N° 491641, 492308, 495357 - Syndicat Lutte syndicale des taxis et autres

1ère et 4ème chambres réunies

Séance du 12 février 2025
Décision du 7 mars 2025

CONCLUSIONS

M. Thomas Janicot, rapporteur public

1. La présente affaire a comme toile de fond la forte augmentation des dépenses d'assurance maladie liées au transport sanitaire. Comme vous le savez, ce transport peut être assuré par deux types d'acteurs : d'une part, les « transporteurs sanitaires » proprement dit[1], que sont les ambulances et les véhicules sanitaires légers (VSL) et dont l'activité est prise en charge par l'assurance maladie sur la base tarifs négociés dans le cadre d'une convention nationale[2] ; d'autre part, les acteurs du transport sanitaire dits « ordinaires », comme les transports en commun terrestre, l'avion, le bateau de ligne et, ce qui retiendra votre attention aujourd'hui, les taxis.

Jusqu'en 2008, la prise en charge des frais exposés par un patient utilisant un taxi n'a donné lieu qu'à un faible encadrement. Elle était prévue conformément à une convention, facultative, signée entre les caisses primaires d'assurance maladie et les entreprises de taxi. Cette situation a donné lieu à une forte augmentation des dépenses de transport sanitaire, les tarifs fixés pour ce transport en taxi étant souvent supérieurs à ceux fixés pour leur activité habituelle. Le législateur est donc intervenu pour mieux réguler cette activité. La loi de financement de la sécurité sociale pour 2008[3] a ainsi créé un nouvel article L. 322-5 du code de la sécurité sociale, imposant désormais que les conventions locales conclues entre chaque caisse et entreprises de taxis soient conformes à une convention-type établie par une décision du président de l'Union nationale des caisses d'assurance maladie (Uncam), après avis des organisations professionnelles représentatives.

Une première convention-type a été arrêté le 8 septembre 2008. Seulement, la hausse continue des dépenses de transport sanitaire depuis 2016, évaluée à près de 6,3 milliards d'euros en 2023 dont près de 2,7 milliards d'euros pour les frais de taxis, a conduit l'Uncam et les fédérations professionnelles à prévoir une nouvelle convention-type, publiée le 18 décembre 2018 et fixant les tarifs applicables pour une durée de cinq ans. Cette convention arrivant à échéance fin 2023, le directeur de l'Uncam a établi une nouvelle convention-type le 11 décembre 2023. Quatre syndicats représentant la profession des chauffeurs de taxis vous demandent aujourd'hui de l'annuler par trois requêtes distinctes. Nous vous proposerons de les examiner en un seul et même mouvement.

---

[1] L. 321-1 du CSS et R. 322-10-1 du CSS.
[2] Art. L. 322-5-1 et suivants du CSS.
[3] n° 2007-1786

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

2. Précisons que si vous ne l'avez jamais jugé, cette convention-type, édictée par le président de l'établissement public administratif qu'est l'Uncam sur le fondement de l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale, nous paraît bien avoir une portée réglementaire. Publiée au Journal officiel, elle s'impose en effet à toutes les caisses primaires d'assurance maladie comme le modèle de rédaction des conventions individuelles qu'elles concluront avec les entreprises de taxi au niveau local. Vous êtes donc, à notre sens, compétents pour en connaître en premier et dernier ressort.
3. Le premier moyen, soulevé par la Fédération nationale du taxi, ne vous retiendra pas. Elle soutient que l'article 1er de la convention-type méconnaît l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale, en indiquant à son dernier alinéa que l'entreprise de taxis conventionnée « s'engage à respecter l'article L. 322-5 et notamment la règle du trajet le moins onéreux compatible avec l'état du malade ». Mais il s'agit d'une reprise, presque mot pour mot, d'une règle de prise en charge fixée par cette disposition elle-même[4]. Sa méconnaissance ne peut donc être censurée, pas plus qu'une incompétence de l'auteur de la convention-type à l'avoir rappelée.

4. Un deuxième groupe de moyens vise l'article 3 de la convention-type, qui subordonne le conventionnement d'une entreprise de taxi avec une caisse primaire à plusieurs conditions. Pour y répondre, il faut vous dire un mot du régime encadrant l'exercice de la profession de taxi et son évolution récente.

