



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante-deuxième session**

Genève, 26-29 septembre 2011

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la signalisation routière**Résolution d'ensemble sur la signalisation routière de 1968****Aires de stationnement sécurisées****Proposition de la Belgique****1.15 Signalisation des aires de stationnement sécurisées pour poids lourds****1.15.1 Contexte**

1. Les projets SETPOS et LABEL ont été lancés sous l'impulsion de la Commission européenne dans le but de lutter contre le vol de fret routier grâce à la création d'aires de stationnement sécurisées.
2. Le projet SETPOS (Secure European Truck Parking Operation Services) est un projet pilote lancé par la Direction générale de l'énergie et des transports (DG TREN) de la Commission européenne. Il s'est poursuivi de juin 2007 à juin 2009. Un des buts du projet SETPOS était de classer les aires de stationnement par catégories en fonction des mesures de sécurité prises.
3. Le projet LABEL, intrinsèquement lié à SETPOS, est un projet distinct cofinancé par la Commission européenne, DG MOVE (Direction générale mobilité et transports; la Commission Barroso II a divisé la Direction générale de l'énergie et des transports en DG MOVE et DG ENER). Le projet LABEL, lancé en 2008, poursuit les travaux réalisés dans le cadre de SETPOS et a élaboré des normes additionnelles de dignité et des normes de sécurité moindre. Le projet LABEL a pour but d'établir un système de certification des catégories de sécurité et de confort des aires de stationnement (sécurisées) pour poids lourds.

4. Au cours de la 3043^e session du Conseil justice et affaires intérieures, qui s'est tenu à Bruxelles les 8 et 9 novembre 2010, le Conseil de l'Union européenne a adopté la «Résolution concernant la prévention de la criminalité visant le transport de marchandises par route, ainsi que la lutte contre ce phénomène, et l'aménagement d'aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds». Les catégories établies par le projet LABEL concernant la sécurité ont été officialisées par cette résolution.

5. Lorsque le projet LABEL s'est achevé à la fin de 2010, c'est l'Union internationale des transports routiers (IRU) qui a repris le flambeau afin de garantir la mise en œuvre des résultats et l'adoption d'une approche harmonisée en Europe concernant la signalisation, la visualisation et la recherche des aires de stationnement pour poids lourds.

6. Déjà au milieu des années 90, l'IRU, en coopération avec la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), a commencé à collecter des données sur l'emplacement et le niveau de services offert par les aires de stationnement pour poids lourds en Europe. Elle a publié ces informations dans une brochure destinée aux opérateurs de transports routiers et aux conducteurs de poids lourds afin de les aider à planifier leur voyage. Il n'était donc pas illogique qu'IRU assure là encore la continuité après la fin des projets LABEL et SETPOS. En septembre 2010, le Forum international des transports (FIT, auparavant CEMT) et l'IRU ont décidé de transformer cette publication sur papier en une application Internet interactive – TRANSPark – qui propose des informations concernant les critères auxquels répondent les aires de stationnement et leur emplacement.

1.15.2 Définition

7. Il s'agit d'un panneau routier indiquant:
- L'existence d'une aire de stationnement adaptée aux camions;
 - Le niveau de sécurité de cette aire de stationnement;
 - Le niveau de confort de cette aire de stationnement.

1.15.3 Recommandations

1.15.3.1 Identification

8. Le panneau est composé du signe «P» habituel indiquant la présence d'une aire de stationnement, associé à l'image d'un camion indiquant que cette aire de stationnement est destinée aux poids lourds et à deux nouveaux symboles: cadenas et étoiles. Les cadenas indiquent le niveau de sécurité, tandis que les étoiles indiquent le niveau de confort. Plus il y a de cadenas, plus les mesures de sécurité prises sont importantes. Plus il y a d'étoiles, plus l'aire de stationnement est confortable.

9. Si les cadenas et les étoiles sont utilisés sur un panneau additionnel, les couleurs employées seront les suivantes: un fond blanc avec des symboles noirs ou un fond bleu avec des symboles blancs.

10. Si la signalisation apparaît sur un panneau existant, les couleurs employées seront les suivantes: un fond bleu avec des symboles blancs ou un fond blanc avec des symboles noirs.

