



DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch_XI_B_7

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications B. Road
Traffic

TITLE : 7. Declaration on the construction of main
international traffic arteries. Geneva, 16 September
1950



DECLARATION
ON THE CONSTRUCTION
OF MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES
SIGNED AT GENEVA ON 16 SEPTEMBER 1950



DECLARATION
SUR LA CONSTRUCTION
DE GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL
SIGNEE A GENEVE LE 16 SEPTEMBRE 1950

UNITED NATIONS
1951

DECLARATION ON THE CONSTRUCTION OF MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

THE UNDERSIGNED, duly authorized,

MEETING under the auspices of the Economic Commission for Europe,

CONSCIOUS of the need to develop international road traffic in Europe,

CONSIDERING that it is essential, in order to establish closer relations between European countries, to lay down a co-ordinated plan for the construction or reconstruction of roads suitable for international traffic,

1. DECLARE that they adopt the proposed road network described in annex I hereto as a concerted plan for construction and reconstruction of roads of international importance, which they intend to undertake, within the framework of their national programmes for public works or within the possibilities of international financing.

2. The undersigned further declare that the construction or reconstruction of the roads mentioned in annex I shall be carried out in accordance with the characteristics set out in chapter A of annex II hereto. The undersigned further undertake to see that the roads mentioned in annex I shall be equipped with the ancillary services provided for in annex II, chapter B, the help of private enterprises being utilized where possible.

3. The roads mentioned in annex I hereto shall be identified by means of the special sign described in annex III.

4. This declaration shall be open for signature until 30 June 1951 and, after that date, for accession by all countries participating in the work of the Economic Commission for Europe.

5. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each of the countries mentioned in paragraph 4 above of such deposit.

6. This Declaration shall enter into force on the date of its signature.

7. The original of this Declaration shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall deliver a certified true copy of the Declaration to each of the countries mentioned in paragraph 4 above.

8. In the event of one of the signatory or acceding countries being desirous of amending one of the annexes hereto, the said country shall request that a meeting of all signatory or acceding countries be convened, under the auspices of the Economic Commission for Europe or of such other body as may replace the latter.

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 se 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.

DONE at Geneva, on the sixteenth day of September, nineteen hundred and fifty, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

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.

ALBANIA

ALBANIE

AUSTRIA

AUTRICHE

BELGIUM

B^{on} F. DE KERCHOVE

BELGIQUE

BULGARIA

BULGARIE

BYELORUSSIAN SSR

BIÉLORUSSIE

CZECHOSLOVAKIA

TCHÉCOSLOVAQUIE

DENMARK

DANEMARK

EGYPT

EGYPTE

FINLAND

FINLANDE

FRANCE

FRANCE

A. RUMPLER

GREECE

GRÈCE

HUNGARY

HONGRIE

ICELAND

ISLANDE

IRAQ

IRAK

IRELAND

IRLANDE

ISRAEL

ISRAËL

ITALY

ITALIE

HASCHEMITE KINGDOM OF THE JORDAN

ROYAUME HACHÉMITE DU JORDAN

LEBANON

LIBAN

LUXEMBOURG

R. LOGELIN

LUXEMBOURG

NETHERLANDS

Subject to ratification
Sous réserve de ratification
J. OYEVAAR

PAYS-BAS

NORWAY

NORVÈGE

POLAND

POLOGNE

PORTUGAL

PORTUGAL

ROUMANIA

ROUMANIE

SWEDEN

SUÈDE

SWITZERLAND

SUISSE

SYRIA

SYRIE

TURKEY

TURQUIE

UKRAINIAN SSR

UKRAINE

UNION OF SOVIET SOCIALIST
REPUBLICS

UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

UNITED KINGDOM

A. E. M. WALTER

ROYAUME-UNI

YUGOSLAVIA

YOUgoslavIE

A N N E X E S

Annex I

LIST AND NUMBERS OF THE ROADS OF THE INTERNATIONAL NETWORK

A. MAIN ARTERIES

E1 London — Paris — Nice — Rome — Palermo:

London — Southampton (boat to Le Havre).

