

CONSEIL D'ETAT
statuant
au contentieux

MM

N^{os} 492584, 492595, 492637, 492662

REPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

SOCIETE AEROPORTS DE LA CÔTE
D'AZUR et autres
SOCIETE AEROPORT DE PARIS
SOCIETE AREA et autres
UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS
ET FRANCOPHONES ASSOCIES

Le Conseil d'Etat statuant au contentieux
(Section du contentieux, 8^{ème} et 3^{ème} chambres réunies)

Mme Marie Prévot
Rapporteure

Sur le rapport de la 8^{ème} chambre
de la section du contentieux

Mme Karin Ciavaldini
Rapporteure publique

Séance du 5 juin 2024
Décision du 12 juin 2024

Vu les procédures suivantes :

1°) Sous le n° 492584, par deux mémoires, enregistrés le 14 mars et le 30 avril 2024 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentés en application de l'article 23-5 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, la société Aéroports de la Côte d'Azur, la société Aéroports de Lyon et la société Aéroport Toulouse-Blagnac demandent au Conseil d'État, à l'appui de leur requête tendant à l'annulation pour excès de pouvoir du décret n° 2024-90 du 8 février 2024 précisant les modalités de déclaration et d'acquittement de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, de renvoyer au Conseil constitutionnel la question de la conformité aux droits et libertés garantis par la Constitution des dispositions de l'article 100 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

Elles soutiennent que les dispositions contestées, applicables au litige, qui introduisent au sein du chapitre V du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services des dispositions nouvelles relatives à la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, portent atteinte aux principes d'égalité devant la loi et d'égalité devant les charges publiques, aux motifs que :

- en écartant du champ d'application de la taxe, la voirie et les ports maritimes de Saint-Barthélemy et Saint-Martin, le législateur a porté atteinte au principe d'égalité devant la loi ;

- l'article L. 425-5 de ce code instaure une différence de traitement qui n'est justifiée ni par des critères objectifs et rationnels, ni par un motif d'intérêt général, selon que l'infrastructure exploitée est ou non transfrontalière et rattachée en totalité au territoire de taxation, excluant ainsi du champ certaines infrastructures telles que les tunnels transmanche, de Fréjus et du Mont-Blanc ;

- la définition, selon les ressorts géographiques déterminés au deuxième alinéa de l'article L. 425-4 de ce code, des déplacements de longue distance, institue des inégalités de traitement entre exploitants d'infrastructures de transport sans rapport avec l'objet de la taxe ;

- le traitement différencié des revenus tirés de la vente d'électricité produite par les exploitants d'infrastructures de transport selon que la vente est effectuée au profit d'usagers ou de tiers, institué par les dispositions de l'article L. 425-6 de ce code n'est pas justifié ;

- l'article L. 425-6 de ce code, en ce qu'il n'impose pas la consolidation des revenus pris en compte pour déterminer l'assujettissement au niveau du groupe, traduit une différence de traitement en fonction des modalités d'organisation internes des exploitants d'infrastructures de transport de longue distance et crée une rupture d'égalité devant les charges publiques ;

- en subordonnant à un seuil de niveau moyen de rentabilité apprécié aux bornes de l'exploitant, l'article L. 425-7 de ce code peut créer une différence de traitement selon la rentabilité des activités autres que l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, sans rapport avec l'objet de la loi ;

- la définition du niveau moyen de rentabilité de l'exploitant figurant aux articles L. 425-7 et L. 425-8 du code ne révèle pas de manière objective et rationnelle les facultés contributives des assujettis en raison, d'une part, d'un hiatus entre les seuils d'assujettissement et de rentabilité et, d'autre part, de la prise en compte d'une rentabilité passée, calculée sur une période insuffisante au regard du modèle concessionnaire de la majorité des redevables ;

- la majorité des exploitants d'infrastructures de transport échappe à la taxe, en contradiction avec l'objectif de rendement que lui a assigné le législateur ;

- dans l'hypothèse où la création de la taxe poursuivrait un objectif environnemental, les critères sur lesquels sont fondés les capacités contributives des assujettis ne sont ni objectifs, ni rationnels.

Par un mémoire, enregistré le 18 avril 2024, le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique conclut à ce que la question prioritaire de constitutionnalité ne soit pas renvoyée au Conseil constitutionnel. Il soutient que les conditions posées par l'article 23-5 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 ne sont pas réunies et, notamment, que la question ne présente pas de caractère sérieux.

Le mémoire soulevant la question prioritaire de constitutionnalité a été communiqué au Premier ministre, qui n'a pas produit de mémoire.

