

## sommaire

### CHRONIQUE

L'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 et la nouvelle « modernisation » des schémas de cohérence territoriale. **Seydou TRAORÉ** ..... 751

### JURISPRUDENCE

#### État

L'État doit-il prendre en considération les stipulations de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) du 9 mai 1992 et l'accord de Paris du 12 décembre 2015 conclu dans ce cadre prévoyant des engagements de prendre les mesures nécessaires pour lutter contre le changement climatique ? ..... 759

■ CE (6/5 CHR) 19 novembre 2020, *Commune de Grande-Scynthe*, n° 427301  
Conclusions **Stéphane HOYNCK**  
Observations **Lucas DERMENGHEM** et **David DEHARBE**

#### Police administrative

À quelles conditions le maire peut-il autoriser le stationnement des véhicules sur les trottoirs ? ..... 775

■ CE (5/6 CHR) 8 juillet 2020, *Association Les droits du piéton en Vendée*, n° 425556  
Conclusions **Cécile BARROIS DE SARIGNY**

Le maire d'une commune peut-il interdire l'usage du glyphosate sur sa commune ? ..... 779

■ TA Cergy-Pontoise 8 octobre 2020, *Commune de Pierrelaye*, n° 1915489  
■ TA Cergy Pontoise 8 octobre 2020, *Commune de Bessancourt*, n° 2000727  
Conclusions **Corinne CHARLERY**  
Observations **David DEHARBE** et **Maeliss LOISEL**

En dépit du décret fixant la liste limitative des activités des magasins susceptibles d'accueillir du public, un maire peut-il prendre un arrêté autorisant l'ensemble des commerces à ouvrir sur le territoire de sa commune ? ..... 795

■ TA Besancon (JRF) 5 novembre 2020, *Préfet du Doubs c/ Commune d'Audincourt*, n° 2001666

#### Fonction publique territoriale

Peut-on légalement modifier les attributions d'un agent recruté avant la loi du 26 janvier 1984 ? ..... 798

■ CAA Lyon (3<sup>e</sup> ch.) 30 juin 2020, *Mme Sonia Leenhardt*, n° 18LY01057  
Conclusions **Samuel DELIANCOURT**

Dans quelles conditions un agent peut-il bénéficier de congés bonifiés ? .... 804

■ CAA Lyon (3<sup>e</sup> CH) 8 octobre 2020, *Boisgris*, n° 18LY02945  
Conclusions **Samuel DELIANCOURT**

#### Finances publiques locales

Le comptable public a-t-il qualité pour effectuer tous actes interruptifs de la prescription quadriennale en matière de recouvrement des créances ? ..... 807

■ CE (3/8 CHR) 21 septembre 2020, *Communauté d'agglomération Chalon-Val-de-Bourgogne*, n° 430915

Conclusions **Laurent CYTERMANN**  
Observations **Vincent FELLER**

#### Contentieux des collectivités locales

Est-il possible d'apporter la preuve de la publication d'une délégation de signature après la clôture de l'instruction devant le juge administratif ? ... 815

■ CE (5/6 CHR) 8 juillet 2020, *SCV le 118 Résidence*, n° 420570  
Conclusions **Cécile BARROIS DE SARIGNY**

**BRÈVES DE JURISPRUDENCE** Sébastien FERRARI ..... 820

**L'OFFICIEL EN BREF** SÉBASTIEN FERRARI ..... 824

**MODÈLE D'ACTE** MODÈLE DE DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL PROPOSANT LA SUPPRESSION DU CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE (DANS UNE COMMUNE DE MOINS DE 1 500 HABITANTS) ..... 830

Document mis à disposition sur la Revue générale du droit  
<https://www.revuegeneraledudroit.eu>

# BJCL

comité de rédaction

## Bernard POUJADE

Professeur agrégé à l'Université de Paris  
Avocat au Barreau de Paris

## François SÈNERS

Conseiller d'État

## Jean-Claude Bonichot

Conseiller d'État

## Xavier Cabannes

Professeur à l'Université de Paris

## Pierre Collin

Conseiller d'État

## Claire Cornet

Administrateur territorial

## Sébastien Ferrari

Agrégé des Facultés de droit  
Professeur de droit public

## Lionel Fourny

Ancien Directeur général des services du département  
de la Moselle – Ancien président de l'Association  
des directeurs généraux et directeurs généraux  
adjoints des services des départements et régions

