loi sur la Cour constitutionnelle : changements de fond ou améliorations de façade ? », *Rev. b. dr. const.*, 2003, pp. 257-258.

Chapitre 2 : De l'instrument juridique aux éléments essentiels de la taxe

Les principes encadrant l'exercice du pouvoir d'imposition étant posés, il convient de procéder à la construction concrète de la taxe environnementale wallonne. Cette construction s'organise en deux temps. La Section 1^{ère} justifie le choix de l'instrument, l'impôt plutôt que la redevance, et plus précisément la taxe environnementale régionale propre, en démontrant son adéquation à l'objectif poursuivi et sa supériorité sur les autres mécanismes envisageables. La Section 2 définit ensuite les éléments essentiels de la taxe : fait générateur, redevable, base imposable, taux, exonérations, et modalités pratiques d'administration et de recouvrement, en s'inscrivant dans le cadre procédural du décret wallon du 6 mai 1999.

Section 1^{ère} : Le choix de l'instrument juridique adéquat : impôt ou redevance ?

Sous-section 1^{ère} : La distinction fondamentale : impôt et redevance

L'impôt est défini par la jurisprudence comme un prélèvement obligatoire pratiqué par voie d'autorité par l'État, les Régions, les Communautés, les provinces ou les communes sur les ressources des personnes qui y vivent ou y possèdent des intérêts, sans contrepartie directe et immédiate d'un service rendu par l'État, pour être affecté aux services d'utilité publique¹⁵¹.

Quant à la redevance, elle est définie comme une contrepartie immédiate d'un service fourni au redevable considéré isolément dont le montant est proportionné au coût du service rendu¹⁵².

Bien que les garanties légales liées à l'adoption d'un impôt soient plus strictes que celles de la redevance, la qualification de la taxe envisagée ne soulève aucune difficulté. La Région wallonne ne rendrait aucun service individualisé à l'opérateur de *handling* en le taxant sur les émissions de ses GSE : elle ne fournit ni prestation de dépollution, ni autorisation d'émettre, ni service technique en contrepartie du prélèvement. Le fait générateur, l'exploitation d'un équipement polluant, est une activité du redevable, non un service de l'administration.

La taxe envisagée ne satisfait donc pas au critère de contrepartie directe et immédiate qui caractérise la redevance. Elle relève de la catégorie de l'impôt au sens de l'article 170, § 2, de la Constitution.

¹⁵¹C.A., 12 mai 2004, n°85/2004, B.4.1 ; C.A., 19 avril 2006, n°52/2006, B.5.1. ; C.C., 5 février 2019, n°7/2019, B.5.1. ; Cass., 25 février 2022, F.20.0069.F., R.F.R.L., 2023, n°3, pp. 258-259 ; Cass., 30 novembre 1950, *Pas.*, 1951, I, p. 191 et s. ; E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 47.

¹⁵²E. TRAVERSA, *op. cit.*, pp. 52-55 ; Cass., 10 septembre 2020, F.19.0079.F ; Cass., 28 janvier 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 619 ; C.A., 17 avril 1997, n°97/151, F.J.F., 1997.

Sous-section 2 : La taxe environnementale régionale

L'instauration d'une taxe environnementale régionale propre, instituée par décret, apparaît comme l'instrument le mieux adapté à l'objectif poursuivi, pour les raisons exposées ci-après. La taxe environnementale se distingue de la taxe classique à finalité budgétaire par sa *finalité comportementale* : elle vise à décourager un comportement environnementalement dommageable en renchérissant le coût, et à orienter les opérateurs vers des alternatives moins polluantes¹⁵³.

Eurostat définit la taxe environnementale comme « celle dont l'assiette est une unité physique (ou un *proxy* de celle-ci) d'un bien qui a un impact négatif spécifique prouvé sur l'environnement »¹⁵⁴. Cette définition ne crée pas de catégorie juridique autonome en droit constitutionnel belge : l'article 170, § 2, de la Constitution ne distingue pas les impôts régionaux selon leur finalité. La taxe envisagée relève du droit commun de l'impôt régional et est soumise à l'ensemble des principes constitutionnels applicables à tout impôt¹⁵⁵. Il n'en demeure pas moins que la finalité environnementale de la taxe n'est pas sans conséquence juridique.

Dès lors qu'une taxe s'inscrit dans la fonction régulatrice de l'impôt, « la circonstance qu'un prélèvement poursuive des objectifs autres que budgétaires, ne suffit pas à le disqualifier en tant qu'impôt. Son incidence sur des politiques de fond et l'effet d'orientation des comportements qu'il provoque n'autorisent pas en soi sa requalification en tant que mesure réglementaire »¹⁵⁶. La taxe envisagée sur les émissions des GSE, bien qu'elle poursuive une finalité comportementale de réduction des émissions, demeure un impôt au sens de l'article 170, § 2, de la Constitution et est soumise au régime juridique qui s'y attache.

D'une part, cette taxe trouve son fondement dans la combinaison de l'autonomie fiscale de la Région wallonne tirée de l'article 170, § 2, de la Constitution et de ses compétences matérielles en matière de protection de l'environnement¹⁵⁷ et d'exploitation des aéroports¹⁵⁸. Cette double assise, à la fois fiscale et matérielle, est décisive : c'est parce que la Région wallonne est à la fois compétente pour lever des impôts et pour réguler l'environnement sur son territoire qu'elle peut instituer un prélèvement dont l'assiette repose sur une nuisance environnementale générée dans le périmètre d'infrastructures relevant de sa compétence exclusive.

¹⁵³V. SEPULCHRE, *La fiscalité environnementale en Belgique*, Bruxelles, Larcier, 2009, p. 13.

¹⁵⁴J. AUTENNE et A. PIRLOT, *op. cit.*, p. 12.

¹⁵⁵Cfr. Partie III, Chapitre 1^{er}.

¹⁵⁶M. BOURGEOIS et F. BOUHON, *op. cit.*, p. 249.

¹⁵⁷Article 6, § 1^{er}, II, al. 1^{er}, 1^o, LSRI.

¹⁵⁸Article 6, § 1^{er}, X, al. 1^{er}, 7^o, LSRI.

¹⁵⁹Cfr. Partie II, Chapitre 2, Section 2.

D'autre part, la finalité environnementale intervient principalement au stade de l'examen du principe d'égalité et de non-discrimination. La Cour constitutionnelle admet que le législateur établisse une différence de traitement entre les contribuables auxquels une taxe environnementale s'applique et les autres, dès lors que cette différence est objectivement justifiée par l'objectif environnemental poursuivi. Comme la Cour constitutionnelle l'a jugé, « c'est au législateur qu'il revient d'apprécier si et dans quelle mesure le souci de protéger l'environnement justifie d'imposer des sacrifices aux opérateurs économiques. Il est de la nature même d'une imposition de traiter de manière différente les contribuables auxquels elle s'applique des autres contribuables. Quand elle tend en outre à modifier les habitudes de consommation en vue de protéger l'environnement, une imposition a nécessairement pour conséquence de traiter différemment des autres les produits dont le législateur veut diminuer l'utilisation »¹⁶⁰.

C'est précisément cette jurisprudence qui justifie, dans la construction proposée *infra*, la différenciation des tarifs selon la norme « Phase » des équipements : un GSE « Phase I », structurellement plus polluant, est taxé plus lourdement qu'un GSE « Phase V », sans que cette différence viole le principe d'égalité et de non-discrimination¹⁶¹.

La taxe environnementale vise à internaliser une externalité négative, en l'espèce les émissions atmosphériques des GSE, et à en imputer la charge directement à son auteur, conformément au principe pollueur-payeur¹⁶². La prise en compte du principe pollueur-payeur dans la détermination du montant d'une taxe ne doit pas être considérée comme une contrainte absolue dans le cadre fiscal : la taxe n'est pas destinée à couvrir directement le coût d'un service rendu au citoyen, et peut poursuivre un objectif dissuasif ou incitatif qui dépasse la simple récupération d'une dépense¹⁶³. L'analyse approfondie de l'efficacité de l'instrument fiscal comme outil de politique environnementale relève cependant des sciences économiques et environnementales et dépasse le cadre de la présente étude, qui se limite à vérifier sa faisabilité juridique¹⁶⁴.

Trois caractéristiques rendent néanmoins cet instrument particulièrement adapté au cas des GSE aéroportuaires. Contrairement à la redevance, dont le montant doit être proportionné au

¹⁶⁰C.A., 1^{er} décembre 2004, n° 195/2004, B.17.2. Dans le même sens, voy. C.A., 5 mai 2004, n° 69/2004, B.18.2.

¹⁶¹Sous réserve du passage du respect des autres principes formels et matériels examinés *infra*.