2°) Sous le n° 492595, par deux mémoires, enregistrés le 14 mars et le 25 avril 2024 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentés en application de l'article 23-5 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, la société Aéroports de Paris demande au Conseil d'État, à l'appui de sa requête tendant à l'annulation pour excès de pouvoir du décret n° 2024-90

du 8 février 2024 précisant les modalités de déclaration et d'acquittement de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, de renvoyer au Conseil constitutionnel la question de la conformité aux droits et libertés garantis par la Constitution de l'article 100 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

Elle soutient que les dispositions contestées, applicables au litige, qui introduisent au sein du chapitre V du titre II du livre IV du code des impôts sur les biens et services des dispositions nouvelles relatives à la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance :

- créent une rupture d'égalité, dans la définition qu'elles donnent de l'assiette de la taxe, entre Aéroports de Paris, qui réalise la majorité de son chiffre d'affaires dans des activités autres que celles relatives au service public aéroportuaire et les autres exploitants d'infrastructures de transport assujettis ;

- instaurent une inégalité de traitement injustifiée et une distorsion de concurrence entre Aéroports de Paris et de nombreux acteurs économiques avec lesquels elle est en concurrence exploitant des activités commerciales et immobilières et non assujettis à la taxe ;

- créent une différence de traitement fondée sur la seule organisation juridique du redevable de la taxe, sans rapport avec l'objet de celle-ci et méconnaissent, outre le principe d'égalité, la liberté d'entreprendre ;

- instaurent une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques dès lors qu'elles se traduisent par un ressaut d'imposition de 12 points de pourcentage, ne prévoient pas que la taxe n'est pas déductible de l'assiette de l'impôt sur les sociétés et ne tiennent pas compte du déficit comptable éventuel du redevable au titre de l'année de référence ;

- entraînent des conséquences directes et excessives sur les capacités de financement des exploitants assujettis, y compris en faveur de la décarbonation des mobilités.

Par un mémoire, enregistré le 18 avril 2024, le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique conclut à ce que la question prioritaire de constitutionnalité ne soit pas renvoyée au Conseil constitutionnel. Il soutient que les conditions posées par l'article 23-5 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 ne sont pas réunies et, notamment, que la question ne présente pas de caractère sérieux.

Le mémoire soulevant la question prioritaire de constitutionnalité a été communiqué au Premier ministre, qui n'a pas produit de mémoire.

3°) Sous le n° 492637, par deux mémoires, enregistrés le 15 mars et le 30 avril 2024 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État présentés en application de l'article 23-5 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, la société Area, la société des autoroutes Esterel-Côte-d'Azur (ESCOTA), la société APRR, la société Autoroutes du sud de la France (ASF), la société Cofiroute, la société des Autoroutes du nord et de l'est de la France (SANEF), la société des Autoroutes de Paris Normandie (SAPN), la société Autoroutes de liaison Seine-Sarthe (ALiS) et la société Atlandes demandent au Conseil d'État, à l'appui de leur requête tendant à l'annulation pour excès de pouvoir du décret n° 2024-90 du 8 février 2024 précisant les modalités de déclaration et d'acquittement de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, de renvoyer au Conseil constitutionnel la

question de la conformité aux droits et libertés garantis par la Constitution de l'article 100 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 qui n'ont pas été déclarées conformes à la Constitution par la décision n° 2023-862 DC du 28 décembre 2023.

Elles soutiennent que les dispositions contestées, applicables au litige, qui introduisent au sein du chapitre V du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services des dispositions nouvelles relatives à la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance portent atteinte aux principes d'égalité devant la loi et d'égalité devant les charges publiques, aux motifs que :

- la définition, selon les ressorts géographiques déterminés au deuxième alinéa de l'article L. 425-4 de ce code, des déplacements de longue distance, institue des inégalités de traitement entre exploitants d'infrastructures de transport sans rapport avec l'objet de la taxe ;

- l'article L. 425-5 de ce code instaure une différence de traitement qui n'est justifiée ni par des critères objectifs et rationnels, ni par un motif d'intérêt général, selon que l'infrastructure exploitée est ou non transfrontalière et rattachée en totalité au territoire de taxation, excluant ainsi du champ certaines infrastructures telles que les tunnels transmanche, de Fréjus et du Mont-Blanc ;

- les exploitants d'infrastructures de transport de longue distance soumis à la taxe ne constituent pas une catégorie homogène, de sorte que l'objectivité et la rationalité de la taxe se trouvent méconnues ;

