



PUBLIE LE 15 JUL. 2026

Accusé de réception en préfecture  
076-217605401-20260625-115640-DE-1-1  
Date de télétransmission : 09/07/2026  
Date de réception préfecture : 09/07/2026

VILLE DE ROUEN

CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 25 JUIN 2026

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

\*\*\*

**73 / RENOUVELLEMENT DU CONTRAT EN QUASI-REGIE EN MATIERE DE CONTROLE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE**

**PRESENTS** : M. Nicolas MAYER-ROSSIGNOL (absent de 15 h 41 à 16 h 40), Maire,

Mme Marie-Andrée MALLEVILLE (représentée par Mme Benjamine DUCERF après son départ de la séance à 17 h 47), M. Jean-Michel BEREGOVY, Mme Zohra AMIMI, M. Kader CHEKHEMANI (représenté par M. Mohamed BERBRA après son départ de la séance à 21 h 35), Mme Fatima EL KHILI, M. Manuel LABBÉ (représenté par Mme Clémentine LE DUEY de 15 h 42 à 17 h 30 et après son départ de la séance à 18 h 26), Mme Elizabeth LABAYE, M. Stéphane MARTOT, Mme Hélène MICHOT, M. Adrien NAIZET, Mme Sonia TLICH, M. Nicolas ZUILI, Mme Pascale SEUX, M. Valentin RASSE-LAMBRECQ, Adjoints au Maire,

Mme Annie BOULON-FAHMY (représentée par Mme Zohra AMIMI après son départ de la séance à 18 h 06), M. Mohamed BERBRA (représenté par M. Kader CHEKHEMANI avant son arrivée en séance à 14 h 25), M. Yves SORET, M. Patrick LE BONNIEC (absent de 18 h 26 à 18 h 39), M. Matthieu de MONTCHALIN (représenté par M. Yves SORET jusqu'à son arrivée en séance à 14 h 13 et après son départ de la séance à 15 h 41), Mme Elise BOQUIÉ, Mme Florence HEROUIN-LEAUTEY (représentée par M. Adrien NAIZET entre 14 h 48 et 14 h 52 et après son départ de la séance à 16 h 59), Mme Benjamine DUCERF, M. Ludovic DELESQUE, M. Kalminthe GOMIS, M. Abdelkrim MARCHANI, Mme Juliette BIVILLE, M. Thibaut DROUET (représenté par M. Ludovic DELESQUE après son départ de la séance à 22 h 27), Mme Gaëlle SILVESTRE, M. Hakim SALAH, M. Frédéric CHANU, Mme Juliana VIENNE, M. Dorian JUSTIN (représenté par M. Jean-Michel BEREGOVY après son départ de la séance à 19 h 21), Mme Caroline MENDY, Mme Clémentine LE DUEY, Mme Agathe SAMSON (représentée par Mme Caroline MENDY de 19 h 10 à 19 h 34), M. Imed TABACHI, Mme Marie-Hélène ROUX, Mme Hayet ZERGUI, M. Dimitri DENEUVE, M. Benoît ROUSSET, Mme Marine CARON, Mme Florence BRUDEY, M. Julien VANHEE, M. Maxime DA SILVA, Mme Elsa MOUTET (représentée par M. Maxime DA SILVA après son départ de la séance à 17 h 13), M. Pierre-Antoine SPRIMONT, M. Grégoire HOUDAN (jusqu'à son départ de la séance à 14 h 40), M. Bruno DEVAUX.

**REPRESENTES** : Mme Elisabeth ALAZARD-SCHNEIDER (représentée par Mme Elizabeth LABAYE), Mme Françoise LESCONNIEC (représentée par M. Frédéric CHANU), M. Cyrille MOREAU (représenté par Mme Juliette BIVILLE), Mme Kaltoum GACHI (représentée par M. Abdelkrim MARCHANI), Mme Carine WOLF (représentée par Mme Marine CARON), Mme Marie BERRUBÉ (représentée par M. Pierre-Antoine SPRIMONT).

**VILLE DE ROUEN**  
**CONSEIL MUNICIPAL**  
**SEANCE DU 25 JUIN 2026**  
**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL**

\*\*\*

**73 / RENOUVELLEMENT DU CONTRAT EN QUASI-REGIE EN MATIERE DE CONTROLE DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE**

MESDAMES, MESSIEURS,

Le cadre juridique du stationnement payant a été profondément modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (M.A.P.T.A.M.). Cette loi a notamment transféré aux collectivités territoriales la compétence en matière de fixation des tarifs de stationnement et de contrôle, via la mise en place du Forfait de Post-Stationnement (F.P.S.) en remplacement de l'amende pénale.