Le Havre — Paris — Sens — Avallon — Chagny — Mâcon — Lyons — Valence — Bollene — Aix-en-Provence — St. Raphaël — Nice — Ventimiglia — Savona — Genoa — La Spezia — Apuania — Migliarino — Pisa — Leghorn — Rome — Ponte Garigliano — Via Domiziana — Naples — Pompei — Salerno — Catanzaro — Reggio Calabria (ferry from Villa San Giovanni and from Reggio Calabria to Messina).

Messina — Palermo.

E2 London — Lausanne — Milan — Brindisi:

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais).

Calais — Laon — Rheims — Vitry-le-François — St. Dizier — Dijon — Dôle — Vallorbe — Lausanne — Martigny — Simplon — Arona — Milan — Placenza — Parma — Modena — Bologna — Forli — Cesena — Rimini — Ancona — Pescara — Foggia — Bari — Brindisi.

E3 Lisbon — Paris — Stockholm:

Lisbon — V. Franca de Xira — Coimbra — Celorico da Beira — Vilar Formoso.

Hendaye — Bordeaux — Tours — Paris — Lille — Courtrai — Ghent — Antwerp — Hechtel — Venlo — Oberhausen — Hamm — Bielefeld — Oeynhaus — Hanover — Hamburg — Neumunster — Schleswig — Flensburg — Kolding — Vejle — Fredrikshavn (ferry to Göteborg and to Larvik, boat to Oslo).

Göteborg — Örebro — Arboga — Södertälje — Stockholm.

E4 Lisbon — Berne — Copenhagen — Stockholm — Helsinki:

(Lisbon) — Cacilhas — Pegoes — Flvas.

Le Perthus — Narbonne — Nîmes — Montélimar — Valence — Chambéry — Geneva — Nyon — Lausanne — Berne — Olten — Basle — Karlsruhe — Mannheim — Frankfurt-on-the-Main — Giessen — Hersfeld — Kassel — Göttingen — Northeim — Hanover — Hamburg — Lübeck — Fehmarn — Vordingborg — Køge — Copenhagen — Elsinor (ferry to Hälsingborg).

Hälsingborg — Värnamo — Jönköping — Linköping — Norrköping — Södertälje — Stockholm — Uppsala — Gävle — Hamrånge — Söderhamm — Sundsvall — Umeå — Haparanda — Tornio — Vaase — Tampere — Helsinki.

E5 London — Vienna — Budapest — Belgrade — Alexandroupolis:

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais and to Ostend).

Calais — Ostend — Ghent — Brussels — St. Trond — Liège — Aachen — Cologne — Frankfurt-on-the-Main — Aschaffenburg — Würzburg — Nuremberg — Regensburg — Straubing — Passau — Linz — Melk — Vienna — Nickelsdorf — Győr — Budapest — Szeged — Belgrade — Gevgeli — Salonika — Cavalla — Alexandroupolis.

E6 Rome — Berlin — Oslo — Skibotten:

Rome — Siena — Florence — Pistoia — Bologna — Modena — Verona — Trento — Bolzano — Brenner — Innsbruck — Griessen — Munich — Nuremberg — Hof — Leipzig — Berlin — Neubrandenburg — Stralsund — Sassnitz (ferry to Trälleborg).

Trälleborg — Malmö — Hälsingborg — Falkenberg — Göteborg — Uddevalla — Svinesund —

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 — Pontegarigliano — 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 — Forli — 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 — Stockholm — 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 — Elsenaur (ferry jusqu'à Hälsingborg).

Hälsingborg — Värnamo — Jonköping — Linköping — Norrköping — Södertälje — Stockholm — Upsal — Gävle — Hamrånge — Söderhamn — Sundsvall — Umeå — 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 — Gyor — Budapest — Szeged — Belgrade — Gevgeli — Salonique — Cavalla — Alexandroupolis.