11. Si le panneau est utilisé de manière indépendante, les couleurs employées seront les suivantes: un fond bleu avec des symboles blancs.

12. On trouvera ci-dessous la liste des mesures correspondant à chaque catégorie, d'abord pour l'aspect sécurité puis pour l'aspect confort.

A. Sécurité

Catégorie 1

13. Dans la première catégorie, certaines mesures relativement peu onéreuses sont prises, comme par exemple, tailler la végétation, installer un éclairage suffisant, etc.

14. Une première exigence est que le site puisse être identifié comme une aire de stationnement.

15. Ces aires de stationnement sont librement accessibles à tous. Elles peuvent accueillir aussi bien les voitures de tourisme, les camping-cars que les camionnettes, les poids lourds, etc.

16. Les mesures suggérées devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement sécurisée de catégorie 1 présente les caractéristiques suivantes:

- L'aire de stationnement est accessible à tous;
- Une séparation optique continue entre l'aire de stationnement et les environs doit être mise en place (clôture, autre barrière, panneaux, lignes ou fossé);
- La végétation, les arbres et buissons ne devraient pas entraver le contrôle social dans l'aire de stationnement. Au besoin, la végétation présente entre la route et l'aire de stationnement devrait être taillée de manière à renforcer le contrôle social et à permettre à la police d'inspecter l'ensemble de l'aire de stationnement sans être obligée de quitter la route;
- L'aire de stationnement doit être équipée d'un éclairage suffisant pour garantir le bon fonctionnement d'une éventuelle télévision en circuit fermé (CCTV) et permettre au contrôle social de s'exercer dans l'aire de stationnement;
- Les numéros de téléphone les plus importants (police, pompiers, premiers secours, etc.) devraient être indiqués dans plusieurs langues (le choix des langues peut varier d'un État membre à l'autre);
- L'endroit doit être surveillé grâce à des contrôles de sécurité réguliers, conformément aux législations nationales.

Catégorie 2

17. Par rapport au niveau 1, dans le cadre du niveau 2 de sécurité, il est en plus prévu que l'aire de stationnement soit clôturée ou qu'un système de CCTV contrôle le périmètre. Un panneau indique quels véhicules sont autorisés à stationner. Une CCTV surveille les entrées/sorties. Des contrôles de sécurité sont effectués par le personnel de l'aire de stationnement ou une organisation professionnelle.

18. Les mesures suggérées devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement sécurisée de catégorie 2 présente les caractéristiques suivantes:

- Seuls les véhicules transportant des marchandises et les véhicules autorisés peuvent entrer dans l'aire de stationnement sécurisée (un contrôle devrait être effectué à l'entrée ou des panneaux devraient au moins indiquer clairement que l'accès non autorisé à l'aire de stationnement est interdit);

- L'aire de stationnement est clôturée, d'autres barrières empêchent d'accéder facilement depuis la zone environnante ou une CCTV contrôlant l'ensemble du périmètre du site est mise en place;
- Le périmètre est bien éclairé partout et en permanence. Le nombre et la taille des buissons et des arbres à l'intérieur de l'aire de stationnement devraient être réduits au minimum, pour que les personnes soient visibles à tout moment;
- En cas de surveillance du site par des patrouilles extérieures, celles-ci doivent être assurées par une organisation professionnelle;
- Un système de CCTV est installé pour contrôler toute la circulation entrante et sortante à toutes les entrées/sorties, et garantir que tous les véhicules, les conducteurs et les piétons (s'ils utilisent le point d'entrée et de sortie des véhicules) sont identifiables (vue CCTV aux fins d'identification);
- Un éclairage devrait être installé dans les zones d'entrée et de sortie afin de pouvoir surveiller en permanence les entrées et les sorties;
- Des enregistrements numériques (au moins 25 images par seconde) devraient être effectués. Le système enregistre soit en continu, soit en mode de détection de mouvements;
- L'accès (physique/par le réseau) au matériel d'enregistrement et de contrôle de la CCTV ainsi qu'aux éléments logiciels devrait être strictement contrôlé. Il ne devrait pas être possible pour le personnel (de sécurité) de modifier ou de supprimer des enregistrements;
- Les enregistrements de la CCTV devraient être stockés au minimum pendant trente jours, sauf disposition législative contraire de l'État membre concerné. En outre, les images doivent faire l'objet d'un stockage adéquat (c'est-à-dire sécurisé sur le plan physique et dans le cadre d'un réseau, lorsqu'il y a lieu);
- La CCTV devrait être pleinement opérationnelle et produire des images de qualité offrant une bonne visibilité. Le système de CCTV devrait faire l'objet d'un programme de maintenance préventive;
- Un panneau de signalisation devrait mentionner les numéros de téléphone les plus importants (police, pompiers, premiers secours, etc.), dans plusieurs langues (le choix des langues peut varier d'un État membre à l'autre).

