Mémorial du Grand-Duché de Luxembourg.

Memorial des Großherzogtums Luxemburg.

Mardi, le 5 août 1952. N° 51 Dienstag, den 5. August 1952.

Loi du 22 juillet 1952 portant approbation des Actes de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers automobiles, signés à Genève, le 19 septembre 1949, des Accords européens sur la signalisation routière et sur les dimensions et poids des véhicules ainsi que de la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signés à Genève, le 16 septembre 1950.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Notre Conseil d´Etat entendu ;

De l´assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 24 juin 1952 et celle du Conseil d´Etat du 1er juillet 1952 portant qu´il n´y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Sont approuvés:

1. l´Acte final de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles, signé à Genève, le 19 septembre 1949 ;
2. la Convention sur la circulation routière, signée à Genève, le 19 septembre 1949 ;
3. le Protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés, signé à Genève, le 19 septembre 1949 ;
4. le Protocole relatif à la signalisation routière, signé à Genève, le 19 septembre 1949 ;
5. l´Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949, signé à Genève, le 16 septembre 1950 ;
6. l´Accord européen portant application de l´article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes, signé à Genève, le 16 septembre 1950 ;
7. l´Accord européen portant application de l´article 3 de l´Annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes, signé à Genève, le 16 septembre 1950 ;
8. la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève, le 16 septembre 1950.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au *Mémorial* pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Palais de Luxembourg, le 22 juillet 1952.

Charlotte.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Joseph Bech.

Le Ministre des Transports,
Victor Bodson.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES.

1. La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles a été convoquée par le Secrétaire général des Nations Unies, conformément à la résolution 147 B (VII) adoptée par le Conseil économique et social le 28 août 1948. Le texte de cette résolution est le suivant :

„*Le Conseil économique et social*

„*Charge* le secrétaire général:

„1. De convoquer, au plus tard en août 1949, une conférence intergouvernementale à l´effet de conclure une nouvelle convention mondiale des transports routiers et des transports automobiles, les deux Conventions mondiales de 1926, à savoir :

„*a*) La Convention internationale relative à la circulation routière,

„*b*) La Convention internationale relative à la circulation automobile,

et la Convention subséquente de 1931 sur l´unification de la signalisation routière ne répondant plus aux exigences actuelles. Le projet de texte élaboré par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l´Europe, à la suite de l´étude entreprise par ce Comité, et le texte de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine serviront notamment de documents de travail à cette Conférence ;

„2. De prier la Commission économique pour l´Europe d´assurer aussitôt que possible l´achèvement du projet de texte mentionné ci-dessus et son envoi au Secrétaire général ;

„3. D´inviter les autres commissions régionales à présenter, en cette matière, des rapports si elles le désirent ;

„4. De distribuer les textes mentionnés ci-dessus à tous les Gouvernements invités à la Conférence;

„5. D´établir un ordre du jour provisoire de la Conférence ;

„6. *a*) D´inviter à participer à la Conférence tous les Etats qui seront Membres des Nations Unies au moment de la convocation de ladite Conférence, ainsi que les Etats qui, sans être Membres des Nations Unies, ont été invités à participer à la Conférence maritime des Nations Unies ; et

„*b*) De prier les Gouvernements des Etats invités de conférer les pleins pouvoirs à leurs délégués de sorte que ceux-ci soient en mesure de signer, sous réserve de ratification ultérieure, la Convention qui pourrait être adoptée par la Conférence ;

„7. D´inviter, dans la mesure où il l´estimera opportun, les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations internationales dont la compétence s´étend à ce domaine, à envoyer des observateurs à la Conférence ;

„*Décide* que le droit de vote à cette Conférence pourra être exercé par tous les Etats Membres des Nations Unies, ainsi que par les Etats non membres, invités en vertu du paragraphe 6 *a*) ci-dessus, qui ont adhéré à l´une quelconque des Conventions citées ci-dessus au paragraphe 1."

2. La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles s´est tenue à Genève, du 23 août 1949 au 19 septembre 1949.

Les Gouvernements des Etats ci-après désignés étaient représentés à la Conférence par des délégations :

Autriche
Belgique
Bulgarie
Chili
Danemark
République Dominicaine
Liban
Luxembourg
Nicaragua
Norvège
Pays-Bas
Philippines

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Egypte	Pologne
Etats-Unis d´Amérique	Royaume-Uni
France	Suède
Guatemala	Suisse
Inde	Thaïlande
Iran	Union Sud-Africaine
Israël	Tchécoslovaquie
Italie	Yougoslavie

Les Gouvernements des Etats suivants étaient représentés à la Conférence par des observateurs :

Australie	Equateur
Brésil	Mexique
Canada	Turquie

Les organisations suivantes étaient représentées à la Conférence par des observateurs :

A. *Organisations intergouvernementales* :

Organisation internationale du Travail
Commission intérimaire de l´Organisation internationale du commerce
Institut international pour l´unification du droit privé

B. *Organisations non gouvernementales* :

Chambre de commerce internationale
Fédération internationale des ouvriers du transport
Organisation internationale de normalisation
Union internationale des transports routiers
Bureau permanent international des construteurs d´automobiles
Comité général de l´Alliance internationale de tourisme et de la Fédération internationale de l´automobile
Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge
Inter-American Federation of Automobile Clubs.

3. La conférence était saisie du projet de Convention préparé par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l´Europe et de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine, et s´en est servie comme base de discussion.

4. Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu´elles sont rapportées dans les comptes rendus des comités respectifs ainsi que dans ceux des séances plénières, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature une Convention sur la circulation routière.

5. En outre, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature un Protocole relatif à la signalisation routière.

6. Enfin, la Conférence a élaboré et a ouvert à signature et acceptation un Protocole d´interprétation du chapitre VII, en ce qui concerne l´adhésion, à la Convention, des pays et des territoires actuellement occupés.

7. Au cours de ses travaux, la Conférence a pris d´autres décisions enregistrées ci-dessous :

a) Résolution au sujet d´essais internationaux concernant l´établissement de normes acceptables pour l´éclairage des feux-croisement des automobiles, dont le texte est ci-joint ;

b) Résolution relative à la récapitulation périodique des amendements à la Convention sur la circulation routière, dont le texte est ci-joint ;

c) Résolution relative à d´autres problèmes concernant les transports routiers internationaux, dont le texte est ci-joint ;

d) Admission d´une réserve faite par le Royaume-Uni sur l´article 26 de la Convention sur la circulation routière, et formulée comme suit :

Les cycles admis dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d´Irlande du Nord, en circulation internationale, doivent, dès la tombée du jour, pendant la nuit, et lorsque les circonstances atmosphériques

l´exigent, être pourvus, conformément à la législation nationale du Royaume-Uni, d´un feu blanc dirigé vers l´avant, d´un feu et d´un catadioptre rouges dirigés vers l´arrière, ainsi que d´une surface blanche ;

e) Admission d´une réserve faite par la Suède et la Norvège sur le paragraphe 5 de l´Article 15 du Protocole relatif à la signalisation routière, et formulée comme suit :

L´usage de la croix de Saint-André aux passages à niveau avec barrières sera admis en Suède et en Norvège ;

f) Admission d´une réserve faite par l´Autriche sur le paragraphe 1 de l´article 45 du Protocole relatif à la signalisation routière, et formulée comme suit :

Les signaux d´identification particulière des routes pourront avoir, en Autriche, la forme d´un rectangle ou d´un cercle ;

g) Tenant compte du fait que la Convention sur la circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949 doit, entre autres, remplacer la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine, la Conférence a décidé d´inviter le Secrétaire général des Nations Unies à faire établir une traduction espagnole autorisée de la Convention sur la circulation routière, et à la joindre aux textes français et anglais, lorsqu´il en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements, conformément aux dispositions de l´article 35 de la Convention ;

h) La Conférence a constaté qu´il n´était pas possible d´aboutir actuellement à un accord sur un système uniforme mondial de signalisation routière pouvant être accepté par tous les pays intéressés. Elle a décidé, en conséquence, d´élaborer le Protocole mentionné au paragraphe 5 ci-dessus, comportant une série de signaux et de l´ouvrir à la signature ou à l´adhésion des pays désireux de devenir parties à ce Protocole.

Toutefois, en raison du désir unanime de parvenir ultérieurement à établir un système mondial uniforme de signalisation routière, la Conférence a. estimé qu´il serait souhaitable que le Conseil économique et social chargeât la Commission des transports et des communications d´examiner à nouveau la question, avec l´assistance des experts qui seraient nécessaires, et de donner son avis au Conseil au sujet des autres mesures qu´il y aurait lieu de prendre dans la suite afin d´arriver à l´accord mondial dont il s´agit sur un système mondial uniforme de signalisation routière.

En foi de quoi les représentants soussignés ont signé le présent Acte final.

Fait à Genève, ce dix-neuf septembre mil neuf cent quarante-neuf, en un seul original en langues anglaise et française, chaque texte faisant également foi. Le texte original sera déposé entre les mains du Secrétaire général des Nations Unies qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des Gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

(*Suivent les signatures*.)

RÉSOLUTION AU SUJET D´ESSAIS INTERNATIONAUX CONCERNANT L´ÉTABLISSEMENT DE NORMES ACCEPTABLES POUR L´ÉCLAIRAGE DES FEUX-CROISEMENT DES AUTOMOBILES.

La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles,

Ayant noté que le Groupe de travail de la circulation routière de la Commission économique pour l´Europe, au moment où il élaborait, sur la demande du Conseil économique et social, le projet de dispositions à insérer dans la future Convention sur les transports routiers et les transports automobiles, avait invité l´Organisation internationale de normalisation à lui soumettre des propositions pour les dispositions relatives à l´éclairage des véhicules et spécialement à celles des feux-croisement, question que l´ISO étudie en collaboration avec la Commission internationale de l´éclairage (ICI),

Après avoir pris connaissance de la lettre datée du 29 juillet 1949 par laquelle le Président du Comité national néerlandais de l´ICI informe le Secrétaire général de l´ISO que le Comité national néerlandais est prêt à entreprendre dès le 26 septembre 1949 une série d´essais comparatifs concernant les projecteurs d´automobiles,

Etant donné que ni l´ICI ni l´ISO ne sont en mesure de prendre à leur charge les frais de ces essais qui ont été estimés à 18.000 florins,

Reconnaît qu´il est indispensable que ces essais comparatifs soient entrepris dans le plus court délai, pour permettre d´arriver à un accord mondial au sujet des dispositions relatives aux feux-croisement d´automobiles ;

Et recommande par conséquent que les Nations Unies prennent les mesures nécessaires pour que l´ICI puisse procéder aux essais et communiquer les résultats au Secrétaire général des Nations Unies, pour qu´il puisse les transmettre aux Gouvernements qui ont été invités à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

RÉSOLUTION RELATIVE A LA RÉCAPITULATION PÉRIODIQUE DES AMENDEMENTS A LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE.

La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles,

Considérant que, par suite de la solution admise en ce qui concerne la procédure d´amendement de la Convention sur la circulation routière et de ses annexes, au bout d´un certain nombre d´années on pourra se trouver devant une situation dans laquelle les Etats parties à la Convention seraient liés par plusieurs systèmes différents de textes,

En vue de faciliter aux Etats la connaissance exacte des obligations qui résultent pour les différentes parties contractantes de l´adoption ou du rejet de tel ou tel amendement à la Convention et à ses annexes,

Invite le Secrétaire général à notifier aux Etats contractants chaque fois que cela paraîtra nécessaire et en tout cas trois ans après l´entrée en vigueur de la Convention, un état récapitulatif des dispositions originales et amendées qui, au moment de la notification, seront en vigueur à l´égard des différents Etats contractants.

RÉSOLUTION RELATIVE A D´AUTRES PROBLÈMES CONCERNANT LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX.

La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles,

a) *Considérant* que les travaux déjà entrepris sont en bonne voie et pourront être poursuivis ultérieurement sous l´égide de la Commission économique pour l´Europe et d´autres organismes,

Recommande que la Commission des transports et des communications examine de temps à autre l´état d´avancement de ces travaux ainsi que l´évolution de la situation en matière de transports routiers internationaux et que, d´après les résultats de ces examens, elle indique au Conseil économique et social les mesures qu´il lui paraît souhaitable de prendre, soit par la voie d´une conférence, soit par tout autre moyen, et

b) *Considérant* la déclaration faite par le représentant du Comité général de l´Alliance internationale de tourisme et de la Fédération internationale de l´automobile sur l´intérêt qu´il y aurait à ce que les Etats adhèrent plus largement au Projet de Convention internationale douanière sur le tourisme, élaboré sous les auspices de la Commission économique pour l´Europe,

Invite le Secrétaire général à porter à l´attention des Etats le Protocole additionnel à l´Accord visant à l´application provisoire du Projet de Convention internationale douanière sur le tourisme, du Projet de Convention sur les transports routiers commerciaux et du Projet de Convention sur le transport international des marchandises par la route, signés à Genève le 16 juin 1949.

