

(N. 772)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(MARTINO)

di concerto col Ministro dei Trasporti

(MATTARELLA)

e col Ministro dei Lavori Pubblici

(ROMITA)

NELLA SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1954

Adesione agli Accordi internazionali in materia di circolazione stradale, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione.

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 19 maggio 1952, n. 1049, pubblicata nel Supplemento al n. 187 della *Gazzetta Ufficiale* del 13 agosto 1952, fu resa esecutiva in Italia, come è noto, la Convenzione sulla circolazione stradale, adottata a Ginevra il 19 settembre 1949 dalla Conferenza delle Nazioni Unite sui trasporti stradali ed automobilistici e ne fu autorizzata la ratifica, il cui strumento formale fu depositato all'O.N.U. il 15 dicembre 1952.

Con riferimento a tale Convenzione, nelle riunioni tenutesi a Ginevra sotto gli auspici della Commissione economica dell'O.N.U. per l'Europa, sono stati concordati il 16 settembre 1950, per rendere sempre più salde le relazioni fra i vari Paesi europei fra gli altri, gli Accordi seguenti:

1) Accordo europeo che completa la Convenzione sulla circolazione stradale ed il Protocollo relativo alla segnalazione stradale, firmati a Ginevra il 19 settembre 1949;

2) Accordo europeo per l'applicazione dell'articolo 23 della Convenzione sulla circolazione stradale del 19 settembre 1949;

3) Dichiarazione sulla costruzione di grandi strade di traffico internazionale.

In merito a questi Accordi si ritiene opportuno far presente quanto segue:

1) Accordo europeo che completa la Convenzione sulla circolazione stradale ed il Protocollo relativo alla segnalazione stradale, firmati a Ginevra il 19 settembre 1949.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'unificazione delle norme tecniche e dei segnali stradali, costituisce indubbiamente uno dei cardini principali per garantire la sicurezza della circolazione stradale in particolare nelle arterie di interesse internazionale. Se tale unificazione non è stata possibile raggiungere, come è noto, nei confronti dei Paesi africani del Regno Unito, degli Stati Uniti d'America, dell'Asia, ecc., per le grandi differenze esistenti nei detti Paesi delle norme e dei segnali in parola, per l'Europa, invece, con l'Accordo in esame, le norme tecniche della circolazione stradale ed i segnali della circolazione stessa, come chiaramente risulta dal testo dell'Accordo, sono state opportunamente unificate in relazione alle norme ed ai segnali vigenti nei Paesi europei. Il Belgio, la Francia, il Lussemburgo, l'Olanda e la Jugoslavia hanno già firmato l'Accordo.

2) Accordo europeo per l'applicazione dell'articolo 23 della Convenzione sulla circolazione stradale del 19 settembre 1949.

L'articolo 23 della Convenzione internazionale per la circolazione stradale firmata a Ginevra il 19 settembre 1949, prevede la conclusione di un Accordo regionale per la designazione delle strade dei Paesi partecipanti all'Accordo stesso, sulle quali sono ammessi a circolare i veicoli le cui dimensioni e i pesi massimi non superino quelli indicati nell'allegato 7 della Convenzione stessa.

Com'è noto, l'allegato 7 della Convenzione internazionale della circolazione stradale prevede le seguenti dimensioni e pesi massimi dei veicoli destinati a circolare sulle strade designate dagli Accordi regionali degli Stati contraenti:

Dimensioni massime	Metri
1) Larghezza totale	2,50
2) Altezza totale	3,80
3) Lunghezza totale:	
Autocarri a due assi	10,00
Autobus a due assi	11,00
Veicoli a tre assi o più di tre assi.	11,00
Veicoli articolati	14,00
Insieme di veicoli accoppiati con un solo rimorchio	18,00
Insieme di veicoli accoppiati con due rimorchi	22,00

Tonn.

4) Pesi massimi autorizzati:

Sull'asse più caricato	8
Sul doppio asse più caricato (con distanza tra i due assi compresa tra 1 e 2 metri)	14,50

In base all'articolo 23 della Convenzione internazionale per la circolazione stradale, occorre che ciascun Paese partecipante designi le proprie strade sulle quali sono autorizzati a circolare i veicoli le cui dimensioni e pesi massimi non superino i limiti sopra indicati.

Per quanto concerne l'Italia, è stato fatto presente dai delegati italiani nelle sedute di Ginevra che, in linea di massima, le strade italiane che consentono la circolazione di tali veicoli sono le strade statali e gran parte delle strade provinciali. Si tratta ora di designare esattamente le strade stesse e di provvedere alla firma di detto Accordo.

Tale Accordo è stato firmato il 16 settembre 1950 a Ginevra dal Belgio, dalla Francia, dal Lussemburgo e dalla Jugoslavia.

3) Dichiarazione sulla costruzione di grandi strade di traffico internazionale.

Questa Dichiarazione riguarda l'impegno da parte dei Paesi europei di adottare il progetto di rete stradale, descritto in tre appositi allegati come piano generale di costruzione e di ricostruzione delle strade di interesse internazionale da intraprendere nel quadro del loro programma nazionale di lavori pubblici o secondo le possibilità di apposito finanziamento internazionale.

I tre allegati di cui si compone il progetto di rete stradale in esame sono:

ALLEGATO I. — *Elenco e numero delle strade di interesse internazionale.*

In tale allegato vengono classificate n. 2 arterie di traffico internazionale e n. 70 tronchi stradali di diramazione e di arroccamento.

Dall'allegato in parola si desume che la lunghezza complessiva delle strade di traffico internazionale ricadenti nel territorio della Repubblica italiana è di chilometri 6015.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALLEGATO II. — *Condizioni alle quali debbono soddisfare le grandi arterie di traffico internazionale.*

In questo allegato le strade vengono classificate in tre categorie:

A) *Categoria I*: comprende le strade con la larghezza di piano viabile di metri 7,00, con due piste di circolazione di metri 3,50 cadauna. Tali larghezze di carreggiata vanno adottate per una densità di circolazione fino a 600 veicoli all'ora, purchè la composizione del traffico non comporti un rilevante numero di veicoli lenti e pesanti.