¹⁶²Article 191, § 2, du TFUE, *J.O.U.E.*, C 202, 7 juin 2016 ; article D.2 Code de l'environnement wallon, Livre Ier, *M.B.*, 9 juillet 2004. Voy. Également : D. MISONNE, « La fiscalité environnementale » in F. HAUMONT, B. JADOT (dirs.), *Répertoire pratique de droit belge : Législation, Doctrine et Jurisprudence*, Bruxelles, Bruylant, 2007, pp. 1373-1374 ; B. WILLEMS, *op. cit.*, p. 436.

¹⁶³V. SEPULCHRE, « Quelle fiscalité verte pour demain ? », *op. cit.*, p. 32.

¹⁶⁴Voy. à ce sujet : M. HASSAN, « Fiscalité environnementale, dette publique et croissance économique: une analyse macroéconomique », Thèse de doctorat, Université d'Angers, 2018, pp. 1-184 ; C. DE PERTHUIS, « L'économiste face aux enjeux environnementaux », *Annales des Mines - Responsabilité & environnement*, 2016, pp. 40-44 ; PILUSO, N., et LE HERON, E., « La Taxe Carbone Dans Une Économie d'inspiration Keynésienne », *Développement Durable & Territoires*, 2017, pp. 1-17.

coût du service rendu¹⁶⁵, la taxe laisse au législateur la liberté d'en fixer le montant et d'en moduler les taux, sous réserve du respect du principe d'égalité et de non-discrimination¹⁶⁶ et des principes généraux du droit fiscal¹⁶⁷. Elle autorise également l'usage de seuils évolutifs, permettant d'adapter progressivement la pression fiscale à la transition technologique du secteur¹⁶⁸. Ensuite une taxe instituée par décret s'applique à l'ensemble des opérateurs de *handling* présents sur les aéroports wallons, qu'ils soient ou non liés par un contrat avec le gestionnaire aéroportuaire. Aucun *handler* ne peut s'y soustraire par la négociation contractuelle. Enfin, la taxe peut être perçue en faisant usage des privilèges du recouvrement forcé dont bénéficie la puissance publique¹⁶⁹.

En conclusion, l'instrument n'est certes pas exempt de limites. L'outil fiscal tend à ne pas offrir d'évaluation précise du coût environnemental d'un comportement donné. Par ailleurs, lorsque la taxe environnementale s'applique aux entreprises, elle n'est en principe pas déductible de l'impôt des sociétés, ce qui engendre une charge financière supplémentaire dans le chef du redevable¹⁷⁰. Ces limites n'altèrent toutefois pas la pertinence de l'instrument au regard de l'objectif poursuivi. L'absence d'évaluation précise du coût environnemental ne constitue pas un obstacle insurmontable : la taxe environnementale ne prétend pas couvrir un coût de service rendu, mais produire un effet incitatif sur le comportement du redevable, ce qui rend l'exactitude de la valorisation moins déterminante que son intensité dissuasive. Quant à la non-déductibilité de la taxe de l'impôt des sociétés, elle renforce précisément cet effet dissuasif en alourdissant la charge nette pesant sur l'opérateur qui maintient un parc de GSE polluants, sans affecter celui qui a procédé à sa transition énergétique. Ces deux caractéristiques, loin de fragiliser l'instrument, confortent son adéquation à l'objectif de modification comportementale poursuivi.

Section 2 : Établissement concret des éléments essentiels et de sa mise en application

Les développements qui suivent proposent une construction des éléments essentiels de la taxe envisagée. Ces propositions, formulées *de lege ferenda*, constituent un cadre juridique cohérent mais n'ont pas vocation à figer l'ensemble des paramètres techniques, lesquels devront être affinés lors du processus d'élaboration décréteil.

¹⁶⁵C.C., 17 décembre 2003, n° 164/2003.

¹⁶⁶Cfr. Partie III, Chapitre 1^{er}, Section 2.

¹⁶⁷Voy. Partie III, Chapitre 1^{er}. Sur l'analyse de ces principes généraux, voy. notamment : V. SEPULCHRE, *Droits de l'homme et libertés fondamentales en droit fiscal*, Bruxelles, Larcier, 2005, pp. 15-204.

¹⁶⁸V. SEPULCHRE, *La fiscalité environnementale en Belgique*, op. cit., pp. 13-19.

¹⁶⁹*Idem*, p. 54. Voy. également *infra* : Partie III, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 7.

¹⁷⁰V. SEPULCHRE, *La fiscalité environnementale en Belgique*, op. cit., p. 54

Sous-section 1^{ère} : La matière imposable /Le fait générateur : quel événement déclenche l'obligation fiscale ?

Le fait générateur est une notion fondamentale en droit fiscal¹⁷¹. Sa définition conditionne la nature même de l'impôt et détermine l'application de la loi fiscale dans le temps et dans l'espace, en particulier la localisation de la compétence fiscale entre niveaux de pouvoir dans l'ordre fédéral belge¹⁷². Il peut consister en un état (être propriétaire d'un immeuble pour le précompte immobilier) ou en un acte juridique ou matériel (la vente d'un immeuble pour les droits d'enregistrement, la fabrication d'un produit pour les accises)¹⁷³.

La Cour constitutionnelle semble définir la matière imposable comme « l'élément générateur de l'impôt, la situation ou le fait qui donne lieu à la déduction de l'impôt »¹⁷⁴. Dans ce contexte, elle est toutefois assimilée au fait générateur¹⁷⁵. Cette assimilation fonde le principe *non bis in idem* fiscal examiné *supra*¹⁷⁶ : c'est à l'égard de matières (au sens de faits générateurs) déjà occupées par le fédéral que les Régions ne peuvent établir d'imposition nouvelle¹⁷⁷. Sa définition précise par le législateur décentralisé est une exigence du principe de légalité fiscale consacré à l'article 170 de la Constitution¹⁷⁸.

Pour définir le fait générateur de la taxe environnementale en question, trois options sont envisageables : chaque opération de *handling* réalisée (fait générateur instantané), chaque utilisation d'un GSE thermique identifié (plus précis mais difficilement contrôlable), ou la période d'exploitation d'une flotte de GSE sur un aéroport wallon (fait générateur périodique).

C'est cette troisième option qui paraît la plus adaptée : elle offre une base de contrôle praticable, un inventaire annuel des GSE exploités par chaque opérateur, tout en évitant la complexité d'un suivi en temps réel de chaque mouvement d'engin sur le tarmac.

Le fait générateur de la taxe envisagée serait dès lors défini comme suit : l'exploitation, au cours d'une période annuelle déterminée, de GSE à motorisation thermique dans l'enceinte d'un aéroport situé en Région wallonne.

¹⁷¹E. TRAVERSA, *op. cit.*, pp. 63-65.

¹⁷²*Idem.*

¹⁷³*Idem.*

¹⁷⁴C.C., 22 juin 2017, n° 83/2017, B.10. Voy. également : C.C., 21 janvier 1998, n° 4/98, B.7.1 ; C.C., 5 juillet 2000, n° 86/2000, B.11.10. Sur l'assimilation de la matière imposable au fait générateur, voy. également : C.C., 19 juin 2014, n° 93/2014 ; *cfr.* Partie II, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 2.

¹⁷⁵Voir C.C., 19 juin 2014, n° 93/2014 ; C.C., 26 avril 2006, n° 58/2006 ; C.C., 17 juillet 2003, n° 100/2003 ; M. BOURGEOIS, « La « matière imposable » des impôts régionaux selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle [...] », *op. cit.*, pp. 629-661 ; J.C. LAES, « Matière imposable », in F. STEVENART MEEUS et E. TRAVERSA (dirs.), *Les grands arrêts de la jurisprudence fiscale – Principes généraux*, Bruxelles, Larcier, 2020, pp. 399-403.

¹⁷⁶*Cfr.* Partie I, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 2.

¹⁷⁷Article 1^{er} ter de la loi ordinaire du 23 janvier 1989.

¹⁷⁸*Cfr.* Partie III, Chapitre 1^{er}, Section 1^{ère}, Sous-section 1^{ère}.

Cette formulation présente trois avantages. Premièrement, elle couvre l'ensemble des polluants émis par les GSE thermiques (CO₂, NOx et particules fines) sans qu'il soit nécessaire de les distinguer dans la définition du fait générateur. Deuxièmement, elle est suffisamment précise pour satisfaire à l'exigence de sécurité juridique. Troisièmement, elle est vérifiable par l'administration fiscale sur la base des registres d'équipements que les opérateurs de *handling* peuvent être tenus de déclarer.

Sous-section 2 : Le redevable légal : qui est assujetti à la taxe ?

