

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 255.486 du 13 janvier 2023

A. 233.038/XV-4694

En cause : **la société de droit libanais
SOCAR SHIPPING AGENCY,**
ayant élu domicile chez
M^e Emmanuel GOURDIN, avocat,
boulevard Louis Schmidt, 56
1040 Bruxelles,

contre :

la commune d'Anderlecht, représentée
par son collège des bourgmestre et échevins,
ayant élu domicile chez
M^e Jérôme SOHIER, avocat,
chaussée de la Hulpe, 181/24
1170 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 24 février 2021, la société de droit libanais Socar Shipping Agency demande l'annulation du règlement-taxe du 19 novembre 2020 de la commune d'Anderlecht sur le dépôt de véhicules usagés ou hors d'usage.

II. Procédure

Un arrêt n° 254.095 du 23 juin 2022 a rouvert les débats, chargé le membre de l'auditorat désigné par M. l'auditeur général adjoint de poursuivre l'instruction du recours et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

Un arrêt n° 254.166 du 30 juin 2022 a rectifié l'arrêt n° 254.095, précité. Il a été notifié aux parties.

M. Laurent Jans, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 25 novembre 2022, l'affaire a été fixée à l'audience du 10 janvier 2023.

M^{me} Elisabeth Willemart, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Emmanuel Gourdin, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Margot Celli, *loco* M^e Jérôme Sohier, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Laurent Jans, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

Les faits sont exposés dans l'arrêt n° 254.095, précité, auquel il y a lieu de se référer.

IV. Moyen unique

IV.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante soulève un moyen unique pris « de la violation des articles 10, 11 et 172 de la Constitution, de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, de la liberté de commerce et d'industrie, des articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, du principe de proportionnalité, du principe d'égalité et de non-discrimination dans la détermination du redevable, du principe général de droit administratif de motivation interne et de l'erreur manifeste d'appréciation ».

Dans une première branche, elle fait valoir que l'acte attaqué soumet à la taxe les dépôts de véhicules sans tenir compte des aménagements effectués pour réduire les nuisances et traite donc de la même manière les dépôts qui disposent d'aménagements et ceux qui n'en disposent pas, alors qu'il est contraire aux règles

visées au moyen de traiter de la même manière des situations différentes au regard de l'objectif poursuivi.

Elle se réfère à la définition que donne la Cour constitutionnelle des règles constitutionnelles d'égalité et de non-discrimination. Elle rappelle que l'égalité « prohibe qu'il soit fait, sans justification admissible, des différences de traitement entre personnes ou catégories de personnes se trouvant dans des situations comparables » et que, « de même, elle interdit que l'on traite de manière identique, sans justification admissible, des catégories de personnes se trouvant dans des situations non comparables ».

Elle précise que le contrôle du respect des articles 10 et 11 de la Constitution implique de déterminer successivement s'il existe une différence de traitement et, le cas échéant, entre quelles catégories de personnes elle est établie, si cette différence de traitement est fondée sur un critère objectif et pertinent, si elle est fondée sur un motif raisonnable et, enfin, si elle est proportionnée.

En l'espèce, le critère de distinction qu'elle identifie correspond au champ d'application de la taxe, qui frappe « le dépôt des véhicules usagés ou hors d'usage ». Elle concède que le critère utilisé paraît objectif, mais elle estime qu'il n'est pas pertinent pour atteindre le but poursuivi et que les moyens mis en œuvre pour atteindre ce but sont totalement disproportionnés.

Elle note, en citant de la doctrine, le caractère essentiel de l'identification de l'objectif poursuivi par l'auteur d'une norme dans l'examen de la pertinence et de la proportionnalité de la mesure.

Elle relève, premièrement, que « le critère de la pertinence implique de vérifier le rapport d'adéquation entre la norme législative et le but poursuivi par son auteur ». La mesure doit, selon elle, être de nature à réaliser le but poursuivi ou, tout au moins, à contribuer à la réalisation de celui-ci. Elle reproduit le passage du préambule de l'acte attaqué relatif aux objectifs de la taxe, qu'elle synthétise en ces termes : « la taxe litigieuse qui a pour assiette le dépôt de véhicules usagés ou hors d'usage se donne donc pour objectif de lutter contre certaines nuisances qui seraient générées par les activités de dépôt de ces véhicules ».