In strade svolgentisi in zone montagnose è consentita la larghezza di m. 6 di carreggiata.

B) *Categoria II*: comprende le strade a due sedi di traffico larghe ciascuna metri 7,00, separate da un terrapieno centrale; ogni via presenta, quindi, due piste di circolazione provviste di banchine laterali.

Le dimensioni che caratterizzano tale categoria di strade sono da adottare allorchè la densità della circolazione è superiore ai 600 veicoli all'ora.

C) *Categoria III* (provvisoria): comprende le strade a tre piste di circolazione con la larghezza complessiva di metri 10,50. Nello stesso allegato B) sono indicate le altre carat-

teristiche che dovranno presentare le strade di cui sopra, quali: la pendenza massima; i raggi minimi delle curve; le caratteristiche della sezione trasversale sia in rettilo, che in curva: le modalità degli incroci, i passaggi a livello; le circonvallazioni di città e paesi; le larghezze dei ponti e delle gallerie; i rivestimenti dei piani viabili; le zone di stazionamento degli autoveicoli; l'illuminazione delle principali vie di accesso ai più importanti agglomerati urbani ed infine, le attrezzature ausiliarie di cui debbono essere corredate le strade, e cioè le stazioni di servizio e di sosta ed i servizi di pronto soccorso stradale.

ALLEGATO III. — *Segnali indicanti le grandi vie di traffico internazionali.*

In tale allegato vengono illustrate le caratteristiche dei cartelli indicatori riguardanti le arterie di traffico internazionale.

Detto Accordo europeo per le grandi strade internazionali è stato firmato a Ginevra dal Belgio, dalla Francia, dal Lussemburgo, dall'Olanda e dal Regno Unito.

Per addivenire, ora, all'adesione da parte dell'Italia ai sopra indicati Accordi internazionali e rendere gli stessi esecutivi nell'Ordinamento interno, è stato predisposto l'unito disegno di legge, che si sottopone alla Vostra approvazione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Governo della Repubblica è autorizzato ad aderire ai seguenti Accordi internazionali, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950:

Accordo europeo che integra la Convenzione sulla circolazione stradale e il Protocollo relativo alla segnalazione stradale, conclusi a Ginevra il 19 settembre 1949.

Accordo europeo per l'applicazione dell'articolo 23 della Convenzione sulla circolazione stradale concluso a Ginevra il 19 settembre 1949 concernente le dimensioni ed il peso dei veicoli ammessi a circolare su determinate strade degli Stati contraenti.

Dichiarazione sulla costruzione di grandi strade di traffico internazionale.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data ai suddetti Accordi internazionali a decorrere dalla loro entrata in vigore.

ACCORD EUROPEEN

COMPLETANT LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE
ET LE PROTOCOLE RELATIF A LA SIGNALISATION ROUTIERE,
SIGNES A GENEVE LE 19 SEPTEMBRE 1949.

Article premier.

Les soussignés, dûment autorisés, se sont mis d'accord pour compléter la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949 sur les points suivants:

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE.

Ad article 9.

Tout véhicule peut laisser les refuges à sa droite ou à gauche à l'exception des cas:

1) Où une flèche apposée sur le refuge impose le passage sur l'un des côtés du refuge;

2) Où le refuge est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation, le véhicule devant alors laisser le refuge à sa gauche dans les pays où le sens de la circulation est à droite ou à sa droite dans les pays où le sens de la circulation est à gauche.

Ad article 24.

1. Les permis de conduire délivrés aux invalides et qui comportent une mention précisant qu'ils ne sont valables que pour des véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de l'invalidité, constituent une catégorie de permis au sens du paragraphe 1 de l'article 24.

2. Cette mention devra comporter, à l'encre rouge, le mot « RESTREINT » ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule aménagé pour l'invalidité du conducteur.

Ad annex 1.

Les cycles pourvus de moteur auxiliaire ne sont pas considérés comme des automobiles à condition qu'ils aient les caractéristiques normales du cycle quant à leurs possibilités d'emploi.

PROTOCOLE RELATIF A LA SIGNALISATION ROUTIÈRE.

Ad article 5.

a) Les symboles visés au paragraphe 1 de l'article 5 seront internationalement adoptés.

b) Des indications supplémentaires ne seront tolérées que pour faciliter l'interprétation du signal ou en préciser la signification.

c) Avant la communication au Secrétaire général des Nations Unies, telle qu'elle est prévue au paragraphe 5, les Parties Contractantes s'engagent à soumettre à un comité, qui sera constitué sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou d'un autre organisme qui viendrait à lui être substitué et dans lequel elles seront représentées, les symboles nouveaux qu'elle ont l'intention de créer, en vue d'arriver à un accord préalable.

Ad article 19.

Les limites des chantiers seront signalées par des barrières peintes de bandes alternées blanches et rouges et, en outre, de nuit, par des lanternes ou dispositifs réfléchissants rouges.

Ad article 25.

Le symbole prévu à l'article 25, paragraphe 1, sera obligatoirement employé dans le signal « AUTRES DANGERS ».

Ad article 26.

Le triangle rouge évidé ne sera pas employé pour l'indication des divers dangers énumérés aux articles 12 à 25.

Ad article 33.

Le mot « STOP » figurera obligatoirement dans le signal « ARRÊT A L'INTERSECTION ».

Ad article 53.

1. Le feu rouge doit toujours être placé en haut et le feu vert en bas.

2. Lorsqu'un signe complémentaire est prévu pour préciser la nature des feux, indépendamment de leur position, ce signe sera constitué par une barre horizontale opaque au travers du feu rouge.

Ad article 55.

a) Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires, qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats Contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

b) Le signal, composé d'une inscription blanche sur fond vert foncé, comportera la lettre *E* suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

c) Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

d) Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

Article 2.