- le seuil minimum des revenus de l'exploitation et le niveau moyen de rentabilité de l'exploitant ne constituent pas des critères objectifs et rationnels pour apprécier les facultés contributives des redevables dès lors que la satisfaction du critère de rentabilité peut dépendre d'activités étrangères à l'exploitation de l'infrastructure ;

- l'utilisation de tels critères conduit à traiter plus favorablement les exploitants dont l'organisation est filialisée ;

- le critère du niveau moyen de rentabilité n'est pas pertinent s'agissant d'entreprises concessionnaires, qui subissent une rupture d'égalité devant les charges publiques par rapport aux entreprises titulaires de droits exclusifs ;

- compte tenu de l'absence de prise en compte du chiffre d'affaires ou des évolutions d'activités potentielles du redevable, de l'exclusion de l'assujettissement des entreprises existant depuis moins de sept ans, des modalités temporelles d'appréciation de la rentabilité, ce critère d'assujettissement n'est ni objectif ni rationnel, que la taxe ait une finalité de rendement ou une finalité environnementale ;

- le critère de rentabilité ainsi fixé peut conduire à une inversion de l'échelle des résultats bruts et des résultats nets réalisés par les sociétés assujetties, ce qui constitue une rupture caractérisée de l'égalité entre les contribuables ;

- l'assujettissement repose sur deux critères financiers incohérents, les revenus de l'exploitation étant constatés par année civile et selon une comptabilité de caisse, tandis que la rentabilité moyenne de l'exploitant est appréciée en se référant aux exercices comptables et selon une comptabilité d'engagement ;

- l'application combinée des deux critères financiers d'assujettissement à la taxe excluent de son champ un très grand nombre de redevables potentiels du secteur portuaire, aéroportuaire, ferroviaire, du transport collectif de voyageurs et introduit des distorsions de concurrence entre opérateurs d'un même secteur ;

- la fixation à 120 millions d'euros de chiffre d'affaires d'un seuil uniforme d'assujettissement à la taxe conduit à faire entrer dans le champ de la taxe plusieurs catégories d'acteurs disposant de capacités contributives non comparables ;

- le législateur n'a pas tenu compte de la situation inégale dans laquelle seront placés les redevables quant à la possibilité de répercuter le coût de la taxe sur les usagers.

Par un mémoire, enregistré le 18 avril 2024, le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique conclut à ce que la question prioritaire de constitutionnalité ne soit pas renvoyée au Conseil constitutionnel. Il soutient que les conditions posées par l'article 23-5 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 ne sont pas réunies et, notamment, que la question ne présente pas de caractère sérieux.

Le mémoire soulevant la question prioritaire de constitutionnalité a été communiqué au Premier ministre, qui n'a pas produit de mémoire.

4°) Sous le n° 492662, par deux mémoires, enregistrés le 18 mars et le 26 avril 2024 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, présentés en application de l'article 23-5 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, l'Union des aéroports français et francophones associés demande au Conseil d'État, à l'appui de sa requête tendant à l'annulation pour excès de pouvoir du décret n° 2024-90 du 8 février 2024 précisant les modalités de déclaration et d'acquiescement de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, de renvoyer au Conseil constitutionnel la question de la conformité aux droits et libertés garantis par la Constitution des articles L. 425-1 à L. 425-20 du code des impositions sur les biens et services, à l'exception des mots « d'une ou de plusieurs infrastructures de transport de longue distance au sens de l'article L. 425-4 » figurant à l'article L. 425-2 du code des impositions sur les biens et services, et des termes « ainsi qu'au 1° de l'article L. 421-94 et à l'article L. 425-1 du code des impositions sur les biens et services » figurant au premier alinéa du 4° du 1 de l'article 39 du code général des impôts, et du 4° de l'article L. 1512-20 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 100 de la loi de finances pour 2024.

Elle soutient que les dispositions contestées, applicables au litige, qui introduisent au sein du chapitre V du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services des dispositions nouvelles relatives à la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, portent atteinte aux principes d'égalité devant la loi et d'égalité devant les charges publiques, aux motifs que :

- les règles d'assujettissement et d'assiette qu'elles prévoient, qui s'appuient sur la rentabilité des sept derniers exercices, ne permettent pas de tenir compte des facultés contributives réelles des redevables, en raison de l'inadéquation du critère, des modalités selon lesquelles il est mesuré et de la contradiction entre le critère du seuil de rentabilité et du critère des revenus d'exploitation ;

- ces règles conduisent à ce que l'impôt dû constitue une charge disproportionnée, se traduise par un effet de seuil excessif compte tenu de son assiette et de son taux et présente un caractère confiscatoire lorsque l'exploitation s'avère déficitaire au cours de l'année d'imposition ;