4.1. Vous savez que tout taxi doit être titulaire d'une autorisation de stationnement (ADS) sur la voie publique, autrement dit d'une licence, qui lui permet de stationner sur la voie publique, en attente de la clientèle. La licence est délivrée par le maire, sauf à Paris où elle relève de la préfecture de police. Jusqu'en 2014, la profession de chauffeur de taxi pouvait être exercée sous trois statuts différents. Le plus commun est celui d'artisan-taxi, où celui qui détient la licence attachée à un véhicule est aussi celui qui l'exploite. Les deux autres cas sont celui du taxi salarié ou du taxi locataire, qui exploitent un taxi ou des taxis sans pour autant être titulaires des licences qui leur sont attachées, lesquelles sont détenues par une autre personne physique ou morale.

La loi dite « Thevenoud » du 1er octobre 2014[5] a modifié cette organisation. Afin de lutter contre la spéculation sur la vente de licences et éviter qu'une même licence soit exploitée par plusieurs chauffeurs, elle a prévu que toutes les licences délivrées à compter du 1er octobre 2014 soient attribuées à un chauffeur à titre personnel. La licence est ainsi incessible et ne peut être exploitée que par son titulaire et non plus par un salarié ou un locataire. En revanche et de façon compréhensible, la loi admet que les licences délivrées avant le 1er octobre 2014 puissent continuer d'être exploitées par d'autres personnes que leur titulaire, dans le cadre d'une activité salariée, de location-gérance ou d'une coopérative (v. art L. 2131-1 et suivants du code des transports). Ces licences « pré-loi Thevenoud » peuvent aussi toujours être vendues par leur titulaire.

---

[4] Sur ce sujet, v. décision CC, n° 2018-757 QPC du 25 janvier 2019
[5] n° 2014-1104

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Pour résumer, il coexiste aujourd'hui deux types de licences : d'une part, les licences délivrées après le 1er octobre 2014, incessibles et qui ne peuvent être exploitées que par leur seul titulaire ; et d'autre part, les licences délivrées antérieurement à cette date, qui peuvent être exploitées par leur titulaire comme par d'autres chauffeurs, à l'image des entreprises qui font tourner un « pool » de chauffeurs sur ses différents véhicules. L'article 3 de notre convention-type tient compte de ce paysage morcelé pour fixer les conditions d'accès au conventionnement au titre du transport sanitaire.

Son premier alinéa prévoit un large accès au conventionnement. Peuvent ainsi en bénéficier non seulement tous les titulaires d'une licence mais aussi les exploitants d'une licence délivrée avant le 1er octobre 2014, c'est-à-dire un salarié, un locataire-gérant ou un coopérateur. Les deux alinéas suivants, dont nous devons vous donner lecture, fixent les conditions pour accéder au conventionnement.

Ils disposent ainsi que la convention conclue entre une caisse et une entreprise de taxi « n'est conclue que pour l'entreprise de taxi qui exploite de façon effective et continue une autorisation de stationnement créée depuis au moins trois ans à la date d'entrée en vigueur de la présente convention. Toutefois, l'entreprise de taxi qui exploite une autorisation de stationnement créée antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente convention bénéficie du droit de conventionnement à l'issue d'un délai de deux ans d'exploitation effective et continue à cette même date ». L'alinéa suivant précise enfin que « l'exploitation effective et continue s'entend de l'affectation d'un conducteur par autorisation de stationnement et par véhicule attaché à cette autorisation ».

Nous convenons volontiers que l'interprétation de ces dispositions ne s'impose pas avec la force de l'évidence. Il paraît ainsi contradictoire de prévoir une durée d'antériorité de la licence de trois ans pour prévoir juste après un alinéa dédié aux entreprises exploitant une licence créée avant la conclusion de la convention, ce qui concerne par définition toute les entreprises ayant vocation à en conclure une. Et si les deuxièmes et troisièmes alinéas fixent deux conditions distinctes, celle tenant à l'antériorité de la licence de trois ans et celle tenant à l'exploitation effective et continue de la licence d'une durée minimale de deux ans, pourquoi introduire ce troisième alinéa par un « toutefois », qui invite à y voir une dérogation à la condition prévue au second alinéa ? Enfin, pourquoi parler d'une exploitation effective et continue sans durée limitée à ce dernier et introduire une durée limitée à deux ans au troisième alinéa de l'article 3 ?