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe et Parties à la Convention sur la circulation routière ainsi qu'au Protocole relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification, seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 3.

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'a dénoncé.

Article 4.

1. Dès l'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole du 19 septembre 1949 visés à l'article premier, le présent Accord entrera en vigueur à condition que trois des pays Parties à cette Convention et à ce Protocole soient devenus Parties audit Accord.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

Article 5.

Tout différent entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra

être porté à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

Article 6.

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 2, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie

Autriche

Belgique

Bⁿ F. DE KERCHOVE

Bulgarie

Biélorussie

Tchécoslovaquie

Danemark

Egypte

Finlande

France

M. LOUËT

Grèce

Hongrie

Islande

Irak

Irlande

Israël

Italie

Royaume Hachémite du Jordan

Liban

Luxembourg

R. LOGELIN

Pays-Bas

Sous réserve de ratification

J. OYEVAAR

Norvège

Pologne

Portugal

Roumanie

Suède

Suisse

Syrie

Turquie

Ukraine

Union des Républiques socialistes soviétiques

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Yougoslavie

Ind. ZIVORAD DJUKIČ

ACCORD EUROPEEN

PORTANT APPLICATION DE L'ARTICLE 23 DE LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE DE 1949 CONCERNANT LES DIMENSIONS ET POIDS DES VEHICULES ADMIS A CIRCULER SUR CERTAINES ROUTES DES PARTIES CONTRACTANTES

Les Parties Contractantes,

Réunies sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe à Genève.

Désireuses de développer et d'intensifier, dans la plus grande mesure compatible avec les exigences de la sécurité routière, la circulation des véhicules sur les routes dont elles ont le droit de réglementer l'usage,

Considérant que l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 prévoit la conclusion d'accords régionaux désignant certaines routes des Parties Contractantes, sur lesquelles sont admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima n'excèdent pas les chiffres fixés à l'annexe 7 de ladite Convention,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article premier.

Les routes désignées par les Parties Contractantes à l'annexe au présent Accord seront ouvertes à la circulation des véhicules dont les dimensions et poids maxima autorisés, à vide, ou en charge, sous réserve qu'aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge déclarée admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation, ne dépassent pas les dimensions et poids maxima prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

Article 2.

1. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle exclut, pendant une période limitée ou illimitée, telle ou telle route désignée à l'annexe ci-jointe, de l'application du présent Accord.

2. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu'à dater de sa notification, elle désigne une nouvelle route autre que celles désignées à l'annexe ci-jointe sur laquelle seront admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima, à vide ou

en charge, ne dépassent pas les dimensions et poids maxima prévus à l'annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

3. Le Secrétaire général portera à la connaissance des autres Parties Contractantes les notifications visées ci-dessus.

Article 3.

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification, seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 de cet article.

Article 4.

Le présent Accord pourra être dénoncé au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties Contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, l'Accord cessera d'être en vigueur pour la Partie Contractante qui l'aura dénoncé.

Article 5.

1. Le présent Accord entrera en vigueur lorsque trois des pays visés à l'article 3, paragraphe 1, ci-dessus en seront devenus Parties Contractantes.

2. Il prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties Contractantes est inférieur à trois.

Article 6.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties Contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à fin de décision, à la requête d'une quelconque des Parties Contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle toute Partie Contractante intéressée désignera un membre et dont le président sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

Article 7.

1. L'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 3, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord au moment de son entrée en vigueur.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, en un seul exemplaire en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre milneuf cent cinquante.

Albanie:

Autriche:

Belgique:

B^{on} F. DE KERCHOVE

Bulgarie:

Biélorussie:

Tchécoslovaquie:

Danemark:

Egypte:

Finlande:

France:

M. LOUËT

Grèce:

Hongrie:

Islande:

Irak:

Irlande:

Israël:

Italie:

Royaume Hachémite du Jordan:

Liban:

Luxembourg:

R. LOGELIN

Pays-Bas:

Sous réserve de ratification

J. OYEVAAR

Norvège:

Pologne:

Portugal:

Roumanie:

Suède:

Suisse:

Syrie:

Turquie:

Ukraine:

Union des Républiques socialistes soviétiques:

Royaume — Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Yougoslavie:

Ing. Zivorad DIUKIČ

ANNEXE

ROUTES OUVERTES A LA CIRCULATION DES VEHICULES DONT LES DIMENSIONS
ET POIDS MAXIMA NE DEPASSENT PAS CEUX PREVUS A L'ANNEXE 7 DE LA CON-
VENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE DE 1949.

LUXEMBOURG

<i>Routes</i>	<i>Km.</i>
1 Luxembourg - Trèves	33,788
2 Luxembourg - Remich	22,813
3 Luxembourg - Thionville	13,355
4 Luxembourg - Esch	19,655
5 Luxembourg - Longwy	25,027
6 Luxembourg - Arlon	18,118
7 Luxembourg - Diekirch	36,187
8 Mersch - Arlon	21,000
9 Mersch - Larochette	10,398
10 Remich - Grevenmacher, dite route de la Moselle	27,492
11 Luxembourg - Echternach	33,364
12 Luxembourg - St. Vith, dite route du Nord	88,900
13. Bous - Windhof, dite route des 3 cantons	41,450
14 Diekirch - Grevenmacher	32,575
15 Ettelbruck - Bastogne	30,720
16 Diekirch - Stavelot	44,100
17 Diekirch - Vianden	11,024
18 Marbourg - Antoniushof	13,470
19 Diekirch - Wasserbillig, dite route de la Sûre	49,118
20 Cruchten - Medernsch	5,500
21 Feulen - Grosbous	6,826
22 Arlon - Colmar, dite route de l'Attert	27,760
23 Reichlange - Martelange	19,300
24 Useldange - Oberpallen	11,820
25 Wiltz - Kautenbach	10,240
26 Mersch - Colmar, dite route du Rost	8,370
27 Ettelbruck - Friedhof	5,253
28 Allerborn - Bastogne	2,174
29 Wiltz - Nothumb	4,550
30 Sandweiler - Bous, l'ancienne route de Remich	10,980
31 Ehlerange - Bascharage	6,715
32 Pétange - Athus	2,830
33 Rodange - Athus	0,370
Total	695,242