Les objectifs de cette réforme étaient les suivants :

- mieux lier les politiques de stationnement et de mobilité en confiant aux collectivités un levier qui leur manquait pour mieux influencer sur les modes de déplacements des habitants,
- redonner de l'équité, de la cohérence et de l'efficacité aux politiques de stationnement en améliorant le contrôle du stationnement payant, en développant de nouveaux moyens de paiement et de nouvelles possibilités d'abonnement à disposition des usagers,
- améliorer le niveau de perception des recettes liées au stationnement payant.

Par délibération du Conseil Municipal du 3 mars 2017, la ville de Rouen a autorisé M. Le Maire à procéder à la signature du contrat de concession, avec la société publique locale Rouen Normandie Stationnement, ayant pour objet, dans le cadre d'une délégation de service public, l'exploitation du stationnement payant en voirie et de ses services connexes à compter du 1er janvier 2018 pour une durée de 9 ans.

L'exploitation du stationnement payant en voirie regroupait les attendus suivants :

- le remplacement au 1er janvier 2018 du parc d'horodateurs de la ville de Rouen,
- la collecte et maintenance de ce parc d'horodateurs,
- la mise en œuvre des extensions du stationnement payant en voirie, de modifications ponctuelles liées au changement éventuel de son périmètre,
- la commercialisation des abonnements résidentiels et professionnels mobiles et la gestion des droits de stationnement payant,
- le contrôle du stationnement payant par l'intermédiaire d'un véhicule LAPI et l'émission des Forfaits de Post Stationnement issus des contrôles,
- la transmission à l'ANTAI des F.P.S. émis,
- la gestion des Recours Administratifs Préalables Obligatoires (R.A.P.O.).

Les recettes issues du stationnement payant sur voirie ont connu une évolution positive sur la période 2018-2024. En 2018, les recettes de F.P.S. étaient égales à 727.067 €. En 2025, les recettes étaient égales à 3.417.672€, soit une multiplication par 4,7 des recettes de F.P.S. entre 2018 et 2025. Les recettes issues des droits de stationnement payant (paiement à l'horodateur, abonnements...) étaient quant à elle égales à 3.756.004 € en 2018 et 5.874.683 € en 2025, soit une hausse de 56 % entre 2018 et 2025.

Le taux de paiement spontané des F.P.S. a fortement augmenté entre 2019 et 2024, passant de 47 % des F.P.S. payés spontanément à 72 % des F.P.S. payés spontanément en 2024.

Le taux de respect en matière de stationnement payant est également en forte hausse. Ainsi, en janvier 2019, le taux de respect du paiement du stationnement était de 30 % en zone courte durée et de 47 % en zone moyenne durée. A contrario, en décembre 2025, le taux de respect était de 52 % en zone courte durée et de 71 % en zone moyenne durée. Cette forte hausse du taux de respect témoigne d'une plus grande acceptation et respect de la réglementation par les usagers, les contrôles amenant à ce que les usagers payent davantage leur stationnement de manière spontanée.

### **Analyse des Modes de Gestion Envisageables**

Le choix du mode de gestion d'un service public local est une décision stratégique pour la collectivité, impactant la maîtrise, le financement, la qualité du service et la gestion des risques. Pour le stationnement payant sur voirie, plusieurs options s'offrent à la Ville de Rouen. En 2017, le Conseil Municipal avait voté en faveur d'un contrat de concession de 9 ans avec la Société Publique Locale Rouen Normandie Stationnement (S.P.L. R.N.S.) pour l'exploitation du stationnement payant sur voirie et ses services connexes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 jusqu'au 31 décembre 2026.

Les différents modes de gestion possibles sont les suivants :

#### **I) La Régie Directe**

La régie directe consiste pour la collectivité à gérer le service public elle-même, avec ses propres moyens humains, matériels et financiers.