En l'espèce, selon elle, la définition du champ d'application du règlement-taxe ne rencontre pas l'objectif poursuivi. Elle indique qu'elle dispose d'une aire de chargement/déchargement privative, étant une rue perpendiculaire à la rue des Mégissiers de plus de trente mètres de long dans laquelle les camions transporteurs peuvent s'engager. Elle fait valoir qu'elle « ne provoque donc jamais

de “stationnement de véhicules d’occasion en double file et le chargement et déchargement de camions transporteurs” sur la voirie publique ». Elle en déduit que son activité ne génère pas de double file, ni d’entrave à la circulation ou ni, encore, de dégâts à la voie publique, qu’elle n’est nullement à l’origine d’une quelconque nécessité de procéder à « la réfection des voiries et aux interventions policières pour faire respecter la législation ». Elle indique, qu’au contraire, le fait qu’elle a adopté un mode de fonctionnement de nature à réduire drastiquement les nuisances évoquées démontre qu’elle a le souci de rencontrer les objectifs poursuivis par la partie adverse.

Elle estime, deuxièmement, que les moyens mis en œuvre pour atteindre ce but sont disproportionnés. Elle rappelle que, selon la doctrine, le contrôle de proportionnalité consiste à vérifier qu’un lien raisonnable existe entre « les conséquences de la mesure pour la personne concernée et les intérêts de la collectivité », qu’« il est exigé du législateur qu’il “taille” sa disposition au plus près, pour éviter les dommages trop importants » et que « la possibilité d’atteindre le résultat recherché en usant de moyens moins attentatoires aux droits des personnes est parfois utilisée comme instrument de mesure ».

Elle considère que la partie adverse ne peut pas se contenter d’indiquer dans le préambule du règlement-taxe que les redevables généreraient « différentes nuisances » sans les préciser et sans, ensuite, viser, de manière précise, pertinente et proportionnée, ces redevables uniquement dans son champ d’application. Selon elle, le règlement-taxe manque son objectif de dissuasion en taxant de la même manière les exploitants de dépôt ayant procédé à des aménagements. Elle affirme que « ces derniers sont, d’une certaine manière, doublement sanctionnés : ils ont consenti à d’importants investissements pour réduire les nuisances et sont malgré tout taxés pour des nuisances qu’ils ne génèrent pas ou qu’ils génèrent dans une proportion infime par rapport aux autres redevables ».

Dans son mémoire en réplique, elle reproduit des extraits de la jurisprudence du Conseil d’État relative au principe d’égalité en matière fiscale et, notamment, un extrait de l’arrêt n° 200.076 du 26 janvier 2010, selon lequel « pour identifier et apprécier la pertinence du critère de différenciation et le but poursuivi par l’auteur d’un règlement-taxe communal, il y a lieu de se référer aux motifs de ce règlement, lesquels doivent apparaître dans son préambule ou résulter du dossier constitué au cours de son élaboration ou encore doivent pouvoir être déduits du dossier administratif produit par la commune », étant précisé que « les explications apportées dans le dernier mémoire de la partie adverse ne sauraient combler *a posteriori* l’absence de connaissance des objectifs ou des motifs qui ont présidé à l’élaboration du règlement-taxe ».

Elle rappelle l'objectif de la taxe, selon les termes du préambule de l'acte attaqué. Elle le résume ensuite en ces termes : « La taxe litigieuse qui a pour assiette le dépôt de véhicules usagés ou hors d'usage se donne donc pour objectif de lutter [contre] les nuisances qui seraient générées par les activités de dépôt de ces véhicules », étant entendu que, plus précisément, « l'objectif poursuivi par la partie adverse est de “favoriser la revitalisation des quartiers en évitant une dégradation de la voirie, des logements et des bâtiments industriels par l'utilisation de ces lieux comme dépôts de véhicules” ».