YOUUGOSLAVIE

<i>Routes</i>	<i>Km.</i>
1 Horgo ^v ć - Subotica - Belgrade - Kragujevac	326
4 Jesonice - Liubliana	58
Liubliana - Rudnik	4
Zagreb - Belgrade	387
Belgrade - Pan ^č evo	16
5 Trieste - Planina	58
Vrhnika - Liubliana - Dom ^z ale	39
Zale - Maribor - St. Ilj	87
6 Su ^s ak - Mrzlo Vodice	34
Karlovac - Zagreb	60
Zagreb - Cakovec	89
	<hr/>
Total	1.158
	<hr/> <hr/>

DECLARATION

SUR LA CONSTRUCTION DE GRANDES ROUTES DE TRAFIC
INTERNATIONAL

LES SOUSSIGNÉS, dûment autorisés,

RÉUNIS sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

CONSCIENTS de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

CONSIDÉRANT que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. DÉCLARENT qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.

2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre A de l'annexe II ci-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre B de ladite annexe.

3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.

4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.

6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.

7. L'original de la présente déclaration sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.

8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée,

sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.

FAIT à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albanie:

Autriche:

Belgique:

B^{on} F. DE KERCHOVE

Bulgarie:

Biélorussie:

Tchécoslovaquie:

Danemark:

Egypte:

Finlande:

France:

A. RUMPLER

Grèce:

Hongrie:

Islande:

Irak:

Irlande:

Israël:

Italie:

Royaume Hachémite du Jordan:

Liban:

Luxembourg:

R. LOGELIN

Pays-Bas:

J. OYEVAAR, *sous réserve de ratification*

Norvège:

Pologne:

Portugal:

Roumanie:

Suède:

Suisse:

Syrie:

Turquie:

Ukraine:

Union des Républiques socialistes soviétiques:

Royaume-Uni:

A. E. M. WALTER

Yougoslavie:

ANNEXE I

LISTE

ET NUMEROS DES ROUTES DU RESEAU INTERNATIONAL

A) GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL.

E1 Londres - Paris - Nice - Rome - Palerme:

Londres - Southampton (bateau jusqu'au Havre).

Le Havre - Paris - Sens - Avallon - Chagny - Mâcon - Lyon - Valence - Bollène - Aix-en-Provence - St. Raphaël - Nice - Vintimille - Savone - Gênes - La Spezia - Apuania - Migliarino - Pise - Livourne - Rome - Ponte-Garigliano - Via-Domiziana - Naples - Pompéi - Salerne - Catanzaro - Reggio de Calabre (ferry de Villa-San-Giovanni et de Reggio de Calabre jusqu'à Messine).

Messine - Palerme.

E2 Londres - Lausanne - Milan - Brindisi:

Londres - Folkestone - Douvres (ferry jusqu'à Calais).

Calais - Laon - Reims - Vitry-le-François - St. Dizier - Dijon - Dôle - Vallorbe - Lausanne - Martigny - Simplon - Arona - Milan - Plaisance - Parme - Modène - Bologne - Forlì - Cesena - Rimini - Ancône - Pescara - Foggia - Bari - Brindisi.

E3 Lisbonne - Paris - Stockholm:

Lisbonne - V. Franca de Xira - Coïmbra - Celorico da Beira - Vilar Formoso.

Hendaye - Bordeaux - Tours - Paris - Lille - Courtrai - Gand - Anvers - Hechtel - Venlo - Oberhausen - Hamm - Bielefeld - Oynhausen - Hanovre - Hambourg - Neumunster - Schleswig - Flensbourg - Kolding - Vejle - Frederikshavn (ferry jusqu'à Gothembourg et Larvik, bateau jusqu'à Oslo).

Gothembourg - Orebro - Arboga - Södertälje - Stockholm.

E4 Lisbonne - Berne - Copenhague - Helsinki:

(Lisbonne) - Cacilhas - Pegoes - Elvas.

Le Perthus - Narbonne - Nîmes - Montélimar - Valence - Chambéry - Genève - Nyon - Lausanne - Berne - Olten - Bâle - Carlsruhe - Mannheim - Francfort-sur-le-Mein - Giessen - Hersfeld - Cassel - Göttingue - Northeim - Hanovre - Hambourg - Lubeck - Fehmarn - Vordingborg - Køge - Copenhague - Elsenieur (ferry jusqu'à Hälsingborg).

Hälsingborg - Värnamo - Jonköping - Linköping - Norrköping - Södertälje - Stockholm - Upsal - Gävle - Hamrange - Söderhamn - Sundsvall - Umea - Haparanda - Tornio - Vaase - Tampere - Helsinki.

E5 Londres - Vienne - Budapest - Belgrade - Alexandroupolis:

Londres - Folkestone - Douvres (ferry jusqu'à Calais et Ostende).

Calais - Ostende - Gand - Bruxelles - St. Trond - Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne - Francfort-sur-le-Mein - Aschaffenburg - Wurtzbourg - Nuremberg - Ratisbonne - Straubing - Passau - Linz - Melk - Vienne - Nickelsdorf - Győr - Budapest - Szeged - Belgrade - Gevgeli - Salonique - Cavalla - Alexandroupolis.

E6 Rome - Berlin - Oslo - Skibotten:

Rome - Sienne - Florence - Pistoie - Bologne - Modène - Vérone - Trente - Bolzano - Brenner - Innsbruck - Griessen - Munich - Nuremberg - Hof - Leipzig - Berlin - Neubrandebourg - Stralsund - Sassnitz (ferry jusqu'à Trälleborg).