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE.

Les Etats contractants, désireux de favoriser le développement de la circulation routière internationale et d´en assurer la sécurité, en établissant des règles uniformes à cet effet,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Chapitre Ier. — GÉNÉRALITÉS.

Article premier.

1. Les Etats contractants, tout en conservant le droit de réglementer l´usage de leurs routes, conviennent que lesdites routes serviront à la circulation internationale dans les conditions prévues par la présente Convention.

2. Les Etats contractants ne seront pas tenus d´accorder le bénéfice des dispositions de la présente Convention aux automobiles, remorques ou conducteurs qui seront restés sans interruption sur leur territoire pendant une période dépassant un an.

Article 2.

1. Les annexes à la présente Convention sont considérées comme parties intégrantes de la Convention, étant entendu toutefois que tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la Convention, ou y adhérera, ou à tout autre moment par la suite, déclarer qu´il exclut les annexes 1 et 2 de l´application de la Convention.

2. Tout Etat pourra, à tout moment, notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu´à dater de ladite notification, il sera lié par les annexes 1 et 2 précédemment exclues par lui conformément au paragraphe 1 du présent article.

Article 3.

1. Les mesures que tous les Etats contractants ou certains d´entre eux ont convenu ou conviendront à l´avenir de mettre en vigueur en vue de faciliter la circulation routière internationale, en simplifiant les formalités douanières, de police, sanitaires ou autres, seront considérées comme conformes à l´objet de la présente Convention.

2. *a*) Tout Etat contractant pourra exiger le dépôt d´une garantie pour assurer le paiement de tous droits ou taxes d´entrée qui, en l´absence de cette garantie, seraient perçus à l´importation de toute automobile admise à la circulation internationale.

b) Les Etats contractants accepteront, pour l´application du présent article, la garantie d´une organisation établie sur leur propre territoire et affiliée à une association internationale ayant délivré un titre douanier international valable pour l´automobile (tel qu´un carnet de passages en douane).

3. En vue de l´accomplissement des formalités prévues par la présente Convention, les Etats contractants s´efforceront de faire coïncider les heures d´ouverture des bureaux et des postes de douanes correspondants sur une même route internationale.

Article 4.

1. Pour l´application des dispositions de la présente Convention :

Le terme „circulation internationale" désigne toute circulation impliquant le franchissement d´une frontière au moins ;

Le terme „route" désigne toute voie publique ouverte à la circulation des véhicules ;

Le terme „chaussée" désigne la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules ;

Le terme „voie" désigne l´une quelconque des subdivisions de la chaussée, ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d´une file de véhicules ;

Le terme „conducteur" désigne toutes personnes qui assument la direction de véhicules, y compris les cycles, guident des animaux de trait, de charge, de selle, des troupeaux sur une route, ou qui en ont la maîtrise effective ;

Le terme „automobile" désigne tous véhicules pourvus d´un dispositif mécanique de propulsion circulant sur la route par leurs moyens propres, autres que ceux qui se déplacent sur rails ou sont reliés à un conducteur électrique, et servant normalement au transport de personnes ou de marchandises. Tout Etat lié par l´annexe

1 exclura de cette définition les cycles à moteur auxiliaire présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe ;

Le terme „véhicule articulé" désigne toute automobile suivie d´une remorque sans essieu avant, accouplée de telle manière qu´une partie de la remorque repose sur le véhicule tracteur et qu´une partie appréciable du poids de cette remorque et de son chargement soit supportée par le tracteur. Une telle remorque est dénommée „semi-remorque" ;

Le terme „remorque" désigne tout véhicule destiné à être attelé à une automobile ;

Le terme „cycle" désigne tout cycle non pourvu d´un dispositif automoteur. Tout Etat lié par l´annexe 1 inclura dans la présente définition les cycles à moteur auxiliaire présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe ;

Le terme „poids en charge" d´un véhicule désigne le poids du véhicule à l´arrêt et en ordre de marche ainsi que de son chargement, y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps ;

Le terme „charge maximum" désigne le poids du chargement déclaré admissible par l´autorité compétente du pays d´immatriculation du véhicule ;

Le terme „poids maximum autorisé" d´un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum.

Article 5.

La présente Convention ne doit pas être interprétée comme autorisant le transport de personnes contre rémunération ou de marchandises autres que les bagages personnels des occupants des véhicules, étant entendu que cette matière, ainsi que toutes autres non visées à la présente Convention demeurent du ressort de la législation nationale, sous réserve de l´application d´autres conventions ou accords internationaux.

Chapitre II. — RÈGLES APPLICABLES A LA CIRCULATION ROUTIÈRE.

Article 6.

Chacun des Etats contractants prendra toutes mesures appropriées pour assurer l´observation des règles énoncées au présent chapitre.

Article 7.

Tous les conducteurs, piétons et autres usagers de la route doivent se comporter de façon à ne pas constituer un danger ou une gêne pour la circulation. Ils doivent éviter de causer un dommage aux personnes ou aux propriétés publiques ou privées.

Article 8.

1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés marchant isolément doit avoir un conducteur.

2. Les animaux et les bêtes de trait, de charge ou de selle doivent avoir un conducteur et, sauf dans les zones exceptionnelles signalisées à leurs points d´entrée, les bestiaux doivent être accompagnés.

3. Les convois de véhicules ou d´animaux doivent avoir le nombre de conducteurs prévu par la législation nationale.

4. Les convois doivent, le cas échéant, être fractionnés en tronçons de longueur modérée et séparés des suivants par des intervalles suffisamment grands pour assurer la commodité de la circulation. Cette disposition n´est pas applicable dans les régions où ont lieu des migrations de tribus nomades.

5. Les conducteurs doivent constamment avoir le contrôle de leur véhicule ou pouvoir guider leurs animaux. Ils doivent prendre toutes précautions utiles pour la sécurité d´autres usagers lorsqu´ils s´en approchent.

Article 9.

1. Tous les véhicules circulant dans le même sens doivent être maintenus sur le même côté de la route, le sens de la circulation dans un pays devant être uniforme sur toutes les routes. La réglementation nationale concernant la circulation à sens unique est réservée.

2. En règle générale et toutes les fois que les prescriptions de l´article 7 l´exigent, tout conducteur doit :

a) Sur les chaussées comportant deux voies et prévues pour la circulation dans les deux sens, maintenir son véhicule sur la voie affectée au sens de sa marche ;

b) Sur les chaussées comportant plus de deux voies, maintenir son véhicule sur la voie la plus rapprochée du bord de la chaussée dans le sens de sa marche.

3. Les animaux doivent être maintenus le plus près possible du bord de la route dans les conditions prévues par la législation nationale.

Article 10.

Tout conducteur de véhicules doit rester constamment maître de sa vitesse et conduire d´une manière raisonnable et prudente. Il doit ralentir ou s´arrêter toutes les fois que les circonstances l´exigent, notamment lorsque la visibilité n´est pas bonne.

Article 11.

1. Tout conducteur doit, pour croiser ou se laisser dépasser, se tenir le plus près possible du bord de la chaussée, sur la voie affectée au sens de sa marche. Le dépassement des véhicules et des animaux doit être effectué, soit à la droite, soit à la gauche de ceux-ci, suivant le sens de la circulation observé dans le pays intéressé. Ces règles sont toutefois réservées à l´égard des tramways et des trains sur route ainsi que sur certaines routes de montagne.

2. A l´approche de tout véhicule ou animal accompagné, tout conducteur doit :

a) Dans le cas où un véhicule ou des animaux accompagnés le croisent, réserver la place suffisante à leur passage ;

b) Dans le cas où un véhicule s´apprête à le dépasser, serrer le plus près possible le bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation et ne pas accélérer son allure.

3. Tout conducteur qui veut effectuer un dépassement doit s´assurer qu´il dispose de l´espace suffisant pour le faire et que la visibilité à l´avant le permet sans danger. Après le dépassement, il doit ramener son véhicule vers la droite ou la gauche, suivant le sens de la circulation observé dans le pays intéressé, mais seulement après s´être assuré qu´il peut le faire sans inconvénient pour le véhicule, le piéton ou l´animal dépassé.

Article 12.

1. Tout conducteur abordant une bifurcation, une croisée de chemins, un carrefour ou un passage à niveau, doit faire preuve d´une prudence spéciale afin d´éviter tout accident.

2. La priorité de passage peut être accordée aux intersections sur certaines routes ou portions de routes. Cette priorité est matérialisée par l´apposition de signaux. Tout conducteur abordant une telle route ou portion de route à priorité est tenu de céder le passage aux conducteurs qui circulent sur cette route.

3. Les dispositions de l´annexe 2 relative à la priorité de passage aux intersections non visées au paragraphe 2 du présent article sont applicables par les Etats liés par ladite annexe.

4. Tout conducteur, avant de s´engager sur une autre route, doit :

a) S´assurer qu´il peut effectuer sa manoeuvre sans danger pour les autres usagers ;

b) Indiquer clairement son intention ;

c) Serrer le plus possible le bord de la chaussée correspondant au sens de sa marche, s´il a l´intention de quitter la route en tournant de ce côté ;

d) Serrer le plus possible l´axe de la chaussée, s´il veut quitter la route en tournant de l´autre côté, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l´article 16 ;

e) En aucun cas, ne gêner la circulation venant en sens inverse.

Article 13.

1. Lorsque les véhicules ou animaux sont arrêtés sur la route, ils doivent être rangés aussi près que possible du bord de la chaussée, s´ils ne peuvent l´être en dehors de celle-ci. Les conducteurs ne doivent quitter les véhicules ou les animaux qu´après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter un accident.

2. Les véhicules et les animaux ne doivent pas stationner là où ils constitueraient un danger ou une gêne, notamment à l´angle de deux voies, dans un virage, au sommet d´une côte ou à proximité de ceux-ci.

Article 14.

Toutes précautions utiles doivent être prises pour que le chargement d´un véhicule ne puisse être une cause de dommage ou de danger.

Article 15.

1. Dès la tombée du jour et pendant la nuit, ou lorsque les conditions atmosphériques l´exigent, tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés se trouvant sur une route doit avoir au moins un feu blanc dirigé vers l´avant et au moins un feu rouge dirigé vers l´arrière.

Lorsqu´un véhicule, autre qu´un cycle ou qu´un motocycle sans side-car, est muni d´un seul feu blanc avant, celui-ci doit être placé du côté des véhicules venant en sens inverse.

Dans les pays où deux feux blancs avant sont imposés, ceux-ci doivent être placés à droite et à gauche du véhicule.

Le feu rouge peut être produit, soit par un dispositif distinct de celui qui produit le ou les feux blancs vers l´avant, soit par le même dispositif lorsque la faible longueur et les dispositions du véhicule le permettent.

2. En aucun cas un véhicule ne fera usage d´un feu rouge dirigé vers l´avant ou d´un feu blanc dirigé vers l´arrière ; il ne devra pas davantage être muni de dispositifs réfléchissants rouges à l´avant, blancs à l´arrière. La prescription ne s´applique pas aux feux blancs ou jaunes de marche arrière lorsque la législation nationale du pays d´immatriculation du véhicule permet l´emploi de ces feux.

3. Les feux et les catadioptres doivent signaler efficacement le véhicule aux autres usagers de la route.

4. Tout Etat contractant ou l´une de ses subdivisions peut, sous réserve que toutes mesures seront prises pour garantir les conditions normales de sécurité de la circulation, exempter des dispositions du présent article :

a) Les véhicules employés à des fins ou dans des conditions particulières;

b) Certains véhicules de forme ou de nature particulières ;

c) Les véhicules stationnés sur une route dont l´éclairage est suffisant.

Article 16.

1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux trolleybus.

2. *a*) Les cyclistes sont tenus de circuler sur les pistes cyclables lorsqu´un signal spécial les y invite ou lorsque la réglementation nationale leur en impose l´obligation ;

b) Les cyclistes doivent se mettre en file simple dans tous les cas où les conditions de circulation l´exigent et, sauf dans les cas exceptionnels prévus par la réglementation nationale, ils ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée ;

c) 11 est interdit aux cyclistes de se faire remorquer par un véhicule ;

d) La règle énoncée à l´article 12, paragraphe 4, alinéa *d*), ne s´appliquera pas aux cyclistes dans les pays où la réglementation nationale en dispose autrement.

Chapitre III. — SIGNALISATION.

Article 17.