Catégorie 3

19. Par rapport au niveau 2, dans le cadre du niveau 3 de sécurité, il est en plus prévu qu'une clôture et un système de CCTV surveillant le périmètre soient tous les deux installés. Le site doit offrir une bonne visibilité. Des mesures permanentes sont prises pour maintenir la clôture en bon état. L'accès n'est autorisé qu'aux utilisateurs ou au personnel de l'aire de stationnement pour les poids lourds. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement sécurisée de catégorie 3 présente les caractéristiques suivantes:

- Seuls les utilisateurs ou le personnel de l'aire de stationnement pour les poids lourds se voient accorder l'accès à l'aire de stationnement. Cela passe par un contrôle à l'entrée ou des panneaux indiquant clairement qu'un accès non autorisé à l'aire de stationnement est interdit;
- L'aire de stationnement est clôturée ou ceinte d'autres barrières (par exemple, une clôture à hauteur d'homme, un fossé d'1 mètre de profondeur et de 1,5 mètre de

largeur, rempli d'eau), qui empêchent ou entravent l'accès accidentel et l'accès illicite intentionnel;

- Un système de CCTV est installé pour contrôler l'ensemble de la clôture et garantir que toutes les activités menées au niveau de ou à proximité de la clôture peuvent être clairement enregistrées (vue CCTV aux fins d'enregistrement);
- Une zone dégagée, au moins à l'intérieur de l'aire de stationnement pour les poids lourds, doit être conservée entre la clôture/barrière et les structures/les véhicules/la végétation;
- Deux barrières physiques secondaires permettent de protéger la clôture d'un dommage non intentionnel.

Catégorie 4

20. Par rapport au niveau 3, dans le cadre du niveau 4 de sécurité, il est en plus prévu que le personnel sur place ou à distance contrôle les véhicules et les piétons en temps réel. Les véhicules et les conducteurs sont enregistrés. Les gardes et le personnel sont des professionnels formés à cet effet et leurs références sont vérifiées. Ils sont équipés pour pouvoir réagir rapidement en cas d'alerte. La réservation à l'avance est possible. Les portails sont fermés.

21. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement sécurisée de catégorie 4 présente les caractéristiques suivantes:

- Toutes les entrées/sorties doivent être conçues de manière à offrir un niveau de protection comparable à celui de la barrière physique placée sur le périmètre. Les portails doivent être fermés;
- À tout moment, toutes les entrées et sorties de véhicules sont contrôlées en temps réel par le personnel sur place ou à distance, qui veille à ce que seules les entrées/sorties autorisées aient lieu;
- À tout moment, toutes les entrées et sorties de piétons sont contrôlées en temps réel par le personnel sur place ou à distance, qui veille à ce que seules les entrées/sorties autorisées aient lieu;
- Si des gardes sont fournis par une société de gardiennage, leurs activités sont réglementées/certifiées par les autorités;
- Lorsqu'un local de garde est aménagé pour faciliter les tâches du personnel sur place (par exemple, enregistrement du stationnement, communication), il doit être construit de telle manière qu'il protège le personnel contre une attaque extérieure. La porte doit être fermée;
- Si du personnel est présent sur place, il doit être équipé d'un système de détresse personnelle qui déclenche l'alerte dans la salle de contrôle (extérieure) ou auprès d'un responsable en service, qui coordonnera le suivi;
- Si du personnel est présent sur place, il utilise un système de communication personnelle (disponible et opérationnel à tout moment) avec la salle de contrôle (extérieure), où sont déployés d'autres agents présents sur place;
- Le personnel à distance doit avoir reçu une formation appropriée portant entre autres sur les procédures de contrôle et d'enregistrement des entrées/sorties, les procédures d'intervention et de communication en cas d'alerte et la confidentialité;