Le droit fiscal belge opère une distinction fondamentale entre le redevable légal (ou de droit) et le redevable réel (ou effectif). Le premier répond à une notion strictement juridique : il s'agit de la personne expressément désignée par la loi pour s'acquitter de l'impôt auprès des autorités. Le second renvoie, à l'inverse, à une réalité économique : il désigne celui qui supporte *in fine* la charge financière de la taxe. Cette situation se présente lorsque le contribuable de droit répercute le poids de l'impôt sur le contribuable réel, notamment en l'intégrant dans le prix de vente des biens ou des services qu'il lui fournit¹⁷⁹.

Dans le cadre de la taxe envisagée, le redevable légal doit être désigné en cohérence avec le fait générateur défini *supra*. Puisque celui-ci consiste en l'exploitation de GSE à motorisation thermique dans l'enceinte d'un aéroport wallon, le redevable peut être défini comme l'opérateur économique proposant des services d'assistance en escale au sens large et qui exploite des équipements de *Ground Support Equipment*.

Cette définition identifie un nombre limité de redevables clairement identifiables — les opérateurs de *handling* agréés auprès des sociétés de gestion aéroportuaire — ce qui facilite le contrôle administratif et respecte la logique du principe pollueur-payeur en ciblant directement l'auteur du comportement polluant¹⁸⁰.

Il est probable, sur le plan économique, que les opérateurs de *handling* répercutent la charge de la taxe sur les compagnies aériennes clientes *via* leurs tarifs contractuels. Cette répercussion ne concerne toutefois pas la qualification juridique du redevable : juridiquement, seul l'opérateur de *handling* est tenu envers l'administration fiscale wallonne.

¹⁷⁹E. TRAVERSA, *op. cit.*, pp. 65-67.

¹⁸⁰Article 191, § 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (version consolidée), *J.O.U.E.*, C 202 du 7 juin 2016 ; Article D.3, 2° du Code de l'environnement wallon, Livre Ier, *M.B.*, 9 juillet 2004.

Sous-section 3 : La base imposable

Pour rappel, « la matière imposable est l'élément générateur de l'impôt, la situation ou le fait qui donne lieu à la déduction de l'impôt. La matière imposable se distingue de la base imposable (« base d'imposition »), qui est la base sur laquelle l'impôt est calculé. »¹⁸¹

Plusieurs options de base imposable étaient théoriquement envisageables : les émissions réelles mesurées de chaque GSE (option la plus précise mais irréaliste, faute d'instruments de mesure embarqués standardisés), la consommation de carburant (option intermédiaire mais exposée à des difficultés de contrôle), l'âge du GSE (envisageable mais comporte des risques de violation du principe d'égalité dans le cas d'un véhicule plus ancien mais moins polluant) ou une base forfaitaire calculée à partir des caractéristiques techniques des équipements exploités. C'est cette troisième voie qui paraît la plus adaptée à la réalité opérationnelle des aéroports wallons.

Concrètement, la base imposable de la taxe envisagée consiste en un tarif forfaitaire applicable à chaque GSE à motorisation thermique exploité par le redevable durant la période imposable, dont le montant est déterminé par la norme « Phase » à laquelle le moteur de l'équipement est conforme en vertu du Règlement EMNR¹⁸².

Le Règlement (UE) 2016/1628 établit une classification progressive des moteurs non routiers selon leur niveau d'émissions, du « Phase I » (le plus ancien et le plus polluant) au « Phase V » (norme actuelle). Cette classification figure sur la plaque constructeur de chaque moteur et constitue un critère objectif, universel et juridiquement consacré. Chaque GSE supporterait dès lors un montant de taxe déterminé par sa catégorie, selon une échelle croissante qui pénaliserait d'autant plus lourdement un équipement que sa norme d'homologation est ancienne. Les équipements à motorisation électrique ou à émissions nulles seraient intégralement exonérés.

Ce mécanisme présente quatre avantages majeurs. Il s'appuie sur des données objectives et vérifiables qui échappent aux difficultés de mesure en temps réel et ne peuvent être contestées par le redevable. Il respecte le principe d'égalité en traitant de manière identique tous les opérateurs exploitant des équipements relevant de la même catégorie. Il incite directement à la transition technologique : plus un équipement est proche des standards les plus performants, moins la charge fiscale est élevée. Enfin, il est administrativement praticable, puisqu'il s'adosse à un dispositif d'identification préexistant dans les aéroports

¹⁸¹C.C., 22 juin 2017, n° 83/2017, B.10.

¹⁸²Règlement (UE) n°2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, L 252, 16 septembre 2016.

wallons et à une classification européenne déjà en vigueur, évitant ainsi la création d'une infrastructure de contrôle *ex nihilo*.

Sous-section 4 : Le taux

Une fois la base d'imposition établie, il convient d'y appliquer le taux d'imposition, également qualifié de tarif. Cette opération permet de déterminer le montant dû. Le taux constitue ainsi une composante essentielle de l'impôt, à défaut de laquelle aucune perception ne saurait avoir lieu et doit être fixé par le décret¹⁸³.

La fixation du taux d'une taxe environnementale relève d'un choix politique encadré par trois impératifs. Elle doit d'abord être proportionnée à l'objectif environnemental poursuivi : le montant doit être suffisamment élevé pour produire un effet incitatif réel, sans pour autant présenter un caractère confiscatoire¹⁸⁴. Elle doit ensuite respecter le principe d'égalité : les différences de taux entre catégories d'équipements doivent reposer sur un critère objectif et pertinent au regard de l'objectif environnemental. Elle doit enfin être adoptée dans le respect des règles de loyauté fédérale¹⁸⁵.

Sur ces bases, la grille tarifaire suivante est proposée :

- GSE « Phase V » : taxe de base de 100€ par équipement et par an;
- GSE « Phase IV » : taxe de base + surtaxe de 50 % (soit 150 €) ;
- GSE « Phase III B » : taxe de base + surtaxe de 100 % (soit 200 €) ;
- GSE « Phase III A » ou antérieur : taxe de base + surtaxe de 200 % (soit 300 €) ;
- GSE antérieur à la « Phase III A » ou non homologué : taxe de base + surtaxe de 300 % (soit 400 €).

Lorsqu'aucune alternative 100% électrique n'est disponible sur le marché ou que cette alternative n'est pas raisonnablement en mesure de répondre aux besoins de l'entreprise exploitante, la tarification suivante est d'application :

- GSE « Phase V » : Exonération ;
- GSE « Phase IV » : taxe de base de 100€ par GSE ;
- GSE « Phase III B » : taxe de base + surtaxe de 50 % ;
- GSE « Phase III A » : taxe de base + surtaxe de 150 % ;
- GSE antérieur à la « Phase III A » ou non homologué : taxe de base + surtaxe de 300 %.

¹⁸³Gand, 9 juillet 1929, *J.P.D.F.* 1930, p. 18, cité par M. BALTUS, *Introduction à l'étude des impôts*, syllabus de l'Ecole Supérieure des Sciences fiscales, 1994, p. 11.

¹⁸⁴À propos de l'augmentation par la Région wallonne des droits de succession de 80 % à 90 % du taux marginal (au-delà de 175.000 Euros) voy. C.A., 22 juin 2005, n° 107/2005, B.15.6. Voy. également : M. BOURGEOIS, « De l'impôt confiscatoire selon la Cour d'arbitrage », *J.T.*, 2005, pp. 797-803 ; E. VAN BRUSTEM, « 'Et pourtant, il confisque', note sous C.E.D.H., décision du 4 janvier 2008, Imbert de Tremioles contre la France », *R.G.F.*, 2008, pp. 15-28.

¹⁸⁵Cfr. Partie III, Chapitre 1^{er}, Section 2.

Cette progression par paliers reflète l'écart croissant entre les émissions polluantes des équipements anciens et celles des équipements conformes aux standards récents. Elle incite directement au renouvellement des flottes en rendant l'exploitation d'un GSE « Phase I » quatre fois plus coûteuse que celle d'un GSE « Phase V ». Le choix d'une taxe de base modeste pour la catégorie « Phase V » se justifie par la volonté de préserver la proportionnalité de la charge fiscale : l'objectif n'est pas de pénaliser les opérateurs qui se sont déjà conformés aux normes les plus récentes, mais d'accélérer la transition de ceux qui continuent d'exploiter des équipements obsolètes.

Sous-section 5 : Les réductions et exonérations de l'impôt

L'article 172 de la Constitution dispose que « nulle exemption ou modération d'impôt ne peut être établie que par une loi ». En conséquence, toute exonération à la taxe sur les émissions des GSE doit expressément être prévue par le décret.

Il convient toutefois de distinguer les équipements qui se situent hors du champ d'application de la taxe de ceux qui, tout en y entrant, bénéficient d'une exemption temporaire. Cette distinction a une importance particulière quant à la restitution de l'impôt, la prescription et le principe de légalité¹⁸⁶.