- les critères d'assujettissement à la taxe, tout en paraissant neutres et objectifs, conduisent à exclure un grand nombre d'exploitants d'infrastructures de transport sans justification objective par rapport à l'objectif poursuivi ;

- les critères d'assujettissement instaurent une différence de traitement injustifiée entre les exploitants selon leur mode d'organisation juridique, ceux qui exercent une activité accessoire par le biais d'une filiale, ou qui filialisent l'exploitation d'une infrastructure de transport étant mieux traités, au regard de la taxe, que ceux qui ne recourent pas à des entités juridiques distinctes ;

- les règles d'assiette instaurent des différences de traitement injustifiées en imposant des revenus issus d'activités étrangères à l'objet de la taxe, réalisées par des opérateurs assujettis en concurrence avec des opérateurs non assujettis, selon le degré de diversification des activités des assujettis, la nature de leurs activités, la valorisation du domaine qu'ils exploitent ;

- la réintégration du montant de la taxe dans le résultat net retenu pour le calcul du niveau de rentabilité entraîne une différence de traitement entre les exploitants ;

- les modalités d'affectation de la taxe à l'AFITF pour le financement du « plan d'avenir pour les transports » entraînent une différence de traitement injustifiée entre les exploitants.

Par un mémoire, enregistré le 18 avril 2024, le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique conclut à ce que la question prioritaire de constitutionnalité ne soit pas renvoyée au Conseil constitutionnel. Il soutient que les conditions posées par l'article 23-5 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 ne sont pas réunies et, notamment, que la question ne présente pas de caractère sérieux.

Le mémoire soulevant la question prioritaire de constitutionnalité a été communiqué au Premier ministre, qui n'a pas produit de mémoire.

Vu les autres pièces des dossiers ;

Vu :

- la Constitution, notamment son Préambule et son article 61-1 ;
- l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 ;
- le code général des impôts ;
- le code des impositions sur les biens et services ;
- le code des transports ;
- la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024, notamment son article 100 ;
- la décision n° 2023-862 DC du 28 décembre 2023 du Conseil constitutionnel ;
- le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de Mme Marie Prévot, maîtresse des requêtes,
- les conclusions de Mme Karin Ciavaldini, rapporteure publique ;

La parole ayant été donnée, après les conclusions, à la SCP Piwnica & Molinié, avocat de la société Aéroports de la Côte d'Azur et autres et à la SCP Célice, Texidor, Perier, avocat de la société Area et autres ;

Considérant ce qui suit :

1. Les sociétés Aéroport de la Côte-d'Azur et autres, la société Aéroports de Paris, les sociétés Area et autres et l'Union des aéroports français et francophones associés soulèvent, à l'appui de leurs requêtes tendant à l'annulation pour excès de pouvoir du décret du 8 février 2024 précisant les modalités de déclaration et d'acquittement de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, des questions prioritaires de constitutionnalité mettant en cause la conformité aux droits et libertés garantis par la Constitution des mêmes dispositions législatives. Il y a lieu de joindre ces questions et de statuer par une seule décision.

2. Aux termes du premier alinéa de l'article 23-5 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel : « *Le moyen tiré de ce qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés garantis par la Constitution peut être soulevé (...) à l'occasion d'une instance devant le Conseil d'Etat (...)* ». Il résulte des dispositions de ce même article que le Conseil constitutionnel est saisi de la question prioritaire de constitutionnalité à la triple condition que la disposition contestée soit applicable au litige ou à la procédure, qu'elle n'ait pas déjà été déclarée conforme à la Constitution dans les motifs et le dispositif d'une décision du Conseil constitutionnel, sauf changement des circonstances, et que la question soit nouvelle ou présente un caractère sérieux.

3. Les dispositions de l'article 100 de la loi du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 ont notamment inséré, au sein du code des impositions sur les biens et services, des articles L. 425-1 à L. 425-20 afin d'instituer une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance.

4. En particulier, l'article L. 425-2 de ce code, résultant de cet article 100, dispose : « Est soumise à la taxe l'exploitation d'une ou de plusieurs infrastructures de transport de longue distance au sens de l'article L. 425-4 lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies : 1° L'exploitation est rattachée au territoire de taxation mentionné à l'article L. 425-3 dans les conditions prévues à l'article L. 425-5 ; 2° Les revenus de l'exploitation, au sens de l'article L. 425-6, encaissés au cours de l'année civile excèdent 120 millions d'euros ; 3° Le niveau moyen de rentabilité de l'exploitant, au sens de l'article L. 425-8, excède 10 % ». L'article L. 425-3 définit le territoire de taxation et l'article L. 425-4 l'infrastructure de transport de longue distance. L'article L. 425-5 détermine les conditions selon lesquelles l'exploitation d'une infrastructure de transport de longue distance est rattachée au territoire de taxation. Les articles L. 425-6, L. 425-7 et L. 425-8 définissent les revenus de l'exploitation d'infrastructures de transport de longue distance et le niveau de rentabilité pris en compte pour l'établissement de la taxe. Le montant de la taxe est déterminé par l'article L. 425-12, l'article L. 425-15 identifiant