Elle identifie deux mesures adoptées par la partie adverse pour favoriser ces objectifs. La première mesure consisterait à imposer, dans les permis d'environnement délivrés par le collège des bourgmestre et échevins, de maintenir les logements accessibles et en bon état. La seconde mesure découlerait du règlement-taxe attaqué. Elle relève que, selon son préambule, les permis d'environnement ne permettent pas de régler entièrement l'objectif visé, parce que « le stationnement de véhicules en double file et le chargement et déchargement des camions transporteurs entravent également la circulation », que « ces activités génèrent, dès lors, diverses nuisances » et que « le risque que des entreprises d'un autre type et la population quittent les quartiers où sont concentrés ces établissements est réel et n'est pas souhaitable ». Elle relève encore que, selon le préambule, « l'exploitation de dépôts de véhicules usagés ou hors d'usage, nécessitant inévitablement des déplacements de véhicules, ont tendance à provoquer des dégâts aux voiries publiques et à perturber la circulation » et que « cette taxe permettrait à l'administration communale de disposer de ressources complémentaires pour pouvoir procéder notamment à la réfection des voiries et aux interventions policières pour faire respecter la législation ». Elle en tire que le règlement-taxe vise à lutter contre les nuisances suivantes : « le stationnement de véhicules en double file et le chargement et déchargement des camions transporteurs [qui] entravent également la circulation ».

Elle en déduit que le champ d'application du règlement-taxe ne rencontre pas l'objectif poursuivi puisqu'il permet de taxer son activité, alors qu'elle n'est nullement à l'origine d'une quelconque nécessité de procéder à « la réfection des voiries et aux interventions policières pour faire respecter la législation », étant donné qu'elle ne génère jamais de stationnement de véhicules en double file ni de chargement et déchargement de camions transporteurs qui entravent la circulation ni de dégâts à la voie publique. Elle ajoute qu'elle n'engendre aucune charge supplémentaire pour la partie adverse, notamment en matière de maintenance et de sécurisation des voiries ou de renforcement de la surveillance policière.

Elle estime que le simple fait d'affirmer, sans le démontrer, que son activité implique des nuisances pour l'environnement ou en termes de dégradation des voiries, sans tenir compte du fait qu'elle a mis en place des aménagements – précisément dans le but de ne générer aucune des nuisances évoquées –, ne convainc pas. Elle réfute ainsi l'affirmation de la partie adverse, dans son mémoire en réponse, selon laquelle son activité « génère, de manière générale, des nuisances et implique une contribution, notamment pour la réfection et l'entretien des voiries communales ».

Elle considère que, même s'il ne peut être exigé qu'elle identifie tous les types de nuisances dans ses motifs, la partie adverse doit tenir compte de ce qu'elle connaît. En l'occurrence, elle estime que la partie adverse ne peut ignorer qu'elle dispose d'une aire de chargement et de déchargement, dès lors qu'elle fait valoir cet argument de manière systématique dans le cadre des recours qu'elle introduit contre chaque (ou presque) enrôlement au titre de la taxe sur les entreprises exerçant le commerce d'import-export de véhicules d'occasion et les sociétés de transport de ce genre de véhicules depuis 2012. Elle note que l'enrôlement pour l'exercice 2012 a été annulé par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, mais précise que ce jugement est frappé d'un appel toujours pendant.

Elle conclut que « le critère de distinction établi par la partie adverse dans son règlement-taxe n'est donc pas pertinent dès lors que le champ d'application de la norme n'est pas en étroite adéquation avec le but poursuivi par son auteur ».

Elle cite de la doctrine, selon laquelle, après l'arrêt de la Cour de cassation du 3 septembre 2015, cité par la partie adverse dans son mémoire en réponse, on en serait revenu « à la jurisprudence traditionnelle qui veut que le juge ne peut avoir égard qu'aux justifications reprises expressément dans le règlement-taxe, dans son préambule, ou dans le dossier administratif ou encore en prenant en considération des éléments justificatifs qui peuvent se déduire de ce dossier administratif, à condition qu'il s'agisse d'éléments pris en compte par l'auteur du règlement et avant son adoption ».

Enfin, elle réplique qu'il n'est pas exigé de la partie adverse qu'elle identifie dans le préambule de son règlement-taxe tout type de situation susceptible d'être comparée en précisant le type de nuisances reprochées à chaque contribuable, mais bien qu'elle exerce son pouvoir de taxation de manière à taxer les contribuables qui génèrent les nuisances évoquées dans l'objectif poursuivi. Selon elle, la partie adverse dispose d'une marge d'appréciation suffisamment large pour adopter un règlement-taxe qui permet d'atteindre son objectif, que ce soit dans la définition de

l'assiette de la taxe, ou encore par l'adoption d'une disposition d'exonération, ou autre.