Les GSE à motorisation électrique ou à émissions nulles ne réalisent pas le fait générateur de la taxe¹⁸⁷. Celui-ci vise l'exploitation d'équipements de *Ground Support Equipment* à motorisation thermique dans l'enceinte d'un aéroport wallon. Un GSE électrique, ne disposant pas d'un moteur à combustion, ne satisfait pas à cette condition. Il est dès lors exclu du champ d'application de la taxe par la définition même du fait générateur, sans qu'il soit nécessaire de prévoir une exonération à son bénéfice. Cette exclusion n'est pas un avantage fiscal consenti par le législateur, elle est la conséquence logique de la construction de l'assiette.

En revanche, une exemption temporaire est envisagée pour les GSE conformes à la norme « Phase V » acquis dans les deux ans précédant la date d'entrée en vigueur du décret.

Ces équipements, bien qu'ils réalisent le fait générateur (ils sont dotés d'un moteur), représentent les meilleurs standards disponibles au moment de leur acquisition. L'exemption, d'une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du décret, vise à éviter un effet pénalisant à l'encontre des opérateurs qui ont récemment investi dans des équipements conformes à ces standards, alors que l'alternative électrique n'était pas encore techniquement ou économiquement accessible. À l'issue de cette période transitoire, les GSE « Phase V » réintégreraient le régime de droit commun¹⁸⁸.

¹⁸⁶E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 70.

¹⁸⁷Cfr. Partie III, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 1^{ère}.

¹⁸⁸Cfr. Partie III, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 4.

L'exclusion structurelle des équipements à émissions nulles et l'exemption temporaire et dégressive des équipements les plus performants s'inscrivent dans la logique d'une taxe environnementale à finalité comportementale : le champ d'application demeure stable (tout GSE thermique est visé), tandis que la pression fiscale effective s'intensifie à mesure que le marché des GSE électriques atteint sa maturité.

Sous-section 6 : Mécanismes de contrôle

Le mécanisme proposé s'appuie sur un dispositif d'identification déjà existant dans les aéroports wallons : chaque équipement côté piste est tenu de porter un badge aéroportuaire permettant son identification dans l'enceinte¹⁸⁹. Il suffit d'enrichir le contenu informatif de ces badges pour qu'ils contiennent, outre les données d'identification usuelles, les caractéristiques techniques pertinentes de l'équipement comme le type (GPU, escalier, tracteur, chargeur, véhicule de ravitaillement, etc.), la marque, le modèle, l'année de fabrication, la date d'acquisition par l'opérateur, et surtout la catégorie à laquelle le moteur est conforme en vertu du Règlement EMNR¹⁹⁰.

Le fonctionnement administratif du dispositif reposerait sur un double flux d'information. D'une part, les sociétés de gestion aéroportuaire transmettent chaque année à l'administration fiscale wallonne le registre exhaustif des équipements badgés dans l'enceinte aéroportuaire, avec leurs caractéristiques techniques et le nom des entreprises auxquels ils appartiennent. D'autre part, chaque opérateur de *handling* est tenu de déposer une déclaration annuelle renseignant le nombre d'équipements qu'il exploite, ventilés par type et par norme « Phase ». Le croisement entre la déclaration de l'opérateur et le registre aéroportuaire permet à l'administration de vérifier l'exactitude des données déclarées et d'établir l'assiette de manière contradictoire.

Le montant de la taxe serait établi pour une période imposable correspondant à l'année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre. Pour les GSE acquis en cours d'année, la taxe due est calculée *pro rata temporis*, de la date d'acquisition et à la fin de la période imposable.

¹⁸⁹Arrêté du Gouvernement wallon du 24 juillet 1997 relatif à l'attribution et au port des badges d'accès et d'identification sur les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 26 août 1997 ; Liège Airport, Règlement de circulation, 2025, p. 37, disponible sur : https://www.liegeairport.com/sites/default/files/2026-03/Reglement-circulation-2025_-Aeroport-de-Liege_FR.pdf

¹⁹⁰Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, *J.O.U.E.*, L 252, 16 septembre 2016 ; *cfr.* Partie I, Chapitre 1, Section 1, sous-section 2. Le règlement établit cinq niveaux progressifs de normes d'émissions (Stage I à Stage V), la norme Stage V étant la plus récente et la plus stricte.

Sous-section 7 : Éléments de procédure fiscale

Conformément à son pouvoir fiscal propre¹⁹¹, la Région wallonne a institué plusieurs impôts régionaux, pour la plupart en lien avec ses compétences matérielles¹⁹². Le « service »¹⁹³ de ces impôts, est assuré par sa propre procédure fiscale, organisée par le décret du 6 mai 1999¹⁹⁴.

Le décret wallon du 6 mai 1999 a établi une procédure de droit commun pour l'établissement, le recouvrement et le contentieux des taxes régionales wallonnes pour toutes les taxes régionales propres, sauf exception expresse¹⁹⁵. Il est applicable aux taxes, en principal et intérêts, et amendes, établies par des décrets de la Région wallonne sauf dans la mesure où ces décrets y dérogent¹⁹⁶. Ce décret constitue le cadre procédural naturel dans lequel la taxe sur les émissions des GSE doit s'inscrire.

Le décret instaurant la taxe envisagée doit prévoir que le décret du 6 mai 1999 lui est expressément applicable, à l'instar de ce qui a été fait pour les taxes sur les déchets, la taxe sur les sites d'activité économique désaffectés ou la taxe sur les automates¹⁹⁷. Ce rattachement emporterait l'application de l'ensemble de la procédure fiscale wallonne de droit commun, dont les principaux éléments peuvent être résumés comme suit.

En ce qui concerne la période imposable et l'exercice d'imposition, la période imposable correspond à l'année civile au cours de laquelle le redevable exploite des GSE à motorisation thermique dans l'enceinte d'un aéroport wallon. L'exercice d'imposition serait l'année civile suivant la période imposable, ce qui laisse à l'administration le temps nécessaire pour procéder à l'enrôlement après réception des déclarations et du registre aéroportuaire¹⁹⁸.

¹⁹¹Cfr. Partie II, Chapitre 2, Section 2.

¹⁹²E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 93.

¹⁹³Le service de l'impôt comprend « le processus de l'établissement de la base imposable, le calcul de l'impôt, le contrôle de la base imposable et de l'impôt, ainsi que le contentieux y afférent (...), la perception et le recouvrement de l'impôt (en ce compris les frais et intérêts) ». *Doc. parl.*, Chambre, n° 50-1183/007, p. 160. Voy. aussi C.C., 1^{er} septembre 2008, n° 124/2008, B.8.4.

¹⁹⁴Décret du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes, *M.B.*, 1^{er} juillet 1999 (ci-après « Décret du 6 mai 1999 »). Pour de plus amples détails sur le sujet voy. V. SEPULCHRE, *Mémento de la fiscalité locale et régionale*, Malines, Wolters Kluwer, 2022, pp. 776-818 ; L. PAUWELS et O. WILLEZ, « Champ d'application temporel de la mesure générale anti-abus fiscal : la Cour de cassation met fin aux chimères de l'administration fiscale », *info Droits de succession* 2022, pp. 15-20 ; V. SEPULCHRE, « La procédure fiscale wallonne au 1^{er} janvier 2010 : vers un premier Code de procédure fiscale en Belgique » in M. BOURGEOIS et I. RICHELLE (dirs.), *En quête de fiscalité, et autres propos ...*, Bruxelles, Larcier, 2011, p. 747-774.

¹⁹⁵V. SEPULCHRE, *Mémento de la fiscalité locale et régionale*, *op. cit.*, p. 776.

¹⁹⁶Article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Décret du 6 mai 1999.

¹⁹⁷V. SEPULCHRE, *Mémento de la fiscalité locale et régionale*, *op. cit.*, p. 777.

¹⁹⁸Article 19, al. 1^{er} et 2, du décret du 6 mai 1999.

S'agissant de l'obligation déclarative, chaque opérateur de *handling* est tenu de déposer, auprès de la Direction générale opérationnelle de la Fiscalité du Service Public de Wallonie (DGO7), une déclaration annuelle renseignant le nombre d'équipements exploités, ventilés par type et par norme « Phase ». Le formulaire de déclaration serait établi par le Gouvernement wallon¹⁹⁹. Parallèlement, les sociétés de gestion aéroportuaire transmettraient le registre des équipements badgés, permettant à l'administration de vérifier l'exactitude des données déclarées par croisement²⁰⁰.

Quant au mode de perception, deux options sont envisageables au regard des modes de perception organisés par l'article 17*bis*, § 1^{er}, du décret du 6 mai 1999. La première consiste en un enrôlement préalable systématique : la taxe est portée dans un rôle annuel après réception de la déclaration, et le redevable n'est tenu de payer qu'après réception d'un avertissement-extrait de rôle²⁰¹. La seconde option, sur le modèle des taxes sur les déchets, impose au redevable de déposer une déclaration mentionnant le montant de la taxe due et de procéder au paiement d'initiative. L'enrôlement n'intervient qu'en cas de défaut de déclaration ou de paiement²⁰².