## Mattias Guyomar

Conseiller d'État  
Professeur associé à l'Université Panthéon Assas (Paris II)

## Laetitia Janicot

Professeur agrégé à l'Université de Cergy-Pontoise

## Christian Pisani

Notaire

## Olivier Ritz

Ancien conseiller du comité de direction de la Caisse  
des dépôts

## Rémy Schwartz

Conseiller d'État  
Professeur associé à l'Université de Paris I

## Christophe Soulard

Conseiller à la Cour de cassation – Professeur associé  
à l'Université de Lorraine

## Laurent Touvet

Conseiller d'État

## Éditorial

### Finances

Il est intéressant de se pencher dans ce contexte si particulier dû à la crise sanitaire qui impacte sévèrement les collectivités territoriales sur l'avenir des relations financières entre l'État et les collectivités territoriales tel qu'il ressort du projet de loi de finances pour 2021.

L'avis n° 144 (2020-2021) de M. Loïc Hervé, fait au nom de la commission des lois, déposé le 19 novembre 2020 dresse un tableau assez fidèle de ces relations.

Après un projet de loi de finances pour 2020 marqué par un débat sur la réforme de la taxe d'habitation, le projet de loi de finances pour 2021 s'inscrit dans le double contexte d'une crise sanitaire et d'une nouvelle révision du panier des ressources fiscales dont disposent les collectivités territoriales, du fait de la baisse du montant des impôts économiques dont elles bénéficient.

Dans ce contexte, les crédits de la mission « Relations avec les collectivités territoriales » portent une part de l'effort de relance conduit par le Gouvernement. Bien que cela ne soit pas à cette seule fin, ces crédits connaissent une augmentation significative, de l'ordre de 6,82 % en autorisations d'engagement et de 12,88 % en crédits de paiement, pour s'établir respectivement à 4,09 milliards d'euros et 3,9 milliards d'euros. Il y a des points d'ombre ainsi de l'accompagnement financier proposé aux collectivités territoriales par l'État pour l'achat de masques de protection qui a généré des inégalités entre les collectivités territoriales concernées, les plus réactives d'entre elles n'ayant paradoxalement pas bénéficié de ce soutien. L'action n° 8 « Concours exceptionnels pour l'achat de masques », qui a retracé les budgétisations d'accompagnement financier de l'État aux collectivités territoriales en la matière lors de l'examen des lois de finances rectificatives, ne fait l'objet d'aucune demande de crédits pour l'année 2021.

Il y a des fluctuations sur la portée des dispositifs de compensation proposés par l'État qui sont estimées dommageables [diminution des compensations financières des pertes enregistrées par les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)].

Les collectivités territoriales ont le sentiment d'une nouvelle réduction des marges de manœuvre fiscales des collectivités territoriales avec la baisse des impositions économiques et leur compensation par une part d'impôt national.

Évidemment, les concours financiers sont en hausse.

Les dotations de soutien à l'investissement restent globalement stables en valeur, à l'exception notable de la DSIL « exceptionnelle », qui s'inscrit dans la stratégie de soutien de l'État aux collectivités territoriales face à la crise sanitaire.

Le soutien de l'État aux investissements des départements via la dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID) est stable en valeur et devrait donc légèrement reculer en 2021 en volume, dans la stricte proportion de l'inflation, prévue à ce jour à 0,6 %.

L'automatisation du versement du fonds de compensation de la TVA (FCTVA) est une mesure consensuelle mais qui connaît une mise en œuvre heurtée, marquée par des reports successifs.

La répartition de la DGF connaît quelques ajustements et poursuit des évolutions déjà entamées.