- L'accès au système de visualisation est requis si le personnel contrôle à distance l'entrée et la sortie;
- Les procédures d'enregistrement consistent au moins à enregistrer le numéro de la plaque d'immatriculation d'un poids lourd/semi-remorque et le nom/la photo du conducteur. Il conviendrait d'établir un lien entre le conducteur et le véhicule, ce qui permettrait de vérifier que le conducteur ne part pas avec un véhicule différent;
- À la sortie de l'aire de stationnement sécurisée, il faut contrôler et enregistrer chaque véhicule et chaque conducteur en confrontant ces informations aux données enregistrées à l'entrée;
- Une procédure de contrôle des entrées/sorties doit être instaurée;
- Les enregistrements de toutes les entrées et sorties doivent être conservés au minimum pendant trois mois;
- Des procédures d'intervention en cas d'alerte sont mises en place; celles-ci sont comprises par l'ensemble du personnel et régulièrement testées. Elles devraient concerner les déclenchements d'alertes, les activités et les procédures de suivi. Tous les déclenchements d'alerte doivent être consignés par écrit;
- Un système de réservation à l'avance doit être prévu;
- Des procédures/mesures doivent être adoptées pour garantir la sécurité en situation d'urgence en cas de panne d'électricité.

Catégorie 5

22. Par rapport au niveau 4, dans le cadre du niveau 5 de sécurité, il est en plus prévu, en particulier, qu'une permanence soit assurée sur place vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept. L'ensemble des véhicules ou des personnes qui entrent sur le site sont identifiés et enregistrés. La clôture est équipée d'un système anti-intrusion et protégée contre un franchissement intentionnel par un poids lourd. La CCTV contrôle l'ensemble de l'aire de stationnement.

23. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement sécurisée de catégorie 5 présente les caractéristiques suivantes:

- L'aire de stationnement est délimitée par une clôture continue (ou d'autres barrières), qui empêche(nt) l'entrée accidentelle et l'entrée intentionnelle illicite ou retarde l'accès le temps nécessaire à une intervention de sécurité. Un système anti-intrusion doit être installé (à savoir, détecteur infrarouge passif, détecteur de vibrations, électrification de la partie supérieure de la clôture);
- Un système de CCTV devrait être installé et contrôler à tout moment l'ensemble de la clôture, garantissant que toutes les activités menées au niveau ou à proximité de la clôture peuvent être clairement enregistrées (vue CCTV aux fins d'enregistrement). Un système de CCTV doit également contrôler l'ensemble de l'aire de stationnement (vue CCTV aux fins de contrôle), ainsi que toutes les voies de circulation et piétonnes (vue CCTV aux fins de détection);
- Une barrière physique secondaire est installée sur l'ensemble du périmètre et permet d'empêcher qu'un poids lourd ne franchisse la clôture (par exemple, fossé, structures naturelles, arbres, zone verte, rivière, rochers, bordure en gazon);
- À tout moment, toutes les entrées/sorties de véhicules sont vérifiées sur place par des gardes formés à cet effet (à savoir, du personnel de sécurité spécialisé qui peut

être employé en interne ou en externe) pour veiller à ce que seules les entrées/sorties autorisées aient lieu;