Compte tenu du nombre limité de redevables, la première option paraît plus adaptée : elle simplifie la gestion administrative et offre à l'administration un contrôle préalable de l'assiette avant toute mise en recouvrement. Elle simplifie également le travail de recoupement des informations entre les déclarations des contribuables et les données récoltées par le gestionnaire d'aéroport²⁰³.

En matière de délais d'imposition, la taxe doit être établie au plus tard le 30 juin qui suit l'exercice d'imposition, avec un délai dérogatoire de trois ans à compter du 1er janvier de l'exercice d'imposition en cas de défaut de déclaration, de déclaration tardive ou de rectification²⁰⁴.

Le contentieux est réglé selon la procédure de droit commun organisée par les articles 25 à 28 du décret du 6 mai 1999 : réclamation administrative préalable auprès du fonctionnaire désigné par le Gouvernement dans les six mois de la notification de l'avertissement-extrait de rôle, suivie le cas échéant d'un recours judiciaire devant le tribunal de première instance.

Enfin, le recouvrement forcé s'opérerait selon le régime commun des articles 35 à 62*sexies* du décret du 6 mai 1999 : à défaut de paiement, le receveur peut décerner une contrainte,

¹⁹⁹Article 6 du décret du 6 mai 1999.

²⁰⁰*Cfr.* Partie III, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 6.

²⁰¹Article 17*bis*, § 1^{er}, a), du décret du 6 mai 1999.

²⁰²Article 17*bis*, § 1^{er}, b), du décret du 6 mai 1999.

²⁰³*Cfr.* Partie III, Chapitre 2, Section 2, Sous-section 6.

²⁰⁴Art. 20, al. 1^{er} et 2, du décret du 6 mai 1999.

signifiée par exploit d'huissier avec commandement de payer dans les vingt-quatre heures. La Région bénéficie en outre du privilège général sur les biens meubles du redevable et de l'hypothèque légale sur ses biens immobiliers situés en Région wallonne.

Le rattachement de la taxe sur les émissions des GSE au décret du 6 mai 1999 présente ainsi l'avantage de ne pas nécessiter la création d'une procédure fiscale *ad hoc* : le décret instaurant la taxe se limite ainsi à définir les éléments essentiels de l'impôt, tout en renvoyant au décret du 6 mai 1999 pour l'ensemble des questions de procédure.

Conclusion générale

La présente étude s'est donné pour objectif de répondre à une question juridique précise : le législateur dispose-t-il des titres de compétence et des instruments nécessaires pour instaurer une taxe environnementale sur les émissions des équipements d'assistance en escale dans ses aéroports ?

Au terme d'une analyse conduite en trois parties, la réponse est affirmative.

La première étape du raisonnement consistait à établir que le champ visé n'est pas déjà occupé. L'inventaire mené en Partie I a démontré, à chaque échelon normatif, l'existence d'un vide juridique. Au niveau international, ni l'Annexe 16 de la Convention de Chicago ni le mécanisme CORSIA ne s'appliquent aux équipements terrestres : leur champ d'application matériel est limité aux aéronefs et à leurs émissions en vol. Au niveau européen, les cinq instruments examinés — le Règlement n° 139/2014, le Règlement n° 598/2014, le Règlement ReFuelEU Aviation, le SEQE-UE et le Règlement EMNR — partagent la même limitation : soit ils ne visent que les aéronefs, soit, comme le Règlement EMNR, ils constituent des instruments de mise sur le marché sans contrainte d'exploitation sur les équipements en service. Au niveau belge, la compétence fédérale en matière de navigation aérienne et de normes de produits ne s'étend pas aux opérations terrestres, tandis que le dispositif réglementaire wallon spécifique aux aéroports est exclusivement orienté vers les nuisances sonores des aéronefs. Les règlements internes des aéroports, enfin, ne constituent pas des instruments normatifs juridiquement contraignant et n'imposent aucune contrainte relative aux émissions atmosphériques. Sur le plan fiscal, le constat est identique : les accises fédérales frappent la mise à la consommation de carburant et non les émissions qui en résultent, le SEQE-UE est un mécanisme de marché excluant les équipements mobiles, et la Région wallonne n'a adopté aucune taxe propre visant les émissions atmosphériques d'équipements industriels mobiles. Le champ normatif et fiscal est ainsi intégralement disponible.

La deuxième étape visait à identifier le législateur habilité à occuper ce champ. L'analyse conduite en Partie II a procédé par un examen successif des quatre niveaux de pouvoir. Le législateur fédéral, s'il est formellement compétent en vertu de l'article 170, § 1^{er}, de la Constitution et de sa compétence résiduaire, est institutionnellement tenu de s'abstenir : une taxe fédérale sur les émissions des GSE préempterait les compétences régionales exclusives en matière environnementale et aéroportuaire, rendrait impossible l'exercice de l'autonomie fiscale régionale par le jeu du *non bis in idem*, et violerait le principe de loyauté fédérale consacré à l'article 143 de la Constitution. Les Communautés, dont les compétences matérielles sont étrangères au secteur aéroportuaire et à la politique environnementale régionale, ne disposent d'aucun titre d'intervention. Les communes, si elles bénéficient d'une

autonomie fiscale dispensée de tout lien avec leurs compétences matérielles, se heurtent à l'inadéquation pratique de l'échelon et au pouvoir de préemption régional, dont le refus d'approbation de la taxe passager de Charleroi en février 2026 a confirmé l'effectivité. La Région wallonne s'impose dès lors comme le seul législateur réunissant simultanément la compétence matérielle (protection de l'environnement et exploitation aéroportuaire) et le pouvoir fiscal autonome tiré de l'article 170, § 2, de la Constitution. La condition formelle du principe *non bis in idem* est satisfaite, le fait générateur de la taxe envisagée étant juridiquement distinct de tout prélèvement fédéral existant.

La troisième étape, proprement constructive, a défini les éléments constitutifs de l'instrument fiscal. La taxe envisagée relève de la catégorie de l'impôt au sens de l'article 170, § 2, de la Constitution, la Région wallonne ne rendant aucun service individualisé à l'opérateur de *handling* en le taxant sur les émissions de ses GSE. Elle prend la forme d'une taxe environnementale régionale propre, instituée par décret, dont la finalité est comportementale : décourager l'exploitation d'équipements polluants et accélérer la transition énergétique du secteur. Son fait générateur est l'exploitation, au cours d'une période annuelle déterminée, d'équipements de GSE à motorisation thermique dans l'enceinte d'un aéroport wallon. Son redevable légal est l'opérateur économique proposant des services d'assistance en escale et exploitant de tels équipements. Sa base imposable repose sur un tarif forfaitaire modulé selon la norme « Phase » EMNR de chaque équipement, ce qui garantit l'objectivité, la vérifiabilité et la proportionnalité du prélèvement, tout en respectant le principe d'égalité consacré aux articles 10, 11 et 172 de la Constitution. La grille tarifaire proposée, progressive par paliers du « Phase V » au « Phase I », traduit directement l'écart croissant entre les émissions polluantes des équipements anciens et ceux conformes aux standards récents. Les équipements à motorisation électrique sont exclus du champ d'application par la définition même du fait générateur, tandis qu'une exemption temporaire est prévue pour les GSE « Phase V » récemment acquis. L'administration de la taxe s'inscrit dans le cadre procédural du décret wallon du 6 mai 1999, sans nécessiter la création d'une procédure ad hoc, et s'appuie sur le dispositif d'identification par badges déjà existant dans les aéroports wallons.

Au-delà de la réponse à la question posée, cette étude met en lumière une réalité plus large : les GSE constituent un angle mort persistant de la régulation environnementale, à tous les échelons normatifs. Ni le droit international, ni le droit de l'Union européenne, ni le droit interne belge n'ont jusqu'à présent saisi cette source d'émissions pourtant significative dans le bilan environnemental des plateformes aéroportuaires. La taxe environnementale wallonne envisagée ne comble pas seulement un vide fiscal : elle constitue, dans l'état actuel du droit, le seul instrument juridiquement opposable susceptible d'internaliser les externalités négatives des opérations de *ground handling* et d'orienter les opérateurs vers une transition

énergétique que ni la réglementation technique ni les engagements volontaires n'ont suffi à impulser.