E6 Rome — Berlin — Oslo — Skibotten:

Rome — Sienne — Florence — Pistoia — 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 — Dombås — Trondheim — Levanger — Narvik — Skibotten.

E7 Rome — Vienna — Warsaw:

Rome — Orte — Perugia — Cesena — Forli — Bologna — Ferrara — Padua — Mestre — Cervignano — Udine — Tarvis — Villach — Bruck — Vienna — Drasenhofen — Brno — Olomouc — C. Tesin — Cracow — Radom — Warsaw.

E8 London — The Hague — Berlin — Warsaw — (USSR):

London — Colchester — Harwich (ferry to Hook of Holland and to Antwerp, boat to Esbjerg).

Hook of Holland — The Hague — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabrück — Oeynhausen — Hanover — Magdeburg — Berlin — Poznan — Krosniewice — Lowicz — Warsaw — (USSR).

E9 Amsterdam — The Hague — Basle — Genoa:

Amsterdam — Utrecht — Eindhoven — Maastricht — Liège — Bastogne — Arlon — Luxembourg — Metz — Sarrebourg — Strasbourg — Mulhouse — Basle — Olten — Lucerne — Arth — Andermatt — Lugano — Chiasso — Como — Milan — Casteggio — Tortona — Serravalle — Genoa.

E10 Paris — Brussels — The Hague — Amsterdam:

Paris — Bapaume — Cambrai — Mons — Brussels — Antwerp — Breda — Rotterdam — The Hague — Amsterdam.

E11 Paris — Salzburg:

Paris — Vitry-le-François — St. Dizier — Ligny-en-Barrois — Nancy — Sarrebourg — Strasbourg — Karlsruhe — Stuttgart — Augsburg — Munich — Rosenheim — Salzburg.

E12 (Paris) — Prague — Warsaw — (Leningrad and Moscow):

(Paris) — Ligny-en-Barrois — Metz — Saarbrücken — Mannheim — Heilbronn — Schwäb. Hall — Nuremberg — Neustadt — Pilsen — Prague — Hradec Kralove — Nachod — Klodzko — Wroclaw — Lodz — Lowicz — Warsaw — Bialystok — (USSR — Leningrad and Moscow).

E13 Lyons — Venice:

Lyons — Chambéry — Modane — Turin — Milan — Brescia — Verona — Vicenza — Padua — Mestre — Venice.

E14 Trieste — Prague — Szczecin:

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

E15 Hamburg — Berlin — Prague — (Budapest):

Hamburg — Perleberg — Berlin — Dresden — Civald — Prague — Brno — Breclav — Bratislava — (Budapest).

E16 Bratislava — Gdynia:

Bratislava — Zilina — C. Tesin — Katowice — Piotrkow — Lodz — Swiecie — Gdansk — Gdynia.

E17 Chagny — Salzburg:

Chagny — Dijon — Belfort — Basle — Olten — Zürich — Winterthur — St. Gallen — St. Margrethen — Innsbruck — Wörgl — Salzburg.

E18 Stavanger — Oslo — Stockholm:

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

E19 (Albania) — Janina — Corinth:

(Albania) — Janina — Arta — Agrinion — Antirion — Rion — Corinth.

E20 Koritza — Sofia:

Koritza — Florina — Vevi — Edessa — Salonika — Seres — Sofia.

E21 Aosta — Turin — Savona and Genoa.

E21a Martigny — Grand St. Bernard — Aosta.

E21b Geneva — Bonneville — Mt. Blanc — Aosta.

E22 Berlin — Wroclaw — Katowice — Cracow — Rzeszow — Przemysl — (USSR).

Moss — Oslo — Eidsvoll — Hamar — Otta — Dombås — 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 — Lowicz — 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 — Salzburg:

Paris — Vitry-le-François — St. Dizier — Ligny-en-Barrois — Nancy — Sarrebourg — Strasbourg — Carlsruhe — Stuttgart — Augsbourg — Munich — Rosenheim — Salzburg.