Il y a donc encore beaucoup à faire pour rassurer les collectivités territoriales qui ne sont pas, loin s'en faut, satisfaites de ce PLF pour 2021. ■

Bernard POUJADE

# À quelles conditions le maire peut-il autoriser le stationnement des véhicules sur les trottoirs ?

**RÉSUMÉ** Dans l'exercice des pouvoirs de police qu'il tient du code général des collectivités territoriales, le maire est habilité à prendre les mesures nécessaires pour concilier les droits de l'ensemble des usagers de la voie publique et les contraintes liées à la circulation et au stationnement de leurs véhicules. L'article R. 417-10 du code de la route ne fait pas obstacle à ce que le maire autorise le stationnement de véhicules sur une partie des trottoirs, lorsque les besoins du stationnement et la configuration de la voie publique le rendent nécessaire et à condition qu'un passage suffisant soit réservé au cheminement des piétons.

**ABSTRACTS** Police de la circulation et du stationnement ■ Réglementation du stationnement ■ Pouvoirs de police du maire ■ Étendue ■ Mesures nécessaires pour concilier les droits des usagers de la voie publique et les contraintes liées à la circulation et au stationnement des véhicules ■ Arrêté autorisant le stationnement sur les trottoirs ■ Légalité ■ Conditions remplies ■ Existence.

**CE (5/6 CHR) 8 juillet 2020, Association Les droits du piéton en Vendée, n° 425556 – M. Lambron, Rapp. – Mme Barrois de Sarigny, Rapp. public – M<sup>e</sup> Haas, Av.**

➔ Décision mentionnée dans les tables du Recueil Lebon.

## Conclusions

### Cécile BARROIS DE SARIGNY, rapporteure publique

L'association Les droits du piéton en Vendée vous saisit du litige qui l'oppose au maire des Sables-d'Olonne à propos du stationnement de véhicules sur les trottoirs de la commune. Contestant toute possibilité pour le maire d'autoriser un tel stationnement, l'association lui a demandé de faire disparaître les marquages au sol apposés dans certaines rues qui formalisaient la possibilité pour les automobilistes de se garer sur le trottoir. Le refus du premier édile a été contesté devant le tribunal administratif de Nantes qui en a prononcé l'annulation partielle, au motif que les emplacements prévus sur les trottoirs de deux rues de la commune ne laissaient subsister aucun passage pour les piétons ou imposaient aux véhicules de procéder à des manœuvres interdites par le code de la route. La cour administrative d'appel de Nantes a confirmé le jugement par l'arrêt attaqué devant vous.

### La combinaison du code de la route et des pouvoirs de police du maire

L'association Les droits du piéton en Vendée s'engage tout d'abord sur le terrain de l'erreur de droit en vous soumettant une question d'articulation entre la réglementation du stationnement par le code de la route et celle des pouvoirs de police du maire. Les termes du débat sont simples. Les dispositions du code de la route qui réservent l'usage des trottoirs aux piétons interdisent-elles au maire de prendre des mesures de police consistant à instaurer des places de stationnement pour véhicules sur le trottoir ?

Une question analogue a été posée à votre assemblée du contentieux il y a près de 50 ans, alors que les autorités de police locales – en l'occurrence le préfet de police – trouvaient déjà dans l'institution de place de stationnement sur les trottoirs le moyen d'accueillir au mieux le nombre croissant d'automobilistes dans les agglomérations. Par votre décision *Association Les droits du Piéton* du 23 mars 1973<sup>1</sup>, vous avez jugé que le code de la route n'interdisait pas au préfet de police d'autoriser les conducteurs à faire stationner les automobiles sur certains trottoirs pour répondre aux difficultés particulières de la circulation automobile dans la ville de Paris, sous réserve que les caractéristiques des trottoirs sur lesquels le stationnement était autorisé ne conduisent pas à imposer aux piétons des sujétions excessives au regard de ce qu'exige l'intérêt général. Plus généralement, vous avez jugé que les dispositions du code de la route ne faisaient pas obstacle à l'intervention de l'autorité administrative investie de pouvoirs de police à laquelle il appartient de prendre les mesures nécessaires pour concilier les droits des usagers de la voie publique avec les exigences de la circulation automobile.

Cette solution ne nous paraît pas devoir être remise en cause aujourd'hui, laquelle a d'ailleurs été discrètement réitérée dans une décision inédite du 23 mars 1990, *Commune de Viterne*<sup>2</sup>, qui rappelle qu'un maire peut légalement insti-

<sup>1</sup> N° 80599 : Rec., p. 245.

