

No. 21618

MULTILATERAL

European Agreement on main international traffic arteries (AGR) (with annexes and list of roads). Concluded at Geneva on 15 November 1975

Authentic texts: English, French and Russian.

Registered ex officio on 15 March 1983.

MULTILATÉRAL

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) [avec annexes et listes de routes]. Conclu à Genève le 15 novembre 1975

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistré d'office le 15 mars 1983.

ACCORD¹ EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)

Les Parties contractantes,

Conscientes de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur,

Sont convenues de ce qui suit :

DÉFINITION ET ADOPTION DU RÉSEAU INTERNATIONAL «E»

Article premier. Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau routier dénommé ci-après «réseau international «E» et décrit à l'annexe I au présent Accord, à titre de plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

Article 2. Le réseau international «E» est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison.

CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT DES ROUTES DU RÉSEAU INTERNATIONAL «E»

Article 3. Les routes du réseau international «E» auquel se réfère l'article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l'annexe II au présent Accord.

SIGNALISATION DES ROUTES DU RÉSEAU INTERNATIONAL «E»

Article 4. 1. Les routes du réseau international «E» seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l'annexe III au présent Accord.

¹ Entré en vigueur le 15 mars 1983 à l'égard des Etats suivants, soit 90 jours après la date à laquelle les Gouvernements de huit Etats — dont quatre au moins étaient reliés de façon ininterrompue par une ou plusieurs routes du réseau international «E» — avaient soit signé définitivement l'Accord, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément au paragraphe 1 de l'article 6 :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>
Allemagne, République fédérale d'.	3 août 1978	Italie	2 juillet 1981 a
(Avec une déclaration d'application à Berlin-Ouest, sous réserve des droits et des responsabilités des Etats-Unis d'Amérique, de la France et du Royaume-Uni.)		Luxembourg	20 novembre 1981
Bulgarie*	17 novembre 1977	Pays-Bas	12 décembre 1979 a
France	15 décembre 1982 a	(Pour le Royaume en Europe.)	
Hongrie*	1 ^{er} septembre 1978 a	République démocratique allemande	14 avril 1981
		Union des Républiques socialistes soviétiques*	14 décembre 1982 a
		Yougoslavie	19 décembre 1980 a

* Pour les textes des déclarations faites lors de la ratification ou de l'adhésion, voir p. 169 du présent volume.

2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.

3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l'annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international «E» dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l'article premier du présent Accord.

PROCÉDURE POUR LA SIGNATURE DU PRÉSENT ACCORD ET POUR DEVENIR PARTIE

Article 5. 1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre 1976 à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.

2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par

- a) Signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;
- b) Signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) Adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

ENTRÉE EN VIGUEUR DU PRÉSENT ACCORD

Article 6. 1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront soit signé l'Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs routes du réseau international «E» relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant ainsi signé ou ayant déposé un tel instrument. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date soit de la signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

2. Pour chaque Etat qui déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

3. A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950¹.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 92, p. 91.

PROCÉDURE D'AMENDEMENT DU TEXTE PRINCIPAL DU PRÉSENT ACCORD

Article 7. 1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l'une des procédures définies dans le présent article.

2. a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. Sur la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE I AU PRÉSENT ACCORD

Article 8. 1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l'annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées :

a) Dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale A, ou de la modification d'une route internationale A existante, toute Partie contractante dont le territoire est emprunté par la route en question;

b) Dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale B, ou de la modification d'une route internationale B existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur et dont le territoire est emprunté par la (ou les) route(s) internationale(s) A à laquelle (auxquelles) la route internationale B, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées comme limitrophes au sens du présent paragraphe deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison maritime prévue par le tracé de la (ou des) route(s) internationale(s) A spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire

général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'une organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l'annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée qu'au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après la date de cette communication.

PROCÉDURE D'AMENDEMENT DES ANNEXES II ET III AU PRÉSENT ACCORD

Article 9. 1. Les annexes II et III au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II et III au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, cet amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. Cet amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins d'un tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication.

NOTIFICATION DE L'ADRESSE DE L'ADMINISTRATION À LAQUELLE DOIVENT ÊTRE COMMUNIQUÉES LES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AUX ANNEXES AU PRÉSENT ACCORD

Article 10. Chaque Etat, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhèrera, notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 8 et 9 du présent Accord, les propositions d'amendement aux annexes à cet Accord.

DÉNONCIATION DE L'ACCORD ET CESSATION DE SA VALIDITÉ

Article 11. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 12. Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

RÈGLEMENT DE DIFFÉRENDS

Article 13. 1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

LIMITES À L'APPLICATION DU PRÉSENT ACCORD

Article 14. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour la sécurité extérieure ou intérieure.

DÉCLARATION RELATIVE À L'ARTICLE 13 DU PRÉSENT ACCORD

Article 15. Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 13 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 13 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

NOTIFICATIONS AUX PARTIES CONTRACTANTES

Article 16. Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 7, 8, 9 et 15 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 5 :

- a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 5;
- b) Les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 6;
- c) La date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément au paragraphe 2 c) de l'article 7, aux paragraphes 4 et 5 de l'article 8 et à l'article 9;
- d) Les dénonciations au titre de l'article 11;
- e) L'abrogation du présent Accord au titre de l'article 12.

DÉPÔT DU TEXTE DU PRÉSENT ACCORD AUPRÈS DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Article 17. Après le 31 décembre 1976, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 5 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le quinze novembre mil neuf cent soixante-quinze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE I

RÉSEAU INTERNATIONAL «E»

NOTES EXPLICATIVES

1. Les routes repères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées avec deux chiffres; les routes d'embranchement, de rocade ou de liaison, dites de catégorie B, sont numérotées avec trois chiffres.

2. Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissant du nord au sud, se terminant par 0. Les routes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent. Les routes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

LISTE DES ROUTES

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

- E 20 Shannon — Limerick — Portlaoise — Dublin ... Liverpool — Manchester — Bradford — Leeds — Hull ... Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg ... Korsør — København ... Malmö — Ystad ... Tallin — Leningrad.
- E 30 Cork — Waterford — Wexford — Rosslare ... Fishguard — Swansea — Cardiff — Newport — Bristol — London — Colchester — Ipswich — Felixstowe ... Hoek van Holland — Den Haag — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabrück — Bad Oeynhausen — Hannover — Braunschweig — Magdeburg — Berlin — Świebodzin — Poznań — Łowicz — Warszawa — Brest — Minsk — Smolensk — Moskva.
- E 40 Calais — Oostende — Gent — Bruxelles — Liège — Aachen — Köln — Olpe — Giessen — Bad Hersfeld — Herleshausen — Eisenach — Erfurt — Gera — Karl-Marx-Stadt — Dresden — Görlitz — Legnica — Wrocław — Opole — Gliwice — Kraków — Przemyśl — Lvov — Rovno — Zhitomir — Kiev — Kharkov — Rostov na Donu.
- E 50 Brest — Rennes — Le Mans — Paris — Reims — Metz — Saarbrücken — Mannheim — Heilbronn — Feuchtwangen — Nürnberg — Rozvadov — Plzeň — Praha — Jihlava — Brno — Žilina — Prešov — Košice — Vyšné Nemecké — Uzhgorod — Mukačevo.
- E 60 Brest — Nantes — Tours — Mulhouse — Basel — Olten — Zürich — Winterthur — St Gallen — St Margrethen — Lauterach — Feldkirch — Imst — Innsbruck — Wörgl — Salzburg — Linz — Wien — Nickelsdorf — Moson-

- magyaróvár — Győr — Budapest — Püspökladány — Oradea — Cluj — Turda — Tirgu-Mureş — Braşov — Ploieşti — Bucureşti — Urziceni — Slobozia — Hirşova — Constanţa.
- E 70 La Rochelle — Lyon — Chambéry — Susa — Torino — Alessándria — Tortona — Brescia — Verona — Mestre (Venezia) — Palmanova — Trieste — Ljubljana — Zagreb — Djakovo — Beograd — Vrsaç — Timisoara — Caransebeş — Turnu Severin — Craiova — Piteşti — Bucureşti — Giurgiu — Ruse — Razgrad — Choumen — Varna.
- E 80 La Coruña — Santander — Bilbao — San Sebastián — Pau — Toulouse — Narbonne — Nîmes — Aix-en-Provence — Nice — Vintimiglia — Savona — Genova — La Spezia — Migliarino — Livorno — Grosseto — Roma — Pescara ... Dubrovnik — Petrovac — Titograd — Priština — Niš — Dimitrograd — Sofia — Plovdiv — Edirne — Babaeski — Silivri — Istanbul — Izmir — Adapazari — Bolu — Gerede — Ankara — Yozgat — Sivas — Erzincan — Mutu — Askale — Erzurum — Ağrı — Iran.
- E 90 Lisboa — Setúbal — Pegões — Elvas — Badajoz — Madrid — Zaragoza — Lérida — Barcelona ... Mazara del Vallo — Palermo — Messina ... Reggio di Calabria — Cantanzaro — Sibari — Crotona — Metaponto — Taranto — Brindisi ... Igoumenitsa — Ioannina — Kozani — Thessaloniki — Alexandropolis — Ipsula — Kesan ... Izmir — Aydın — Antalya — Tarsus — Adana — Kömürler — Gaziantep — Urfa — Mardin — Nusaybin — Cizre — Esendere — Iran.

b) *Routes intermédiaires*

- E 12 Mo i Rana — Umeå ... Vaasa — Tampere — Helsinki.
- E 16 Londonderry — Belfast ... Glasgow — Edinburgh.
- E 18 Craigavon — Belfast — Larne ... Stranraer — Gretna — Carlisle — Newcastle ... Stavanger — Kristiansand — Larvik — Drammen — Oslo — Ørje — Karlstad — Örebro — Arboga — Enköping — Stockholm — Norrtälje — Kappelskär ... Åland ... Turku and Naantali — Helsinki — Vaalimaa — Leningrad.
- E 22 Holyhead — Chester — Warrington — Manchester — Leeds — Doncaster — Immingham ... Amsterdam — Groningen — Oldenburg — Bremen — Hamburg — Lübeck — Rostock — Stralsund — Sassnitz.
- E 24 Hamburg — Berlin.
- E 26 Berlin — Szczecin — Goleniow — Koszalin — Gdansk.
- E 28 Birmingham — Cambridge — Ipswich.
- E 32 Colchester — Harwich.
- E 36 Antwerpen — Eindhoven — Venlo — Oberhausen — Kamen — Bad Oeynhaus.
- E 38 Berlin — Lübbenau — Cottbus — Legnica.
- E 42 Dunkerque — Lille — Mons — Charleroi — Namur — Liège — St Vith — Wittlich — Bingen — Wiesbaden — Frankfurt am Main — Aschaffenburg — Würzburg.
- E 44 St Brieuc — Caen — Rouen — Amiens — Charleville — Mézières — Luxembourg — Trier — Wittlich — Koblenz — Ransbach-Baumbach — Giessen.
- E 46 Rouen — Reims — Charleville — Mézières — Liège.
- E 48 Bayreuth — Marktredwitz — Cheb — Karlovy Vary — Praha.
- E 52 Paris — Nancy — Strasbourg — Appenweier — Karlsruhe — Stuttgart — Ulm — München — Braunau — Wels — Linz.

- E 54 Paris — Chaumont — Mulhouse — Basel — Waldshut — Lindau — Memmingen — München — Rosenheim — Salzburg.
- E 56 Nürnberg — Regensburg — Deggendorf — Passau — Wels — Sattledt.
- E 62 Nantes — Poitiers — Mâcon — Genève — Lausanne — Martigny — Sion — Simplon — Gravelona Toce — Milano — Tortona.
- E 64 Szeged — Arad — Deva — Sibiu — Braşov.
- E 66 Torino — Milano — Brescia.
- E 68 Fortezza — St Candido — Spittal — Villach — Klagenfurt — Graz — Vesprém — Balatonaliga.
- E 72 Nice — Cuneo — Asti — Alessandria.
- E 74 Migliarino — Firenze.
- E 76 Bordeaux — Toulouse.
- E 78 Grosseto — Arezzo — Sansepolcro — Fano.
- E 82 Coimbra — Celorico da Beira — Salamanca — Valladolid — Burgos.
- E 86 Krystalopigi — Florina — Vevi — Yefira — Thessaloniki.
- E 88 Kesan — Tekirdag — Silivri.
- E 92 Rion — Egion.
- E 94 Corinthos — Athinai.