La faisabilité juridique de cette taxe est ainsi établie. Sa mise en œuvre effective demeure un choix politique, conditionné par des considérations de rendement fiscal, d'acceptabilité sectorielle et d'impact sur la compétitivité des aéroports wallons, que la présente étude a volontairement écartées de son champ d'analyse. Ces questions, qui relèvent d'autres disciplines, appellent une étude d'impact spécifique. Elles ne pourraient toutefois occulter le constat central auquel cette analyse aboutit : le droit wallon offre d'ores et déjà tous les outils nécessaires pour que la Région se dote d'un instrument fiscal inédit, cohérent et juridiquement solide, au service de sa politique environnementale aéroportuaire.

BIBLIOGRAPHIE

I. LÉGISLATION

A. Droit international

Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI, 2016. OACI, Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, Doc. 9082, 9e éd., Montréal,

OACI, 2012. OACI, Politiques de l'OACI sur la taxation dans le domaine du transport aérien international, Doc. 8632, 3e éd., Montréal, OACI, 2000.

Annexe 16 à la Convention de Chicago « Protection de l'environnement », Volumes I à IV Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1947 portant approbation de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, *M.B.*, 2 décembre 1948.

B. Droit de l'Union européenne

1. Traités

Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (version consolidée), J.O.U.E., C 202, 7 juin 2016, art. 191, § 2.

2. Directives

Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE, J.O.U.E., L 130, 16 mai 2023.

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, J.O.C.E., L 283, 31 octobre 2003.

Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, J.O.U.E., L 275, 25 octobre 2003.

Règlements Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation), J.O.U.E., L, 2023/2405, 31 octobre 2023.

Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, J.O.U.E., L 252, 16 septembre 2016.

Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, J.O.U.E., L 173, 12 juin 2014.

Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodrômes, J.O.U.E., L 44, 14 février 2014.

C. Fédéral

1. Constitution et Lois spéciales

Constitution belge coordonnée du 17 février 1994, art. 10, 11, 41, 143, 162, 170, 171, 172.

Loi spéciale du 6 janvier 2014 portant réforme du financement des communautés et des régions, *M.B.*, 31 janvier 2014.

Loi spéciale du 9 mars 2003 modifiant la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, *M.B.*, 11 avril 2003.

Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, *M.B.*, 17 janvier 1989.

Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980.

2. Lois

Loi du 28 mars 2022 portant réduction de charges sur le travail, *M.B.*, 31 mars 2022.

Loi du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise, *M.B.*, 31 décembre 2009.

Loi-programme du 27 décembre 2004, *M.B.*, 31 décembre 2004.

Loi du 21 juillet 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé, *M.B.*, 11 février 1999.

Loi ordinaire du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 170, §§ 1^{er} et 2, de la Constitution, *M.B.*, 1^{er} février 1989.

Loi du 30 avril 1947 portant approbation de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944., *M.B.*, 2 décembre 1948.

Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, *M.B.*, 26 juillet 1937.

Code des droits et taxes divers, *M.B.*, 6 mars 1927.

3. Arrêtés royaux et ministériels

Arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, *M.B.*, 11 juin 2004.

Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, *M.B.*, 16 mars 1954.

4. Travaux parlementaires

Doc. Parl., Ch., 2006-2007, n° 51-2773/2, p. 384.

Doc. Parl., Ch., 2005-2006, n° 51-2594/1, pp. 188 et s.

Doc. Parl., Ch., 2004-2005, n° 51-1820/1, p. 83.

Doc. Parl., Ch., 2000-2001, n° 50-1183/007, p. 160.

Doc. Parl., Ch., 1988, n° 516/1, p. 16

Doc. Parl., Ch., 1988, n° 516/6, p. 150.

D. Région wallonne

1. Décrets

Décret fiscal du 22 mars 2007 favorisant la prévention et la valorisation des déchets en Région wallonne, *M.B.*, 20 avril 2007.

Décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre en Région wallonne, créant un fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto, *M.B.*, 30 novembre 2004.

Code de l'environnement wallon, Livre Ier, *M.B.*, 9 juillet 2004, art. D.2 et D.3.

Code de l'environnement wallon, Livre II (Code de l'eau), *M.B.*, 23 septembre 2004, art. D.222 à D.268

Décret du 27 mai 2004 instaurant une taxe sur les sites d'activité économique désaffectés, *M.B.*, 30 juillet 2004.

Décret du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes, *M.B.*, 1^{er} juillet 1999.

Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, *M.B.*, 8 juin 1999.

Décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 15 juillet 1994.

2. Arrêtés du Gouvernement wallon

AGW du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions en cas de non-respect des seuils admissibles de bruit, des heures de fermeture des aéroports wallons et de certaines conditions d'exploitation, *M.B.*, 27 février 2004, tel que modifié par l'AGW du 21 mars 2019, *M.B.*, 26 avril 2019.

AGW du 27 février 2003 fixant les seuils de bruit maximum des aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 13 juin 2003.

AGW du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 24 novembre 2000.

AGW du 16 juillet 1998 portant fixation des redevances à percevoir pour l'utilisation des aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 15 septembre 1998.

AGW du 24 juillet 1997 relatif à l'attribution et au port des badges d'accès et d'identification sur les aéroports relevant de la Région wallonne, *M.B.*, 26 août 1997.

II. JURISPRUDENCE

A. Cour de justice de l'Union européenne

C.J.U.E., 21 décembre 2011, Haltergemeinschaft LBL GbR c. Hauptzollamt Düsseldorf, aff. C-250/10, ECLI:EU:C:2011:862.

C.J.U.E., 1^{er} décembre 2011, Systeme Helmholtz GmbH c. Hauptzollamt Nürnberg, aff. C-79/10, ECLI:EU:C:2011:797.

B. Cour de cassation

Cass., 25 février 2022, F.20.0069.F, R.F.R.L., 2023, n° 3, pp. 258-259.

Cass., 10 septembre 2020, F.19.0079.F.

Cass., 31 janvier 2020, n° F.18.0054.F.

Cass., 15 février 2013, F.J.F., 2014, liv. 7, p. 786.

Cass., 22 janvier 1996, Pas., I, p. 44.

Cass., 28 janvier 1988, Pas., 1988, I, p. 619.

Cass., 22 octobre 1970, Pas., 1971, p. 144.

Cass., 30 novembre 1950, Pas., 1951, I, p. 191.

C. Cour constitutionnelle

C.C., 30 novembre 2023, n° 165/2023.

C.C., 24 février 2022, n° 31/2022.

C.C., 5 février 2019, n° 7/2019.

C.C., 22 mars 2018, n° 37/2018.

C.C., 1^{er} mars 2018, n° 24/2018.

C.C., 22 juin 2017, n° 83/2017.

C.C., 1^{er} décembre 2016, n° 151/2016.

C.C., 16 juillet 2015, n° 105/2015.

C.C., 25 juin 2015, n° 98/2015.

C.C., 5 mars 2015, n° 25/2015.

C.C., 5 février 2015, n° 12/2015.

C.C., 28 janvier 2015, n° 11/2015.
C.C., 30 juin 2014, n° 97/2014.
C.C., 19 juin 2014, n° 93/2014.
C.C., 14 juillet 2004, n° 132/2004.
C.C., 13 juin 2013, n° 83/2013.
C.C., 30 mai 2013, n° 75/2013.
C.C., 16 mai 2013, n° 66/2013.
C.C., 10 octobre 2012, n° 117/2012.
C.C., 13 octobre 2011, n° 150/2011.
C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010.
C.C., 30 mars 2010, n° 32/2010.
C.C., 27 mai 2008, n° 86/2008.
C.C., 13 mars 2008, n° 54/2008.
C.C., 1^{er} septembre 2008, n° 124/2008.
C.A., 28 septembre 2006, n° 145/2006.
C.A., 28 juillet 2006, n° 124/2006.
C.A., 26 avril 2006, n° 58/2006.
C.A., 19 avril 2006, n° 52/2006.
C.A., 20 septembre 2005, n° 143/2005.
C.A., 22 juin 2005, n° 107/2005.
C.A., 4 mai 2005, n° 86/2005.
C.A., 16 mars 2005, n° 57/2005.
C.A., 1^{er} décembre 2004, n° 195/2004.
C.A., 19 mai 2004, n° 88/2004.
C.A., 5 mai 2004, n° 69/2004.
C.A., 17 décembre 2003, n° 164/2003.
C.A., 17 juillet 2003, n° 100/2003.
C.A., 25 mars 2003, n° 35/2003.
C.A., 3 juillet 2002, n° 117/2002.
C.A., 5 juillet 2000, n° 86/2000.
C.A., 21 janvier 1998, n° 4/98.
C.A., 17 avril 1997, n° 97/151, F.J.F., 1997.

C.A., 23 avril 1992, n° 31/92.

C.A., 4 juillet 1991, n° 20/91.

C.A., 22 novembre 1990, n° 36/90.

C.A., 25 février 1988, n° 47.

D. Conseil d'État

C.E., arrêt n° 236.487 du 22 novembre 2016.