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 — Salzburg — 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 — Salzburg:

Chagny — Dijon — Belfort — Bâle — Olten — Zurich — Winterthur — St. Gall — St. Margrethen — Innsbruck — Wörgl — Salzburg.

E18 Stavanger — Oslo — 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.

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 — Przemysl — (URSS).

B. BRANCH OR LINK ROADS.

- E31* London — St. Albans — Northampton — Doncaster — Scotch-corner — Carlisle — Abington — Glasgow.
- E32* Abington — Edinburgh.
- E33* Northampton — Coventry — Cannock — Warrington — Liverpool.
- E34* Cannock — Shrewsbury — Corwen — Holyhead.
- E35* Amsterdam — Amersfoort — Zwolle — Groningen — Winschoten — Oldenburg — Bremen — Hamburg.
- E36* Hook of Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Oberhausen — Cologne.
- E37* Breda — Goringhem (Utrecht).
- E38* Breda — Eindhoven.
- E39* Hechtel — Heerlen — Aachen.
- E40* Brussels — Namur — Bastogne.
- E41* (Calais) — Valenciennes — Mons — Charleroi — Namur — Liège.
- E42* Saarbrücken — Luxembourg — Echternach — (Cologne).
- E43* Avallon — Dijon.
- E44* Belfort — Mulhouse.
- E45* Dôle — Nyon.
- E46* Lyons — Ambérieu — Geneva.
- E47* Aix-en-Provence — Marseilles.
- E48* Nîmes — Marseilles.
- E49* Bordeaux — Toulouse — Narbonne.
- E50* Porto — Coimbra.
- E51* Albergaria — Vizeu — Celorico da Beira.
- E52* V. Franca de Xira — (Elvas).
- E53* Torino — Asti — Alessandria — Tortona.
- E54* Casteggio — Placenza.
- E55* (Pisa) — Migliarino — Pistoia.
- E56* Ponte Garigliano — Caserta — Foggia.
- E57* Naples — Arienzo.
- E58* Bari — Taranto.
- E59* Messina — Syracuse.
- E60* Arth — Zürich.
- E61* St. Margrethen — Bregenz — Lindau — Munich.
- E62* Hof — Chemnitz — Leipzig — Halle — Magdeburg.
- E63* Hamm — Kassel — Herleshausen — Erfurt — Chemnitz — Dresden.
- E64* (Berlin) — Neubrandenburg — Rostock — Warnemünde (ferry to Gedser).
Gedser — Nyköbing — Vordingborg — Copenhagen.
- E65* Lubeck — Rostock — Stralsund.
- E66* Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg (ferry to Korsör).
Korsör — Copenhagen (ferry to Malmö).
- E67* Vejle — Middelfart.
- E68* Bergen — Gudvangen — Loerdalsören — Tyin — Fagernes — Oslo.
- E69* Aalesund — Andalsnes — Dombås.
- E70* Winterthur — Schaffhausen — Donaueschingen — Tübingen — Stuttgart — Heilbronn — Schwäb. Hall — Würzburg — Fulda — Hersfeld — Herleshausen.
- E71* Hanover — Bremen — Bremerhaven.

B.—EMBRANCHEMENTS ET ROCADES

- E31* Londres — St. Albans — Northampton —
Doncaster — Scotch-Corner — Carlisle —
Abington — Glasgow.
- E32* Abington — Edimbourg.
- E33* Northampton — Coventry — Cannock — War-
rington — Liverpool.
- E34* Cannock — Shrewsbury — Corwen — Holy-
head.
- E35* Amsterdam — Amersfoort — Zwolle — Gro-
ningue — 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 — Char-
leroi — 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.
- E51* Albergaria — Vizeu — Celorico da Beira.
- E52* V. Franca de Xira — (Elvas).
- E53* Torino — Asti — Alessandria — Tortona.
- E54* Casteggio — Plaisance.
- E55* (Pise) — Migliarino — Pistoïa.
- 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 — Mag-
debourg.
- E63* Hamm — Cassel — Herleshausen — Erfurt
— Chemnitz — Dresde.
- E64* (Berlin) — Neubrandebourg — Rostock —
Warnemunde (ferry jusqu'à Gedser).
Gedser — Nyköping — 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 — Dombås.
- E70* Winterthur — Schaffhouse — Donaueschingen
— Tubingue — Stuttgart — Heilbronn —
Schwab. Hall — Wurtzbourg — Fulda —
Hersfeld — Herleshausen.
- E71* Hanovre — Brême — Bremerhaven.