**Mécanisme :** La Ville de Rouen créerait un service dédié à la gestion du stationnement payant. Ce service serait responsable de l'ensemble des missions : définition de la politique de stationnement, investissements (horodateurs, véhicules LAPI, logiciels), collecte des recettes, maintenance, gestion des abonnements, contrôle et traitement des RAPO. Le personnel serait directement employé par la collectivité.

| Avantages                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Inconvénients                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Maîtrise totale</u> : La collectivité conserve un contrôle absolu sur toutes les facettes du service, de la stratégie à l'exécution quotidienne. Bien que le contrat actuel de quasi-régie offre un contrôle déjà assez marqué sur l'exécution de ce service.</li> <li>▪ <u>Absence de marge bénéficiaire</u> : Les éventuels excédents financiers du service reviennent intégralement au budget municipal, sans être reversés à un opérateur externe.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Charge financière et d'investissement</u> : La collectivité doit supporter l'intégralité des coûts d'investissement (renouvellement des horodateurs, acquisition de véhicules LAPI, développement de logiciels, etc.), qui sont significatifs. Le contrat actuel de quasi-régie a été choisi précisément pour éviter à la Ville de supporter ces coûts d'investissement.</li> <li>▪ <u>Risque d'exploitation</u> : La collectivité assume seule tous les risques liés à l'exploitation du service (baisse des recettes, pannes, vandalisme, etc.).</li> <li>▪ <u>Expertise et moyens</u> : Nécessite de disposer en interne d'une expertise technique et d'une capacité de gestion importantes, qui peuvent être complexes à maintenir pour un service aussi spécialisé et évolutif.</li> <li>▪ <u>Intégration du personnel</u> : Le personnel est directement intégré aux services municipaux dont le coût de gestion serait conséquent en termes de ressources humaines.</li> </ul> |

#### **II) La Délégation de Service Public (DSP)**

La D.S.P. est un contrat par lequel une collectivité confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un opérateur économique privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats

de l'exploitation.

**Mécanisme** : La Ville de Rouen lancerait un appel d'offres pour sélectionner un opérateur privé qui prendrait en charge l'exploitation du stationnement payant. Cet opérateur investirait, gérerait le service et serait rémunéré en fonction des recettes générées, tout en assumant les risques d'exploitation.

| Avantages                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Inconvénients                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Transfert de risques</u> : Les risques financiers et opérationnels sont transférés à l'opérateur privé.</li> <li>▪ <u>Expertise et innovation</u> : Accès à l'expertise et aux innovations technologiques du secteur privé, souvent plus agile et spécialisé.</li> <li>▪ <u>Optimisation des coûts</u> : L'opérateur privé, motivé par la rentabilité, peut chercher à optimiser les coûts et l'efficacité du service.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Perte de maîtrise directe</u> : La collectivité perd une partie de son contrôle direct sur la gestion quotidienne du service, même si elle conserve un pouvoir de contrôle et de régulation.</li> <li>▪ <u>Objectif de rentabilité</u> : Le but lucratif de l'opérateur privé peut parfois entrer en conflit avec l'intérêt général ou la politique sociale de la collectivité.</li> </ul> |

### III) La Quasi-Régie via une Société Publique Locale (S.P.L.)

C'est le mode de gestion actuellement en vigueur à Rouen avec la S.P.L. Rouen Normandie Aménagement Stationnement (S.P.L. R.N.A.S.).

La S.P.L. R.N.S., créée en janvier 2014 pour une durée de 99 ans (devenue en 2025 S.P.L. R.N.A.S.), a pour objet l'étude, la réalisation et la gestion, pour le compte de ses collectivités actionnaires, des parcs de stationnement et du stationnement payant sur voirie à Rouen (et, le cas échéant, dans la métropole).

Le contrat liant la ville à la S.P.L. est qualifié de quasi-régie. Ce terme traduit l'idée d'un service public géré via une structure privée à capitaux publics sur laquelle la collectivité exerce un contrôle étroit, mais dans un cadre contractuel avec des modalités de redevance et des obligations d'exploitation confiées à la S.P.L.

En droit de la commande publique, ce schéma appelé « in house » suppose que la collectivité détienne le capital, exerce un contrôle comparable à celui qu'elle assure sur ses propres services et confie le service sans passer par une procédure de mise en concurrence. Ce régime est possible, y compris via une SPL, à condition que ces critères soient réunis. Dans le cas de la S.P.L. R.N.A.S., la collectivité détient le capital avec des collectivités de la métropole, ce qui satisfait à la première condition et le contrôle est assuré via le conseil d'administration et le rapport annuel au conseil municipal de la ville.