Nous vous dispenserons de nos interrogations supplémentaires sur cette disposition qui laissera son lecteur perplexe, pour vous donner directement l'interprétation qu'il faut, nous semble-t-il, en retenir.

L'article 3 distingue selon nous deux conditions pour accéder au conventionnement. La première, prévue à son deuxième alinéa, exige que l'entreprise de taxi exploite une licence <u>créée</u> depuis au moins trois ans avant la date d'entrée en vigueur de la convention passée avec la caisse. Il s'agit de s'assurer que l'entreprise ait fait la preuve de ce qu'elle était capable

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

d'avoir une activité rentable, sans faire de transport sanitaire et d'éviter ainsi que cette rentabilité dépende de celui-ci. La seconde condition, prévue aux deuxième et troisième alinéas, est celle tenant à l'exploitation « effective et continue » de la licence, ce qui s'entend de l'affectation d'un conducteur par véhicule et par licence, bref d'un mode d'exploitation proche de celui prévu pour les nouvelles licences délivrées après la loi Thevenoud, sans lui être toutefois similaire. En effet, alors que la licence post-loi Thevenoud doit être exploitée par son seul titulaire, la définition donnée par l'article 3 de la condition d'exploitation effective et continue est un peu plus ouverte, puisqu'elle autorise une exploitation d'une licence et d'un véhicule par une personne qui n'est pas forcément son titulaire, à la condition qu'elle soit attachée à ce seul véhicule.

Cette seconde condition est donc automatiquement remplie pour les titulaires d'une licence délivrée après la loi Thevenoud, puisqu'eux seuls peuvent exploiter la licence dont ils sont propriétaires et le véhicule pour laquelle elle a été délivrée. En revanche, cette condition est plus difficilement remplie pour les entreprises de taxi exploitant une licence délivrée avant le 1er octobre 2014, pour lesquelles, on l'a vu, il peut arriver qu'elles concernent un salarié ou un locataire qui exploite en alternance différents véhicules auxquels sont rattaché pour chacun une licence.

C'est pourquoi le troisième alinéa de l'article 3 prévoit à nos yeux pour ces entreprises une condition d'exploitation effective et continue minimale de deux ans à la date de la convention. Il est vrai qu'il ne vise pas expressément les licences créées antérieurement au 1er octobre 2014. Mais, d'une part, il s'agit selon nous de la seule lecture permettant de donner une portée utile à la notion « d'entreprise exploitant une licence créé avant l'entrée en vigueur de la convention » employée par le troisième alinéa et au « toutefois » qui l'introduit. D'autre part, il n'y aurait pas de sens à prévoir une durée d'exploitation effective et continue de deux ans pour les détenteurs d'une licence délivrée après le 1er octobre 2014, puisqu'ils remplissent automatiquement cette condition à compter de sa délivrance et que l'accès au conventionnement n'est par ailleurs ouvert qu'aux entreprises exploitant une licence créée depuis trois ans.

Précisons que la condition d'exploitation effective et continue minimale de deux ans pour les entreprises exploitant une licence délivrée avant la loi Thevenoud ne leur ferme pas pour autant le bénéfice du conventionnement Mais elle les incite à s'aligner autant que possible sur le modèle d'exploitation propre aux licences délivrées après la loi, en abandonnant la possibilité d'affecter un chauffeur à plusieurs véhicules pour assigner un conducteur par véhicule et par licence.

4.2. Si vous nous suivez pour retenir cette interprétation de l'article 3, vous écarterez aisément la plupart des moyens dirigés contre lui.

Premièrement, l'article L. 322-5 prévoit expressément la possibilité pour la convention-type de subordonner le conventionnement à une durée d'existence préalable de l'autorisation de stationnement. Cette base légale permettait donc au directeur général de l'Uncam de soumettre le conventionnement avec l'assurance maladie au respect d'une durée d'existence

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

préalable de la licence d'une durée de trois ans. Le moyen tiré de la méconnaissance de la loi sur ce point sera donc écarté.