2) Orientation nord-sud

a) *Routes repères*

- E 05 Greenock — Glasgow — Gretna — Carlisle — Penrith — Preston — Warrington — Birmingham — Newbury — Southampton ... Le Havre — Paris — Orléans — Tours — Poitiers — Bordeaux — San Sebastián — Burgos — Madrid — Córdoba — Sevilla — Cádiz — Algeciras.
- E 15 Inverness — Perth — Edinburgh — Newcastle — Scotch-Corner — Doncaster — London — Folkestone — Dover ... Calais — Paris — Lyon — Orange — Narbonne — Gerona — Barcelona — Tarragona — Castellón de la Plana — Valencia — Alicante — Murcia — Algeciras.
- E 25 Amsterdam — Utrecht — 's-Hertogenbosch — Eindhoven — Maastricht — Liège — Bastogne — Arlon — Luxembourg — Metz — St Avold — Strasbourg — Mulhouse — Basel — Olten — Bern — Lausanne — Genève — Mont-Blanc — Aosta — Torino — Alessandria — Tortona — Genova.
- E 35 Hoek van Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Emmerich — Oberhausen — Köln — Ransbach-Baumbach — Frankfurt am Main — Heidelberg — Karlsruhe — Offenburg — Basel — Olten — Luzern — Altdorf — S. Gottardo — Bellinzona — Lugano — Chiasso — Como — Milano — Piacenza — Parma — Modena — Firenze — Arezzo — Roma.
- E 45 Vollen — Mo i Rana — Stjørdalshalsen — Trondheim — Dombås — Otta — Hamar — Eidsvoll — Oslo — Moss — Svinesund — Uddevalla — Göteborg — Halmstad — Hälsingborg ... Helsingör — København — Køge — Vordingborg — Rødby ... Puttgarden ... Hamburg — Walsrode — Hannover — Northeim — Göttingen — Kassel — Bad Hersfeld — Fulda — Würzburg — Nürnberg — München — Rosenheim — Wörgl — Innsbruck — Brenner-Pass/Passo del Brennero — Fortezza — Bolzano — Trento — Verona — Modena — Bologna — Cesena — Perugia — Roma — Napoli — Salerno — Sicignano — Cosenza — Villa S. Giovanni ... Messina — Catània — Siracusa — Gela.

- E 55 Tornio — Haparanda — Luleå — Umeå — Sundsvall — Gävle — Uppsala — Stockholm — Södertälje — Norrköping — Linköping — Jönköping — Häl-singborg — Malmö — Trelleborg ... Sassnitz — Stralsund — Rostock — Berlin — Lübbenau — Dresden — Cínovec — Teplice — Praha — Tábor — České Budějovice — Dolní Dvořiště — Linz — Salzburg — Villach — Tarvisio — Udine — Palmanova — Mestre (Venezia) — Ravenna — Cesena — Rimini — Fano — Ancona — Pescara — Canosa — Bari — Brindisi ... Igoumenitsa — Preveza — Messolongi — Rion — Patrai — Pyrgos — Kalamai.
- E 65 Ystad — ... Swinoujście — Wolin — Goleniow — Szczecin — Świebodzin — Jelenia-Góra — Harrachov — Železny Brod — Turnov — Mladá Boleslav — Prahá — Jihlava — Brno — Břeclav — Bratislava — Rajka — Mosonmagyaró-vár — Czorna — Szombathely — Körmend — Rédcis — Zagreb — Karlovac — Rijeka — Split — Metković — Dubrovnik — Petrovac — Titograd — Bijelo Polje — Scopje — Kicevo — Ohrid — Bitolj — Niki — Vevi — Kozani — Lárissa — Domokos — Lamia — Brallos — Itea ... Egion — Korintos — Tripolis — Gythion.
- E 75 Tromsø — Nordkjosbotn — Skibotn — Helligskogen — Kilpisjärvi — Tor-nio — Oulu — Jyväskylä — Lahti — Helsinki ... Gdańsk — Elbląg — Ostróda — Mława — Warszawa — Radom — Kraków — Trstená — Ružom-berek — Banská Bystrica — Zvolen — Šahy — Budapest — Szeged — Beo-grad — Niš — Kumanovo — Skopje — Gevgelija — Evzoni — Thessaloniki — Lárissa — Almyros — Lamia — Athinai — Chania — Iraklion — Agios Niko-laos — Sitia.
- E 85 Černovoy — Siret — Suceava — Roman — Bečau — Mărășești — Buzău — Urziceni — București — Giurgiu — Ruse — Bjala — Velico Tirново — Stara Zagora — Haskovo — Podkova — Komotini.
- E 95 Leningrad — Moskva — Oryol — Kharkov — Simferopol — Alushta — Yalta.

b) *Routes intermédiaires*

- E 01 Larne — Belfast — Dublin — Wexford — Rosslare ... La Coruña — Ponte-vedra — Porto — Albergaria a Velha — Coimbra — Vila Franca de Xira — Lisboa — Setúal — Portimão — Faro — Huelva — Sevilla.
- E 03 Cherbourg — Rennes — Nantes — La Rochelle.
- E 07 Orléans — Limoges — Toulouse — Zaragoza.
- E 13 Doncaster — Sheffield — Nottingham — Leicester — Northampton — Lon-don.
- E 17 Antwerpen — Gent — Kortrijk — Cambrai — Reims — Beaune.
- E 19 Amsterdam — Den Haag — Rotterdam — Breda — Antwerpen — Bruxelles — Mons — Valenciennes — Paris.
- E 21 Metz — Nancy — Dijon — Genève — Chambéry — Grenoble — Valence — Marseille.
- E 23 Metz — Nancy — Besançon — Vallorbe — Lausanne.
- E 27 Dortmund — Köln — Prüm — Luxembourg — Saarbrücken — Sarregue-mines — (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort — Bern — Martigny — Grand-Saint-Bernard — Aosta.
- E 31 Parma — La Spezia.
- E 33 Rotterdam — Gorinchem — Nijmegen — Goch — Krefeld — Köln — Ko-blenz — Bingen — Ludwigshafen.

- E 37 Stockholm — Södertälje — Örebro — Mariestad — Göteborg ... Frederikshavn — Ålborg — Aarhus — Vejle — Kolding — Kruså — Flensburg — Schleswig — Neumüster — Hamburg — Bremen — Osnabrück — Dortmund — Olpe — Giessen.
- E 39 Giessen — Frankfurt am Main — Darmstadt.
- E 41 Würzburg — Heilbronn — Stuttgart — Donaueschingen — Schaffhausen — Winterthur — Zürich — Altdorf.
- E 43 Würzburg — Feuchtwangen — Ulm — Memmingen — Lindau — Bregenz — St Margrethen — Buchs — Chur — S. Bernardino — Bellinzona.
- E 47 Magdeburg — Halle — Leipzig — Karl-Marx-Stadt — Boží Dar — Karlovy Vary — Plzeň — České Budějovice — Třevoň — Halámky — Wien.
- E 49 Orehoved — Nyköping — Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin — Leipzig — Gera — Hof — Bayreuth — Nürnberg.
- E 53 Plzeň — Bayer — Eisenstein — Deggendorf — München.
- E 57 Sattledt — Liezen — St Michael — Graz — Maribor — Ljubljana.
- E 59 Praha — Jihlava — Wien — Graz — Spielfeld — Maribor — Zagreb — Karlovac — Bihač — Donjilapac — Knin — Split.
- E 63 Klagenfurt — Loibl-Pass — Ljubljana — Trieste — Rijeka.
- E 67 Warszawa — Łowicz — Wrocław — Kłodzko — Běloves — Náchod — Hradec Králové — Praha.
- E 69 Warszawa — Piotrków — Katowice — Český Těšín — Žilina — Trenčín — Piešťany — Bratislava — Wiener Neustadt.
- E 71 Košice — Miskolc — Budapest — Balatonaliga — Nagykanizsa — Zagreb.
- E 73 Budapest — Szekszárd — Mohács — Osijek — Djakovo — Samak — Zenica — Mostar — Metković.
- E 77 Püspökladány — Nyiregyháza.
- E 79 Oradea — Beius — Deva — Petrosani — Tîrgu Jiu — Craiova — Calafat ... Vidin — Vraca — Botevgrad — Sofia — Blagojevgrad — Serai — Thessaloniki.
- E 81 Halmeu — Satu Mare — Zalău — Cluj — Turda — Sebeş — Sibiu — Pitești.
- E 83 Bjala — Pleven — Jablanica — Botevgrad — Sofia.
- E 87 Tulcea — Constanța — Varna — Burgas — Mičurin — Malco Tyrново — Kirklareli — Babaeski.
- E 89 Trabzon — Gümuşane — Aşkale — Mutu — Tunceli — Elâziğ — Malatya — Maras — Kömürlü — Iskenderun — Antakya — Frontière syrienne.
- E 93 Orel — Kiev — Odessa.