- E72* Oldenzaal — Lingen — Bremen.
- E73* Cologne — Hamme.
- E74* Berlin — Szczecin.
- E75* Levanger — Sandvika — Brunflo — Hamrånge.
- E76* Brunflo — Sundsvall.
- E77* Skibotten — Kilpisjärvi — Karesuando — Haparanda.
- E78* Haparanda — Kilpisjärvi.
- E79* Tornio — Rovaniemi — Virtaniemi.
- E80* Turku (Abo) — Helsinki — Lappeenranta — (Viipuri).
- E81* Tczew — Malbork — Grudziadz — Warsaw — Lublin — (USSR).
- E82* Piotrkow — Warsaw.
- E83* Jelenia Gora — Wroclaw — Poznan — Swiecie — Grudziadz.
- E84* (Prague) — Jihlava — Znojmo — Vienna.
- E85* Olomouc — Zilina — Presov — Kosice — (USSR).
- E86* Wörgl — Rosenheim.
- E87* Janina — Trikkala — Larissa — Volos.
- E88* (Janina) — Preveza.
- E89* Rion — Patras.
- E90* Vevi — Kozani.
- E91* Cervignano — Ronchi.
- E92* (Salonika — St. Athanasios) — Verria — Kozani — Larissa — Lamia — Athens — Corinth — Argos — Kalamai.

- E72* Oldenzaal — Lingen — Brême.
- E73* Cologne — Hamm.
- E74* Berlin — Szczecin.
- E75* Levanger — Sandvika — Brunflo — Ham-
rånge.
- E76* Brunflo — Sundsvall.
- E77* Skibotten — Kilpisjärvi — Karesuando —
Haparanda.
- E78* Haparanda — Kilpisjärvi.
- E79* Tornio — Rovaniemi — Virtaniemi.
- E80* Turku (Abo) — Helsinki — Lappeenranta —
(Viipuri).
- 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.

Annex II

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHALL CONFORM

A. CHARACTERISTICS OF THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

I. General

1. The characteristics which constitute the basic standards for the design of the main international traffic arteries, hereinafter designated as "international arteries", apply to roads in open country and, except where provided otherwise, also to those in built-up areas.

2. Density of traffic

The construction of roads shall be related to the density of traffic. For the purpose of assessing this density, the 30th peak hour, i.e., the hourly flow attained during at least thirty hours in the course of the year, shall be taken as a basis.

II. Roads

1. Carriageways and their width

International arteries shall conform with the following categories:

(a) *Category I*: one carriageway of 7 metres in width with two lanes each of 3.50 metres, it being understood that, in mountainous country, the width may exceptionally be reduced to 6 metres.

For mixed traffic roads of this category, the maximum permissible density should not exceed 600 vehicles per hour, it being understood that this maximum may be reasonably increased on roads exclusively reserved to motor traffic and wherever alterations would give rise to special difficulties.

The figure of 600 vehicles per hour is based on the assumption of a maximum speed of flow of 55

km. for the peak hour under consideration. It applies to traffic which does not include an abnormal percentage of slow or heavy vehicles. Should the speed of flow during peak-hours be higher, the traffic figure would have to be accordingly reduced.

(b) *Category II*: roads with two carriageways each of at least 7 metres wide, separated by a central strip, each carriageway consisting of two lanes, with shoulders stabilized where necessary.

As a rule, category II roads should be built where the density of traffic exceeds the figure indicated in paragraph 1, (a).