pour sa part son redevable. Par ailleurs, l'article L. 1512-20 du code des transports affecte le produit de la taxe à l'établissement public mentionné à l'article L. 1512-19 de ce code.

5. En premier lieu, les dispositions résultant de l'article 100 de la loi du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 sont applicables aux litiges procédant des recours pour excès de pouvoir tendant à l'annulation du décret du 8 février 2024 qui a été pris pour leur application.

6. En deuxième lieu, si, par sa décision n° 2023-862 DC du 28 décembre 2023, le Conseil constitutionnel a jugé conformes à la Constitution les mots « d'une ou de plusieurs infrastructures de transport de longue distance au sens de l'article L. 425-4 » figurant à l'article L. 425-2 du code des impositions sur les biens et services résultant de l'article 100 de la loi du 29 décembre 2023, les autres dispositions issues de cet article 100 n'ont pas été déclarées conformes à la Constitution dans les motifs et le dispositif d'une décision du Conseil constitutionnel.

7. En troisième lieu, selon l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, la loi « doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse ». Le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit. Selon l'article 13 de la Déclaration de 1789 : « Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés ». En vertu de l'article 34 de la Constitution, il appartient au législateur de déterminer, dans le respect des principes constitutionnels et compte tenu des caractéristiques de chaque impôt, les règles selon lesquelles doivent être appréciées les facultés contributives. En particulier, pour assurer le respect du principe d'égalité, il doit fonder son appréciation sur des critères objectifs et rationnels en fonction des buts qu'il se propose. Cette appréciation ne doit cependant pas entraîner de rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques. Cette exigence n'est pas respectée si l'impôt revêt un caractère confiscatoire ou fait peser sur une catégorie de contribuables une charge excessive au regard de leurs facultés contributives.

8. Les requérantes font valoir, à l'appui des questions prioritaires de constitutionnalité qu'elles soulèvent, que les dispositions résultant de l'article 100 de la loi du 29 décembre 2023 de finance pour 2024, en tant notamment qu'elles définissent les infrastructures de transport de longue distance dont l'exploitation est soumise à la taxe en cause, qu'elles en déterminent les critères d'assujettissement et qu'elles prennent en compte une condition tenant au niveau moyen de rentabilité de l'exploitant, portent atteinte au principe d'égalité devant la loi et au principe d'égalité devant les charges publiques.

9. Ces moyens soulèvent des questions qui présentent un caractère nouveau ou sérieux au sens de l'article 23-5 de l'ordonnance du 7 novembre 1958. Par suite, il y a lieu de renvoyer au Conseil constitutionnel les questions prioritaires de constitutionnalité invoquées mettant en cause la conformité à la Constitution des dispositions résultant de l'article 100 de la loi du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

DECIDE :

Article 1^{er} : Les questions de la conformité à la Constitution des dispositions résultant de l'article 100 de la loi du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 sont renvoyées au Conseil constitutionnel.

Article 2 : La présente décision sera notifiée aux sociétés Aéroport de la Côte d'Azur et autres, à la société Aéroport de Paris, aux sociétés Area et autres, à l'Union de aéroports français et francophones et associés et au ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.

Copie en sera adressée au Premier ministre.

Délibéré à l'issue de la séance du 5 juin 2024 où siégeaient : M. Jacques-Henri Stahl, président adjoint de la section du contentieux, président ; M. Stéphane Verclytte, président de chambre ; M. Jonathan Bosredon, M. Hervé Cassagnabère, M. Philippe Ranquet, Mme Sylvie Pellissier, M. Pierre Boussaroque, conseillers d'Etat ; Mme Alianore Descours, maîtresse des requêtes en service extraordinaire et Mme Marie Prévot, maîtresse des requêtes-rapporteure.

Rendu le 12 juin 2024.

Le président :

Signé : M. Jacques-Henri Stahl

La rapporteure :

Signé : Mme Marie Prévot

La secrétaire :

Signé : Mme Magali Méaulle

La République mande et ordonne au Premier ministre et au ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique en ce qui les concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,

Pour la secrétaire du contentieux, par délégation :