1. Afin d´assurer l´homogénéité de la signalisation, les signes et signaux adoptés dans chaque Etat contractant seront, autant que possible, les seuls placés sur les routes de cet Etat. Dans le cas où il serait nécessaire d´introduire quelque nouveau signal, celui-ci devrait, par ses caractéristiques de forme et de couleur, ainsi que par la nature du symbole éventuellement employé, entrer dans le système en vigueur dans cet Etat.

2. Le nombre des signaux réglementaires sera limité au minimum nécessaire. Ils ne seront implantés qu´aux endroits où leur présence est indispensable.

3. Les signaux de danger doivent être implantés à une distance suffisante des obstacles pour les annoncer efficacement aux usagers.

4. L´apposition sur un signal réglementaire de toute inscription étrangère à l´objet de celui-ci et de nature à en diminuer la visibilité ou à en altérer le caractère ne sera pas autorisée.

5. Tous panneaux ou inscriptions qui pourraient prêter à confusion avec les signaux réglementaires ou rendre leur lecture plus difficile ne seront pas autorisés.

Chapitre IV. — DISPOSITIONS APPLICABLES AUX AUTOMOBILES ET AUX REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

Article 18.

1. Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile doit être immatriculée par un Etat contractant ou une de ses subdivisions conformément à sa législation.

2. Il est délivré au demandeur, soit par l´autorité compétente, soit par une association habilitée à cet effet, un certificat d´immatriculation comportant au moins le numéro d´ordre dit numéro d´immatriculation, le nom ou la marque du constructeur du véhicule, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur, la date de première mise en circulation, ainsi que le nom, le ou les prénoms et le domicile du demandeur dudit certificat.

3. Les certificats d´immatriculation délivrés dans les conditions susvisées seront acceptés dans tous les Etats contractants comme attestant leur teneur jusqu´à preuve du contraire.

Article 19.

1. Toute automobile doit porter au moins à l´arrière, inscrit sur une plaque ou sur le véhicule lui-même, le numéro d´immatriculation attribué par l´autorité compétente. Dans le cas d´un véhicule automobile suivi d´une ou de plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque doit porter le numéro d´immatriculation du véhicule tracteur ou un numéro d´immatriculation propre.

2. La composition et les conditions d´apposition du numéro d´immatriculation sont déterminées à l´annexe 3.

Article 20.

1. Toute automobile doit, outre le numéro d´immatriculation, porter à l´arrière, inscrit sur une plaque ou sur le véhicule lui-même, un signe distinctif du lieu d´immatriculation de ce véhicule. Ce signe est l´indicatif, soit d´un Etat, soit d´un territoire constituant une unité distincte du point de vue de l´immatriculation. Dans le cas d´un véhicule suivi d´une ou de plusieurs remorques, le signe distinctif doit être répété à l´arrière de la remorque unique ou de la dernière remorque.

2. La composition et les conditions d´apposition du signe distinctif sont déterminées à l´annexe 4.

Article 21.

Toute automobile et toute remorque doivent porter les marques d´identification déterminées à l´annexe 5.

Article 22.

1. Les automobiles et leurs remorques doivent être en bon état de marche et en condition de fonctionnement tel qu´elles ne puissent constituer un danger pour les conducteurs, les occupants du véhicule et les autres usagers de la route, ni causer un dommage aux propriétés publiques ou privées.

2. En outre, les automobiles et les remorques et leur équipement doivent répondre aux conditions prévues à l´annexe 6 et leurs conducteurs doivent observer les prescriptions de cette annexe.

3. Les dispositions du présent article sont applicables aux trolleybus.

Article 23.

1. Les dimensions et poids maxima des véhicules admis à circuler sur les routes d´un Etat contractant ou de l´une de ses subdivisions, sont fixés par la législation nationale. Sur certaines routes désignées par les Etats contractants à des accords régionaux, ou à défaut par un Etat contractant, les dimensions et poids maxima autorisés seront ceux fixés dans l´annexe 7.

2. Les dispositions du présent article sont applicables aux trolleybus.

Chapitre V. — CONDUCTEURS D´AUTOMOBILES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

Article 24.

1. Chaque Etat contractant autorisera tout conducteur qui pénètre sur son territoire et qui remplit les conditions prévues à l´annexe 8, à conduire sur ses routes, sans nouvel examen, des automobiles de la catégorie ou des catégories définies aux annexes 9 et 10, pour lesquelles un permis de conduire valable lui a été délivré, après qu´il a fait preuve de son aptitude, par l´autorité compétente d´un autre Etat contractant ou d´une de ses subdivisions, ou par une association habilitée par cette autorité.

2. Toutefois, un Etat contractant pourra exiger d´un conducteur qui pénètre sur son territoire qu´il soit porteur d´un permis international de conduire conforme au modèle contenu à l´annexe 10, en particulier s´il s´agit d´un conducteur venant d´un pays où un permis de conduire national n´est pas exigé ou dans lequel le permis national qui est délivré n´est pas conforme au modèle contenu à l´annexe 9.

3. Le permis international de conduire sera délivré par l´autorité compétente d´un Etat contractant ou d´une de ses subdivisions ou par une association habilitée par cette autorité sous le sceau ou le cachet de l´autorité ou de l´association après que le conducteur aura fait preuve de son aptitude. Il permet de conduire, sans nouvel examen, et dans tous les Etats contractants, les véhicules automobiles entrant dans les catégories pour lesquelles il aura été délivré.

4. Le droit de faire usage des permis de conduire tant nationaux qu´internationaux peut être refusé s´il est évident que les conditions prescrites pour leur délivrance ne sont plus remplies.

5. Un Etat contractant ou une de ses subdivisions ne peut retirer à un conducteur le droit de faire usage d´un des permis visés ci-dessus que si ce dernier a commis une infraction à la réglementation nationale en matière de circulation susceptible d´entraîner le retrait du permis de conduire en vertu de la législation dudit Etat contractant. En pareil cas, l´Etat contractant ou celle de ses subdivisions qui a retiré l´usage du permis pourra se faire remettre le permis et le conserver jusqu´à l´expiration du délai pendant lequel l´usage de ce permis est retiré au conducteur, ou jusqu´au moment où ce dernier quittera le territoire de cet Etat contractant, si son départ est antérieur à l´expiration dudit délai. L´Etat ou sa subdivision pourra porter sur le permis une mention du retrait ainsi effectué et communiquer les nom et adresse du conducteur à l´autorité qui a délivré le permis.

6. Pendant une période de cinq années à partir de l´entrée en vigueur de la présente Convention, tout conducteur admis à la circulation internationale en vertu des dispositions de la Convention internationale relative à la circulation automobile signée à Paris, le 24 avril 1926, ou de la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington, le 15 décembre 1943, et possédant les documents exigés par celles-ci, sera considéré comme satisfaisant aux conditions prévues au présent article.

Article 25.

Les Etats contractants s´engagent à se communiquer réciproquement les renseignements propres à établir l´identité des personnes titulaires d´un permis national où international de conduire lorsqu´elles sont passibles d´une pénalité pour infraction à la réglementation de la circulation. Ils se communiqueront de même les renseignements propres à établir l´identité du propriétaire ou de la personne au nom de laquelle tout véhicule étranger qui a été l´occasion d´un accident grave a été immatriculé.

Chapitre VI. — DISPOSITIONS APPLICABLES AUX CYCLES CIRCULANT INTERNATIONALEMENT.

Article 26.

Les cycles doivent être pourvus des dispositifs suivants :

a) Au moins un frein efficace ;

b) Un appareil avertisseur sonore constitué par un timbre susceptible d´être entendu à distance suffisante, à l´exclusion de tout autre avertisseur sonore ;

c) Un feu blanc ou jaune dirigé vers l´avant, ainsi qu´un feu rouge ou un dipositif réfléchissant dirigé vers l´arrière dès la tombée du jour et pendant la nuit, ou lorsque les conditions l´exigent.

Chapitre VII. — CLAUSES FINALES.

Article 27.

1. La présente Convention sera ouverte, jusqu´au 31 décembre 1949, à la signature de tous les Etats Membres des Nations Unies et de tout Etat invité à participer à la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles tenue à Genève en 1949.

2. La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

3. A partir du 1er janvier 1950, les Etats mentionnés au paragraphe 1 de cet article qui n´auront pas signé la présente Convention ainsi que tout autre Etat désigné à cet effet par une résolution du Conseil économique et social pourront adhérer à la présente Convention. Celle-ci sera également ouverte à l´adhésion au nom de tout Territoire sous tutelle dont l´administration est confiée aux Nations Unies.

4. L´adhésion se fera par le dépôt d´un instrument d´adhésion auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

Article 28.

1. Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l´adhésion ou à tout autre moment, par la suite, déclarer par notification adressée au Secrétaire général des Nations Unies, que les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout territoire dont il assure les relations internationales. Ces dispositions deviendront applicables dans le ou les territoires désignés dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu ladite notification, ou, si la Convention n´est pas alors entrée en vigueur, au moment de son entrée en vigueur.

2. Lorsque les circonstances le permettent, tout Etat contractant s´engage à prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires pour étendre l´application de la présente Convention aux territoires dont il assure les relations internationales, sous réserve, si des raisons constitutionnelles l´exigent, du consentement des gouvernements de ces territoires.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article concernant l´application de la présente Convention à un territoire dont il assure les relations internationales pourra, par la suite, déclarer à tout moment, par notification adressée au Secrétaire général, que la présente Convention cessera d´être applicable au territoire désigné dans la notification. Un an à partir de la date de la notification, la Convention cessera d´être applicable au territoire visé.

Article 29.

La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d´ahdésion. Pour chaque Etat qui la ratifiera ou y adhérera après cette date, la présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra le dépôt de l´instrument de ratification ou d´adhésion dudit Etat.

Le Secrétaire général des Nations Unies notifiera la date d´entrée en vigueur de la présente Convention à chacun des Etats signataires ou adhérents ainsi qu´aux autres Etats qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

Article 30.

La présente Convention abroge et remplace, dans les relations entre les parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile et la Convention internationale relative à la circulation routière signées à Paris, le 24 avril 1926, ainsi que la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington, le 15 décembre 1943.

Article 31.

1. Tout amendement à la présente Convention proposé par un Etat contractant sera déposé auprès du

Secrétaire général des Nations Unies, qui en communiquera le texte à tous les Etats contractants auxquels il demandera en même temps de faire connaître dans les quatre mois :

a) S´ils désirent qu´une conférence soit convoquée pour étudier l´amendement proposé ;

b) Ou s´ils sont d´avis d´accepter l´amendement proposé sans qu´une conférence se réunisse;

c) Ou s´ils sont d´avis de rejeter l´amendement proposé sans la convocation d´une conférence.

L´amendement proposé devra également être transmis par le Secrétaire général à tous les Etats autres que les Etats contractants qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

2. Le Secrétaire général convoquera une conférence des Etats contractants en vue d´étudier l´amendement proposé au cas où la convocation d´une conférence serait demandée :

a) Par un quart au moins des Etats contractants, lorsqu´il s´agit d´un amendement proposé aux parties de la Convention autres que les annexes ;

b) Par un tiers au moins des Etats contractants, lorsqu´il s´agit d´un amendement proposé à une annexe autre que les annexes 1 et 2 ;

c) Lorsqu´il s´agit des annexes 1 et 2, par un tiers au moins des Etats liés par l´annexe à laquelle l´amendement est proposé.

Le Secrétaire général invitera à cette conférence les Etats autres que les Etats contractants qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles ou dont le Conseil économique et social estimera la présence souhaitable.

Ces dispositions ne s´appliqueront pas lorsqu´un amendement à la Convention aura été adopté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article.

3. Tout amendement à la présente Convention qui sera adopté par la conférence à la majorité des deux tiers sera communiqué à tous les Etats contractants pour acceptation. Quatre-vingt-dix jours après son acceptation par les deux tiers des Etats contractants, tout amendement à la Convention autre qu´un amendement aux annexes 1 et 2 entrera en vigueur pour tous les Etats contractants à l´exception de ceux qui déclareront, avant la date de son entrée en vigueur, qu´ils ne l´adoptent pas.

Pour l´entrée en vigueur de tout amendement aux annexes 1 et 2, la majorité exigée sera celle des deux tiers des Etats liés par l´annexe amendée.

4. Lors de l´adoption d´un amendement à la présente Convention autre qu´un amendement aux annexes 1 et 2, la conférence pourra décider, à la majorité des deux tiers, que la nature de cet amendement est telle que tout Etat contractant qui aura déclaré ne pas l´accepter et qui ne l´acceptera pas dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur, cessera, à l´expiration de ce délai, d´être partie à la Convention.