(c) *Category III* (provisional): taking into account topographical, economic and financial considerations, it is necessary provisionally to provide for roads with three lanes of a total width of 10.50 metres or, exceptionally, of 9 metres. On these roads, the three lanes shall be clearly marked except at curves and summits, where the traffic shall, if necessary, be channelled into two marked lanes.

2. Crossfall on the straight sections

The cross section of the carriageway shall comprise one or two planes. When the cross section comprises two planes, they can be adjusted to the road axis by a curve over a maximum distance of 2 metres. On the straight sections of the road, the crossfall shall be as slight as is consistent with the speedy carrying off of water and taking into account both the longitudinal gradient and the rugosity of the surface. This crossfall shall not exceed 3 per cent, except in the gutter where it may be increased to 4 per cent.

3. Cycle tracks and footpaths

In addition to the carriageways, separate cycle tracks and footpaths shall be provided wherever the

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REPONDRE 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 m. 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

density of traffic either of this type or of other types makes it necessary.

4. Gradient

A distinction should be made between international arteries in flat or fairly level country and those in mountainous country.

In the first case, gradients should not exceed 5 per cent, or, in exceptional cases, 6 per cent over short sections.

In the second case, it should not exceed 8 per cent or, in exceptional cases, 10 per cent.

5. Alignment

Roads should be divided, for the purposes of alignment, into sections of adequate length, each sufficiently homogeneous to be characterized by certain essential norms.

The general alignment should be such as to accomplish the transition from the characteristics of one section to those of the neighbouring sections (if the transition does not occur at a well-defined geographical point, for instance, an important town) over a limited distance and with some gradation, especially in the case of radii of bends.

Alignments are to be grouped in three classes:

First class

Alignments on easy or fairly even ground where there are a number of built-up areas and intersections which may need careful handling.

The following characteristics should be noted:

Design speed: from 100 to 120 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 500 metres; minimum 300 metres.

Visibility¹: normal 230 metres; minimum 150 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 5,000 metres; minimum 2,500 metres.

¹ That is, visibility near summits, for a driver whose eye-level is 1.35 metres above the carriageway, of an obstacle 0.10 metre in thickness placed on the carriageway.

Second class

Alignments in hilly, broken country where the minimum radius of 300 metres is not likely to be practicable because of the high cost which its adoption would entail.

The following characteristics should be noted:

Design speed: 80 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 300 metres; minimum 200 metres.

Visibility¹: normal 150 metres; minimum 110 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 2,500 metres; minimum 1,200 metres.

Third class

Alignments in particularly difficult country, e.g. mountainous country.

The following characteristics should be noted:

Design speed: 60 km/h.

Radius of horizontal curve: normal 200 metres; minimum 100 metres.

Visibility¹: normal 110 metres; minimum 60 metres.

Radius of vertical summit curve: normal 1,000 metres; minimum 400 metres.

It is understood that, in particularly difficult country, lower radii and visibility ranges may exceptionally be permitted for particularly difficult sections. In any case, however, it must always be possible for two vehicles of maximum permitted dimensions to meet and pass each other on curves of the smallest radius.

The characteristics of the three classes mentioned above are summarized in the following table:

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.

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 visibilité¹: normale 230 m.; minimum 150 m.

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

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.

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 visibilité¹: 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 visibilité¹: 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:

Class	Speed of travel in km/h	Radii of horizontal curves		Visibility in longitudinal profile		Radii of vertical curves	
		Normal	Minimum	Normal	Minimum	Normal	Minimum
1st	100/120	500	300	230	150	5,000	2,500
2nd	80	300	200	150	110	2,500	1,200
3rd	60	200	100	110	60	1,000	400

The term "normal radius of curve" shall be taken to mean the minimum normally to be adopted for radii of curves, the figure for "minimum radius of curve" being that below which no radius must fall.

The radii of vertical curves in the low stretches, or sags, should be equal to at least one-half of the corresponding radii of the neighbouring summits.