B. *Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison*

- E 130 Vejle — Middelfart.
- E 135 Haugesund — Haukeli — Kongsberg — Drammen.
- E 136 Bergen — Gudvangen ... Laerdalsøyri — Fagernes — Hønefoss — Oslo.
- E 137 Alessund — Andalsnes — Dombas.
- E 140 Trondheim — Storlien — Östersund — Sundsvall.
- E 160 Turku — Tampere — Jyväskylä — Kuopio.
- E 200 Cork — Portlaoise.
- E 230 Amsterdam — Amersfoort.

- E 231 Amersfoort — Groningen.
E 232 Oldenzall — Bremen.
E 233 Bremerhaven — Bremen — Walsrode.
E 250 Stralsund — Neubrandenburg — Berlin.
E 267 Gdańsk — Świecie — Poznań — Wrocław.
E 269 Świecie — Łódź — Piotrków.
E 312 Breda — Gorinchem — Utrecht.
E 313 Antwerpen — Liège.
E 314 Hasselt — Heerlen — Aachen.
E 330 Unna — Soest — Kassel — Herleshausen.
E 410 Bruxelles — Namur — Arlon.
E 420 Aachen — St Vith — Luxembourg.
E 440 Karlovy Vary — Teplice — Turnov — Hradec Králové — Olomouc — Žilina.
E 460 Brno — Olomouc — Český Těšín — Kraków.
E 461 Hradec Králové — Brno — Wien.
E 470 Mukačevo — Lvov.
E 530 Offenburg — Donaueschingen.
E 532 München — Garmisch — Partenkirchen — Mittenwald — Seefeld — Innsbruck.
E 550 České Budějovice — Jihlava.
E 562 Bratislava — Zvolen — Košice.
E 571 Cluj — Dej — Bistrița — Suceava.
E 572 Bacău — Brașov — Pitești.
E 573 Nyiregyháza — Tchop — Užgorod.
E 580 Mărășești — Tecuci — Albița — Leucheni — Kishinev — Odessa.
E 650 Altenmarkt — Liezen.
E 651 Villach — Podkoren — Naklo.
E 660 Subotica — Sombor — Osijek.
E 661 Balatonkeresztúr — Nagyatád — Barcs — Virovitica — Okučani — Banja Luka — Jajce — Donji Vakuf — Zenica.
E 671 Timișoara — Arad — Oradea.
E 717 Torino — Savona.
E 751 Rijeka — Pula — Koper.
E 752 Turnu Severin — Negotin — Zaječar — Niš — Pristina — Prizren — (Albanie) — Petrovac.
E 760 Beograd — Čačak — Nova Varos — Bijelo Polje.
E 761 Bihać — Jajce — Donji Vakuf — Zenica — Sarajevo — Titovo Užice — Čačak — Kraljevo — Kruševac — Pojate — Paraćin — Zaječar.
E 762 Sarajevo — Titograd — Frontière albanaise.
E 771 Jablanica — Velico Tirново — Choumen.
E 772 Popovica — Stara Zagora — Burgas.
E 800 Albergaria a Velha — Celorico da Beira.
E 801 Vila Franca de Xira — Pegões.
E 804 Salamanca — Badajoz — Sevilla.
E 805 Bilbao — Logroño — Zaragoza.
E 841 Avellino — Salerno.

- E 842 Napoli — Avellino — Benevento — Canosa.
- E 843 Bari — Taranto.
- E 844 Spezzano — Albanese — Sibari.
- E 846 Cosenza — Crotone.
- E 847 Sicignano — Potenza — Metaponto.
- E 848 S. Eufemia — Catanzaro.
- E 850 Ohrid — Frontière albanaise.
- E 851 Joannina — Frontière albanaise.
- E 870 Sofia — Kjustendil — Kumanovo.
- E 880 Izmir — Ankara.
- E 881 Ankara — Adana.
- E 901 Jaén — Granada — Málaga.
- E 902 Madrid — Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo — Gela.
- E 950 Joannina — Trikala — Lárissa — Volos.
- E 951 Lamia — Karpenissi — Amfilochia.
- E 952 Tripolos — Megalopolis — Tsakona.
- E 957 Joannina — Arta — Agrinion — Messologi.
- E 980 Cizre — Iraq.

A N N E X E II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

SOMMAIRE

- I. Généralités
- II. Catégories de routes internationales
 - II.1. Routes ordinaires
 - II.2. Autoroutes
 - II.3. Routes express
- III. Normes en section courante
 - III.1. Profils en travers
 - III.1.1. Chaussées
 - III.1.2. Accotements et terre-plein central
 - III.1.3. Pistes spéciales
 - III.2. Profil en long et tracé en plan
 - III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan
 - III.2.2. Caractéristiques géométriques
 - III.3. Débits de service
- IV. Normes des intersections
 - IV.1. Définitions
 - IV.2. Intersections de routes ordinaires
 - IV.2.1. Les carrefours à niveau
 - IV.2.2. Les carrefours dénivelés

- IV.3. Les échangeurs
 - IV.3.1. Définitions
 - IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs
 - IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs
 - IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs
- IV.4. Intersections de voies ferrées
- V. Ouvrages d'art
 - V.1. Profils en travers
 - V.2. Hauteur libre
- VI. Equipements de sécurité
 - VI.1. Eclairage
 - VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement
 - VI.3. Glissières de sécurité
- VII. Aménagement paysager
- VIII. Services auxiliaires
 - VIII.1. Installations aux frontières
 - VIII.2. Installations diverses
 - VIII.3. Services de secours routiers
 - VIII.4. Télécommunications

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. GÉNÉRALITÉS

I.1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après «routes internationales», font l'objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.