- À tout moment, toutes les entrées/sorties de piétons sont vérifiées sur place par des gardes formés à cet effet (à savoir, du personnel de sécurité spécialisé qui peut être employé en interne ou en externe) pour veiller à ce que seules les entrées/sorties autorisées aient lieu;
- Une permanence doit être assurée sur place vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept. Des gardes doivent être présents pendant les heures d'ouverture, tandis que le personnel sur place devrait au minimum être présent pendant les heures de fermeture;
- Un local de garde facilitant les tâches du personnel de sécurité (par exemple, contrôle par l'intermédiaire de la CCTV, enregistrement du stationnement, communication), doit être aménagé de telle manière qu'il protège le personnel contre une attaque extérieure (accès non autorisé au local). La porte doit être fermée;
- Le local de garde doit permettre au personnel de sécurité de contrôler les images de la CCTV;
- Tout le personnel de sécurité doit être équipé d'un système de détresse personnelle qui déclenche une alerte dans le local de garde et la salle de contrôle ou auprès d'un responsable en service, qui coordonnera le suivi;
- Un système de communication personnelle (disponible et opérationnel à tout moment) est utilisé entre le personnel de sécurité et la salle de contrôle (extérieure);
- Les gardes et le personnel sur place doivent avoir reçu une formation appropriée portant entre autres sur les procédures de contrôle et d'enregistrement des entrées/sorties, les patrouilles de sécurité, les procédures d'intervention et de communication en cas d'alerte et la confidentialité;
- Toutes les entrées/sorties doivent être enregistrées. Des procédures d'enregistrement similaires à celles de la catégorie 4 s'appliquent à toute personne autorisée à entrer dans l'aire de stationnement pour les poids lourds;
- Des procédures d'intervention en cas d'alerte doivent être instaurées et devraient porter au moins sur les points suivants: qui doit déclencher l'alerte?, quand l'alerte doit-elle être déclenchée?, procédures d'évaluation et de suivi par le biais d'une salle de contrôle (extérieure), procédures d'intervention par paliers et contacts (par exemple, police). Les procédures doivent être consignées par écrit et testées régulièrement.

B. Confort

Niveau de services 1

24. Les aires de stationnement pour poids lourds de niveau 1 offrent des services de base: toilettes, robinets d'eau, poubelles. Marcher et conduire sur l'aire de stationnement ne devraient pas présenter de danger. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement de niveau 1 comporte les aménagements suivants:

- Toilettes en état de marche. À titre indicatif: 2 toilettes pour moins de 75 places de stationnement, 4 toilettes de 76 à 125 places, 6 toilettes pour plus de 125 places;
- Robinets en état de marche;

- Poubelles en nombre raisonnable et suffisamment grandes;
- Sécurité des piétons assurée;
- Sécurité de la circulation: des surfaces planes permettent aux poids lourds de manœuvrer;
- Les services disponibles et les heures d'ouverture sont indiqués.

Niveau de services 2

25. Il existe des lavabos et l'aire de stationnement est mieux disposée.
26. En sus des aménagements de niveau 1, les aires de stationnement pour poids lourds de niveau 2 offrent des lavabos et sont mieux disposées. Le niveau 2 est davantage conçu pour les conducteurs s'arrêtant plus longtemps.
27. Le niveau 2 constitue une catégorie intermédiaire entre le niveau 1 (services de base) et le niveau 3 (qui offre un éventail de services beaucoup plus large).
28. Dans un certain nombre de cas, les installations peuvent se trouver «à proximité» de manière à ne pas exclure les installations qui ne sont pas situées sur l'aire de stationnement elle-même mais que les utilisateurs peuvent atteindre facilement. On considère par exemple comme étant «à proximité» les installations que l'on peut voir et que l'on peut atteindre en environ deux minutes de marche.
29. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement de niveau 2 comporte les aménagements suivants:

- Lavabos en état de marche. Il y a plus qu'un simple robinet. À titre indicatif: 2 lavabos pour moins de 75 places de stationnement, 4 lavabos de 76 à 125 places, 6 lavabos pour plus de 125 places;
- Indications claires assurant la sécurité du trafic sur l'aire de stationnement;
- Indications données de préférence sous forme de pictogrammes;
- Voies de décélération à l'entrée/d'accélération à la sortie de longueur suffisante;
- Stationnement séparé pour les voitures et les poids lourds clairement indiqué;
- Tables de pique-nique ou installation équivalente: places assises dans un magasin, un snack-bar ou un restaurant, ou ailleurs, à proximité.

Niveau de services 3

30. Installations destinées à l'hygiène personnelle et magasin/station-service
31. En sus des aménagements de niveau 2, les aires de stationnement pour poids lourds de niveau 3 offrent davantage de services, les plus importants étant des douches, un magasin et une station-service.
32. Dans un certain nombre de cas, les installations peuvent se trouver «à proximité» de manière à ne pas exclure les installations qui ne sont pas situées sur l'aire de stationnement elle-même mais que les utilisateurs peuvent atteindre facilement. On considère par exemple comme étant «à proximité» les installations que l'on peut voir et que l'on peut atteindre en environ deux minutes de marche.
33. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement de niveau 3 comporte les aménagements suivants:

- Toilettes dont la propreté est vérifiée à intervalles réguliers;
- Lavabos dont la propreté est vérifiée à intervalles réguliers;
- Douches en état de marche, dont la propreté est vérifiée à intervalles réguliers;
- Abri contre la pluie ou le soleil près des places de stationnement ou à défaut, un snack-bar ou un restaurant;
- Pour le personnel: un plan d'urgence, la liste des responsables de service et la liste des personnes à contacter: police, pompiers, premiers secours, médecin;
- Magasin offrant davantage de choix (aliments, boissons, etc.) sur le site ou à proximité;
- Station-service sur le site ou à proximité;
- Télécopieur, photocopieuse.