Deuxièmement, il est vrai que cette base légale ne mentionne pas expressément la possibilité de subordonner le conventionnement à une condition tenant à une exploitation « effective et continue » de la licence. Cependant, l'habilitation conférée par la loi au directeur de l'Uncam pour établir une convention-type lui donne à nos yeux nécessairement compétence pour déterminer les conditions permettant de signer une convention au niveau local. Et si l'article L. 322-5 mentionne celle tenant à l'antériorité de la licence, il n'épuise pas la faculté dont dispose le directeur de prévoir d'autres conditions, pourvues qu'elles ne s'éloignent pas de l'objet du conventionnement. L'exploitation effective et continue d'une licence constitue en outre une condition générale applicable à toute licence en vertu du II de l'article L. 3121-1-2 du code des transports, selon lequel « le titulaire de l'autorisation de stationnement justifie de son exploitation effective et continue ». Cette condition résultant directement de la loi, le directeur pouvait donc la prévoir dans la convention-type sans ajouter à l'article L. 322-5 ni excéder sa compétence.

Par ailleurs, la définition donnée par l'article 3 de la condition d'exploitation effective et continue ne saurait contrarier le code des transports, celui-ci n'en donnant aucune définition légale en l'absence notamment du décret d'application du II de son article L. 3121-1-2. L'article 3 ne fait pas non plus obstacle, on l'a vu, à ce que les licences délivrées avant la loi Thevenoud puissent accéder au conventionnement. Le moyen tiré de la méconnaissance du code des transports, comme de celui du code du travail ou de la convention collective des taxis n'est donc pas fondé.

Troisièmement, le syndicat Lutte syndicale des taxis, soutient que la condition d'exploitation effective et continue serait contraire au principe constitutionnel de liberté d'entreprendre protégé par l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, en ce qu'elle limite l'accès à la profession de taxi. Mais ce n'est absolument pas l'effet produit par cette condition, les exploitants des licences pouvant toujours exercer cette profession qui ne se résume pas (bien heureusement) au transport sanitaire. Le moyen est donc inopérant. En tout état de cause, cette mesure est proportionnée au regard de la valeur constitutionnelle qui s'attache à l'exigence d'équilibre financier de la sécurité sociale, à laquelle n'échappe pas l'activité de transport sanitaire.

Quatrièmement, le syndicat qui représente les chauffeurs en location-gérance, soutient que la convention-type méconnaîtrait le principe d'égalité en n'ayant pas prévu de dispositions particulières d'accès au conventionnement pour les entreprises qui auraient exploité pendant plusieurs années une licence délivrée avant la loi Thévenoud avant d'obtenir par la suite une licence personnelle et incessible postérieurement à son entrée en vigueur. Il est vrai que pour ces entreprises, l'obtention d'une nouvelle licence rend plus difficile le respect de la condition d'antériorité de la licence de trois ans à la date de la signature de la convention avec une caisse. Et nous convenons que faute de remplir cette condition et d'obtenir un conventionnement, son titulaire risque de perdre une clientèle de patients fidélisée dans le cadre de son exploitation passée d'une licence en location-gérance.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Seulement, cette argumentation revient à soutenir que la convention-type aurait dû traiter de manière différente une profession qu'elle traite aujourd'hui de façon identique. Vous pourrez donc l'écarter en raison de son caractère inopérant (CE, 28 mars 1997, Assemblée, Baxter, n° 179049, Rec.). Vous en ferez de même de l'invocation pour les mêmes motifs de l'article 14 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), qui n'est adossée à aucune autre de ses stipulations (voir sur ce point, CE, 30 novembre 1994, *SCI Résidence Dauphine* n° 128516, Rec.).

Cinquièmement, il est reproché à l'article 3 d'imposer à chaque entreprise de taxi qui souhaiterait conventionner avec une caisse la production préalable d'une dizaine de justificatifs, afin de mettre celle-ci en mesure de connaître sa situation et de s'assurer de sa conformité à la réglementation en vigueur. Si la requête soutient que l'Uncam ne disposait pas d'une base légale suffisante à l'article L. 322-5 pour exiger ces documents, il nous semble qu'elle n'en avait pas besoin, alors qu'il s'agit seulement de permettre à la caisse primaire de vérifier que l'entreprise avec laquelle elle s'apprête à conventionner est en règle avec l'ensemble des obligations que lui imposent le code de la sécurité sociale ou le code des transports, à l'image de la déclaration à l'Urssaf, de l'attestation d'assurance du véhicule ou encore de la carte d'immatriculation. Le moyen tiré du défaut de base légale et d'incompétence soulevés sur ce point ne vous arrêteront donc pas.