5. Au cas où les deux tiers au moins des Etats contractants informeraient le Secrétaire général, conformément à l´alinéa *b*) du paragraphe 1 du présent article, qu´ils sont d´avis d´adopter l´amendement sans qu´une conférence se réunisse, notification de leur décision sera adressée par le Secrétaire général à tous les Etats contractants. L´amendement prendra effet dans un délai de quatre-vingt-dix jours à dater de cette notification à l´égard de tous les Etats contractants à l´exception des Etats qui, dans ce délai, notifieront au Secrétaire général qu´ils s´y opposent.

6. En ce qui concerne les amendements aux annexes 1 et 2 et les amendements autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, la disposition originale restera en vigueur à l´égard de tout Etat contractant qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 ou l´opposition prévue au paragraphe 5.

7. L´Etat contractant qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 du présent article ou qui aura fait opposition à un amendement conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, pourra à tout moment retirer cette déclaration ou cette opposition par notification faite au Secrétaire général. L´amendement prendra effet à l´égard de cet Etat au reçu de ladite notification par le Secrétaire général,

Article 32.

La présente Convention pourra être dénoncée au moyen d´un préavis d´une année donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonication à chaque Etat signataire ou adhérent. A l´expiration de ce délai d´un an, la Convention cessera d´être en vigueur pour l´Etat contractant qui l´aura dénoncée.

Article 33.

Tout différend entre deux ou plusieurs Etats contractants touchant l´interprétation ou l´application de la présente Convention que les parties n´auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête d´un quelconque des Etats contractants intéressés, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

Article 34.

Aucune disposition de la présente Convention ne devra être interprétée comme interdisant à un Etat contractant de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu´il estime nécessaires pour assurer sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 35.

1. Outre les notifications prévues à l´article 29 et aux paragraphes 1, 3 et 5 de l´article 31 ainsi qu´à l´article 32, le Secrétaire général notifiera aux Etats mentionnés au paragraphe 1 de l´article 27 :

a) Les déclarations par lesquelles les Etats contractants excluent l´annexe 1, l´annexe 2 ou l´une et l´autre de l´application de la Convention, conformément au paragraphe 1 de l´article 2 ;

b) Les déclarations par lesquelles un Etat contractant notifie sa décision d´être lié par l´annexe 1, l´annexe 2 ou par l´une et l´autre, conformément au paragraphe 2 de l´article 2 ;

c) Les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l´article 27 ;

d) Les notifications au sujet de l´application territoriale de la Convention en exécution de l´article 28 ;

e) Les déclarations par lesquelles les Etats acceptent les amendements à la Convention conformément au paragraphe 3 de l´article 3.1 ;

f) L´opposition aux amendements à la Convention notifiée par les Etats au Secrétaire général conformément au paragraphe 5 de l´article 31 ;

g) La date d´entrée en vigueur des amendements à la Convention, conformément aux paragraphes 3 et 5 de l´article 31 ;

h) La date à laquelle un Etat aura cessé d´être partie à la Convention conformément au paragraphe 4 de l´article 31 ;

i) Le retrait de l´opposition à un amendement en vertu du paragraphe 7 de l´article 31 ;

j) La liste des Etats liés par les amendements à la Convention ;

k) Les dénonciations de la Convention conformément à l´article 32 ;

l) Les déclarations que la Convention a cessé d´être applicable à un territoire conformément au paragraphe 3 de l´article 28 ;

m) Les notifications au sujet de lettres distinctives faites par des Etats conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l´annexe 4.

2. L´original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Etats visés au paragraphe 1 de l´article 27.

3. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer la présente Convention au moment de son entrée en vigueur.

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le dix-neuf septembre mil neuf cent quarante-neuf.

(*Suivent les signatures.*)

Au moment de la signature ont été formulées les réserves suivantes :

Tchécoslovaquie : Excluant l´annexe 2 de l´application de la Convention, conformément au paragraphe 1 de l´article 2 de la présente Convention.

Danemark :
Norvège :
Philippines :
Suède : Sous réserve d´une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l´article 2 de la présente Convention et visant à exclure l´annexe 1 de l´application de la Convention.

République Dominicaine : En déclarant exclure, conformément à l´article 2, paragraphe 1, de la présente Convention, les annexes 1 et 2 de l´application de la Convention et en renouvelant la réserve concernant le paragraphe 2 de l´article premier de la Convention faite déjà en séance plénière.

France : Se référant à l´annexe 6, chiffre IV, alinéa b), le Gouvernement français déclare qu´il ne peut admettre qu´une seule remorque derrière un véhicule tracteur et qu´il n´en admettra pas derrière un véhicule articulé.

Inde :
Union *Sud-Africaine* : Sous réserve d´une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l´article 2 de la présente Convention et visant à exclure les annexes 1 et 2 de l´application de la Convention.

Liban : Sous réserve de ratification.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d´Irlande du Nord : Compte tenu de la réserve sur l´article 26, mentionnée au paragraphe 7 *d*) de l´Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles et sous réserve d´une déclaration faite conformément au paragraphe 1 de l´article 2 de la présente Convention et visant à exclure les annexes 1 et 2 de l´application de la Convention.

Annexe 1.

DISPOSITION ADDITIONNELLE RELATIVE A LA DÉFINITION DES AUTOMOBILES ET DES CYCLES.

Les cycles pourvus d´un moteur auxiliaire thermique d´une cylindrée maximum de 50 cm^3 (3,05 cu. in.) ne sont pas considérés comme des automobiles, à condition qu´ils conservent toutes les caractéristiques normales des cycles quant à leur structure.

Annexe 2.

PRIORITÉ.

1. Lorsque deux véhicules s´approchent simultanément d´une intersection de routes par des routes dont l´une ne jouit pas de la priorité sur l´autre, le véhicule venant par la gauche dans les pays où le sens de la circulation est à droite, par la droite dans les pays où le sens de la circulation est à gauche, est tenu de céder le passage à l´autre véhicule.

2. La priorité est toutefois réservée à l´égard des tramways et des trains sur route.

Annexe 3.

NUMÉRO D´IMMATRICULATION DES VÉHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. Le numéro d´immatriculation de tout véhicule doit être composé, soit de chiffres, soit de chiffres et de lettres. Les chiffres doivent être des chiffres arabes, tels qu´ils sont en usage dans les documents des Nations Unies ; les lettres doivent être en caractères latins. Il est toutefois permis d´employer d´autres chiffres et caractères, mais en pareil cas, les mentions doivent être répétées dans les chiffres et les caractères visés ci-dessus.

2. Le numéro doit être lisible de jour par temps clair à une distance de 20 m (65 pieds).

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

3. Dans le cas où le numéro d´immatriculation est apposé sur une plaque spéciale, cette plaque doit être fixée dans une position sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal de symétrie du véhicule lui-même. Lorsque le numéro est fixé ou peint sur le véhicule lui-même, il faut que ce soit sur une surface verticale ou sensiblement verticale de la face arrière du véhicule.

4. Le numéro d´immatriculation arrière doit être éclairé ainsi qu´il est prescrit à l´annexe 6.

Annexe 4.

SIGNE DISTINCTIF DES VÉHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. Le signe distinctif doit être composé d´une à trois lettres en caractères latins majuscules. Les lettres ont au minimum une hauteur de 80 mm (3,1 pouces) et leurs traits une épaisseur d´au moins 10 mm (0,4 pouce). Les lettres sont peintes en noir sur un fond blanc de forme elliptique dont l´axe principal est horizontal.

2. Si le signe distinctif comporte trois lettres, les dimensions de l´ellipse sont au moins de 240 mm (9,4 pouces) de largeur sur 145 mm (5,7 pouces) de hauteur. Ces dimensions peuvent être réduites à 175 mm (6,9 pouces) de largeur et 115 mm (4,5 pouces) de hauteur si le signe comporte moins de trois lettres.

En ce qui concerne les signes distinctifs des motocycles, les dimensions de l´ellispe, que le signe comporte une, deux ou trois lettres, peuvent être réduites à 175 mm (6,9 pouces) de largeur et 115 mm (4,5 pouces) de hauteur.

3. Les lettres distinctives pour les différents Etats et territoires sont les suivantes*) :

Australie	AUS
Autriche	A
Belgique	B
Congo belge	CB
Bulgarie	BG
Chili	RCH
Tchécoslovaquie	CS
Danemark	DK
France	F
Algérie, Tunisie, Maroc, Indes françaises	F
Sarre	SA
Inde	IND
Iran	IR
Israël	IL
Italie	I
Liban	RL
Luxembourg	L
Pays-Bas	NL
Norvège	N
Philippines	PI
Pologne	PL
Suède	S
Suisse	CH
Turquie	TR
Union Sud-Africaine	ZA

*) Les Etats énumérés ci-après ont notifié leurs lettres distinctives au Secrétaire général après la clôture de la Conférence :

République Dominicaine	DOM
Nicaragua	NIC

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Royaume-Uni ..... GB
Alderney ..... GBA
Guernesey ..... GBG
Jersey ..... GBJ
Aden ..... ADN
Bahama ..... BS
Bassoutoland ..... BL
Betchouanaland ..... BP
Honduras britannique ..... BH
Chypre ..... CY
Gambie ..... WAG
Gibraltar ..... GBZ
Côte-de-l´Or ..... WAC

Hong-Kong ..... HK
Jamaïque ..... JA
Johore ..... JO
Kedah ..... KD
Kelantan ..... KL
Kénya ..... EAK
Labouan ..... SS
Malacca ..... SS
Union malaise (Negri-Sembilan, Pahang, Perak, Selangor) ..... FM

Malte ..... GBY
Ile Maurice ..... MS
Nigéria ..... WAN
Rhodésie du Nord ..... NR
Nyassaland ..... NP
Penang ..... SS
Perlis ..... PS
Province Wellesley ..... SS
Les Seychelles ..... SY
Sierra-Leone ..... WAL
Somalie anglaise ..... SP
Rhodésie du Sud ..... SR
Souaziland ..... SD
Tanganyika ..... EAT
Trengganu ..... TU
Trinité ..... TD
Ouganda ..... EAU
Iles du Vent
Grenade ..... WG
Sainte-Lucie ..... WL
Saint-Vincent ..... WV
Zanzibar ..... EAZ

Etats-Unis d´Amérique ..... USA

Yougoslavie ..... YU

Tout Etat qui ne l´aura pas fait précédemment devra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention, ou y adhérera, notifier au Secrétaire général les lettres distinctives qu´il aura choisies.

4. Dans le cas où le signe distinctif est apposé sur une plaque spéciale, cette plaque doit être fixée dans une position sensiblement verticale et perpendiculairement au plan longitudinal de symétrie du véhicule. Dans le cas où le signe est apposé ou peint sur le véhicule lui-même, il faut que ce soit sur une surface verticale ou sensiblement verticale de la face arrière du véhicule.

Annexe 5.

MARQUES D´IDENTIFICATION DES VÉHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. Les marques d´identification comprennent :

a) Pour les automobiles :

i) Le nom ou la marque du constructeur du véhicule ;

ii) Sur le châssis ou, à défaut de châssis, sur la carrosserie, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur ;

iii) Sur le moteur, le numéro de fabrication du moteur lorsqu´un tel numéro est apposé par le constructeur ;

b) Pour les remorques, soit les indications mentionnées sous i) et ii), soit une marque d´identification attribuée à la remorque par l´autorité compétente.

2. Les marques mentionnées ci-dessus doivent être placées à des endroits accessibles et facilement lisibles ; de plus, elles doivent être telles qu´il soit difficile de les modifier ou de les supprimer.

Annexe 6.

CONDITIONS TECHNIQUES RELATIVES A L´ÉQUIPEMENT DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

I. **Freinage.**

a) *Freinage des automobiles autres que les motocycles avec ou sans side-car.*

Toute automobile doit être munie de freins permettant d´en contrôler le mouvement et de l´arrêter d´une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle le véhicule se trouve.

Le freinage doit pouvoir être exercé par deux dispositifs agencés de manière que l´un quelconque d´entre eux soit capable, en cas de défaillance de l´autre, d´arrêter le véhicule sur une distance raisonnable.

Dans le présent texte, l´un de ces dispositifs est dénommé ,,frein de service", l´autre ,,frein de secours".

Le frein de secours doit pouvoir rester bloqué, même en l´absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Les roues freinées par chacun des dispositifs doivent être réparties symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie.

Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues, sans possibilité de désaccouplement autre que momentané notamment au moyen de l´embrayage de la boîte de vitesses ou d´une roue libre.

L´un au moins des dispositifs doit agir sur des surfaces freinées fixées aux roues rigidement ou par l´intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.

b) *Freinage des remorques.*

Toute remorque dont le poids maximum autorisé dépasse 750 kg (1.650 livres) doit être munie d´au moins un dispositif de freinage agissant sur des roues réparties symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie du véhicule et sur la moitié au moins du nombre de roues.