C.E. (sect. lég.), avis n° 53.565 du 17 juillet 2013.

C.E., arrêt n° 225.950 du 24 décembre 2013.

C.E., arrêt n° 114.119 du 23 décembre 2002, Asbl Espace P et autres.

C.E. (sect. lég.), avis n° 22.412/8 du 11 mai 1993.

C.E. (sect. lég.), avis n° 22.180/VR du 1^{er} avril 1993.

E. Cour européenne des droits de l'homme

C.E.D.H., Arnaud et autres c. France, 15 janvier 2015.

C.E.D.H., National & Provincial Building Society et a. c. Royaume-Uni, 23 octobre 1997.

C.E.D.H., Papageorgiou c. Grèce, 22 octobre 1997.

C.E.D.H., Raffineries grecques Stran et Stratis Andreadis c. Grèce, 9 décembre 1994.

F. Juridictions de fond

Gand, 9 juillet 1929, J.P.D.F., 1930, p. 18.

III. DOCTRINE

A. Monographies

ANDERSEN, R. et MALHERBE, J. (dir.), *Protection des droits fondamentaux du contribuable*, Bruxelles, Bruylant, 1993, 296 p.

BOURGEOIS, M., *La notion juridique d'impôt. Étude positive et prospective du droit belge à la lumière du droit européen, du droit international conventionnel et du droit comparé*, Bruxelles, Larcier, 2021, 928 p.

DE SADELEER, N., *Environnement et marché intérieur*, Bruxelles, Éditions de l'université de Bruxelles, 3^{ème} éd., 2010, 580 p.

DUPONT, P.M., *Manuel de droit aérien : souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, Paris, Éditions A. Pedone, 2^{ème} éd., 2022, 401 p.

GORS, B., KAROLINSKI, M., DE MUYNCK, F. *et al.*, *Mémento de l'environnement*, Malines, Wolters Kluwer, 2025, 1336 p.

GOFFAUX, P., *Dictionnaire de droit administratif*, Bruylant, 2^{ème} éd., 2016, 860 p.

JADOT, B., HANNEQUART, J.-P. et ORBAN DE XIVRY, E., *Le droit de l'environnement. Aspects juridiques de la lutte contre les pollutions et la protection de la nature*, Bruxelles, De Boeck-Wesmael, 1988, 420 p.

MENDES DE LEON, P., *Introduction to Air Law*, Alphen aan de Rijn, Wolters Kluwer, 10^{ème} éd., 2017, 545 p.

SEPULCHRE, V., *Mémento de la fiscalité locale et régionale*, Malines, Wolters Kluwer, 2022, 924 p.

SEPULCHRE, V., *Droits de l'homme et libertés fondamentales en droit fiscal*, Bruxelles, Larcier, 2005, 531 p.

SEPULCHRE, V., *La fiscalité environnementale en Belgique*, Bruxelles, Larcier, 2009, 428 p.

TIBERGHIEN, *Manuel de droit fiscal 2024-2025*, Malines, Wolters Kluwer, 2 t., 43e éd., 2025, 3416 p.

TRAVERSA, E., *Droit fiscal général*, Liège, Presses Universitaires de Liège, 2025, 284 p.

WIGNY, P., *Droit constitutionnel. Principes et droit positif*, Bruxelles, Bruylant, 2 t., 1952, 948 p.

WILLEMART, E., *Les limites constitutionnelles du pouvoir fiscal*, Bruxelles, Bruylant, 1999, 274 p.

B. Contributions à des ouvrages collectifs

AUTENNE, J. et PIRLOT, A., « Quand la fiscalité se met au vert... » *in* E. TRAVERSA, E. CECI *et al.* (dirs.), *Les dialogues de la fiscalité – Anno 2013*, Bruxelles, Larcier, 2013, pp. 11-32.

BOURGEOIS, M., « La matière imposable des impôts régionaux selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle : commentaire critique des arrêts n° 58/2006 du 26 avril 2006 et n° 93/2014 du 19 juin 2014 », *in* M.-C. VAN GRIEKEN (éd.), *Liber Amicorum Maurice Eloy*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 629-661.

BOURGEOIS, M. et TRAVERSA, E., « Les droits constitutionnels des contribuables », *in* M. VERDUSSEN et N. BONBLED (dirs.), *Les droits constitutionnels en Belgique-Les enseignements jurisprudentiels de la Cour constitutionnelle, du Conseil d'Etat et de la Cour de cassation*, Bruxelles, Bruylant, 2011, pp. 1567-1598.

DE JONCKHEERE, M., « Een vlaamse fiscaliteit binnen de economische en monetaire unie », *in* Ch. VANDERVEEREN et J. VUCHELEN (éds.), J., *Een Vlaamse Fiscaliteit binnen een economische en monetaire unie*, Anvers, Intersentia, 1998, pp. 329-353.

DETROUX, L., PIRON, D. et VANDER PUTTEN, N., « Les principes budgétaires et fiscaux », *in* M. EL BRHOUMI et S. VAN DROOGHENBROECK (dirs.), *Principes de la répartition des compétences*, Bruxelles, Larcier, 2022, pp. 383-410.

- DIERCKX, F., « Fiscaliteit : 'gelijkheid' en 'non-discriminatie', twee zijden van een zelfde munt ? », in X., *L'égalité de traitement dans le monde de l'entreprise*, Bruxelles, Bruylant, 2009, pp. 283-329.
- GABRIEL, P., « Neen toch niet nog eens... over het non bis in idem – beginsel in belastingzaken », in M. DE JONCKHEERE (dir.), *Een reis doorheen de fiscale basisbeginselen*, Bruges, die Keure, 2011, pp. 107-139.
- GLINEUR, P. et WILMET, S., « Propos sur l'efficacité en matière d'impôt, des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination », in X., *Mélanges John Kirkpatrick*, Bruxelles, Bruylant, 2004, pp. 343-367.
- HOUGARDY, Y., « La capacité contributive », in X., *Liber amicorum Jacques Autenne. Promenades sous les portiques de la fiscalité*, Bruxelles, Bruylant, 2009, p. 135-148.
- KIRKPATRICK, J., « L'égalité devant l'impôt en droit belge », in Centre de Philosophie du Droit de l'ULB, *L'égalité*, Bruxelles, Bruylant, 1975, pp. 7-71.
- KIRKPATRICK, J. et GLINEUR, P., « La distinction entre l'impôt et la rétribution régie par l'article 113 de la Constitution », in J. VELU (dir.), *Mélanges offerts à Jacques Velu*, Bruxelles, Bruylant, 3 tomes, 1992, pp. 547-579.
- LAES, J.C., « Matière imposable », in F. STEVENART MEEUS et E. TRAVERSA (dirs.), *Les grands arrêts de la jurisprudence fiscale — Principes généraux*, Bruxelles, Larcier, 2020, pp. 399-403.
- LOMBAERT, B., THOMAS, M. et VRANCKEN, M., « Fiscalité régionale et locale : actualités en droit public », in F. TULKENS (dir.), *Le droit administratif répressif, fiscal et indemnitaire*, 1re éd., Bruxelles, Bruylant, 2017, pp. 63-148.
- MALHERBE, J. et DAENEN, P., « La rétroactivité des lois fiscales nationales : à la recherche de l'impôt perdu », in X., *Le temps et le droit. Hommage au Professeur Closset-Marchal*, Bruxelles, Bruylant, 2014, pp. 441-474.
- MISONNE, D., « La fiscalité environnementale », in F. HAUMONT et B. JADOT (dirs.), *Répertoire pratique de droit belge : Législation, Doctrine et Jurisprudence*, Bruxelles, Bruylant, 2007, pp. 1373-1382.
- PEETERS, B., « Het fiscaal legaliteitsbeginsel in de Belgische Grondwet : verstrakking of erosie ? », in J. VELAERS et B. PEETERS (éd.) *De grondwet in groothoekperspectief : Liber amicorum discipulorumque Karel Rimanque*, Anvers, Intersentia, 2007, pp. 509-562.
- SEPULCHRE, V., « Quelle fiscalité verte pour demain ? », in V. DECKERS et al., *Les Dialogues de la fiscalité. Anno 2011*, Bruxelles, Larcier, 2012, pp. 29-55.
- SEPULCHRE, V., « La procédure fiscale wallonne au 1er janvier 2010 : vers un premier Code de procédure fiscale en Belgique » in M. BOURGEOIS et I. RICHELLE (dirs.), *En quête de fiscalité, et autres propos ...*, Bruxelles, Larcier, 2011, pp. 747-774.
- SEPULCHRE, V., « Le principe d'égalité devant l'impôt », in T. AFSCHRIFT (éd.), *L'évolution des principes généraux du droit fiscal*, Bruxelles, Larcier, 2009, pp. 5-55.
- VAN CROMBRUGGE, S., « De gelijkheid in het fiscaal recht », in S. VAN CROMBRUGGE (éd.), *Actuele fiscale thema's*, Kalmthout, Biblio, 2007, pp. 11-60.