I.2. Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer quand il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou quand celles-ci sont rentables.

I.3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base* et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.

I.4. La protection de l'environnement doit être prise en considération lors de l'étude et de la construction d'une nouvelle route internationale.

II. CATÉGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES

Les routes internationales sont classées dans l'une des catégories suivantes :

II.1. Routes ordinaires

Catégorie I : routes à deux voies (chaussée unique).

Catégorie II : routes à plus de deux voies (une ou plusieurs chaussées).

* La vitesse de base, dans un projet d'aménagement ou de construction d'une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isolés à cette vitesse avec sécurité.

II.2. Autoroutes

Le terme « autoroute » désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II.3. Routes express

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.

III. NORMES EN SECTION COURANTE

III.1. Profils en travers

La plate-forme des routes internationales comporte, outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement un terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes. Ces pistes spéciales ne sont pas admises dans la plate-forme des autoroutes. Elles ne sont admises le long des routes express que si elles en sont séparées par un espace suffisamment large.

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express*.

III.1.1. Chaussées

III.1.1.1. Largeur

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

Dans les courbes de rayon inférieur à 200 m, une surlargeur est prévue pour assurer sans entraves la circulation à vitesse normale des véhicules des plus grandes dimensions autorisées.

Pour les vitesses de base supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

Toutefois, la largeur d'une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III.1.1.2. Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est comprise entre 2 et 3 %.

En courbe, le dévers maximal est de 7 %. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l'alignement droit est donné (en mètres) dans le tableau suivant, en fonction de la vitesse de base (en km/h) :

<i>Vitesse de base</i>	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	—	1 800	1 300	800	450
Autoroutes et routes express	3 900	2 800	2 000	1 300	—

* Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues *a priori* pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

III.1.2. *Accotements et terre-plein central*

III.1.2.1. La largeur minimale recommandée de l'accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III.1.2.2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

Une telle bande est recommandée pour les routes ordinaires. Si elle n'est pas prévue ou si elle n'a pas la largeur de 2,50 m, des aires de stationnement doivent être établies de place en place.

Le cas échéant, il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d'arrêt pour les autobus.

Dans tous les cas, des bandes latérales, revêtues ou stabilisées de 1 m de largeur, doivent être réservées dans l'accotement le long de la chaussée. Pour des raisons de sécurité, des bandes plus larges, dégagées de tout obstacle, doivent être prévues le long des autoroutes ou des routes express.

III.1.2.3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d'augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige.

Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

III.1.3. *Pistes spéciales*

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2 000 véhicules par jour, des pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1 000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,20 m.

Une bande séparative de 1 m de largeur minimum doit être prévue entre la chaussée et les pistes spéciales.

III.2. *Profil en long et tracé en plan*

III.2.1. *Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan*

Les routes internationales présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristiques se font en des points tels qu'ils puissent être normalement prévus par l'utilisateur (traversée d'une agglomération, modification du relief du terrain). A défaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'utilisateur sans discontinuité gênante de tracé, lui permette de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours, les entrées et les sorties dans les échangeurs.

III.2.2. *Caractéristiques géométriques*

III.2.2.1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 mètres ne peuvent dépasser 4 mm.

III.2.2.2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter :

<i>Vitesse de base (en km/h)</i>	140	120	100	80	60
Déclivités (% à ne pas dépasser)	4	5	6	7	8
Rayons convexes mini- Chaussée à sens unique ..	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
maux en profil en long Chaussée à double sens de					
(en m)* circulation	—	—	10 000	4 500	1 600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers					
maximum	1 000	650	450	240	120

* Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs (voir IV ci-après). Celle de 140 km/h n'est applicable qu'aux autoroutes.

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser 0,25 m/sec².

Les valeurs des rayons en plan sont des minimums correspondant au dévers maximum de 7 %. Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du véhicule dans des conditions moyennes.

La résultante de la déclivité longitudinale et du dévers ne doit pas dépasser 10 %.

III.2.2.3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III.2.2.4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont données au tableau suivant :

Vitesse de base (en km/h)	100	80	60
Distance de visibilité de dépassement minimale (en m)	400	325	250

Ces distances doivent être assurées sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible.

III.2.2.5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III.3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III.2., les débits* indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure**.

<i>Catégorie de routes</i>	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	<i>Observations</i>
Catégorie I	900	1 500	2 sens
Catégorie II			
3 voies	1 500	2 000	2 sens
4 voies	1 500	2 000	par sens
Par voie supplémentaire	750	1 000	par sens
Autoroutes et routes express à 2 x 2 voies	2 000	3 000	par sens
Par voie supplémentaire	1 200	1 500	par sens

* Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

** En dehors des zones urbaines.

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de 50 heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une catégorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

Ces valeurs s'entendent en débit continu et à condition :

- i) Que les carrefours à niveau ne soient pas trop nombreux et ne créent pas un nombre trop élevé d'incidents de trafic;
- ii) Que pour les routes à deux et trois voies, la distance de visibilité de dépassement soit assurée sur la totalité de l'itinéraire.

Les routes à trois voies ne sont pas recommandées quand le débit normal indiqué à la colonne 1 du tableau précité est dépassé.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1 500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des chaussées séparées à sens unique.

IV. NORMES DES INTERSECTIONS*

IV.1. Définitions

Les routes internationales forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des « intersections ».

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants :

Intersections de routes ordinaires :

- Carrefours plans ou à niveau, dont les branches sont situées dans un même plan;
- Carrefours dénivelés ou à niveau séparés, dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

Intersections d'autoroutes ou de routes express avec des routes de même catégorie :

Echangeurs A dont les liaisons ne comportent aucun cisaillement de courants de circulation.

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires :

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courant de circulation sur les chaussées des autoroutes.

Intersections de routes express avec des routes ordinaires :

Pour les intersections importantes :

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courants de circulation sur la ou les chaussées de la route express.

Pour les intersections d'importance secondaire pour lesquelles la rentabilité d'un échangeur n'est pas assurée :

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV.2. Intersections de routes ordinaires

IV.2.1. Les carrefours à niveau

IV.2.1.1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

* Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

IV.2.1.2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

IV.2.1.3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.

IV.2.1.4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.

IV.2.1.5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

IV.2.1.6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manœuvre de «tourne gauche».

IV.2.1.7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

IV.2.1.8. Le carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants :

- a) La géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;
- b) Les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;
- c) Les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;
- d) Les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;
- e) Le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons;
- f) Les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;
- g) Les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont *réflectorisées*.