Les dispositions du précédent alinéa sont cependant applicables aux remorques si leur poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg (1.650 livres), mais est supérieur à la moitié du poids à vide du véhicule tracteur.

Le dispositif de freinage des remorques dont le poids maximum autorisé dépasse 3.500 kg (7.700 livres) doit pouvoir être actionné par la commande du frein de service du véhicule tracteur ; lorsque le poids maximum autorisé de la remorque n´excède pas 3.500 kg (7.700 livres), son dispositif de freinage peut être actionné par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur (freinage par inertie).

Le dispositif de freinage doit permettre d´empêcher la rotation des roues de la remorque désaccouplée.

Toute remorque munie de freins doit être équipée d´un dispositif assurant automatiquement l´arrêt en cas de rupture de l´attelage. Cette disposition n´est applicable ni aux remorques de camping à deux roues ni aux remorques légères à bagages dont le poids est supérieur à 750 kg (1.650 livres) à condition que ces remorques soient munies, en plus de l´attache plincipale, d´une attache secondaire qui peut être constituée par une chaîne ou un câble.

c) *Freinage des véhicules articulés et des ensembles*.

i) Véhicules articulés

Les dispositions du paragraphe *a*) ci-dessus sont applicables à tout véhicule articulé. La semi-remorque doit être pourvue d´au moins un dispositif de freinage actionné par commande du frein de service du véhicule tracteur, lorsque son poids maximum autorisé excède 750 kg (1.650 livres).

Le dispositif de freinage de la semi-remorque doit en outre permettre d´empêcher la rotation des roues lorsqu´elle est désaccouplée.

La réglementation nationale pourra prescrire que toute semi-remorque munie de freins soit équipée d´un dispositif de freinage assurant automatiquement l´arrêt en cas de rupture de l´attelage.

ii) Ensembles

Tout ensemble composé d´une automobile et d´une ou plusieurs remorques doit être muni de freins permettant d´en contrôler le mouvement et de l´arrêter d´une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de chargement et la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle il se trouve.

d) *Freinage de motocycles avec ou sans side-car.*

Tout motocycle doit être muni de deux dispositifs de freinage commandés à la main ou au pied, et permettant d´en contrôler le mouvement et de l´arrêter d´une façon sûre, rapide et efficace.

II. **Eclairage.**

a) Toute automobile, autre qu´un motocycle, avec ou sans side-car, dont la vitesse en palier peut dépasser 20 km (12 milles) par heure doit être munie d´au moins deux feux-route blancs ou jaunes, placés à l´avant du véhicule, capables d´éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance minimum de 100 m (325 pieds) en avant du véhicule.

b) Toute automobile, autre qu´un motocycle, avec ou sans side-car, dont la vitesse en palier peut dépasser 20 km (12 milles) par heure doit être munie de deux feux-croisement blancs ou jaunes, placés à l´avant du véhicule, capables, en cas de besoin, d´éclairer efficacement la route la nuit par temps clair sur une distance minimum de 30 m (100 pieds) en avant du véhicule sans éblouir les autres usagers de la route, quel que soit le sens de la circulation.

Les feux-croisement doivent être employés à l´exclusion des feux-route dans toute circonstance où il est nécessaire ou obligatoire de ne pas éblouir les autres usagers de la route.

c) Tout motocycle, avec ou sans side-car, doit être muni d´au moins un feu-route et d´un feu-croisement, conformes aux stipulations des aliénas *a*) et *b*) ci-dessus. Toutefois, les motocyles pourvus d´un moteur d´une cylindrée maximum de 50 cm^3 (3,05 cu. in.) peuvent être dispensés de cette obligation.

d) Toute automobile, autre qu´un motocycle sans side-car, doit être munie à l´avant de deux feux-position blancs. Ces feux doivent être visibles de nuit par temps clair à une distance de 150 m (500 pieds) de l´avant du véhicule sans être éblouissants pour les autres usagers.

Le point de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal de symétrie du véhicule doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm (16 pouces) de l´extrémité de la largeur hors-tout du véhicule.

Les feux de position doivent être allumés, la nuit, dans tous les cas où l´emploi de ces feux est obligatoire et en même temps que les feux-croisement, si aucun point de la plage éclairante du projecteur de croisement ne se trouve à moins de 400 mm (16 pouces) de l´extrémité de la largeur hors-tout du véhicule.

e) Toute automobile ou toute remorque placée à l´arrière d´un ensemble de véhicules doit être munie à l´arrière d´au moins un feu rouge visible la nuit par temps clair, à une distance de 150 m (500 pieds) de l´arrière du véhicule.

f) Le numéro d´immatriculation arrière de toute automobile ou remorque doit pouvoir être éclairé la nuit de manière à être lisible par temps clair à une distance minimum de 20 m (65 pieds) de l´arrière du véhicule.

g) Le feu ou les feux rouges arrière et le feu du numéro d´immatriculation arrière doivent s´allumer en même temps que l´un quelconque des feux-position, feux-croisement ou feux-route.

h) Toute automobile, autre qu´un motocycle sans side-car, doit être munie de deux catadioptres rouges, de préférence de forme non triangulaire, placés à l´arrière du véhicule, symétriquement de chaque côté. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptres doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm (16 pouces) de l´extrémité de la largeur hors-tout du véhicule. Les catadioptres peuvent être incorporés aux lanternes rouges arrière si ces dernières satisfont à la condition ci-dessus. Ces catadioptres devront être visibles la nuit par temps clair à une distance d´au moins 100 m (325 pieds) lorsqu´ils sont éclairés par deux feux-route.

i) Tout motocycle sans side-car doit être muni d´un catadioptre rouge, de préférence de forme non triangulaire, placé à l´arrière du véhicule, incorporé ou non à la lanterne rouge arrière et satisfaisant à la condition de visibilité fixée à l´alinéa *h*) ci-dessus.

j) Toute remorque ou tout véhicule articulé doit être muni de deux catadioptres rouges de préférence de forme triangulaire, placés à l´arrière du véhicule, symétriquement, de chaque côté. Ces catadioptres doivent être visibles la nuit par temps clair à une distance de 100 m (325 pieds) au moins, lorsqu´ils sont éclairés par deux feux-route.

Lorsque les catadioptres sont de forme triangulaire, le triangle sera un triangle équilatéral de 150 mm (6 pouces) de côté au moins, dont un sommet sera dirigé vers le haut. L´extrémité extérieure du côté horizontal du triangle doit être le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm (16 pouces) de l´extrémité de la largeur hors-tout du véhicule.

k) Toute automobile, autre qu´un motocycle, ou toute remorque placée à l´arrière d´un ensemble de véhicules, doit être munie à l´arrière d´au moins un feu-stop de couleur rouge ou orange. Ce feu doit s´allumer lors de l´entrée en action du frein de service de l´automobile. Si le feu-stop est de couleur rouge, son intensité lumineuse doit être supérieure à celle du feu rouge arrière lorsqu´il est groupé avec celui-ci ou lui est incorporé. Le feu-stop n´est pas exigé sur les remorques et les semi-remorques lorsque leurs dimensions sont telles que le feu-stop du véhicule tracteur reste visible de l´arrière.

l) Lorsqu´une automobile est munie d´indicateurs de direction, ceux-ci doivent appartenir à l´un des types suivants :

i) Bras mobile dépassant le gabarit du véhicule de part et d´autre et comportant un feu orange permanent lorsque le bras est en position horizontale ;

ii) A position fixe et à feu clignotant orange, placé de part et d´autre du véhicule sur les parois latérales ;

iii) A position fixe et à feu clignotant, placé de part et d´autre, aux extrémités avant et arrière du véhicule, blanc ou orange vers l´avant, rouge ou orange vers l´arrière.

m) Aucun feu ne doit être clignotant à l´exception des indicateurs de direction.

n) Si un véhicule a plusieurs feux de même nature, ils doivent être de même couleur, et, excepté pour les motocycles avec side-car, deux de ces feux doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal de symétrie ;

o) Plusieurs feux peuvent être incorporés dans un même dispositif d´éclairage à condition que chacun de ces feux réponde aux dispositions ci-dessus qui lui sont applicables.

III. **Autres dispositions.**

a) *Appareil de direction.*

Toute automobile doit être munie d´un appareil de direction robuste qui permette de tourner facilement, rapidement et sûrement.

b) *Miroir rétroviseur.*

Toute automobile doit être munie au moins d´un miroir rétroviseur de dimensions suffisantes, disposé de façon à permettre au conducteur de surveiller de son siège la route vers l´arrière du véhicule. Toutefois, cette disposition n´est pas obligatoire pour les motocycles avec ou sans side-car.

c) *Avertisseur sonore.*

Toute automobile doit être munie d´au moins un appareil avertisseur sonore d´une puissance suffisante, à l´exclusion des timbres, gongs, cloches, ainsi que des sirènes et autres appareils à son strident.

d) *Essuie-glace.*

Toute automobile pourvue d´un pare-brise doit être munie d´au moins un essuie-glace efficace dont le fonctionnement ne requiert pas l´intervention constante du conducteur. Toutefois, cet accessoire n´est pas obligatoire pour les motocycles avec ou sans side-car.

e) *Pare-brise.*

Les paré-brise au moins doivent être en un produit inaltérable, parfaitement transparent, et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés.

f) *Dispositif de marche en arrière.*

Toute automobile doit être munie d´un dispositif de marche en arrière manœuvrable du siège du conducteur lorsque le poids à vide de l´automobile excède 400 kg (900 livres).

g) *Dispositif d´échappement silencieux.*

Afin d´éviter tout bruit excessif ou anormal, toute automobile doit être munie d´un dispositif d´échappement silencieux, en usage constant et tel que le conducteur n´en puisse pas interrompre le fonctionnement en cours de route.

h) *Bandages.*

Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques ou de tout autre système équivalent au point de vue de l´élasticité.

i) *Dispositif empêchant la dérive d´un véhicule sur une pente.*

Toute automobile dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg (7.700 livres) doit, lorsqu´elle circule dans une région montagneuse d´un pays où la réglementation nationale l´exige, être pourvue d´un dispositif tel qu´une cale, pouvant empêcher la dérive en avant ou en arrière.

j) *Dispositions générales.*

i) Dans toute la mesure du possible, les organes mécaniques et les appareils accessoires de l´automobile ne doivent, ni prêter à risques d´incendie ou d´explosion, ni donner lieu à émission de gaz nocifs, d´odeurs ou de bruits incommodes, ni présenter un danger en cas de collision.

ii) Toute automobile doit être construite de telle manière que le champ de visibilité du conducteur, vers l´avant, vers la droite et vers la gauche, soit suffisant pour que celui-ci puisse conduire avec sûreté.

iii) Les dispositions sur le freinage et l´éclairage ne s´appliquent pas aux voitures d´infirme qui sont équipées, en matière de freinage et d´éclairage, conformément à la réglementation du pays d´immatriculation. Pour l´application du présent alinéa, le terme „voiture d´infirme" désigne un véhicule automobile dont le poids

à vide ne dépasse pas 300 kg (700 livres) et dont la vitesse ne dépasse pas 30 km (19 milles) à l´heure, spécialement conçu et construit (et non pas simplement adapté) à l´usage d´une personne atteinte d´une infirmité ou incapacité physique, et qui est normalement utilisé par une telle personne.

IV. **Ensembles de véhicules.**

a) Un „ensemble de véhicules couplés" peut se composer d´un véhicule tracteur et d´une ou deux remorques. Un véhicule articulé peut être suivi d´une remorque, mais si ce véhicule articulé est affecté au transport de personnes, la remorque ne peut comporter plus d´un essieu et ne pourra être affectée au transport de personnes.

b) Tout Etat contractant pourra toutefois indiquer qu´il n´admettra qu´une seule remorque derrière un véhicule tracteur et qu´il n´en admettra pas derrière un véhicule articulé. Il pourra également indiquer qu´il n´admettra pas les véhicules articulés affectés au transport de personnes.

V. Dispositions transitoires.

Les dispositions des parties I et II, et du paragraphe e) de la partie III seront applicables, à l´expiration d´un délai de deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, aux automobiles mises en circulation pour la première fois après cette date et à leurs remorques. Ce délai est porté à cinq ans pour les automobiles dont la première mise en circulation est antérieure à la date d´expiration du délai de deux ans susvisé, ainsi que pour les remorques.

Pendant ces délais, les dispositions suivantes seront applicables :

a) Toute automobile doit être pourvue, soit de deux systèmes de freinage indépendants l´un de l´autre, soit d´un système actionné par deux commandes indépendantes l´une de l´autre et dont l´une dès parties peut agir même si l´autre vient à être en défaut, en tout cas l´un et l´autre système suffisamment efficaces et à action rapide.

b) Toute automobile circulant isolément doit, pendant la nuit et dès la tombée du jour, être munie à l´avant d´au moins deux feux blancs, placés l´un à droite, l´autre à gauche, et à l´arrière d´un feu rouge.