<sup>2</sup> N° 49513.

tuer une aire de stationnement sur le trottoir d'une rue « eu égard aux difficultés de circulation » dans celle-ci <sup>3</sup>. Votre décision de 5<sup>e</sup> sous-section jugeant seule, *Commune de Bordeaux* du 9 mai 2011, également inédite <sup>4</sup>, citée par le pourvoi, ne saurait quant à elle vous retenir. Celle-ci juge seulement que l'article R. 417-10 du code de la route institue une interdiction générale de stationner sur les trottoirs applicables même en l'absence de réglementation particulière, ce qui n'exclut en rien que l'autorité de police intervienne pour limiter les zones réservées à la circulation des piétons et par suite, la portée de l'interdiction.

La solution retenue en 1973 repose sur l'idée qu'alors même qu'il réglemente l'usage des trottoirs par les piétons, le code de la route n'interdit pas aux autorités locales d'édicter des règles qui auront pour effet de s'ajouter à la législation existante, pour des motifs d'ordre public. Ce faisant, les autorités en question ne contreviennent pas – votre décision le rappelle – aux dispositions du code de la route, ce qu'elles ne sauraient légalement faire ; elles se contentent d'intervenir dans le domaine qui est le leur – la police locale – dans l'espace que leur a nécessairement laissé la réglementation nationale. Il s'agit moins d'un concours, que d'une cohabitation de deux mesures de police dont la finalité diffère quelque peu. La première tend à réglementer l'usage d'une partie de la voie publique par les piétons quand la seconde tend à remédier aux difficultés liées à la circulation automobile.

Les deux dispositions du code de la route qui étaient dans le paysage en 1973 <sup>5</sup> réglementaient l'usage des trottoirs du point de vue des usagers, en imposant à ces derniers d'emprunter cette partie de la voie, ce qui facilitait le raisonnement consistant à admettre que le code n'avait pas entendu limiter le champ de la réglementation de la circulation automobile. Pour autant, il fait peu de doute que la réglementation de l'époque interdisait déjà en creux aux véhicules à moteur d'emprunter les trottoirs.

## L'évolution du code de la route

Depuis 1973, le code s'est enrichi d'une disposition, devenue l'article R. 417-10, qui appréhende spécifiquement le stationnement des véhicules sur le trottoir en le qualifiant de stationnement gênant, et le réprime pénalement. Dans la dernière version des textes, tels que modifiés par un décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement – qui n'est pas en cause en l'espèce, le stationnement des automobiles est même qualifié de stationnement très gênant, passible d'une contravention de 4<sup>e</sup> classe et plus de 2<sup>e</sup> classe comme auparavant <sup>6</sup>. Nous pensons cependant qu'ici encore, en qualifiant de gênant le stationnement sur les trottoirs, le pouvoir réglementaire doit être regardé comme ayant entendu garantir l'affectation des trottoirs aux piétons, et en ce sens comme interdisant seulement le stationnement sur des zones dans lesquelles les piétons sont effectivement

autorisés à circuler. Il y a dès lors place ici encore pour une réglementation de la circulation automobile sur les trottoirs, y compris si celle-ci a pour effet de limiter les zones dans lesquelles les piétons peuvent circuler. Les termes mêmes de l'article R. 417-10 en litige peuvent être interprétés en ce sens lequel qualifie de gênant l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule : « Sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons ». On notera par ailleurs que jusqu'à la refonte du code en 2001, le stationnement des véhicules était regardé comme gênant « Sous réserve des dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police » <sup>7</sup>, explicitant le raisonnement que nous pensons inhérent à l'objet même de la législation. Le maire peut donc autoriser le stationnement automobile sur les trottoirs au titre de son pouvoir de police de la circulation. Comme l'a jugé votre décision de 1973, il doit dans ce cadre prendre les mesures nécessaires pour concilier les droits des usagers de la voie publique avec les exigences de la circulation. Ici encore le précédent de 1973 nous semble, dans sa formulation pertinente, notamment en ce qu'il met en exergue les « exigences de la circulation » comme une donnée avec laquelle il convient pour les usagers de composer. C'est encore tout à fait exact aujourd'hui, malgré les débats que suscite désormais la présence automobile dans les villes. En reprenant fidèlement les termes de votre décision de 1973, la cour administrative d'appel n'a donc commis aucune erreur de droit.