Trälleborg - Malmö - Hälsingborg - Falkenberg - Gothembourg - Uddevalla - Svinesund - Moss - Oslo - Eidsvoll - Hamar - Otta - Dombas - Trondhjem - Levanger - Narvik - Skibotten.

E7 Rome - Vienne - Varsovie:

Rome - Orte - Pérouse - Cesena - Forli - Bologne - Ferrare - Padoue - Mestre - Cervignano - Udine - Tarvis - Villach - Bruck - Vienne - Drasenhoffen - Brno - Olomouc - C. Tesin - Cracovie - Radom - Varsovie.

E8 Londres - La Haye - Berlin - Varsovie - (URSS):

Londres - Colchester - Harwich (ferry jusqu'à Hoek-van-Holland et Anvers, bateau jusqu'à Esbjerg).

Hoek van Holland - La Haye - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabruck - Oynhausen - Hanovre - Magdebourg - Berlin - Poznan - Krosniewice - Lowiez - Varsovie - (URSS).

E9 Amsterdam - La Haye - Bâle - Gênes:

Amsterdam - Utrecht - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - Sarrebourg - Strasbourg - Mulhouse - Bâle - Olten - Lucerne - Arth - Andermatt - Lugano - Chiasso - Côme - Milan - Casteggio - Tortona - Serravalle - Gênes.

E10 Paris - Bruxelles - La Haye - Amsterdam:

Paris - Bapaume - Cambrai - Mons - Bruxelles - Anvers - Bréda - Rotterdam - La Haye - Amsterdam.

E11 Paris - Salzbourg:

Paris - Vitry-le-François - St. Dizier - Ligny-en-Barrois - Nancy - Sarrebourg - Strasbourg - Carlsruhe - Stuttgart - Augsburg - Munich - Rosenheim - Salzbourg.

E12 (Paris) - Prague - Varsovie - (Leningrad et Moscou):

(Paris) - Ligny-en-Barrois - Metz - Sarrebruck - Mannheim - Heilbronn - Schwäb. Hall - Nuremberg - Neustadt - Pilsen - Prague - Hradec Kralove - Nachod - Klodzko - Wroclaw - Lodz - Lowicz - Varsovie - Biélostok - (URSS - Leningrad et Moscou).

E13 Lyon - Venise:

Lyon - Chambéry - Modane - Turin - Milan - Brescia - Vérone - Vicence - Padoue - Mestre - Venise.

E14 Trieste - Prague - Szczecin:

Trieste - Ronchi - Udine - Tarvis - Villach - Salzbourg - Linz - Tabor - Prague - Mlada - Boleslav - Jablonec - Novy Svet - Jelenia Gora - Szczecin.

E15 Hambourg - Berlin - Prague - (Budapest).

Hambourg - Perleberg - Berlin - Dresde - Cinvald - Prague - Brno - Breclav - Bratislava - ((Budapest).

E16 Bratislava - Gdynia:

Bratislava - Zilina - C. Tesin - Cattowitz - Piotrkow - Lodz - Swiecie - Gdansk - Gdynia.

E17 Chagny - Salzbourg:

Chagny - Dijon - Belfort - Bâle - Olten - Zurich - Winterthur - St. Gall - St. Margrethen - Innsbruck - Wörgl - Salzbourg.

E18 Stavanger - Stockholm:

Stavanger - Egersund - Kristiansund - Larvik - Horten - Drammen - Oslo - Orje - Karlstad - Orebro - Arboga - Linköping - Enköping - Stockholm.

E19 (Albanie) - Janina - Corinthe:

(Albanie) - Janina - Arta - Agrinion - Antirion - Rion - Corinthe.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

E20 Koritza - Sofia.

Koritza - Florina - Vevi - Edessa - Salonique - Seres - Sofia.

E21 Aoste - Turin - Savone et Gênes.

E21a Martigny - Grand St. Bernard - Aoste.

E21b Genève - Bonneville - Mt. Blanc - Aoste.

E22 Berlin - Wroclaw - Cattowitz - Cracovie - Rzeszow - Prezemysl - (URSS).

B) EMBRANCHEMENTS ET ROCADES.

E31 Londres - St. Albans - Northampton - Doncaster - Scotch-Corner - Carlisle - Abington - Glasgow.

E32 Abington - Edimbourg.

E33 Northampton - Coventry - Cannock - Warrington - Liverpool.

E34 Cannock - Shrewsbury - Corwen - Holyhead.

E35 Amsterdam - Amersfoort - Zwolle - Groningue - Winschoten - Oldenbourg - Brême - Hambourg.

E36 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Oberhausen - Cologne.

E37 Bréda - Goringhem - (Utrecht).

E38 Bréda - Eindhoven

E39 Hechtel - Heerlen - Aix-la-Chapelle.

E40 Bruxelles - Namur - Bastogne.

E41 (Calais) Valenciennes - Mons - Charleroi - Namur - Liège.

E42 Sarrebruck - Luxembourg - Echternach - (Cologne).

E43 Avallon - Dijon.

E44 Belfort - Mulhouse.

E45 Dôle - Nyon

E46 Lyon - Ambérieu - Genève.

E47 Aix-en-Provence - Marseille.

E48 Nîmes - Marseille.

E49 Bordeaux - Toulouse - Narbonne.