Il en va de même de celui soulevé par la Fédération nationale du taxi, tiré de ce que la demande de ces justificatifs serait contraire à l'article 1er du premier protocole additionnel à la CEDH. On ne voit en effet pas très bien en quoi il y aurait atteinte à un « bien » au sens de ces stipulations à demander que l'entreprise donne la preuve de la conformité de sa situation à la réglementation en vigueur. Et la transmission de ces documents ne constitue pas plus une sanction administrative, comme le soutient le syndicat. Le moyen tiré de ce que cette demande ne pourrait se cumuler avec les sanctions conventionnelles prévues par ailleurs dans la convention-type au nom du principe constitutionnel *non bis in idem* est ainsi radicalement inopérant.

5. Puisque nous en avons terminé avec l'analyse des moyens ciblant l'article 3 de la convention-type, venons-en désormais à l'examen des moyens suivants, qui portent sur l'article 6 de la convention.

Cette disposition constitue le noyau dur du dispositif, en ce qu'il fixe les règles tarifaires applicables aux taxis conventionnés. Dans un souci constant d'alléger les dépenses exposées par l'assurance maladie pour couvrir le transport sanitaire qu'ils réalisent, la convention prévoit que les tarifs de prise en charge sont, selon les années, définis par référence aux tarifs annuels arrêtés par l'autorité préfectorale et font l'objet d'un « taux de remise » annuel, en fonction de l'évolution des dépenses de transport constatés. En d'autres termes, la convention-type prévoit un mécanisme de minoration du tarif appliqué au transport sanitaire par rapport à celui applicable aux courses « ordinaires », fixé par arrêté du préfet en application d'un décret du 7 octobre 2015.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

L'article 6-1 en offre une illustration. Ainsi, pour l'année 2024, le tarif « transport sanitaire » sera indexé sur l'augmentation des tarifs préfectoraux pour cette année moyennant un abattement de 30%. Si le tarif préfectoral augmente de 4%, celui pour le transport sanitaire n'augmentera ainsi que de 2,8%. Ce taux de « remise » peut également être augmenté en fonction du taux de croissance des montants remboursés de transport de taxi entre l'année 2022 et l'année 2023. L'article 6-2 complète ce dispositif en reconduisant des dispositifs additionnels prévus dans la précédente convention de 2018 et notamment un taux de remise différencié selon que le trajet constitue un aller-retour ou un aller-simple prescrit médicalement et selon la nature des soins prodigués.

Deux requêtes soutiennent que le directeur de l'Uncam était incompétent pour fixer ces tarifs en dehors du cadre conventionnel classique, c'est-à-dire en dehors d'une négociation avec les organisations professionnelles représentatives de la profession. Mais le directeur tirait directement cette compétence de l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale, qui lui confie le soin, par le biais de la convention-type, de déterminer « pour les prestations de transport par taxi, les tarifs de responsabilité qui ne peuvent excéder les tarifs des courses de taxis résultant de la réglementation des prix applicable à ce secteur ». La convention ne reprend pas le terme de « tarifs de responsabilité » figurant dans la loi mais cela n'emporte aucune conséquence sur l'existence d'une habilitation législative pour fixer unilatéralement la base de remboursement des prestations de transport en taxi, y compris en tenant compte de la nature des soins prodigués au patient.

Le moyen suivant n'est pas plus fondé. Selon la Fédération nationale du taxi, le taux de remise de 30% porterait atteinte à la liberté d'entreprendre et à l'article 1P1 de la CEDH, en ne permettant pas à l'entreprise de taxi ayant assuré un transport sanitaire de couvrir la totalité des frais exposés à l'occasion du transport sanitaire. Le syndicat produit de nombreuses études de cabinets de conseil attestant de cette perte financière, notamment pour les chauffeurs exploitant une licence délivrée antérieurement au 1er octobre 2014, qui doivent désormais assurer personnellement la course. Nous convenons avec lui que la hausse des dépenses de transport sanitaire ne doit pas tout aux taxis, mais aussi à la structuration de l'offre de soins sur le territoire. Reste que le moyen nous parait inopérant, alors que chaque entreprise décide librement d'entrer dans la voie du conventionnement et de souscrire aux modalités de tarification qu'elle prévoit. Aucun droit à se voir financer entièrement son activité privée sur fonds public n'ayant pour l'instant été consacré, vous pourrez donc écarter le moyen du syndicat.