6. *Superelevation*

On bends with radius less than a figure to be determined according to local conditions, and which might well vary between 1,500 and 1,000 metres, the carriageway must be raised. The extent of superelevation depends on traffic speed, the radius of the bend and the rugosity of the surface of the carriageway.

On roads where the danger of icing in winter is non-existent, a maximum superelevation of 10 per cent for bends of small radius seems permissible.

7. *Extra width on curves*

Extra width on curves should be provided to allow free passage for vehicles of the largest dimensions when meeting or overtaking.

8. *Bearing capacity*

All roads should be constructed so as to ensure reasonable safety standards for vehicles of the maximum permissible weight.

9. *Surfaces and pavements*

Roads should be provided with such surfacing as would render them uniformly dustless and smooth but skid-resistant.

10. *Parking*

Where required, laybys and staggered bus stops should be provided off the carriageway.

11. *Lighting*

Those parts of the network which form main approaches to, or traverse, important centres of population and on which during hours of darkness there is appreciable general traffic, including pedestrians, should be lighted to a standard which provides an ample margin of safety to all road users without the use of the headlights by motor vehicles.

III. *Access and crossing facilities*

1. *Suppression of intersections*

All intersections and accesses to the road which are not strictly necessary should be suppressed. If this is not possible in the case of existing roads, an attempt should be made to achieve it at any rate in the case of new roads by diverting local traffic to neighbouring roads. It would be desirable for laws to be passed in each country to facilitate this measure.

2. *Grade separation*

If the suppression of intersections is not practicable, topographical conditions will often enable an overpass or underpass to be built without excessive expense instead of an intersection, the two roads not to be connected.

In the case of new roads, if intersections with other major roads appear inevitable, the provision of crossings at different levels would be justified when the product of the average daily traffic on the two roads exceeds 3 million.

At existing intersections where the product of the average daily traffic on the two roads exceeds 3 million, an examination should be made as to the advisability of providing crossings at different levels.

At connected crossings at different levels, it is important for traffic on the international road that vehicles should leave and enter it on the right-hand

Dési- gnation de la classe	Vitesse de marche en km/h	Rayon de courbure en plan		Distance de visibilité au voisinage des sommets		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets	
		Normal	Minimum	Normale	Minimum	Normal	Minimum
1ère	100/120	500	300	230	150	5.000	2.500
2ème	80	300	200	150	110	2.500	1.200
3ème	60	200	100	110	60	1.000	400

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 de 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 vales 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.

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 ces 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

side,¹ so as to obviate the intersection of the trajectories of the vehicles in the main traffic lanes.

3. *Level intersections*

At level intersections, vehicles on the road intersected must be prevented from crossing the carriageway of the international road at too high a speed and, if necessary, should be required to stop. If the adjacent roads are diverted, staggered outlets should be avoided, so as to obviate the necessity of traffic from those roads using the international road.

It should be noted that it would be advisable to instal a dual carriageway on international roads at important intersections in order to ensure that drivers leaving the international road to the left¹ need not come to a standstill on the main carriageway while waiting for a vehicle coming from the opposite direction to pass.

Roundabouts and crossroads with light signals cause loss of time and fatigue drivers. They should therefore be avoided as far as possible on international routes.

Deceleration and acceleration lanes

At level intersections in the open country and at road intersections where the international road can be left, it is desirable, wherever this can be done, to construct alongside the carriageway additional strips for slowing down. These strips should be clearly distinguishable from the carriageway, e.g. by the different colour of their surface, and should be about 3 metres wide and 50 to 100 metres in length. These strips enable a driver to leave the main road before slowing down, thus leaving the road free for fast traffic only and avoiding the risk of collision.

Similar strips are recommended for vehicles entering the international road; they enable drivers to attain sufficient speed before joining in the traffic on the main artery.

Visibility triangles

At level intersections, unobstructed visibility triangles of dimensions varying according to the authorized speeds on each particular road should be provided. Where there is no speed limit on the inter-

¹ In countries where traffic keeps to the right.

national route, the sides of these triangles might be about 150 metres long on the international road and about 50 metres long on another road.