E50 Porto - Coïmbra.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- E51* Albergaria - Vizeu - Celorico da Beira.
- E52* V. Franca de Xira - (Elvas).
- E53* Turin - Asti - Alessandria - Tortona
- E54* Casteggio - Plaisance.
- E55* (Pise) - Migliarino - Pistoie.
- E56* Ponte-Garigliano - Caserte - Foggia.
- E57* Naples - Arienzo.
- E58* Bari - Tarente.
- E59* Messine - Syracuse.
- E60* Arth - Zurich.
- E61* St. Margrethen - Bregenz - Lindau - Munich.
- E62* Hof - Chemnitz - Leipzig - Halle - Magdebourg.
- E63* Hamm - Cassel - Herleshausen - Erfurt - Chemnitz - Dresde.
- E64* (Berlin) - Neubrandebourg - Rostock - Warnemunde (ferry jusqu'à Gedser).
Gedser - Nyköbing - Vordingborg - Copenhagen.
- E65* Lubeck - Rostock - Stralsund.
- E66* Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg (ferry jusqu'à Korsör). Korsör - Copenhagen (ferry jusqu'à Malmö).
- E67* Vejle - Middelfart.
- E68* Bergen - Gudvangen - Loerdalsören - Tyin - Fagernes - Oslo.
- E69* Aalesund - Andalsnes - Dombas.
- E70* Winterthur - Schaffhouse - Donaueschingen - Tubingue - Stuttgart - Heilbronn - Schwab. Hall - Wurtzbourg - Fulda - Hersfeld - Herleshausen.
- E71* Hanovre - Brême - Bremerhaven.
- E72* Oldenzaal - Lingen - Brême.
- E73* Cologne - Hamm.
- E74* Berlin - Szczecin.
- E75* Levanger - Sandvika - Brunflo - Hamrange.
- E76* Brunflo - Sundsvall.
- E77* Skibotten - Kilpisjärvi - Karesuando - Haparanda.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- E78* Haparanda - Kilpisjärvi.
- E79* Tornio - Rovaniemi - Virtaniemi.
- E80* Turku (Abo) - Helsinki - Lappeenranta - (Vilpuri).
- E81* Tczew - Malbork - Grudziadz - Varsovie - Lublin - (URSS).
- E82* Piotrkow - Varsovie.
- E83* Jelenia Gora - Wroclaw - Poznan - Swiecie - Grudziadz.
- E84* (Prague) - Jihlava - Znojmo - Vienne.
- E85* Olomouc - Zilina - Presov - Kosice - (URSS).
- E86* Wörgl - Rosenheim.
- E87* Janina - Trikkala - Larissa - Volos.
- E88* (Janina) - Preveza.
- E89* Rion - Patras.
- E90* Vevi - Kozani.
- E91* Cervignano - Ronchi.
- E92* (Salonique - St. Athanasios) - Verria - Kozani - Larissa - Lamia -
Athènes - Corinthe - Argos - Kalamai.

ANNEXE II

CONDITIONS

AUXQUELLES DOIVENT REPENDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC
INTERNATIONAL

A) CARACTERISTIQUES DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL.

I. Généralités.

1. Les caractéristiques fondamentales des grandes routes de trafic international, désignées ci-après « routes internationales », s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires, aux parties de ces routes situées dans les agglomérations.

2. Densité de la circulation.

Les routes doivent être construites en fonction de la densité de la circulation. En vue de déterminer cette densité, la trentième heure de pointe, c'est-à-dire le débit horaire à atteindre pendant au moins trente heures au cours de l'année, servira de base.

II. Routes.

1. Chaussées et leur largeur.

Les routes internationales rentreront dans l'une des catégories suivantes:

a) *Catégorie I*: routes ayant une chaussée de 7 m. de large, à deux voies de circulation de 3,5 m., étant entendu que cette dimension pourra être ramenée exceptionnellement à 6 m. pour les routes des régions montagneuses.

Sur les routes de cette catégorie où le trafic est mixte, le volume maximum autorisé ne devrait pas dépasser 600 véhicules par heure, étant entendu qu'une augmentation raisonnable de ce chiffre est permise pour les routes exclusivement réservées à la circulation automobile ou pour les routes dont l'aménagement se heurterait à des difficultés spéciales.

Le chiffre de 600 véhicules par heure repose sur l'hypothèse que la vitesse maximum d'écoulement serait de 55 km. pendant l'heure de pointe considérée. Il s'applique à un trafic ne comportant pas un trop grand nombre de véhicules lourds ou lents. Si la vitesse du débit des véhicules augmentait pendant les heures de pointe, le chiffre de 600 véhicules devrait être réduit en conséquence.

b) *Catégorie II*: routes à deux chaussées, chacune large de 7 m., au moins, séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, ainsi que des bas côtés stabilisés si nécessaire.

En principe, il y aura lieu de construire des routes de la catégorie II lorsque la densité du trafic excède le chiffre indiqué au paragraphe 1, a).

c) *Catégorie III* (provisoire): en tenant compte de considérations topographiques, économiques et financières, il sera nécessaire d'admettre, à titre provisoire, des routes à trois voies de circulation, d'une largeur de 10,5 m., exceptionnellement de 9. Les trois voies devront être clairement indiquées sur ces routes, sauf dans les virages et au sommet des côtes où la circulation doit, si besoin est, être canalisée en deux voies munies de démarcations.

2. *Bombements dans les sections rectilignes.*

Le profil en travers de la chaussée sera constitué par un ou deux plans. Quand ce profil se composera de deux plans, on pourra les raccorder sur l'axe de la route par une courbe sur une distance de 2 m. au plus. Dans les sections rectilignes de la route, l'inclinaison des plans devra être aussi faible que le permet l'évacuation rapide des eaux en tenant compte à la fois de la pente longitudinale et de la rugosité de la surface. Cette inclinaison sera au maximum de 3 pour 100, sauf dans les caniveaux où elle pourra être portée à 4 pour 100.

3. *Pistes pour cyclistes et piétons.*

En plus des chaussées, des pistes spéciales pour la circulation des cyclistes et des piétons devront être aménagées lorsque la densité de cette circulation ou de tous autres types de circulation l'exige.

4. *Pentes.*

Il convient de distinguer le cas d'une route internationale en plaine ou en pays peu accidenté de celui d'une route internationale en pays montagneux.

Dans le premier cas, la pente ne devrait pas dépasser en général 5 pour 100, chiffre qui peut exceptionnellement être porté à 6 pour 100 sur de courts tronçons.