Toutefois, pour les motocycles à deux roues, non accompagnés d´un side-car, le nombre de feux à l´avant peut être réduit à un.

c) Toute automobile doit également être pourvue d´un ou plusieurs dispositifs permettant d´éclairer efficacement la route à l´avant sur une distance suffisante, à moins que les feux blancs ci-dessus prescrits ne remplissent cette condition.

Si le véhicule est susceptible de marcher à une vitesse supérieure à 30 km (19 milles) à l´heure, ladite distance ne doit pas être inférieure à 100 m (325 pieds).

d) Les appareils d´éclairage susceptibles de produire un éblouissement doivent être établis de manière à permettre la suppression de l´éblouissement à la rencontre des autres usagers de la route ou dans toute circonstance où cette suppression serait utile. La suppression de l´éblouissement doit toutefois laisser subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer efficacement la chaussée jusqu´à une distance d´au moins 25 m (80 pieds).

e) Les automobiles suivies d´une remorque sont assujetties aux mêmes règles que les automobiles isolées en ce qui touche l´éclairage vers l´avant ; le feu rouge d´arrière est reporté à l´arrière de la remorque.

Dispositions.

Annexe 7.

DIMENSIONS ET POIDS DES VÉHICULES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

1. La présente annexe s´applique aux routes désignées dans les conditions prévues à l´article 23.

2. Sur ces routes, les dimensions et poids maxima autorisés, à vide ou en charge, sous réserve qu´aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge maximum déclarée admissible par l´autorité compétente du pays d´immatriculation, seront les suivants :

	Mètres	*Pieds*
a) Largeur totale	2,50	8,20
b) Hauteur totale	3,80	12,50
c) Longueur totale :		
Camions à deux essieux	10,00	33,00
Véhicules de transport de voyageurs à deux essieux	11,00	36,00
Véhicules à trois essieux ou plus	11,00	36,00
Véhicules articulés	14,00	46,00
Ensemble de véhicules couplés ne comportant qu´une remorque[1])	18,00	59,00
Ensembles de véhicules couplés comportant deux remorques[1])	22,00	72,00

d) Poids maximum autorisé :	*Tonnes métriques*	*Livres*
i) Sur l´essieu le plus chargé[2])	8,00	17.600
ii) Sur le double essieu le plus chargé, la distance des deux axes de ce groupe étant égale ou supérieure à 1,00 mètre (40 pouces) et inférieure à 2,00 mètres (7 pieds)	14,50	32.000

iii) D´un véhicule, d´un véhicule articulé ou autre ensemble :

Distance, en mètres, entre les deux essieux extrêmes d´un véhicule isolé, d´un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	*Poids maximum autorisé en tonnes métriques, d´un véhicule isolé, d´un véhicule articulé on de tout autre ensemble*
1 inclus à 2 exclus	14,50
2 » 3 »	15,00
3 » 4 »	16,25
4 » 5 »	17,50
5 » 6 »	18,75
6 » 7 »	20,00

Distance, en pieds, entre les deux essieux extrêmes d´un véhicule isolé, d´un véhicule articulé ou de tout autre ensemble	*Poids maximum autorisé, en livres, d´un véhicule isolé, d´un véhicule articulé ou de tout autre ensemble*
3 inclus à 7 exclus	32.000
7 » 8 »	32.480
8 » 9 »	33.320
9 » 10 »	34.160
10 » 11 »	35.000
11 » 12 »	35.840
12 » 13 »	36.680
13 » 14 »	37.520
14 » 15 »	38.360
15 » 16 »	39.200
16 » 17 »	40.040
17 » 18 »	40.880
18 » 19 »	41.720
19 » 20 »	42.560
20 » 21 »	43.400
21 » 22 »	44.240
22 » 23 »	45.080
23 » 24 »	45.920
24 » 25 »	46.760
25 » 26 »	47.600
26 » 27 »	48.440
27 » 28 »	49.280

[1]) Les dispositions de la partie IV de l´annexe 6 concernant les ensembles de véhicules sont aussi applicables aux ensembles de véhicules faisant l´objet de la présente annexe.

[2]) La charge par essieu sera définie comme étant la charge totale transmise à la route par toutes les roues dont le centre peut être compris entre deux plans transversaux verticaux parallèles distants de 1,00 m (40 pouces) s´étendant sur toute la largeur du véhicule.

7	inclus	à	8	exclus	21,25	28	inclus	à	29	exclus	50.120
						29	»		30	»	50.960
						30	»		31	»	51.800
8	»		9	»	22,50	31	»		32	»	52.640
						32	»		33	»	53.480
						33	»		34	»	54.320
9	»		10	»	23,75	34	»		35	»	55.160
						35	»		36	»	56.000
						36	»		37	»	56.840
10	»		11	»	25,00	37	»		38	»	57.680
						38	»		39	»	58.520
						39	»		40	»	59.360
11	»		12	»	26,25	40	»		41	»	60.200
						41	»		42	»	61.040
						42	»		43	»	61.880
12	»		13	»	27,50	43	»		44	»	62.720
						44	»		45	»	63.560
						45	»		46	»	64.400
13	»		14	»	28,75	46	»		47	»	65.240
						47	»		48	»	66.080
						48	»		49	»	66.920
14	»		15	»	30,00	49	»		50	»	67.760
						50	»		51	»	68.600
						51	»		52	»	69.440
15	»		16	»	31,25	52	»		53	»	70.280
						53	»		54	»	71.120
						54	»		55	»	71.960
16	»		17	»	32,50	55	»		56	»	72.800
						56	»		57	»	73.640
						57	»		58	»	74.480
17	»		18	»	33,75	58	»		59	»	75.320
						59	»		60	»	76.160
						60	»		61	»	77.000
18	»		19	»	35,00	61	»		62	»	77.840
						62	»		63	»	78.680
						63	»		64	»	79.520
19	»		20	»	36,25	64	»		65	»	80.360

iv) S´il existe une différence entre les poids maxima autorisés des véhicules en circulation internationale suivant qu´ils sont exprimés dans le tableau du sous-paragraphe iii) en unités métriques ou en pieds et livres, il y aura lieu d´adopter les chiffres de la partie du tableau permettant d´autoriser le poids maximum le plus élevé.

3. Les Etats contractants pourront conclure des accords régionaux fixant des poids maxima autorisés à des chiffres plus élevés que ceux de la liste. Il est recommandé cependant que le poids maximum autorisé sur l´essieu le plus chargé ne dépasse pas 13 tonnes métriques (28.660 livres).

4. Lorsqu´il désignera les routes auxquelles s´applique la présente annexe, tout Etat contractant fera connaître les dimensions ou poids maxima admis provisoirement pour la circulation sur les dites routes :

a) Lorsque celles-ci comporteront, soit des bacs, soit des tunnels, soit des ponts ne permettant pas le passage des véhicules ayant les dimensions et poids autorisés par la présente annexe ;

b) Lorsque les conditions d´aménagement de ces routes sont insuffisantes pour permettre ledit passage.

5. Des autorisations spéciales de circulation pour les véhicules ou les ensembles de véhicules couplés dépassant les dimensions ou poids maxima ci-dessus fixés pourront être accordées par tout Etat contractant ou toute subdivision de cet Etat.

6. Tout Etat contractant ou subdivision de cet Etat pourra limiter ou interdire la circulation des véhicules automobiles sur une route désignée pour l´application de la présente annexe, ou imposer des restrictions quant au poids des véhicules circulant sur une telle route, pendant une période limitée, lorsqu´en raison de sa détérioration, de grande pluie, de neige, de dégel ou d´autres conditions atmosphériques défavorables, ladite route serait gravement endommagée par des véhicules de poids normalement autorisés.

Annexe 8.

CONDITIONS A REMPLIR PAR DES CONDUCTEURS D´AUTOMOBILES EN CIRCULATION INTERNATIONALE.

L´âge minimum autorisé pour la conduite d´une automobile dans les conditions prévues à l´article 24 de la Convention est de dix-huit ans.

Toutefois, tout Etat contractant ou l´une de ses subdivisions peut reconnaître la validité des permis de conduire délivrés par un autre Etat contractant à des conducteurs de motocycles et voitures d´infirme âgés de moins de dix-huit ans.

Annexe 9.

MODÈLE DE PERMIS DE COUDUIRE. — *Dimensions* : 74 × 105 *mm.*

Couleur : *rose.*

1. Le permis sera rédigé dans la ou les langues prescrites par la législation de l´Etat qui l´émet.
2. Le titre du document sera énoncé dans la ou les langues prévues à la note 1 et sera suivi de sa traduction en français „Permis de conduire".
3. Les indications manuscrites sont inscrites (ou du moins répétées) en caractères latins ou en écriture dite anglaise.
4. Les mentions additionnelles éventuelles des autorités compétentes du pays qui a émis le permis n´affectent pas la circulation internationale.
5. Le signe distinctif défini à l´annexe 4 figurera dans l´ovale.

PAGES EXTÉRIEURES

Nom du pays

Sceau ou cachet de l'autorité

PERMIS DE CONDUIRE

Emplacement réservé aux annotations des autorités compétentes du pays qui émet le permis, y compris celles concernant les renouvellements périodiques.

SERVICES CENTRAL DE LEGISLATION

PAGES INTÉRIEURES

1. Nom:.....
2. Prénoms*:.....
3. Date** et lieu de naissance***:.....
4. Domicile:.....

Signature du titulaire****

Photographie: 35 x 45 mm

5. Délivré par.....
6. A.....le.....
7. Valable jusqu'au.....

No

Signature de l'autorité:

Sceau ou cachet de l'autorité

Changement de domicile:

.....
.....
Date:.....
Signature:.....

Sceau ou cachet de l'autorité

.....
.....
Date:.....
Signature:.....

Sceau ou cachet de l'autorité

.....
.....
Date:.....
Signature:.....

Sceau ou cachet de l'autorité

Mentions additionnelles éventuelles des autorités compétentes du pays qui a émis le permis

	Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable:	
A	Motocycles avec ou sans sidecar, voitures d'infirme et automobiles à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres).	Sceau ou cachet de l'autorité
B	Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectées au transport des marchandises et ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 3.500 kg (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité
C	Automobiles affectées au transport des marchandises et dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité
D	Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité
E	Automobiles de celle des catégories B, C ou D pour laquelle le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.	Sceau ou cachet de l'autorité

* Les noms du père ou du mari peuvent être insérés à cette place.

** Ou l'âge approximatif à la date de la délivrance.

*** S'il est connu.

**** Ou l'empreinte du pouce.

Le terme "poids maximum autorisé" d'un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum.

Le terme "charge maximum" désigne le poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Les remorques légères sont celles dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg (1.650 livres).

Annexe 10.

MODÈLE DE PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE.

Dimensions : 105 × 148 *mm.*

Couleurs : *Couverture* : *grise.*

Pages : *blanches.*

Les pages 1 et 2 seront rédigées dans la ou les langues nationales.

La dernière page sera entièrement rédigée en français.

Les pages additionnelles reproduiront en d´autres langues les mentions de la partie I de la dernière page. Elles seront rédigées dans les langues suivantes :

a) La ou les langues prescrites par l´Etat qui a délivré le permis;

b) Langues officielles des Nations Unies;

c) Au plus six autres langues, laissées au choix de l´Etat qui a délivré le permis.

La traduction officielle du texte du permis dans les différentes langues sera communiquée au Secrétaire général des Nations Unies par les Gouvernements, chacun en ce qui le concerne.

Les indications manuscrites seront toujours écrites en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

PAGE 1

(*Couverture*)

(*Nom du pays*)

CIRCULATION AUTOMOBILE INTERNATIONALE

PERMIS INTERNATIONAL DE CONDUIRE

Convention sur la criculation routière du 19 septembre 1949

. . . . . .

Délivré à . . . . . .

le . . . . . .

[1]

Sceau ou cachet de l'autorité

[1] Signature ou sceau de l´autorité

ou

Signature ou sceau de l´association habilitée par l´autorité

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

PAGE 2

(*Envers de la couverture*)

Le présent permis est valable sur les territoires de tous les Etats contractants, à l´exception du territoire de l´Etat contractant qui a délivré ce permis, pendant un an à dater du jour de la délivrance, et pour la conduite des véhicules appartenant à la catégorie ou aux catégories visées à la dernière page.

(Espace réservé à une liste facultative des Etats contractants)

Il est entendu que le présent permis n´affecte en aucune sorte l´obligation où se trouve son porteur de se conformer entièrement, dans tout pays où il circule, aux lois et règlements en vigueur relatifs à l´établissement ou à l´exercice d´une profession.