Elle conclut, sur la première branche, en répétant que « le règlement-taxe manque son objectif de dissuasion en taxant de la même manière les exploitants de dépôt ayant procédé à des aménagements » et que « ces derniers sont d'une certaine manière doublement sanctionnés : ils ont consentis à d'importants investissements pour réduire les nuisances et sont malgré tout taxés pour des nuisances qu'ils ne génèrent pas ou qu'ils génèrent dans une proportion infime par rapport aux autres redevables ».

Dans son dernier mémoire avant le rapport complémentaire de l'auditeur, elle répète qu'elle ne génère pas les nuisances contre lesquelles la taxe sur les dépôts de véhicules entend lutter et que le champ d'application repris dans le règlement-taxe ne rencontre dès lors pas l'objectif poursuivi.

Dans son dernier mémoire après le rapport complémentaire de l'auditeur, elle conteste que la taxe vise non seulement les dégradations causées à la voirie et les entraves à la circulation, mais aussi la dégradation des logements et des bâtiments industriels, ainsi que l'atteinte au cadre de vie et à l'environnement. Elle déduit du préambule de l'acte attaqué que la partie adverse poursuit l'objectif de « favoriser la revitalisation des quartiers en évitant une dégradation de la voirie, des logements et des bâtiments industriels par l'utilisation de ces lieux comme dépôts de véhicules ». Mais selon elle, cet objectif est poursuivi par deux mesures distinctes. La première mesure concernerait les permis d'environnement, qui imposent de maintenir les logements accessibles et en bon état. Cette première mesure serait justifiée par la phrase « à cet effet, les permis d'environnement délivrés par le collège des bourgmestre et échevins imposent de maintenir les logements accessibles et en bon état ». La seconde mesure consisterait dans la taxe critiquée et serait justifiée par la phrase « cependant, le stationnement de véhicules en double file et le chargement et déchargement des camions transporteurs entravent également la circulation. Ces activités génèrent, dès lors, diverses nuisances ». Selon elle, les termes que la partie adverse utilise pour justifier l'acte attaqué sont clairs : le règlement-taxe est institué pour remplir un objectif consistant à lutter contre les nuisances causées à la circulation et aux voiries et procéder aux interventions policières qui y sont relatives.

Elle estime que la définition du champ d'application du règlement-taxe ne rencontre pas son objectif puisqu'il permet de taxer l'activité de la requérante, alors qu'elle n'est nullement à l'origine d'une quelconque nécessité de procéder à la réfection des voiries et aux interventions policières pour faire respecter la

législation, dans la mesure où « son activité ne génère jamais de stationnement de véhicules en double file ni de chargement et déchargement de camions transporteurs qui entravent la circulation ».

Tout en contestant que le règlement-taxe litigieux vise aussi à lutter contre la dégradation des logements et des bâtiments industriels, elle estime que ces objectifs ne sont en toute hypothèse pas atteints de manière pertinente par la taxation de son activité. Elle insiste sur le fait que l'utilisation d'un dépôt de véhicules n'est pas de nature à dégrader des logements puisque, précisément, ce bâtiment industriel n'est pas affecté au logement. Elle estime que « l'on ne peut raisonnablement soutenir que l'objectif poursuivi par la taxation de cette activité permet d'atteindre une diminution de la dégradation des logements ». Elle ne comprend pas davantage en quoi l'exploitation d'un dépôt de véhicules causerait une dégradation des bâtiments industriels. Selon elle, « le fait qu'un bâtiment industriel soit affecté à une activité économique, telle que l'utilisation d'un dépôt de véhicules, n'est pas synonyme de dégradation ». Elle conclut, sur ce point, que le champ d'application du règlement taxe n'est pas pertinent au regard des objectifs qui seraient poursuivis.