Dans le second cas, la pente ne devrait pas dépasser 8 pour 100, chiffre qui peut être exceptionnellement porté à 10 pour 100.

5. *Tracé.*

Une même route devrait être décomposée, quant au tracé, en sections successives, suffisamment longues, individuellement assez homogènes pour que chacune soit caractérisée par des normes essentielles déterminées.

Le tracé d'ensemble doit être établi de manière que le passage des caractéristiques d'une section à celles des sections voisines se fasse, s'il n'a pas lieu en un point géographique bien défini, une ville importante par exemple, sur une zone restreinte et avec une certaine progressivité surtout en matière de rayons de courbure des virages.

On distingue trois classes de sections:

Première classe.

Cas d'un tracé en terrain facile ou peu accidenté, avec quelques agglomérations et croisements pouvant nécessiter une certaine attention.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche: de 100 à 120 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 500 m.; minimum 300 m.

Distance de visibilité (1): normale 230 m.; minimum 150 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 5.000 m.; minimum 2.500 m.

Deuxième classe.

Cas d'un tracé en pays accidenté, assez vallonné, où le rayon minimum de 300 m. n'est pas susceptible d'être admis en raison de l'importance des dépenses qu'entraînerait son adoption.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes.

Vitesse de marche de 80 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 300 m.; minimum 200 m.

Distance de visibilité (1): normale 150 m.; minimum 110 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 2.500 m. minimum 1.200 m.

Troisième classe.

Cas d'un tracé dans une région particulièrement difficile, par exemple en pays de montagne.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 60 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 200 m.; minimum 100 m.

Distance de visibilité (1): normale 110 m.; minimum 60 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 1.000 m.; minimum 400 m.

Il est entendu que, dans le cas de traversée d'un pays particulièrement difficile, il pourra être admis pour des sections exceptionnelles des rayons et des distances de visibilité inférieurs à ceux qui résultent du tableau précédent. Une condition devra néanmoins être toujours observée; c'est celle de la possibilité pour deux véhicules des plus grandes dimensions admises de se croiser dans les courbes du plus petit rayon.

Les caractéristiques des trois classes sont résumées dans le tableau suivant:

Désignation de la classe	Vitesse de marche en km/h	Rayon de courbure en plan	
		Normal	Minimum
1ère	100-120	500	300
2ème	80	300	200
3ème	60	200	100

(1) C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'œil est à 1,35 m. au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m. d'épaisseur placé sur cette chaussée.

Il est entendu que l'expression « rayon de courbure normal » s'entend du minimum à adopter normalement pour les rayons de courbure, le chiffre indiqué comme « rayon le courbure minimum » étant celui au-dessous duquel il convient de ne jamais descendre.

Les rayons de courbure du profil en long dans les parties basses ou vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

6. Dévers.

Pour les virages dont le rayon est inférieur à un chiffre à fixer suivant les conditions locales, et qui paraît devoir varier entre 1.500 et 1.000 m., la chaussée doit être relevée. L'importance du dévers à donner dépend à la fois de la vitesse de la circulation, du rayon du virage et de la rugosité de la chaussée.

Pour les routes qui ne risquent pas d'être glacées en hiver, un maximum de dévers de 10 pour 100 dans les virages à petit rayon paraît pouvoir être admis.

7. Surlargeur.

Une surlargeur est à prévoir dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions, en cas de croisement ou de dépassement.

8. Charge portante.

Toutes les routes devraient être construites de manière à assurer dans les conditions de sécurité raisonnablement satisfaisantes la circulation de véhicules du poids maximum autorisé.

9. Revêtement des routes.

Les routes du réseau devraient être munies d'un revêtement tel qu'elles ne soient pas poussiéreuses et qu'elles soient unies, mais non dérapantes.

10. Stationnement.

Des aires de stationnement situées en dehors de la chaussée devraient être prévues pour des autobus et des voitures là où cela est nécessaire. Les arrêts d'autobus devraient être échelonnés.

Distance de visibilité au voisinage des sommets		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets	
Normale	Minimum	Normal	Minimum
230	150	5.000	2.500
150	110	2.500	1.200
110	60	1.000	400

11. *Eclairage du réseau.*

Les parties du réseau qui constituent des voies d'accès principales aux agglomérations importantes ou qui les traversent et sur lesquelles se fait, pendant les heures d'obscurité, un trafic général important, comprenant des piétons, devraient être éclairées de façon à fournir une ample marge de sécurité à tous les usagers de la route sans obliger les véhicules à moteur à faire usage de leurs phares.

III. *Facilité d'accès et de croisement.*

1. *Suppression des croisements.*

Il y a lieu de supprimer les croisements et tous les accès à la route qui ne sont pas strictement nécessaires. Si ceci n'est pas possible pour les routes existantes, on doit tout au moins chercher à le réaliser pour les routes nouvelles en détournant la circulation locale vers des routes voisines. Il est souhaitable que, dans chaque pays, des textes législatifs facilitent cette mesure.

2. *Croisements à niveaux différents.*

Si la suppression des croisements n'est pas possible, la situation des lieux permettra souvent d'éviter sans frais excessifs un croisement à niveau au moyen d'un viaduc ou d'un passage inférieur sans raccordement entre les deux routes.

Pour le cas où le croisement avec une autre voie importante apparaît inévitable, il sera justifié, lors de la construction d'une route nouvelle, d'aménager des passages à des niveaux différents lorsque le produit des débits journaliers moyens des deux voies dépassera 3 millions.

Dans le cas de routes existantes, si le produit des débits moyens journaliers des deux voies dépasse 3 millions, il y a lieu d'examiner s'il convient d'aménager des croisements à des niveaux différents.

Pour les croisements à des niveaux différents munis de raccordements, il est important pour la circulation sur la route internationale que les véhicules quittent cette route et y accèdent du côté droit (1); de la sorte, on supprime sur les voies principales l'intersection des trajectoires des véhicules.