SERVICES CENTRAL DE LEGISLATION

(*Première partie*)

Indications relatives au conducteur:

Nom 1

Prénoms* 2

Lieu de naissance** 3

Date de naissance*** 4

Domicile 5

Catégorie de véhicules pour lesquels le permis est valable:

Motocycles avec ou sans sidecar, voitures d'infirme et automobiles à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres)	A
Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectées au transport des marchandises et ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 3.500 kg (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	B
Automobiles affectées au transport des marchandises et dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg (7.700 livres). Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	C
Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.	D
Automobiles des catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.	E

Le terme "poids maximum autorisé" d'un véhicule désigne le poids du véhicule en ordre de marche et de la charge maximum.
Le terme "charge maximum" désigne le poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.
Les remorques légères sont celles dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg.

EXCLUSION

Le titulaire est déchu du droit de conduire sur le territoire de (pays).....
en raison de.....
.....

Sceau ou cachet de l'autorité

Lieu:.....
Date:.....
Signature:

Inscrire l'exclusion dans tout autre espace prévu à cet effet, si l'espace réservé ci-dessus est déjà utilisé.

Exclusions:
(pays I-VIII)

* Les noms du père et du mari peuvent être insérés à cette place.
** S'il est connu.

(*Deuxième partie*)

1.....
2.....
3.....
4.....
5.....

A Sceau ou cachet de l'autorité
B Sceau ou cachet de l'autorité
C Sceau ou cachet de l'autorité
D Sceau ou cachet de l'autorité
E Sceau ou cachet de l'autorité

Photographie

Sceau ou cachet de l'autorité

....
Signature du titulaire****

EXCLUSIONS
(pays)

I..... V.....
II..... VI.....
III..... VII.....
IV..... VIII.....

*** Ou l'âge approximatif à la date de délivrance du permis.
**** Ou l'empreinte du pouce.

DERNIÈRE PAGE

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

PROTOCOLE RELATIF AUX PAYS OU TERRITOIRES PRÉSENTEMENT OCCUPÉS.

Aucune disposition du chapitre VII de la Convention sur la circulation routière ne saurait être interprétée comme s´opposant à ce que le Conseil économique et social invite un pays ou territoire présentement occupé à adhérer à la Convention ou à ce qu´une adhésion à cette Convention soit donnée par ou au nom d´un tel pays ou territoire.

En foi de quoi les représentants soussignés ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève ce dix-neuf septembre 1949, en un seul original en langues anglaise et française, chaque texte faisant également foi. L´original sera déposé entre les mains du Secrétaire général des Nations Unies qui en enverra des copies certifiées conformes à chacun des Gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

(*Suivent les signatures*.)

PROTOCOLE RELATIF A LA SIGNALISATION ROUTIÈRE.

Les Etats parties au présent Protocole, désireux d´assurer la sécurité de la circulation routière et de faciliter la circulation routière internationale par l´adoption d´un système uniforme de signalisation routière,

Ont arrêté les dispositions suivantes :

Partie I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article I.

Les Parties contractantes au présent Protocole acceptent le système de signalisation routière qui s´y trouve décrit et s´engagent à l´adopter le plus tôt possible. A cet effet, elles implanteront les signaux qui y sont prévus au fur et à mesure de la mise en place de signaux nouveaux ou du renouvellement de ceux actuellement existants. Le remplacement complet des signaux non conformes au système prévu au présent Protocole sera réalisé au plus tard dans un délai de dix années à partir de l´entrée en vigueur du présent Protocole pour chacune des Parties contractantes.

Article 2.

Les Parties contractantes s´engagent à procéder, dès son entrée en vigueur, au remplacement des signaux qui, tout en présentant les caractéristiques d´un signal du système prévu au présent Protocole, serviraient à fournir une indication différente de celle qui s´attache à ce signal dans ledit système.

Partie II.

SIGNAUX ROUTIERS.

Chapitre I. — *Généralités*.

Article 3.

Le système international de signalisation routière comprend trois catégories de signaux, à savoir :

a) Signaux de danger;

b) Signaux comportant des prescriptions absolues se subdivisant en :

i) Signaux d´interdiction,

ii) Signaux d´obligation ;

c) Signaux comportant une simple indication se subdivisant en :

i) Signaux d´indication,

ii) Signaux indicateurs de présignalisation et de direction,

iii) Signaux de localisation et d´identification de routes.

Article 4.

La forme des panneaux sera différente pour chaque catégorie de signaux.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Article 5.

1. Les symboles, tels qu´ils figurent dans les signaux reproduits aux tableaux joints au présent Protocole seront adoptés par les Parties contractantes comme éléments essentiels de leur signalisation routière. Ils seront en principe placés à l´intérieur des panneaux.

2. Dans le cas où les Parties contractantes estimeraient nécessaire d´apporter des modifications de détali à ces symboles, ces modifications ne devront pas en changer les caractéristiques essentielles.

3. Afin de faciliter l´interprétation des signaux, des indications additionnelles pourront être ajoutées dans un panneau rectangulaire au-dessous du signal.

4. Lorsque des inscriptions figureront, soit dans les signaux eux-mêmes, soit dans les panneaux complémentaires, le texte en sera rédigé dans la ou les langues nationales et éventuellement dans une des langues officielles des Nations Unies.

5. Les symboles nouveaux, créés par les Parties contractantes dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l´article 17 de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève, le 19 septembre 1949, seront communiqués au Secrétaire général des Nations Unies, qui les notifiera aux Parties contractantes.

Article 6.

1. Les couleurs employées pour les signaux, symboles et indications seront celles prescrites par le présent Protocole, sauf lorsque des circonstances exceptionnelles en rendront l´usage pratiquement impossible.

2. Lorsque le choix des couleurs est libre, chaque pays devra employer les mêmes couleurs pour une même catégorie de signaux employés dans les mêmes conditions.

3. L´envers des panneaux sera de couleur neutre sauf dans le cas du signal III, C.1[a, b] et de l´indication II, A.15 lorsqu´elle figure au revers du signal II, A.14.

Article 7.

Les dispositifs réfléchissants seront de telle nature qu´ils n´éblouiront pas les usagers de la route et ne nuiront pas à la netteté du symbole ou de l´inscription.

Article 8.

1. Les dimensions des panneaux de signalisation seront telles que, de loin, le signal soit facilement visible et, de près, facilement compréhensible.

2. Les dimensions des divers signaux seront normalisées dans chaque pays, de façon à assurer la plus parfaite uniformité possible. En règle générale, il y aura deux grandeurs pour chaque type de signaux : l´une normale, l´autre réduite. Il sera fait usage de cette dernière lorsque les conditions d´implantation ne permettent pas l´emploi de panneaux de dimension normale ou que la sécurité des usagers de la route ne l´exige pas. A titre exceptionnel, il peut être fait usage, pour rappeler un signal antérieur ou à l´intérieur des agglomérations, d´un signal spécial de dimensions réduites.

Article 9.

1. En dehors des agglomérations, l´axe des panneaux sera placé à une distance maximum de 2 m du bord voisin de la chaussée, à moins que des circonstances particulières ne s´y opposent.

2. Dans les agglomérations et les régions montagneuses, la distance entre l´extrémité du panneau situé du côté de la chaussée et l´aplomb du bord de la chaussée ne sera pas inférieure à 0,50 m. Dans certains cas exceptionnels, une distance plus faible pourra être admise.

Article 10.

1. Dans le présent Protocole, la hauteur des panneaux au-dessus du sol s´entend de la hauteur du bord inférieur du panneau par rapport au niveau du sommet de la chaussée.

2. Dans toute la mesure du possible, une hauteur uniforme sera respectée sur le même itinéraire.

Chapitre II. — *Catégorie I. Signaux de danger.*

Article 11.

1. Les panneaux des signaux de danger auront la forme de triangles équilatéraux. Un sommet du triangle est dirigé vers le haut, sauf dans le cas du signal „ATTENTION — ROUTE A PRIORITÉ" (I, 22), dont un sommet est dirigé vers le bas.

2. Les panneaux seront bordés de rouge et auront un fond blanc ou jaune clair. Les symboles seront noirs ou de couleur foncée.

3. Pour le signal de dimensions normales, la longueur du côté du triangle sera au moins de 0,90 m et, pour le signal de dimensions réduites, au moins de 0,60 m.

4. Les signaux seront placés du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l´autre côté de la route.

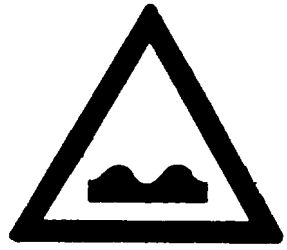
5. Sauf dispositions contraires, les signaux seront placés à 150 m au moins et à 250 m au plus du point dangereux indiqué, sauf en cas d´impossibilité due aux conditions locales. Dans ces cas exceptionnels, le signal sera placé à moins de 150 m mais le plus loin possible du point dangereux et des dispositions particulières devront être prises.

6. La hauteur des signaux sera au maximum de 2,20 m et, en dehors des agglomérations, au minimum de 0,60 m.

7. Les signaux seront placés de manière à n´être pas masqués et à ne pas constituer une gêne pour les piétons.

Article 12.

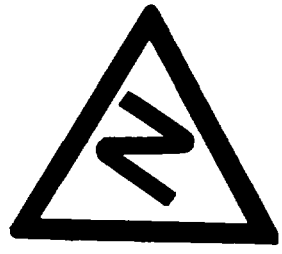
Le signal „CASSIS ou DOS D´ANE" (I, 1) sera employé à l´approche d´un obstacle tel qu´un cassis, un dos d´âne ou un pont en dos d´âne.



I, 1

Article 13.

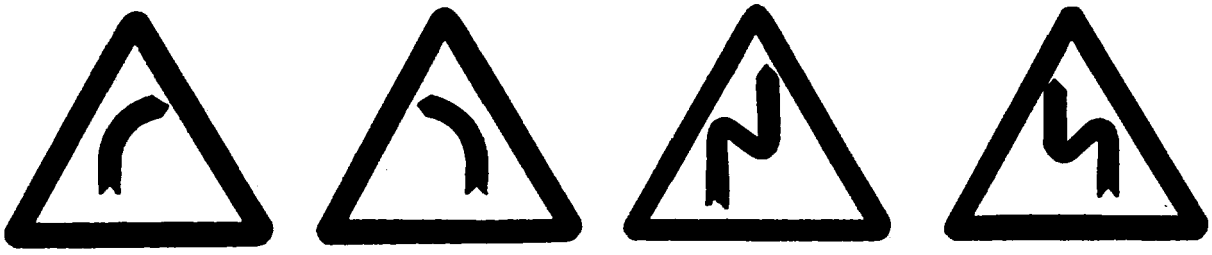
1. Le signal „VIRAGE DANGEREUX" ou „VIRAGES DANGEREUX" (I, 2) ne sera employé qu´à l´approche d´un virage ou de virages dangereux par leurs caractéristiques physiques ou par le défaut de visibilité.



I, 2

2. Il sera loisible à chaque Partie contractante de remplacer le signal ci-dessus par des signaux indiquant plus clairement la nature des virages. Cette substitution se fera pour l´ensemble du territoire de ladite Partie. Ces signaux alternatifs sont :

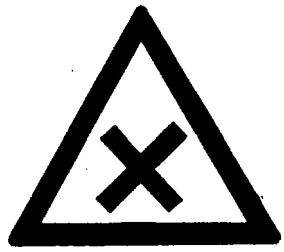
I, 3 — virage à droite
I, 4 — virage à gauche
I, 5 — double virage, le premier à droite
I, 6 — double virage, le premier à gauche.



I, 3 I, 4 I, 5 I, 6

Article 14.

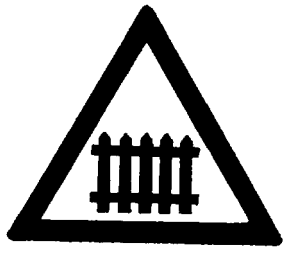
Le signal ,,INTERSECTION" (I, 7) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´une bifurcation, d´une croisée de chemins ou d´un carrefour. Ce signal ne sera employé dans les agglomérations qu´à titre exceptionnel.



I, 7

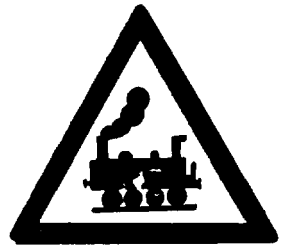
Article 15.

1. Le signal ,,PASSAGE A NIVEAU AVEC BARRIÈRES" (I, 8) sera employé à l´approche de tout passage à niveau muni de barrières.



I. 8

2. Le signal „PASSAGE A NIVEAU SANS BARRIÈRES" (I, 9) sera employé à l´approche de tout passage à niveau sans barrières, muni ou non de signalisation automatique.