Selon elle, le critère d'application d'une règle générale et abstraite ne peut être jugé manifestement inadéquat pour le seul motif que, dans une situation individuelle, l'objectif poursuivi par la règle serait en fait déjà réalisé. Elle considère que la position de l'auditeur, sur ce point, résulte d'une méconnaissance du secteur. Elle expose que Bruxelles joue un rôle déterminant dans le commerce international des véhicules d'occasion vers l'Afrique de l'Ouest, en raison de la proximité du Port d'Anvers et de la sociologie particulière de Bruxelles, capitale desservie par un aéroport, francophone et multiculturelle. Elle précise que « ce rôle est joué dans le périmètre du quartier Heyvaert, à cheval entre Anderlecht et Molenbeek ». Elle cite une étude universitaire qui décrit, comme il suit, les différents acteurs du secteur :

« Les pionniers du commerce de véhicules d'occasion sont les consignataires. Ce sont les premiers à avoir offert une solution complète pour le transport des véhicules jusqu'en Afrique. Pour ce faire, ils prennent en charge l'acheminement des véhicules jusqu'au port d'Anvers ainsi que l'ensemble des démarches administratives relatives à leur transfert par bateau en direction des principaux ports africains.

Les garagistes sont les personnes spécialisées dans l'achat et la revente de véhicules d'occasion. Ils parviennent à mobiliser différentes sources d'approvisionnement en véhicules provenant de l'ensemble de l'Union européenne.

Les importateurs sont les commerçants venant en Europe acheter des véhicules d'occasion afin de les revendre en Afrique.

Enfin, les commissionnaires représentent un quatrième type d'acteurs. Ceux-ci occupent une place d'intermédiaires informels auprès des importateurs. Ils profitent de la proximité ethnique et linguistique qu'ils entretiennent avec les importateurs africains pour les orienter vers les garages possédant le type de véhicules recherchés. Ils touchent une commission du garagiste sur chaque vente dans laquelle ils sont intervenus ».

Elle expose que « le secteur est constitué de six consignataires et d'environ deux cents garages » et que « deux des consignataires (communément appelés transporteurs) sont situés sur le territoire de la commune d'Anderlecht : la requérante, qui est le plus ancien consignataire du quartier et la société Abou Zeid ». Elle explique qu'elle a pour principaux pourvoyeurs de clientèle les garages du quartier. Citant la même étude universitaire, elle décrit comme suit le cheminement des véhicules :

« Un importateur africain vient dans le quartier Heyvaert pour acheter, chez différents garagistes, un lot de véhicules. Pour ce faire, il peut – ou non – avoir recours à un commissionnaire. Lorsque son lot est constitué, l'importateur le confie au consignataire qui va se charger du transport des véhicules jusqu'au port d'Anvers, de leur chargement à bord d'un navire et de leur expédition vers l'un des principaux ports africains. Une fois les véhicules arrivés à destination, l'importateur peut les récupérer afin de les mettre en vente ».

Elle indique encore que « concrètement, les véhicules achetés dans ces garages sont conduits (par la route et sans camion, avec la plaque garagiste) dans les entrepôts de la requérante où ils demeurent un temps limité, celui nécessaire pour remplir un espace dans un cargo de son armateur pour la destination attendue ». Elle en déduit que « l'acheminement des véhicules vers le transporteur ne génère donc aucune nuisance significative » et que « l'acheminement des véhicules vers le port d'Anvers ne génère pas davantage de nuisances puisque les véhicules sont chargés à partir de l'allée privative de la requérante rue des Mégissiers ». Elle indique que « c'est en raison de la spécificité de son rôle de transporteur, transportant les véhicules confiés par la clientèle des garages que la requérante a tenu à disposer d'une véritable rue privative, en plus du parking devant le bâtiment de son entrepôt au 64-70, rue Heyvaert ». Elle précise que les autres transporteurs de véhicules d'occasion disposent également d'une allée privative.

Elle déduit de ceci que les mêmes véhicules « sont indirectement taxés deux fois, chez le garagiste et chez le transporteur en présumant, à tort, que les nuisances générées par la livraison chez le garagiste, se reproduisent de la même manière chez le transporteur ».

Elle estime « peser pour environ 1/3 du rôle de la taxe des vendeurs et exportateurs de véhicules d'occasion » et avance que si l'autre transporteur présent sur la commune ne se plaint pas de la taxe, « c'est vraisemblablement parce qu'il a vendu son principal entrepôt [à] la commune récemment ».