3. *Croisements à niveau.*

En cas de croisement à niveau, il faudra éviter que les véhicules venant de la route croisée puissent traverser la chaussée de la route internationale à une vitesse trop grande ou, éventuellement, qu'ils puissent croiser sans avoir manqué l'arrêt. S'il est procédé à une déviation des voies adjacentes, on devra, pour que le trafic adjacent puisse traverser la route internationale sans l'emprunter, éviter que les débouchés de ces voies adjacentes soient disposés en quinconce.

(1) Dans les pays où l'on circule à droite.

Il y a lieu de noter l'importance qu'il y aurait à dédoubler la chaussée de la route internationale dans les croisements importants de façon à éviter que les conducteurs, quittant la route internationale pour tourner à gauche (1), soient forcés de faire halte sur la chaussée principale en attendant le passage d'un véhicule venant de la direction opposée.

Les carrefours giratoires et les croisements à signaux lumineux engendrent des pertes de temps; ils sont en outre des sources de fatigue. Il y a donc lieu de les éviter dans toute la mesure du possible sur les itinéraires internationaux.

Bandes de ralentissement et d'accélération.

Aux croisements à niveau en rase campagne et aux traversées de chemins où l'on peut quitter la route internationale, il est désirable, partout où ce sera réalisable, de construire le long de la chaussée des bandes de ralentissement marquées de façon bien distincte, par exemple par une couleur différente de la chaussée, d'une largeur d'environ 3 m. et d'une longueur de 50 à 100 m. Ces bandes permettront à un conducteur de quitter la voie principale avant de ralentir, laissant la route ouverte à la circulation rapide et évitant de cette façon le danger d'une collision.

Des bandes analogues sont à recommander pour les véhicules qui entrent sur la route internationale. Elles permettent aux conducteurs d'atteindre une vitesse suffisante avant de se mêler au trafic de l'itinéraire.

Triangles de visibilité.

Pour les croisements à niveau, il y aurait lieu de dégager des triangles de visibilité dont les dimensions dépendent des vitesses à prévoir sur chaque route. S'il n'y a pas de limite de vitesse sur l'itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d'environ 150 m. le long de la route internationale et d'environ 50 m. le long d'autres routes.

4. Passages à niveau.

La règle est que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. En conséquence, les routes internationales nouvelles ne doivent comporter aucun passage à niveau. Sur les routes internationales existantes, les passages à niveau doivent être supprimés aussi rapidement que possible lorsqu'ils constituent une gêne appréciable pour la circulation ou, alors même que cette condition n'est pas remplie, lorsqu'en raison de leur situation, ils constituent un danger particulier pour la circulation.

IV. Evitement des villes et des villages et construction le long des routes.

1. Evitement.

Les routes internationales devront contourner les zones construites sauf lorsqu'il s'agit d'un petit village et d'une circulation relativement peu importante ou lorsque la route existante est d'une largeur et d'un tracé relativement satisfaisants ou peut aisément être aménagée de manière à comporter l'un et l'autre.

(1) Dans les pays où l'on circule à droite.

Des voies d'accès et de sortie devraient être établies pour les principaux centres.

2. *Trafic direct par voies express.*

Les grandes agglomérations urbaines seront contournées lorsque le trafic direct le justifiera. Si l'on préfère une autre solution, on établira des voies express pour trafic direct qui les traverseront.

3. *Construction le long des routes.*

La construction le long des voies d'évitement et des voies express avec accès direct de l'immeuble à ces voies ne sera pas autorisée sur ces routes.

4. *Accès sur les voies d'évitement et les voies express.*

L'accès aux voies d'évitement et aux voies express ne se fera qu'à des points spécialement désignés et spécialement aménagés.

V. *Ponts, tunnels, galeries, etc.*

1. *Largeur.*

Sur les ponts et aux abords des ponts, la largeur de la chaussée ou des chaussées et de la piste distincte ou des pistes distinctes aménagées pour les cyclistes et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu'il n'existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l'utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

2. *Hauteur libre.*

La hauteur libre minimum pour les constructions au-dessus des routes sera de 4,5 m. sauf dans le cas de constructions actuelles et de constructions nouvelles pour lesquelles le fait de prévoir une telle hauteur libre entraînerait des difficultés ou charges exceptionnelles, auquel cas la hauteur minimum serait réduite à 4,2 m.

Là où la hauteur libre au-dessus de la route est inférieure à 4,5 m., il sera fait usage du signal approprié.

3. *Charge portante.*

La charge portante des ponts sur tout le réseau devra être au moins suffisante pour assurer, dans les conditions habituelles de sécurité admises par chaque gouvernement, le passage de véhicules ayant les dimensions et poids maxima autorisés.

VI. *Architecture paysagiste.*

1. Il y a lieu d'établir avec tout le soin nécessaire le dessin des routes du réseau, de manière que le tracé assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes seront interdits.

B) *SERVICES AUXILIAIRES.*1. *Franchissement des frontières.*

Il devra exister aux frontières des installations routières suffisantes pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y aurait lieu de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est nécessaire, des postes-frontière combinés.

2. *Garages et autres installations.*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation appropriée de garages et d'ateliers, espacés convenablement le long du réseau, en particulier dans les régions les moins développées, et également de locaux pour le repos et les repas.

Ces installations devraient être d'accès facile pour les usagers de la route et, d'autre part, ne devraient constituer, en aucune façon, une gêne pour le trafic.

3. *Services de secours routiers.*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation de postes standardisés de premiers secours, à intervalles rapprochés le long des routes internationales, possédant le personnel et l'équipement nécessaires, d'après les recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge.

4. *Télécommunications.*

Les routes internationales devraient être munies à intervalles réguliers de cabines téléphoniques comportant des instructions en plusieurs langues, destinées aux usagers.

ANNEXE III

SIGNAL INDIQUANT

LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.
2. Ce signal se composera de la lettre « E » suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.
3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.
4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.
5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.