IV.2.2. *Les carrefours dénivelés*

Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveler certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

Les tracés et les profils en long des liaisons dénivelées doivent respecter les principes et les normes des échangeurs qui leur sont applicables (voir IV.3).

Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV.2.1).

IV.3. *Les échangeurs*

IV.3.1. *Définitions*

Les chaussées des échangeurs sont classées en *chaussées principales* et en *chaussées de raccordement* qui relient entre elles les chaussées principales.

Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les plus importants (compte tenu, le cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.

IV.3.2. *Circulation sur les chaussées des échangeurs*

Les chaussées d'un échangeur A sont à sens unique. Dans un échangeur B certaines chaussées de raccordement peuvent être à double sens sur une partie de leur parcours; toutefois, les entrées et les sorties d'autoroute ou de route express sont toujours à sens unique.

IV.3.3. *Principes du tracé des échangeurs*

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants :

IV.3.3.1. *Principe A. Type d'échangeur*

Le choix d'un type d'échangeur et celui corollaire de ses chaussées principales et de raccordement doivent tenir compte de l'importance absolue et relative des courants de circulation qui les traversent.

IV.3.3.2. *Principe B. Divergence des courants de circulation*

Lorsqu'une chaussée se divise en deux autres chaussées, la séparation des deux courants de circulation doit se faire de manière à ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élargie avant la séparation et comporter un nombre de voies égal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.

Le courant de circulation le moins important doit être écoulé par la chaussée de droite afin de réduire le nombre de véhicules ralentis lors du changement de file. Si la vitesse de ce courant doit être réduite, il y a lieu de prévoir une voie de décélération. Cette chaussée de droite est si possible surélevée progressivement par rapport à la chaussée principale pour faciliter la décélération éventuelle et assurer une meilleure visibilité du point de divergence.

Dans un échangeur B, la chaussée de sortie à partir d'une chaussée d'autoroute ou d'une chaussée de route express diverge vers la droite et comporte une voie de décélération.

IV.3.3.3. *Principe C. Convergence des courants de circulation*

Lorsque deux chaussées convergent pour n'en former qu'une seule, l'intégration des deux courants de circulation doit se faire en toute sécurité et ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet :

- a) Les usagers du courant de circulation le moins important doivent s'insérer par la droite dans le courant le plus important;
- b) L'usager qui doit s'insérer doit avoir une bonne visibilité sur l'autre chaussée, en amont et en aval du point de convergence.

La manœuvre d'insertion, le cas échéant par l'intermédiaire d'une voie d'accélération, ne doit pas entraîner une diminution notable de la vitesse du courant principal. La visibilité est améliorée et la manœuvre d'insertion facilitée si la chaussée du courant qui doit s'insérer est en légère descente vers l'autre chaussée;

- c) Il est souhaitable d'assurer également une bonne visibilité de la chaussée principale sur l'autre chaussée;
- d) Lorsque deux chaussées principales convergent pour n'en former qu'une seule, et s'il y a réduction du nombre total des voies de circulation, cette réduction ne doit être réalisée qu'à une distance suffisante du point de convergence.

Dans un échangeur B, la chaussée d'entrée sur une chaussée d'autoroute ou sur une chaussée de route express converge par la droite et comporte une voie d'accélération.

IV.3.3.4. *Principe D. Sections d'entrecroisement*

Les sections d'entrecroisement doivent être évitées sur les chaussées principales. Une section d'entrecroisement ne peut y être tolérée que si les volumes qui s'entrecroisent sont faibles; si possible, une voie supplémentaire au moins doit être prévue du côté droit de la chaussée principale.

Dans tous les cas, les caractéristiques géométriques de la section d'entrecroisement et des chaussées amont et aval doivent être telles que les vitesses des véhicules qui s'entrecroisent ne soient pas trop différentes et qu'elles n'entraînent pas de réduction trop importante des vitesses praticables sur ces chaussées.

IV.3.3.5. *Principe E. Points de divergence et de convergence*

Dans les limites de l'échangeur, chaque chaussée principale ne devrait comporter qu'un point de divergence et qu'un point de convergence.

Dans tous les cas, s'il existe plusieurs points de divergence ou de convergence sur une même chaussée, des mesures doivent être prises pour assurer des manœuvres aisées et une signalisation indépendante des points de divergence ou de convergence successifs.

IV.3.4. *Caractéristiques géométriques des échangeurs*

IV.3.4.1. *Vitesse de base sur les chaussées principales*

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale aux 3/4 de celles-ci. Dans les échangeurs du type B, toutefois, aucune réduction de vitesse de base n'est tolérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV.3.4.2. *Rayons des chaussées de raccordement*

En palier, le rayon minimum du bord intérieur de la chaussée est de 50 m. Cette valeur correspond théoriquement à une chaussée en palier avec le dévers maximal admis.

Dans tous les cas, les courbes à faible rayon sont raccordées progressivement par des courbes de transition à variation continue de courbure, de longueur différente pour permettre à l'utilisateur d'adapter aisément sa vitesse.

IV.3.4.3. *Largeur des chaussées de raccordement*

La possibilité de dépasser un véhicule arrêté doit être assurée en tous points. Sur les chaussées de raccordement d'une certaine longueur, il convient de prévoir également la possibilité de dépasser un véhicule en mouvement.

A cet effet :

- Les chaussées à simple voie auront une largeur totale de 6 m au moins, compte tenu de l'accotement stabilisé non utilisé normalement par la circulation;
- Les chaussées à double voie auront une largeur de 7 m au moins. L'accotement stabilisé est facultatif dans ce cas. Ces chaussées doivent être ramenées à une seule voie, au voisinage du point d'entrée (ou de sortie) sur une chaussée principale, si le nombre total de voies de la chaussée principale n'est pas augmenté après le point d'entrée (ou diminué après le point de sortie).

IV.3.4.4. *Sections d'entrecroisement*

Il est recommandé que les sections d'entrecroisement aient une longueur minimale de $0,2 Q$ (en mètres), Q étant le trafic total horaire entrecroisant exprimé en UT/h. Le calcul du nombre de voies nécessaires dans cette hypothèse est effectué en affectant le débit entrecroisant le plus faible du coefficient 3.

Si exceptionnellement, une section d'entrecroisement ne peut être évitée sur une chaussée principale, la longueur doit être de Q mètres, avec un minimum de 500 m.

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2 000 UT/h.

IV.3.4.5. *Longueur des voies d'accélération*

Il est recommandé d'établir des chaussées d'accès avec une voie d'accélération proprement dite, suivie d'une voie de largeur variable, appelée biseau.