Par ailleurs, plusieurs passages de la convention sont imprécis et ont retenu un certain temps notre attention, à l'image des premiers alinéas de son article 3. Nous ne pensons pas pour autant qu'une censure sur le fondement de l'objectif de valeur constitutionnelle d'accessibilité et d'intelligibilité de la norme soit atteignable. Les quelques erreurs matérielles relevées par l'Union nationale des taxis, comme le renvoi à un répertoire des métiers qui n'existe plus ou un copier-coller de passages de la convention de 2018 non actualisés, ne suffisent pas à annuler la convention-type, alors que votre jurisprudence place très haute la marche à franchir en la matière[6]. C'est également le cas de la circonstance que son article 6 renvoie pour le

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

détail du tarif applicable aux tarifs préfectoraux qui seront fixés pour l'année 2024 ou à l'annexe 3 de la convention-type, laquelle prolonge pour 2024-2025 certaines dispositions tarifaires négociées au niveau local pour la période 2018-2023.

6. Le moyen suivant est dirigé contre l'article 9 de la convention-type, qui prévoit que l'entreprise de taxi conventionnée accorde la dispense d'avance de frais au patient également dans les cas ne résultant pas d'une obligation légale. Il est vrai qu'il renvoie à son annexe 5 le soin de détailler les conditions de cette dispense de frais, ce qu'elle ne fait pas ou plutôt en renvoyant elle-même aux caisses et aux entreprises le soin de les définir au stade de la convention individuelle. Mais nous ne voyons aucune contrariété avec l'article L. 322-5, qui exigeait seulement qu'il « fixe les conditions dans lesquelles l'assuré peut être dispensé de l'avance des frais », ce qu'il fait.

7. Nous en venons enfin au dernier groupe de moyens portant sur les articles 4, 11 et 12 de la convention-type qui définissent trois types de sanction en cas de méconnaissance par une entreprise conventionnée des obligations fixées par la convention conclue avec sa caisse primaire : l'avertissement, la suspension et le déconventionnement, avec ou sans sursis.

D'une part, le directeur de l'Uncam était compétent pour prévoir ces « sanctions conventionnelles ». En effet, dès lors que l'article L. 322-5 du CSS l'habilite à dresser une convention-type, elle l'autorisait implicitement mais nécessairement à prévoir les sanctions qui accompagnent la méconnaissance par l'entreprise des obligations qu'elle fixe (pour une convention négociée, CE, 14 mai 2008, *Association pharmaceutique libérale d'union syndicale*, n° 297724, T.).

D'autre part, nous ne voyons aucune méconnaissance du principe de séparation des pouvoirs à avoir rappelé, à l'article 12-2, que le contentieux de ces sanctions conventionnelles relevait du juge judiciaire. La convention qui lie une caisse primaire et une entreprise de taxi est en effet un acte de droit privé et la décision par laquelle une caisse prononce sa résiliation unilatérale ne se rattache pas à l'exercice de prérogatives de puissance publique. Vous en déduisez que sa contestation relève des différends auxquels donne lieu l'application des législations et réglementations de sécurité sociale, pour lesquels l'article L. 142-1 du CSS donne compétence aux juridictions du contentieux général de la sécurité sociale (CE, 30 décembre 2015, *Caisse primaire d'assurance maladie de l'Eure*, n° 386720, Rec. ; pour un litige d'exécution d'une convention locale entre CPAM et entreprises de taxi, TC, 16 juin 2014, *G… c/ CPAM de la Savoie*, n° 3948, inédite).

Par ces motifs, nous concluons au rejet des trois requêtes et à celui des conclusions présentées par l'Union nationale des caisses d'assurance maladie au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

---

[6] pour un renvoi vers un texte inexistant, CE, 29 octobre 2013, *Association les amis de la rade et des calanques*, n° 360085, T. ;

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.