Niveau de services 4

34. En sus des aménagements de niveau 3, les aires de stationnement pour poids lourds de niveau 4 offrent davantage de services, les plus importants étant un snack-bar, une buanderie, la vente de pièces détachées et un espace de repos et de détente.

35. Dans un certain nombre de cas, les installations peuvent se trouver «à proximité» de manière à ne pas exclure les installations qui ne sont pas situées sur l'aire de stationnement elle-même mais que les utilisateurs peuvent atteindre facilement. On considère par exemple comme étant «à proximité» les installations que l'on peut voir et que l'on peut atteindre en environ deux minutes de marche.

36. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement de niveau 4 comporte les aménagements suivants:

- Café, snack-bar proposant des repas simples sur le site ou à proximité;
- Station-service ouverte en permanence sur le site ou à proximité;
- Accès Internet assuré par l'exploitant de l'aire de stationnement;
- Système de réservation;
- Buanderie sur le site ou à proximité;
- Vente de pièces détachées (matériel de base) sur le site ou à proximité;
- Aide en cas d'urgence/(en partenariat avec un) atelier de réparation;
- Espace de repos et de détente.

Niveau de services 5

37. Offre le niveau maximum de confort.

38. En sus des aménagements de niveau 4, les aires de stationnement pour poids lourds de niveau 5 offrent davantage de services, les plus importants étant un restaurant, une station de lavage pour poids lourds, des prises électriques, un équipement de déneigement/dégivrage. Le niveau 5 est le niveau de confort le plus élevé.

39. Dans un certain nombre de cas, les installations peuvent se trouver «à proximité» de manière à ne pas exclure les installations qui ne sont pas situées sur l'aire de stationnement elle-même mais que les utilisateurs peuvent atteindre facilement. On considère par exemple comme étant «à proximité» les installations que l'on peut voir et que l'on peut atteindre en environ deux minutes de marche.

40. Les mesures devraient être mises en œuvre dans le respect de la législation nationale des États membres.

Une aire de stationnement de niveau 5 comporte les aménagements suivants:

- Stationnement séparé pour les marchandises dangereuses et enregistrement des marchandises;
- Restaurant proposant davantage de choix (petit-déjeuner, déjeuner, dîner) sur le site ou à proximité;
- Station de lavage pour poids lourds;
- Prises électriques (pour les camions: réfrigération, etc.);
- Équipement de déneigement/dégivrage.

1.15.3.2 Application

41. Ce système s'applique aux aires de stationnement sur lesquelles les poids lourds peuvent stationner. Il ne s'applique pas aux aires de stationnement sur lesquelles les poids lourds ne sont pas en mesure ou n'ont pas l'autorisation de stationner.

42. Ce système s'applique en outre aux initiatives des autorités locales, régionales et nationales, ainsi qu'aux initiatives du secteur privé; par conséquent, il n'est pas utile de savoir qui a pris l'initiative de créer l'aire de stationnement sécurisée pour les poids lourds.

43. Si l'aire de stationnement est déjà signalée par un «P» associé ou non à l'image d'un camion, les symboles indiquant le niveau de sécurité et de confort de l'aire de stationnement (cadenas et étoiles) peuvent être placés sur un panneau additionnel.

Annexe XII

Les images ci-dessous montrent à quoi pourraient ressembler les panneaux, sachant que le nombre des étoiles et des cadenas va de 0 à 5. L'image de gauche montre un panneau indépendant, celle de droite est un exemple de panneau additionnel (qui peut aussi être noir et blanc). Ce panneau peut être placé sous un panneau existant indiquant qu'une aire de stationnement est destinée aux poids lourds.