Lorsque la chaussée de l'autoroute ou de la route express et la voie d'accélération sont en palier et en alignement droit, la longueur totale de la voie d'accélération est de 300 m au minimum, celle de la voie d'accélération proprement dite étant de 200 m au minimum.

Si les conditions de tracé et de profil en long sont différentes, la longueur de la voie d'accélération doit être adaptée en conséquence.

IV.3.4.6. *Longueur des voies de décélération*

Les voies de décélération comportent une voie de largeur variable appelée biseau, suivie de la voie de décélération proprement dite, de largeur constante, qui peut être soit parallèle et adjacente à la chaussée de l'autoroute, soit indépendante de celle-ci.

Le biseau doit permettre à l'usager de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse : on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manœuvre est d'environ 3,5 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de 1,5 m/sec².

IV.4. *Intersections de voies ferrées*

Les intersections de voies ferrées avec les routes internationales doivent être réalisées à niveaux séparés.

V. OUVRAGES D'ART

V.1. *Profil en travers*

Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latérale prévue au III.1.2 est maintenue sur les autoroutes et les routes express.

V.2. *Hauteur libre*

La hauteur libre minimale au-dessus de la chaussée est de 4,5 m.

VI. EQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

VI.1. *Eclairage*

Les sections, les carrefours et les échangeurs des routes internationales sont dotés d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des feux-route quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

VI.2. *Dispositifs contre l'éblouissement*

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et, le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inverse sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI.3. *Glissières de sécurité*

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central, à condition que, toutefois, le risque et les conséquences d'une collision avec ces glissières soient moindres qu'avec les obstacles qu'elles protègent.

Des glissières peuvent ne pas être nécessaires pour la protection des supports de signalisation et d'éclairage, si ceux-ci sont conçus pour atténuer les conséquences du choc d'un véhicule.

Il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles extérieurs.

Pour les autoroutes et les routes express les glissières de sécurité sont à prévoir notamment :

- a) Sur le terre-plein central, quand sa largeur est inférieure à 6 m, si le volume journalier atteint 20 000 avec 2 x 2 voies ou 30 000 avec 2 x 3 voies, ou quand sa largeur est inférieure à 4,50 m, quel que soit le volume;
- b) Sur les accotements :
 - i) Quand des obstacles fixes et rigides tels que culées, piles de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, rangée continue de poteaux d'éclairage, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée;
 - ii) Dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident;
 - iii) Dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée;
- c) Sur les ouvrages d'art, notamment quand les glissières existent de part et d'autre de l'ouvrage.

VII. AMÉNAGEMENT PAYSAGER

VII.1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III.2.1) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

VII.2. Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

VII.3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

VII.4. Pour des raisons de sécurité et d'esthétique les affichages de publicité commerciale en bordure des routes internationales sont interdits.

VIII. SERVICES AUXILIAIRES

VIII.1. *Installations aux frontières*

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontières combinés.

VIII.2. *Installations diverses*

Les autoroutes et éventuellement les routes express sont dotées d'aires de service et d'aires de stationnement, distinctes des chaussées et régulièrement espacées.

Les aires de service comportent des stations-service distributrices de carburant, des parcs de stationnement, des toilettes, des postes de secours de première urgence et éventuellement des restaurants et des motels.

Les aires de stationnement ne permettent que le stationnement des véhicules et ne sont pas habituellement dotées de tous les services précités.

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes* sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

Dans les régions peu développées, des postes de ravitaillement et, le cas échéant, des garages, des ateliers ainsi que des locaux pour le repos et les repas, sont établis à proximité de la route internationale.

VIII.3. *Services de secours routiers*

Des postes de premiers secours sont installés le long des routes internationales pour suppléer, s'il y a lieu, l'insuffisance des moyens locaux. Ils possèdent l'équipement nécessaire conformément aux recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge.

VIII.4. *Télécommunications*

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques ou autres, permettant d'appeler en sécurité les services de secours; leur maniement doit être simple, facile à comprendre par les usagers, et expliqué de préférence à l'aide de symboles ou d'idéogrammes. Des flèches, suffisamment rapprochées, indiquent l'emplacement du poste d'appel le plus proche.

A N N E X E III

IDENTIFICATION ET SIGNALISATION DES ROUTES «E»

1. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» est de forme rectangulaire.
2. Ce signal se compose de la lettre «E», suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire.
3. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.
4. Ses dimensions devraient être telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.
5. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» n'exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.

* Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:

Subject to ratification¹
LEONORE ABELE-EMICH
29 décembre 1976

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За Болгарию:

STAMEN STAMENOV²
Genève, 14.XII.76

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:

¹ Sous réserve de ratification.

² See p. 168 of this volume for the text of the reservation made upon signature — Voir p. 168 du présent volume pour les textes de la réserve faite lors de la signature.

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:

For France:
Pour la France :
За Францию:

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:

Dr. GERD HÖHNE¹
29th December 1976
Subject to ratification²

¹ See p. 168 of this volume for the text of the declaration made upon signature — Voir p. 168 du présent volume pour le texte de la déclaration faite lors de la signature.

² Sous réserve de ratification.

For Germany, Federal Republic of:
Pour l'Allemagne, République fédérale d' :
За Федеративную Республику Германию:

Subject to ratification¹
OTTO BARON VON STEMPPEL
19 November 1976

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:

¹ Sous réserve de ratification.

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:

ALBERT DUHR
Genève, le 16.6.1976

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:

ANDRZEJ OLSZOWKA
December 31, 1976
Subject to ratification¹

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:

¹ Sous réserve de ratification.

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:

Sous réserve de ratification¹
ANDRÉ DOMINICÉ
30 janvier 1976

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

¹ Subject to ratification.

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

JAMES BOTTOMLEY
22.12.76
Subject to ratification¹

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:

¹ Sous réserve de ratification.

DECLARATIONS MADE
UPON SIGNATURE

BULGARIA

[TRANSLATION — TRADUCTION]

The People's Republic of Bulgaria maintains its position with regard to the provisions of article 13 of the European Agreement on main international traffic arteries, namely that before a dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement may be referred to arbitration, in each particular case the consent of all the parties to the dispute must be obtained.

DÉCLARATIONS FAITES
LORS DE LA SIGNATURE

BULGARIE

«En ce qui concerne les dispositions de l'article 13 de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international, la République populaire de Bulgarie maintient sa position, à savoir que pour qu'un différend entre deux ou plusieurs parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord puisse être soumis à l'arbitrage il est nécessaire d'avoir dans chaque cas particulier le consentement de toutes les Parties au différend.»

*GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC*

*RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

„Die Deutsche Demokratische Republik erklärt in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens, daß sie sich durch Artikel 13 des Übereinkommens bezüglich der Beilegung von Streitfällen durch eine schiedsgerichtliche Entscheidung nicht als gebunden betrachtet.“

[TRANSLATION — TRANSLATION]

“The German Democratic Republic declares in accordance with article 15 of the European Agreement on Main International Traffic Arteries of 15 November 1975 that it does not consider itself bound by article 13 of the Agreement relating to the settlement of disputes by arbitration.”

La République démocratique allemande déclare, conformément à l'article 15 de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international du 15 novembre 1975, qu'elle ne se considère pas comme liée par l'article 13 de l'Accord concernant le règlement des différends par arbitrage.

DECLARATIONS MADE UPON
RATIFICATION OR ACCESSIONDÉCLARATIONS FAITES LORS DE
LA RATIFICATION OU DE
L'ADHÉSION

BULGARIA

BULGARIE

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

“The People’s Republic of Bulgaria does not consider itself bound by the provisions of article 13 relating to compulsory arbitration.”

La République populaire de Bulgarie ne se considère pas liée par les dispositions de l’article 13 relatif à l’arbitrage obligatoire.

GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLICRÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE

[Confirming the declaration made upon signature. For the text, see p. 168 of this volume.]

[Avec confirmation de la déclaration faite lors de la signature. Pour le texte, voir p. 168 du présent volume.]

HUNGARY

HONGRIE

[HUNGARIAN TEXT — TEXTE HONGROIS]

“A Magyar Népköztársaság kijelenti, hogy — hivatkozással a megállapodás 15. cikkére — nem tekinti magára nézve kötelezőnek a nemzetközi forgalmu nagy utakról szóló európai megállapodás 13. cikkét, amely a megállapodás értelmezését vagy alkalmazását érintő minden olyan véleményeltérés esetére, amelyet a vitában lévő felek nem tudnak tárgyalással vagy más uton rendezni, kötelező döntőbíráskodást ír elő.”

[TRANSLATION]¹

[TRANSDUCTION]

The Hungarian People’s Republic declares that, in view of article 15 of the Agreement, it does not consider itself bound by the provisions of article 13, under which any dispute which relates to the interpretation or application of the Agreement and which the parties in dispute are unable to settle by negotiations or by other means of settlement shall be referred to compulsory arbitration.

La République populaire de Hongrie déclare que, compte tenu de l’article 15 de l’Accord, elle ne se considère pas comme liée par les dispositions de l’article 13, en vertu desquelles tout différend relatif à l’interprétation ou à l’application de l’Accord et que les parties en litige ne sont pas en mesure de régler par voie de négociation ou d’autres types de règlement devra faire l’objet d’un arbitrage obligatoire.

¹ Translation supplied by the Government of Hungary.

*UNION OF SOVIET SOCIALIST
REPUBLICS**UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES*

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным статьей 13 Европейского соглашения о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года и заявляет, что для передачи арбитрам любого спора между Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения Европейского соглашения необходимо в каждом отдельном случае согласие всех Сторон, участвующих в споре, и что арбитрами могут являться лишь лица, назначенные участниками спора с их общего согласия.»

«Сделанное Правительством ФРГ заявление о распространении на Западный Берлин Европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 года несовместимо с положениями Четырехстороннего соглашения от 3 сентября 1971 года. В соответствии с этими положениями ФРГ не имеет права распространять на Западный Берлин международные соглашения и договоренности, затрагивающие вопросы безопасности и статуса. Упомянутое же Соглашение непосредственно затрагивает именно эти вопросы.

Учитывая изложенное, Советская Сторона рассматривает указанное заявление Правительства ФРГ как неправомерное и не имеющее юридической силы.

Исходя из того, что по Четырехстороннему соглашению правительства Франции, Великобритании и США сохраняют свои права и ответственность в отношении представительства за границей интересов Западного Берлина и его постоянных жителей, включая права и ответственность, касающиеся вопросов безопасности и статуса, как в международных организациях, так и в отношениях с другими странами, Советская Сторона будет обращаться по всем вопросам, могущим возникнуть в связи с применением и выполнением Соглашения в Западном Берлине к властям Франции, Великобритании и США.»

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by article 13 of the European Agreement on Main International Traffic Arteries of 15 November 1975 and declares that, before any dispute between Contracting Parties relating to the interpretation or application of the European Agreement may be referred to arbitration, in each particular case the consent of all the parties to the dispute must be obtained, and that only persons nominated by unanimous agreement of the parties to the dispute may act as arbitrators.

L'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 13 de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international, en date du 15 novembre 1975, et déclare que pour qu'un différend entre Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de l'Accord puisse être soumis à l'arbitrage il est nécessaire d'avoir dans chaque cas particulier le consentement de toutes les Parties au différend et que seules peuvent exercer cet arbitrage des personnes désignées d'un commun accord par les parties au différend.

The declaration made by the Government of the Federal Republic of Germany concerning the extension to West Berlin of the European Agreement on Main International Traffic Arteries of 1975 is incompatible with the provisions of the Quadripartite Agreement of 3 September 1971.¹ In accordance with these provisions, the Federal Republic of Germany has no right to extend to West Berlin international agreements and arrangements affecting matters of security and status. The Agreement in question directly relates to both these questions.

In view of the foregoing, the Soviet side believes that the declaration made by the Government of the Federal Republic of Germany is illegal and has no legal effect.

Since under the Quadripartite Agreement the Governments of France, the United Kingdom and the United States of America retain their rights and responsibility with respect to the representation abroad of interests of West Berlin and its permanent residents, including rights and responsibility concerning matters of security and status, both in international organizations and in relations with other countries, the Soviet side will, in any matters which may arise in connection with the application and implementation of the Agreement in West Berlin, address itself to the authorities of France, the United Kingdom and the United States of America.

La déclaration de la République fédérale d'Allemagne selon laquelle l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international s'appliquera également à Berlin-Ouest est contraire aux dispositions de l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971¹ qui stipule que la République fédérale d'Allemagne ne peut étendre à Berlin-Ouest les accords et traités internationaux affectant la sécurité et le statut de la ville; or, l'Accord susmentionné concerne directement ces questions.

Compte tenu de ce qui précède, l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère la déclaration en question du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne comme illégale et sans valeur juridique.

Etant donné qu'aux termes de l'Accord quadripartite les Gouvernements de la France, du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique conservent leurs droits et leur responsabilité en ce qui concerne la représentation à l'étranger des intérêts de Berlin-Ouest et de ses résidents permanents, y compris pour ce qui est des questions relatives à la sécurité et au statut de la ville, tant au sein des organisations internationales que vis-à-vis des autres pays, l'Union des Républiques socialistes soviétiques s'adressera, pour toutes les questions qui pourraient se poser en liaison avec l'application et l'exécution de l'Accord à Berlin-Ouest, aux autorités françaises, britanniques et américaines.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 880, p. 115.