Néanmoins, l'appellation de quasi régie ne se confond pas automatiquement avec le simple statut de S.P.L. Pour être juridiquement une quasi-régie, il faut que la S.P.L. ne rende de compte qu'à ses actionnaires, qu'elle n'exerce pas d'activité pour des tiers et que la collectivité participe à ses organes de direction. Il en résulte que la S.P.L. R.N.A.S. remplit les conditions de la quasi-régie.

**Mécanisme** : La S.P.L. R.N.A.S. est une société dont le capital est détenu à 100% par des collectivités publiques (Métropole Rouen Normandie et Ville de Rouen principalement, avec d'autres communes). Elle gère le service de stationnement payant sur voirie pour le compte de ses actionnaires. Sa rémunération est composée d'une part fixe et d'une part variable, ce qui lui confère un "risque d'exploitation substantiel" nécessaire à la qualification de quasi-régie.

| Avantages                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Inconvénients                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Maîtrise publique et politique</u> : La Ville conserve la maîtrise totale de sa politique de stationnement, des tarifs et des zones payantes, tout en bénéficiant de la flexibilité d'une structure de droit privé.</li> <li>• <u>Financement des investissements</u> : La SPL RNAS assume le coût des investissements nécessaires (horodateurs, véhicules LAPI, logiciels, etc.), évitant ainsi à la Ville de les supporter directement.</li> <li>• <u>Conservation des recettes</u> : L'intégralité des recettes du stationnement payant sur voirie reste des fonds publics reversés à la Ville, après déduction de la rémunération de la SPL.</li> <li>• <u>Mutualisation des moyens</u> : L'équipe de direction et administrative et financière est mutualisée avec d'autres entités publiques (SEM Rouen Park), optimisant les ressources.</li> <li>• <u>Risque d'exploitation partagé</u> : La SPL assume un risque d'exploitation, comme en témoignent les résultats financiers de certaines années (par exemple, un résultat négatif après IS en 2021), ce qui est une condition essentielle pour la légalité de la quasi-régie.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Nécessité d'un contrôle rigoureux</u> : Bien que la collectivité soit actionnaire, un contrôle actif et régulier de la SPL est indispensable pour s'assurer de la bonne exécution des missions et de l'alignement avec les objectifs publics.</li> <li>▪ <u>Complexité juridique et financière</u> : La structure de la SPL et les mécanismes de rémunération doivent être conformes aux exigences strictes de la quasi-régie pour éviter toute remise en cause juridique.</li> </ul> |

Il est proposé de renouveler le contrat de quasi-régie entre la Ville de Rouen et la S.P.L. R.N.A.S. relatif à la gestion du stationnement payant et à ses services connexes pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2027 au 31 décembre 2035. Les missions indiquées précédemment resteraient identiques tandis que de nouvelles missions seraient exercées par la S.P.L. R.N.A.S. :

- l'établissement du Forfait de Post Stationnement (F.P.S.) serait dorénavant opéré en back office depuis plusieurs postes informatiques dédiés dans les locaux de la S.P.L. R.N.A.S. et non directement depuis le véhicule LAPI. Pour les situations particulières, le contrôle pourrait toujours être opéré par des agents suiveurs à pied,
- la réception, l'instruction et la rédaction des mémoires en défense devant le Tribunal du Stationnement payant,
- le renouvellement complet du parc des horodateurs avec la mise en œuvre d'horodateurs respectant les normes d'accessibilité P.M.R. (pour un montant estimé égal à 2.432.000 € H.T.).

La rémunération versée par la Ville à la S.P.L. R.N.A.S. resterait composée de deux volets : une rémunération fixe et une rémunération variable.

La rémunération fixe correspond aux charges de fonctionnement engagées par la S.P.L. R.N.A.S afin de réaliser au quotidien les missions qui lui sont confiées (les charges de personnel, comprenant les rémunérations, les charges sociales patronales ainsi que l'ensemble des coûts annexes liés au personnel affecté à l'exécution du contrat, les prestations assurées par l'ANTAI, l'envoi des forfaits de post-stationnement (F.P.S.), les prestations de collecte des recettes issues des horodateurs et leur maintenance, y compris les opérations de transport de fonds, les dotations aux amortissements des équipements et matériels nécessaires à l'exécution du contrat). Le montant de la rémunération fixe prévue par le nouveau contrat est égal à 1.263.196 € H.T. en 2027 (contre 1.246.767 € H.T. en 2026), cette évolution s'expliquant par la hausse de l'indice minima de la branche stationnement.