Selon elle, l'instauration d'un plafond « raisonnable » dans le règlement-taxe du 26 octobre 2006 « témoignait d'une prise en compte de cette spécificité des grands transporteurs et des grands commerçants import/export de véhicules

d'occasion », tandis que le plafond de 40.000 euros, dont elle indique qu'il est en vigueur depuis le règlement-taxe de 2011, a pour effet de traiter de la même manière des situations différentes au regard de l'objectif de réduction des nuisances, puisque « les grands transporteurs et grands commerçants import/export de véhicules d'occasion ne génèrent pas proportionnellement autant de nuisances que les plus petits dès lors qu'ils disposent d'aménagements de nature à les réduire ». Elle conclut que « la partie adverse, sur la base de ces constatations factuelles – qu'elle ne pouvait au demeurant pas ignorer – dispose des éclairages nécessaires pour adopter un critère général et abstrait qui permet d'atteindre son objectif de manière pertinente, que ce soit dans la définition de l'assiette de la taxe, ou encore par l'adoption d'une disposition d'exonération, ou autre ».

Elle justifie son argumentation – selon laquelle les exploitants de dépôts qui ont procédé à des aménagements sont doublement sanctionnés – par le fait que « les moyens financiers mis à charge de ces exploitants pour satisfaire à l'objectif poursuivi par la partie adverse sont exposés deux fois, une fois pour effectuer les aménagements nécessaires, et une deuxième fois – chaque année – en étant redevable de la taxe créée par l'acte attaqué ». Elle rappelle l'aménagement significatif qu'elle a mis en place pour procéder au chargement et déchargement en dehors de la voie publique.

Elle conclut que la partie adverse n'a pas défini les redevables de la taxe de manière raisonnable afin d'éviter de taxer des catégories de personnes qui ne génèrent pas les nuisances qu'elle veut éviter, alors qu'elle aurait pu définir le champ d'application de son règlement-taxe, ou une cause d'exonération, de manière moins attentatoire. Elle y voit une atteinte au principe de proportionnalité.

IV.2. Appréciation

Il est de la nature même d'un impôt de poursuivre un objectif de financement des missions de service public à charge de la collectivité concernée. Une commune est libre, lorsqu'elle établit des taxes justifiées par l'état de ses finances, de faire porter l'imposition sur des activités qu'elle juge présenter pour elle des charges et des inconvénients particuliers. Il ne lui est pas non plus interdit de faire porter les impositions qu'elle établit sur des activités dont elle souhaite limiter le développement.

Il résulte du préambule de l'acte attaqué que la partie adverse poursuit principalement un objectif de financement de ses missions de service public, en faisant porter l'imposition sur des activités qu'elle juge présenter pour elle des charges et des inconvénients particuliers. Les activités visées sont celles qui

consistent dans l'exploitation de « dépôts de véhicules usagés ou hors d'usage ». Il est prévu d'affecter les recettes de la taxe « tant à des mesures générales de propreté, d'environnement et de sécurité qu'à une politique spécifique en matière de PME », la partie adverse précisant que « cela permettrait, notamment, de favoriser la revitalisation des quartiers en évitant une dégradation de la voirie, des logements et des bâtiments industriels par l'utilisation de ces lieux comme dépôts de véhicules ».

La partie requérante ne peut être suivie, lorsqu'elle fait valoir que les objectifs relatifs aux logements seraient poursuivis par la délivrance des permis d'environnement, tandis que la taxe critiquée serait uniquement justifiée par les nuisances résultant du stationnement en double file et du chargement et déchargement des camions transporteurs. Il résulte très clairement de l'extrait cité ci-dessus que « cela » - c'est-à-dire l'affectation du produit de la taxe tant à des mesures générales de propreté, d'environnement et de sécurité qu'à une politique spécifique en matière de PME - vise, de manière générale à « favoriser la revitalisation des quartiers en évitant une dégradation de la voirie, des logements et des bâtiments industriels par l'utilisation de ces lieux comme dépôts de véhicules ».