VANDENBOSCH, S. et DERMINE, P., « La loyauté fédérale dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle », in C. ROMAINVILLE et M. VERDUSSEN (dirs.), *Les grands arrêts sur le partage des compétences dans l'État fédéral*, Bruxelles, Larcier, 2019, pp. 109-126.

WATTIER, S. et DEMEUSE, R., « Le partage des compétences en matière de fiscalité et de budget », in M. VERDUSSEN et C. ROMAINVILLE (éds.), *Les grands arrêts sur le partage des compétences dans l'État fédéral*, Bruxelles, Larcier, 2019, pp. 310-342.

WAUTERS, K., BONNE, T., DEBELVA, F. et LACHAPELLE, A., « Droits fondamentaux applicables en matière fiscale », in F. STEVENART MEEUS et E. TRAVERSA (dirs.), *Les grands arrêts de la jurisprudence fiscale – Principes généraux*, Bruxelles, Larcier, 2020, pp. 215-296.

C. Articles de revues

APPERMONT, N., « De verhouding tussen het burgerlijk recht en het fiscaal recht binnen de Belgische rechtsorde », *A.F.T.*, 2018, pp. 23-55.

BORTOLOTTI, A., « Les notions d'"impôt" & de "rétribution" : commentaire de l'arrêt n° 172/2006 du 22 novembre 2006 de la Cour d'arbitrage », *R.G.F.*, 2011, liv. 2, pp. 15-26.

BOURGEOIS, M., et BOUHON, F., « L'introduction d'un mécanisme de tarification du carbone ("taxe carbone") en droit belge : contraintes juridiques et scénarios institutionnels concevables », *R.F.R.L.*, 2021/3, pp. 245-270.

BOURGEOIS, M., « La régionalisation partielle de l'impôt des personnes physiques après la sixième réforme de l'État : analyse juridique », *R.F.R.L.*, 2014, pp. 247-296.

BOURGEOIS, M., « De l'impôt confiscatoire selon la Cour d'arbitrage », *J.T.*, 2005, pp. 797-803.

BOURGEOIS, M., « Les prérogatives normatives des régions à l'égard des impôts "régionaux" (articles 3 et 4 de la loi de financement) : le régime légal et la jurisprudence de la Cour d'arbitrage », *J.D.F.*, 2000, pp. 5-49.

BOURTEMBOURG, J., FORTEMPS, N., MOLITOR, C. et BELLEFLAMME, F., « Fiscalité communale et principe d'égalité », *R.G.C.F.*, 2016, pp. 53-85.

DE PERTHUIS, C., « L'économiste face aux enjeux environnementaux », *Annales des Mines - Responsabilité & environnement*, 2016, pp. 40-44.

DONEA, M., « Le principe de non-rétroactivité de la loi appliqué à la matière fiscale », *R.F.R.L.*, 2013, pp. 87-104.

ERGEC, R., « Une Cour de plus en plus constitutionnelle : propos sur la loi spéciale du 9 mars 2003 sur la Cour constitutionnelle », *C.P.D.K.*, 2003, pp. 622-632.

GOEGEBUER, A., « Het begrip belastbare materie : analyse en toetsing in het licht van de planbatenheffing », *T.F.R.*, 2002, pp. 839-884.

LACHAPELLE, A., « La capacité contributive en matière fiscale : à la croisée du principe d'égalité et du droit de propriété », *R.G.C.F.*, 2013, pp. 331-372.

LACHAPELLE, A. et WATTIER, S., « L'influence du droit constitutionnel sur le droit fiscal », *L.L.R.*, 2015, pp. 387-449.

- LOMBAERT, B., « L'article 173 de la Constitution », *Rev. b. dr. const.*, 2006, pp. 267-271.
- LOMBAERT, B. et VRANCKEN, M., « L'articulation des compétences fiscales et matérielles des pouvoirs locaux en Belgique », *Revue de Fiscalité Régionale et Locale*, 2018, pp. 5-20.
- PAUWELS, L., WILLEZ, O., « Champ d'application temporel de la mesure générale anti-abus fiscal : la Cour de cassation met fin aux chimères de l'administration fiscale », *info Droits de succession*, 2022, pp. 15-20.
- PEETERS, B., « De begrippen belasting, last en retributie in de artikelen 110 en 113 van de Grondwet », *R.W.*, 1987-1989, 1987, pp. 241-250.
- PEETERS, B., « De fiscale achtergrond van de Belgische Opstand/Revolutie in 1830 », *A.F.T.*, 2019, pp. 15-39.
- PEETERS, P., « De rechtstreekse toetsing door het Arbitragehof aan het fiscaal legaliteitsbeginsel na de Bijzondere Wet van 9 maart 2003 », *A.F.T.*, 2005, pp. 8-15.
- PILUSO, N., et LE HERON, E., « La Taxe Carbone Dans Une Économie d'inspiration Keynésienne », *Developpement Durable & Territoires*, 2017, pp. 1-17.
- SEPULCHRE, V., « Impôt, rétribution et redevance — Conséquences pratiques d'une distinction fondamentale », *R.G.F.*, 2005, pp. 14-28.
- THEUNIS, J., « Het fiscaal legaliteitsbeginsel. Een stand van zaken na 10 jaar rechtspraak van het Arbitragehof », *T.F.R.*, 2006, pp. 79-96.
- TULKENS, F., « La loi du 9 mars 2003 modifiant la loi sur la Cour constitutionnelle : changements de fond ou améliorations de façade ? », *Rev. b. dr. const.*, 2003, pp. 251-269.
- VAN BOL, J.M., « L'impôt et la redevance comme instruments des politiques régionales et communautaires : le cas de la politique de l'environnement », *A.P.T.*, 1986, pp. 257-268.
- VAN BRUSTEM, E., « 'Et pourtant, il confisque', note sous C.E.D.H., décision du 4 janvier 2008, *Imbert de Tremioles c. France* », *R.G.F.*, 2008, pp. 15-28.
- WILLEMS, B., « Fiscalité et environnement », *Jura Falconis*, 1993-1994, n°3 pp. 402-438.
- TOUWAIDE, P., « L'élaboration des procédures de vol à Bruxelles-National est bien une compétence exclusive sans concertation de l'État fédéral », *airportmediation*, 2024, pp. 1-7.

D. Thèses et rapports académiques

- BOURGEOIS, M., *Contribution à l'étude du concept d'impôt en droit belge*, Thèse de doctorat, ULg, 2007, en cours de publication, 792 p.
- DE LAME, J., « Compétences respectives, en matière fiscale, des législateurs européens, national et régionaux », rapport présenté à l'occasion du colloque organisé à l'UCL le 23 avril 1993.
- HASSAN, M., « Fiscalité environnementale, dette publique et croissance économique : une analyse macroéconomique », Thèse de doctorat, Université d'Angers, 2018, 184 p.

HENKES, A., « “Le droit fiscal est d'ordre public !” So what ? De la relativité de l'ordre public en droit fiscal et du rôle de la Cour de cassation », *Mercuriale* prononcée lors de la rentrée solennelle de la Cour de cassation de Belgique le 1^{er} septembre 2016, pp. 1-167.

E. Articles de presse

« Taxe de 3 euros par passager au départ de l'aéroport de Charleroi : le gouvernement wallon dit non », *RTBF*, 5 février 2026.

« Taxe par passager à l'aéroport : la Ville de Charleroi abandonne son intention de recours contre le "niet" régional », *L'Avenir*, 23 mars 2026.

E. Autres

Banque nationale de Belgique, « Fiscal policy instruments to mitigate climate change — A Belgian perspective », Bruxelles, BNB, 2021, pp. 1-25.

EASA, « Rapport Environnement de l'aviation européenne 2025 — Note de synthèse et recommandations », 2025, pp. 1-36.

Liège Airport, « Règlement de circulation », 2025, pp. 1-57.

Liège Airport, « User Manual », 2024, pp. 1-69.

OACI, « Greenhouse Gaz Management and Mitigation at Airports », Montréal, OACI, 2022, pp. 1-34.

OACI, Draft Eco-Toolkit – Cleaner Energies at Airports, 2025, pp. 1-30.

OCDE, « Taxing Energy Use for Sustainable Development », Paris, OCDE, 2021.

SPF Finances et SPF Santé publique, « 4e Inventaire fédéral des subventions aux énergies fossiles - Résumé », Bruxelles, 2025, pp. 1-19.

SPF Mobilité et Transports, statistiques annuelles des aéroports belges, disponible sur : <https://mobilit.belgium.be/fr/aviation/aeroports-et-aerodromes/statistiques>.