La redevance variable correspond aux autres dépenses engagées par la SPL RNAS. Elle est calculée de la manière suivante :

a) Part de la redevance variable issue des recettes de F.P.S.

- Concernant la part de la redevance variable issue des recettes de F.P.S., le taux applicable sera égal à 10 % de l'ensemble des recettes de F.P.S.

b) Part de la redevance variable issue des recettes de droits de stationnement payant

- Concernant la part de la redevance variable issue des recettes de droits de stationnement payant (horodateurs, paiement dématérialisé du stationnement, abonnements), le taux applicable sera décroissant en fonction des recettes annuelles effectivement perçues par la Ville.

- Pour la part des recettes issues des droits de stationnement payant comprise entre 0 et 4.300.000 €, le taux applicable sera égal à 10% de ces recettes.

- Pour la part des recettes issues des droits de stationnement payant supérieure à 4.300.000 €, le taux applicable sera égal à 3 % de ces recettes.

Après analyse des différents modes de gestion, la commission consultative des services publics locaux, lors de sa séance du 29 janvier 2026, a approuvé le principe du contrat de quasi-régie, relatif à la gestion du stationnement payant et à ses services connexes pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2027 au 31 décembre 2035, appelé à être passé entre la Ville de Rouen et la S.P.L. R.N.A.S.

J'ai donc l'honneur, Mesdames, Messieurs, de vous demander de bien vouloir approuver le principe d'un contrat de quasi-régie d'une durée de 9 ans avec la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement Stationnement (S.P.L. R.N.A.S.) pour l'exploitation du stationnement payant sur voirie et de ses services connexes, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2027, conformément au projet de contrat ci-annexé et autoriser à la signature de ce contrat en quasi-régie.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

- Sur le rapport de Mme Sonia TLICH, Adjointe,

VU :

- Le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L.2333-87 et suivants et R.2333-120-1 et suivants,

- Le Code de la Commande Publique, notamment les articles L.3211-1 à L.3211-5,

- La délibération du Conseil Municipal en date du 3 avril 2017,

- Le projet de contrat,

- L'avis de la commission consultative des services publics locaux en date du 29 janvier 2026.

CONSIDERANT :

- La nécessité de poursuivre la mise en œuvre des objectifs de la politique de stationnement de la Ville de Rouen, définis communément avec la politique des déplacements urbains de la Métropole Rouen Normandie,
- Le montant et la nature des investissements à réaliser afin de maintenir l'efficacité du contrôle du stationnement payant (remplacement des horodateurs, contrôle en back office depuis les locaux de la S.P.L. R.N.A.S.),
- Que la Société Publique Locale R.N.A.S. a la capacité de réaliser ces investissements et d'exploiter ce service public délégué dans la continuité du précédent contrat relatif à la gestion du stationnement payant et à ses services connexes.

APRES EN AVOIR DELIBERE :

- 1.-approuve le principe d'un contrat de quasi-régie d'une durée de 9 ans avec la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement Stationnement (S.P.L. R.N.A.S.) pour l'exploitation du stationnement payant sur voirie et de ses services connexes, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2027, conformément au projet de contrat ci-annexé,
- 2.- autorise M. le Maire à procéder à la signature de ce contrat en quasi-régie,
- 3.- précise que les recettes résultant de l'exécution du contrat seront imputées au chapitre 73 (impôts et taxes), article 7337 (droits de stationnement) du budget.

Après prise de parole de Mme TLICH et Mme ROUX, la délibération est mise au vote à 22 h 20.

M. le Maire indique que le groupe Rouen insoumise ne participe pas au vote.

La délibération est adoptée à l'unanimité des votants.

Fait à Rouen, en l'Hôtel de Ville, les jour, mois et an susdits.

p. extrait conforme,  
Le Maire de Rouen,

suivent les signatures,

*M. le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte, et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Rouen (53, avenue Gustave Flaubert 76000 Rouen cedex) dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'État.*

*De même, en cas de recours ne nécessitant pas la présence d'un avocat, vous pourrez saisir le tribunal susmentionné par le site « Télérecours Citoyens » à l'adresse suivante : [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr), et ce en application de l'article R421-1 du Code de justice administrative.*