Il est exact que, dans le préambule de l'acte attaqué, la partie adverse vise notamment le fait que le stationnement de véhicules en double file et le chargement et déchargement des camions transporteurs entravent la circulation. Mais elle ajoute que les activités visées « génèrent dès lors diverses nuisances » et en déduit le risque que des entreprises d'un autre type et la population quittent les quartiers où sont concentrés ces établissements.

En outre, il est également mentionné que « l'exploitation de dépôts de véhicules usagés ou hors d'usage, nécessitant inévitablement des déplacements de véhicules, [a] tendance à provoquer des dégâts aux voiries publiques et à perturber la circulation ». La partie adverse entend « disposer de ressources complémentaires pour pouvoir procéder notamment à la réfection des voiries et aux interventions policières pour faire respecter la législation ».

La partie adverse conclut, plus généralement, qu'« il convient d'assurer la revitalisation de ces quartiers en les préservant de diverses nuisances afin d'offrir un cadre satisfaisant aux riverains ».

La partie requérante entend démontrer qu'elle ne devrait pas être soumise à la taxe, parce qu'elle a aménagé une voirie privative pour le stationnement, le chargement et le déchargement des camions, si bien qu'elle ne participerait pas aux nuisances visées par le règlement taxe attaqué. Il est toutefois difficilement contestable que, même si le chargement et le déchargement des

camions est opéré sur une voie privative, son activité contribue à des nuisances pour le voisinage, justifiant une contribution au financement de la politique de revitalisation du quartier. Il n'est pas non plus valablement contesté que son activité particulière de consignateur ou transporteur, qui implique le transport de lots de véhicules par camion, comme elle l'explique elle-même dans son dernier mémoire, induit une dégradation des voiries et la nécessité d'interventions policières pour faire respecter la législation.

Il n'est, dès lors, pas dénué de pertinence, au regard de l'ensemble des objectifs identifiés dans le préambule de l'acte attaqué, de soumettre à la taxe les « dépôts de véhicules usagés ou hors d'usage », en ce compris celui de la partie requérante, malgré les aménagements effectués pour réduire certaines des nuisances dues à son activité. Un règlement-taxe doit nécessairement appréhender la diversité des situations des contribuables en faisant usage de catégories qui ne correspondent aux réalités que de manière simplificatrice et approximative.

Pour la première fois dans son dernier mémoire après le rapport complémentaire de l'auditeur, la partie requérante semble critiquer la suppression d'un plafond « raisonnable » qui permettait, selon elle, de prendre en compte « la spécificité des grands transporteurs et des grands commerçants import/export de véhicules d'occasion ».

L'argumentation de la requête consistait à critiquer l'intégration, dans le champ d'application de la taxe, de sa propre exploitation, en dépit du fait qu'elle a réalisé des aménagements de manière à ne pas générer des nuisances en termes de stationnement, de chargement et de déchargement de véhicules. La réorientation de l'argumentation, selon laquelle il serait discriminatoire de soumettre à la taxe, de la même manière, l'ensemble des exploitants de dépôts de véhicules usagés ou hors d'usage, alors que les « grands transporteurs » et « les grands commerçants import/export de véhicules d'occasion » auraient tous réalisé des aménagements de nature à réduire les nuisances, est tardive.

La critique relative au relèvement du plafond de la taxe est également tardive, dès lors que, dans sa requête, la partie requérante faisait valoir qu'elle devrait échapper au champ d'application de la taxe, eu égard à sa spécificité, et non bénéficier d'un plafond « raisonnable ». Au demeurant, la partie requérante ne prétend pas que la taxe excèderait la capacité contributive des redevables concernés.

Il résulte de ce qui précède que la première branche du moyen n'est pas fondée et que, partant, le moyen unique n'est pas fondé.

V. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure « au taux de base ». Il y a lieu de faire droit à sa demande, tout en indexant ce montant conformément à l'arrêté ministériel du 22 juin 2022 relatif à l'indexation de l'indemnité de procédure visée à l'article 67 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

La partie requérante supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 200 euros, la contribution de 20 euros et l'indemnité de procédure de 770 euros, accordée à la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le 13 janvier 2023, par :

Anne-Françoise Bolly,
Marc Joassart,
Élisabeth Willemart,
Caroline Hugé,

présidente de chambre,
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

La Présidente,

Caroline Hugé

Anne-Françoise Bolly