L'autre moyen du pourvoi porte sur la qualification des faits soumis aux juges du fond, ainsi que leur dénaturation. Selon l'association requérante la cour ne pouvait retenir au regard des pièces du dossier que les marquages au sol des places de stationnement sur les trottoirs de la commune qui n'avaient pas été remis en cause par le tribunal laissaient un espace suffisant pour permettre la circulation des piétons.

## La nature et la portée du contrôle du juge administratif

Le présent dossier vous offre l'occasion de préciser l'étendue de votre contrôle en cassation.

Comme toute décision prise en matière de police administrative, la réglementation du stationnement sur les trottoirs par le maire doit être à la fois adaptée, nécessaire et proportionnée <sup>8</sup>. Dans la conciliation qu'il doit opérer entre les intérêts en présence, le maire doit chercher à remédier aux difficultés de circulation liées au manque de place de stationnement tout en garantissant les droits des piétons, soit, la possibilité pour eux de circuler sur les trottoirs, qui sont les espaces qui leur sont réservés et qu'ils sont tenus d'utiliser lorsqu'ils existent <sup>9</sup>. Assez classiquement, nous vous proposons de laisser le juge du fond procéder souverainement aux constats factuels et, s'agissant d'une mesure de police, de soumettre l'opération de conciliation entre les exigences en présence à un contrôle de qualification juridique.

<sup>3</sup> 23 mars 1990, *Commune de Viterne*, n° 49513.

<sup>4</sup> N° 337055.

<sup>5</sup> Articles R.43 et R. 217 du code de la route.

<sup>6</sup> Cf. article R. 417-11 du code de la route.

<sup>7</sup> Article 37-1.

<sup>8</sup> CE Ass. 21 décembre 2012, *Société Groupe Canal Plus et autres*, n°s 362347, 363542, 363703 : Rec., p. 446.

<sup>9</sup> Cf. article R.412-34 du code de la route.

L'argumentation qui vous est soumise vous conduit essentiellement sur le premier terrain, laquelle revient sur la place laissée aux piétons pour se déplacer sur les trottoirs de la commune des Sables d'Olonne sur lesquels le stationnement a été autorisé. Il est soutenu que la largeur de l'espace de circulation restant sur les trottoirs qui accueillent une place de stationnement serait insuffisante pour permettre le passage de fauteuils roulants et que certains emplacements contraindraient les automobilistes à circuler sur le trottoir. La commune fait néanmoins valoir qu'elle a veillé à maintenir une partie de trottoir réservée au cheminement des piétons de 1,40 mètre, ce qui est le minimum exigé par la réglementation<sup>10</sup>, ce qui n'est pas contesté en réplique. Les places

de stationnement sont en outre aisément identifiables et repérables, dès lors qu'elles sont délimitées par une résine épaisse. En jugeant sur cette base que les piétons disposaient de la possibilité de se déplacer sur les voies en cause, la cour n'a pas dénaturé les pièces du dossier.

Enfin, mais cette question est finalement peu débattue, et elle ne l'avait pas été davantage devant les juges du fond, il n'est pas démontré que la cour aurait inexactement qualifié les faits de l'espèce en retenant que le maire pouvait légalement prendre les mesures contestées au regard des impératifs de la circulation automobile dans la commune.

Par ces motifs, nous concluons au rejet du pourvoi et au rejet, dans les circonstances de l'espèce, au rejet des conclusions présentées par la commune des Sables-d'Olonne sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. ■

<sup>10</sup> Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

## Arrêt

Vu la procédure suivante :

L'association Les droits du piéton en Vendée a demandé au tribunal administratif de Nantes d'annuler pour excès de pouvoir la décision implicite de rejet née du silence gardé par le maire d'Olonne-sur-Mer sur sa demande du 8 janvier 2015 tendant à la suppression des marquages au sol autorisant le stationnement des véhicules sur les trottoirs de la commune et d'enjoindre au maire de cette commune de supprimer ces marquages. Par un jugement n° 1502651 du 13 juillet 2017, le tribunal administratif a annulé cette décision en tant qu'elle refuse la suppression des marquages autorisant le stationnement des véhicules sur les trottoirs des rues des Archers et Paul-Bert et a rejeté le surplus des conclusions de la demande.