4. *Level-crossings*

As a rule, level-crossings shall be suppressed. The construction of new international roads should exclude the provision of level-crossings. On existing international roads, they should be removed if they hamper appreciably the flow of traffic or if, by reason of their position, they constitute a special danger to traffic.

IV. *Bypassing of cities, towns and villages and ribbon development*

1. *Bypasses*

The international roads should bypass built-up areas, except where a village is small and the traffic relatively light, or where the existing road is satisfactory in width and alignment or can conveniently be made so.

Easy access and egress should be provided for main centres.

2. *Through express roads*

Large urban agglomerations should be bypassed where the purposes of through traffic justify it or, alternatively, through express roads shall be provided.

3. *Development*

Development with direct individual access to the bypasses or the through express roads shall not be allowed.

4. *Access*

Bypasses and through express roads shall be accessible only at points specially provided and designated.

V. *Bridges, tunnels, galleries, etc.*

1. *Width*

Throughout each road, the width of the carriageway, or carriageways, and of the separate track, or tracks, provided for cyclists and pedestrians should

quittent cette route et y accèdent du côté droit¹; 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.

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 gauche¹, 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 inter-

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

national, 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. *Évitement des villes et des villages et construction le long des routes*

1. *Évitement*

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.

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

be maintained on bridges and on approaches to bridges, except in very special cases. Where there are no separate tracks for cyclists and pedestrians, adequate space should be provided on either side of the carriageway or carriageways to permit the full use of the width of the carriageway or carriageways.

2. *Headroom*

The minimum clearance for overhead constructions should be 4.50 metres. In the case, however, of existing structures and of new constructions where the provision of this clearance would meet with exceptional difficulties, the height may be 4.20 metres.

Overhead constructions allowing less than 4.50 metres headroom should be indicated by the special sign for that purpose.

3. *Bearing capacity*

The bearing capacity of the bridges throughout the network should be at least sufficient to ensure, under the normal standards of safety applied by each government, the passage of vehicles of the maximum permissible dimensions and weight.

VI. *Landscaping*

1. Due regard should be paid to the landscaping of the roads of the network so that the alignment may provide for harmony of vertical and horizontal curves.

2. Hoardings should be prohibited.

B. ANCILLARY SERVICES

1. *Frontier crossings*

Adequate road facilities for the accommodation and clearance of normal traffic shall be provided at frontiers. Commercial and tourist traffic should be separated, where required, and combined frontier posts be established, wherever necessary.

2. *Garage and other accommodation*

Adequate garage and workshop accommodation and also accommodation for rest and meals should be provided at suitable intervals on the network and particularly in less developed areas.

These installations should be so located as to be easily accessible to the users of the road and not restrict the flow of traffic.

3. *First-aid*

Standardized first-aid posts, properly staffed and equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies, should be provided at frequent intervals along the international roads.

4. *Telecommunications*

The international roads should be equipped with telephone booths at regular intervals, provided with multilingual instructions.

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.

Annex III

SIGN INDICATING MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

1. The additional route identification sign to indicate the main international traffic arteries (roads which, in agreement with the other Contracting States concerned, have been designated as such by the State on whose territory they are situated in order to ensure continuity of routes and uniformity of technical conditions) shall be rectangular in shape.

2. This sign shall consist of the letter E followed by the designated number of the route in Arabic numerals.

3. The colours of this sign shall be green for the ground and white for the inscription.

4. The sign may be affixed to or combined with other signs.

5. Its size shall be such that the indication can be easily understood by drivers of vehicles travelling at speed.

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.

Certified true copy.

Copie certifiée conforme.

For the Secretary-General:

Pour le Secrétaire général:

Oscar Schachter

Acting

Assistant Secretary-General in charge of the Legal Department.

Secrétaire général adjoint chargé du Département juridique, p.2.

Certified true copy XI.A.7
Copie certifiée conforme XI.A.7
June 2005