Par un arrêt n° 17NT02809 du 21 septembre 2018, la cour administrative d'appel de Nantes a rejeté l'appel formé par l'association Les droits du piéton en Vendée contre ce jugement.

Par un pourvoi sommaire et un mémoire complémentaire, enregistrés le 21 novembre 2018 et le 21 février 2019 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, l'association Les droits du piéton en Vendée demande au Conseil d'État :

- 1°) d'annuler cet arrêt ;
- 2°) réglant l'affaire au fond, de faire droit à son appel ;
- 3°) de mettre à la charge de la commune d'Olonne-sur-Mer la somme de 3 000 € au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. [...]

Considérant ce qui suit :

1. Il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que, par un jugement du 13 juillet 2017, le tribunal administratif de Nantes, saisi par l'association Les droits du piéton en Vendée d'une demande d'annulation de la décision implicite du maire d'Olonne-sur-Mer refusant de supprimer les marquages au sol délimitant des places de stationnement de véhicules automobiles sur les trottoirs de certaines voies de la commune, n'a annulé cette décision qu'en tant qu'elle porte sur le stationnement rue des Archers et rue Paul-Bert et a rejeté

le surplus des conclusions de l'association. Cette dernière se pourvoit en cassation contre l'arrêt du 21 septembre 2018 par lequel la cour administrative d'appel de Nantes a rejeté son appel dirigé contre ce jugement en tant qu'il rejette le surplus de ses conclusions.

2. Aux termes de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales : « *Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales, et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation [...].* » Aux termes de l'article L. 2213-2 du même code : « *Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation [...].* 2° *Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains [...].* » Dans l'exercice des pouvoirs de police qui lui sont ainsi confiés, il appartient au maire de prendre les mesures nécessaires pour concilier les droits de l'ensemble des usagers de la voie publique et les contraintes liées, le cas échéant, à la circulation et au stationnement de leurs véhicules.

3. Par ailleurs, l'article R. 417-10 du code de la route, dans sa rédaction alors applicable, dispose que : « *I. Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation. / II. Est considéré comme gênant la circulation publique, l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule : / 1° Sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons [...].* »

4. Si le maire ne saurait légalement, dans l'exercice des pouvoirs de police rappelés au point 2, prendre des mesures contraires au code de la route, les dispositions de l'article R. 417-10 de ce code, citées ci-dessus, ne font pas obstacle à ce que, lorsque les besoins du stationnement et la configuration de la voie publique le rendent nécessaire, le maire autorise le stationnement de véhicules sur une partie des trottoirs, à condition qu'un passage suffisant soit réservé au cheminement des piétons, notamment de ceux qui sont à mobi-

lité réduite, ainsi qu'à leur accès aux habitations et aux commerces riverains et qu'une signalisation adéquate précise les emplacements autorisés.

5. En estimant, ainsi qu'il ressort des termes mêmes de son arrêt, qu'à l'exception des voies pour lesquelles une annulation avait été prononcée par le tribunal administratif, les emplacements réservés au stationnement des véhicules automobiles sur les trottoirs de la commune d'Olonne-sur-Mer, signalés par un marquage au sol, laissent un espace suffisant pour le cheminement des piétons et pour leur accès aux habitations et aux commerces, la cour administrative d'appel a porté sur les pièces du dossier qui lui était soumis une appréciation souveraine, exempte de dénaturation. En jugeant que le maire d'Olonne-sur-Mer avait pu, par suite, au vu de la configuration des voies concernées et compte tenu des besoins du stationnement automobile dans la commune, légalement autoriser le stationnement litigieux, elle a exactement qualifié les faits qui lui étaient soumis et n'a pas commis d'erreur de droit.

6. Il résulte de tout ce qui précède que l'association Les droits du piéton en Vendée n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêt qu'elle attaque. Ses conclusions présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative doivent, par suite, être également rejetées. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à sa charge la somme que demande, au même titre, la commune des Sables-d'Olonne, venant aux droits de la commune d'Olonne-sur-Mer.

DÉCIDE :

**Article 1<sup>er</sup>** : Le pourvoi de l'association Les droits du piéton en Vendée est rejeté.

[...] ■