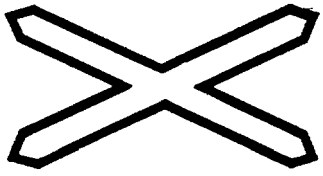


I, 9

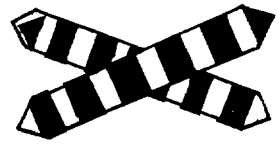
3. Sur les routes où la circulation automobile est intense pendant la nuit, les signaux prévus aux paragraphes 1 et 2 seront éclairés, munis de réflecteurs ou revêtus de matériaux réfléchissants.

4. Les barrières des passages à niveau seront peintes en bandes de couleur rouge et blanche ou rouge et jaune clair. Elles pourront toutefois être peintes en blanc ou jaune clair et munies au centre d´un grand disque rouge. Afin d´augmenter leur visibilité pendant la nuit, les barrières seront munies, soit de feux ou de réflecteurs, de couleur rouge, soit d´un projecteur éclairant la barrière pendant toute la durée du temps où elle n´est pas dans sa position de pleine ouverture.

5. A tout passage à niveau sans barrières, il sera placé, au voisinage immédiat de la voie ferrée, un signal en forme de croix de Saint-André (I, 10 et I, 11) ou un panneau rectangulaire à fond de couleur neutre sur lequel cette croix est figurée. Afin d´éviter toute confusion avec ces passages à niveau, les passages à niveau avec barrières ne pourront pas être munis de ce signal. La croix de Saint-André ou tout au moins ses bras inférieurs pourront être doubles si la ligne a deux voies ou plus. Cette croix sera peinte en rouge et blanc ou en rouge et jaune clair.



I, 10



I, 11

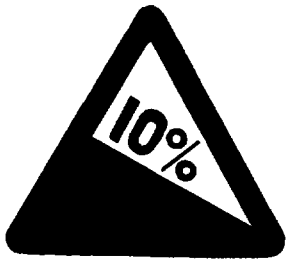
6. Les dispositions des paragraphes précédents s´appliquent aux chemins de fer d´intérêt général. Pour les chemins de fer d´intérêt local et pour les tramways, la signalisation en dehors des agglomérations doit avoir les mêmes formes et les mêmes significations que pour les passages à niveau des chemins de fer d´intérêt général. Toutefois, en ce qui concerne l´emploi des signaux visés au présent article, certaines simplifications ou exceptions pourront être admises par toutes Parties contractantes, notamment dans le cas de routes à circulation réduite ou de passages à niveau de tramways coïncidant avec une intersection de routes.

7. Pour les parties des chemins de fer d´intérêt local et des tramways situées dans les agglomérations, ainsi que pour les raccordements industriels ou autres parties de voie ferrée assimilables à des raccordements, le régime est laissé aux autorités compétentes de la Partie contractante.

Article 16.

1. Le signal „DESCENTE DANGEREUSE" (I, 12) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´une descente dangereuse, si la dénivellation est supérieure à dix pour cent ou comporte un danger résultant des conditions locales.

2. L´indication de la pente sera portée sur le signal, comme par exemple dans les figures I, 12a et I, 12b.



I, 12a

I, 12b

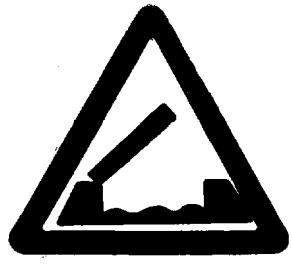
Article 17.

Le signal „CHAUSSÉE RÉTRÉCIE" (I, 13) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´un rétrécissement de la chaussée pouvant présenter un danger.

I, 13

Article 18.

Le signal „PONT MOBILE" (I, 14) sera employé lorsque les autorités compétentes l´estimeront nécessaire, à l´approche d´un pont mobile.



I, 14

Article 19.

1. Le signal „TRAVAUX" (I, 15) sera employé à l´approche de travaux en cours d´exécution sur la route.
2. Les limites des chantiers seront nettement signalées la nuit.

I, 15

Article 20.

Le signal „CHAUSSÉE GLISSANTE" (I, 16) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´une partie de la chaussée qui, dans certaines conditions, peut avoir une surface glissante.

I, 16

Article 21.

1. Le signal „PASSAGE POUR PIÉTONS" (I, 17) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´indiquer l´approche des passages pour piétons. Le mode de démarcation de ces passages est laissé au choix des autorités compétentes.
2. Les dispositions du paragraphe 5 de l´article 11 de ce Protocole ne s´appliquent pas à ce signal.

I, 17

Article 22.

1. Le signal „ENFANTS" (I, 18) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´endroits fréquentés par les enfants, tels que des écoles et des terrains de jeux.

2. Les dispositions du paragraphe 5 de l´article 11 du présent Protocole ne s´appliquent pas à ce signal.

I. 18

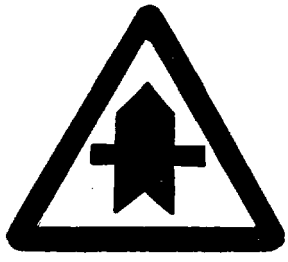
Article 23.

Le signal „ATTENTION AUX ANIMAUX" (I, 19) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´indiquer le point d´entrée d´une zone spéciale dans laquelle l´automobiliste est exposé à rencontrer des animaux non accompagnés.

I, 19

Article 24.

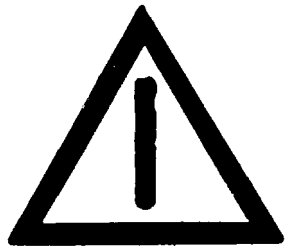
Le signal „INTERSECTION AVEC UNE ROUTE SANS PRIORITÉ" (I, 20) sera employé sur une route dite à priorité ou à grande circulation lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´une intersection avec une route, à laquelle ne s´attache pas de priorité, sur le territoire de toute Partie contractante où l´emploi de ce signal est conforme à la réglementation de la circulation.



I, 20

Article 25.

1. Le signal „AUTRES DANGERS" (I, 21) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d´annoncer l´approche d´un danger autre que ceux qui sont indiqués dans les articles 12 à 24 de ce Protocole.



I, 21

2. Toutefois, une inscription en noir ou de couleur foncée, définissant le danger, tel que sens giratoire, gabarit limité, bac, chute de pierres, pourra être placée à l´intérieur de ce signal à la place du symbole.

3. Ce signal doit toujours comporter, soit le symbole, soit l´inscription, soit l´un et l´autre.

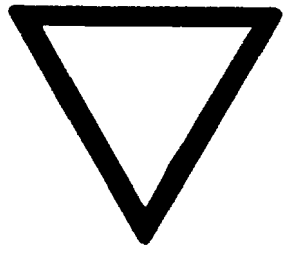
4. Un panneau rectangulaire supplémentaire, portant une inscription ou un symbole d´usage courant sur le territoire d´une Partie contractante, pourra être placé au-dessous du signal.

Article 26.

Dans les territoires de toutes Parties contractantes où les conditions atmosphériques s´opposent à l´emploi de plaques pleines, un triangle rouge évidé pourra être employé pour l´indication des divers dangers énumérés ci-dessus (articles 12 à 25). Au-dessous du triangle, un panneau rectangulaire devra toujours être apposé, sur lequel seront reportés le symbole, et éventuellement les indications appropriées au danger.

Article 27.

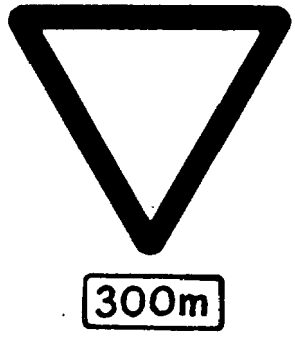
1. Le signal „ATTENTION—ROUTE A PRIORITÉ" (I, 22) sera employé pour indiquer au conducteur que celui-ci doit céder le passage aux véhicules circulant sur la route dont il s´approche.



I, 22

2. Ce signal sera placé sur la route à laquelle ne s´attache pas de priorité à une distance appropriée, qui sera de 50 mètres au plus de l´intersection en rase campagne et de 25 mètres au plus dans les agglomérations.

Il est recommandé que sur une telle route soit placée en outre, aussi près que possible de l´intersection, une ligne de position, une marque ou un signal.



I, 22a

3. A titre facultatif, et en particulier en l´absence du signal ,,INTERSECTION" (I, 7), le signal I, 22 pourra être précédé d´un signal avancé, composé d´un signal I, 22, auquel sera ajouté un panneau rectangulaire indiquant la distance qui sépare son point d´implantation de l´intersection, comme dans la figure I, 22a.

Lorsqu´il existe d´autres intersections entre le signal avancé et l´intersection avec la route dite à priorité ou à grande circulation, le signal avancé sera répété après chacune de celles-ci.

Chapitre III. — *Catégorie II. Signaux comportant des prescriptions absolues.*

Article 28.

1. Les signaux de cette catégorie comportent des prescriptions qui peuvent consister en une interdiction ou une obligation imposées par les autorités compétentes.

2. Les panneaux des signaux de cette catégorie ont la forme d´un disque.

3. Sauf en ce qui concerne le signal II, A.16 pour les signaux de dimensions normales, le diamètre sera de 0,60 m au moins et au moins de 0,40 m pour le signal de dimensions réduites. Dans le cas des signaux II, A.15, 17, 18 et II, B.1, 2, le diamètre peut être réduit à 0,20 m si l´on se sert des signaux intermédiaires.

4. Les signaux seront placés du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l´autre côté de la route.

5. Les signaux seront placés dans le voisinage immédiat de l´endroit où l´interdiction ou l´obligation commence ou continue à s´imposer. Toutefois, les signaux indiquant un virage interdit ou un sens obligatoire pourront être placés à une distance appropriée de l´endroit où l´interdiction ou l´obligation s´impose.

6. La hauteur des signaux sera de 2,20 m au maximum et de 0,60 m au minimum.

II, A. Signaux d´interdiction.

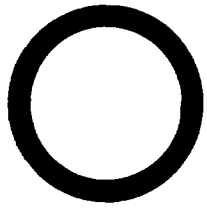
Article 29.

Sauf dans les cas où le présent Protocole en dispose autrement, les couleurs des signaux d´interdiction seront les suivantes : fond blanc ou jaune clair bordé de rouge, symbole noir ou de couleur foncée.

Article 30.

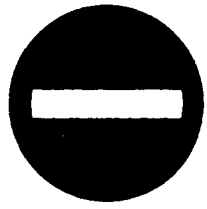
Les signaux comportant des interdictions relatives à la circulation sont les suivants :

a) Le signal ,,CIRCULATION INTERDITE (DANS LES DEUX SENS)" (II, A.1);



II, A.1

b) Le signal ,,ACCÈS INTERDIT A TOUS VÉHICULES" (II, A.2); ce signal est de couleur rouge, avec une barre horizontale blanche ou de couleur claire ;



II, A.2

c) Le signal ,,DÉFENSE DE TOURNER A DROITE (A GAUCHE)" (II, A.3); la flèche est dirigée vers la droite ou vers la gauche selon le sens de l´interdiction ;

II, A.3

d) Le signal ,,DÉPASSEMENT INTERDIT" (II, A.4); ce signal sera employé pous indiquer que le dépassement est interdit à toutes automobiles ; lorsque le sens de la circulation est à gauche, les couleurs des automobiles figurant dans le symbole seront inversées.

II, A.4

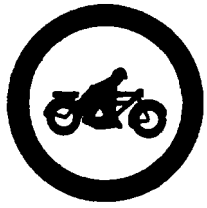
Article 31.

Les signaux comportant des interdictions s´appliquant à certaines catégories de véhicules sont les suivants :

a) Le signal „ACCÈS INTERDIT A TOUTES AUTOMOBILES A L´EXCEPTION DES MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR" (II, A.5);

II, A.5

b) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR" (II, A.6);



II, A.6

c) Le signal „ACCÈS INTERDIT A TOUTES AUTOMOBILES" (II, A.7):

II, A.7

d) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE . . . TONNES" (II, A.8);

II, A.8

e) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX CYCLISTES" (II, A.9).

II. A.9

Article 32.

Les signaux comportant des restrictions aux dimensions, poids ou vitesses des véhicules sont les suivants :

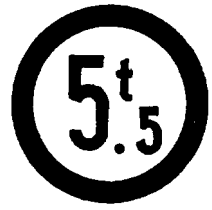
a) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UNE LARGEUR SUPÉRIEURE A . . . MÈTRES (. . . PIEDS)" (II, A.10);

II, A.10

b) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UNE HAUTEUR TOTALE SUPÉRIEURE A . . . MÈTRES (. . . PIEDS)" (II, A.11);

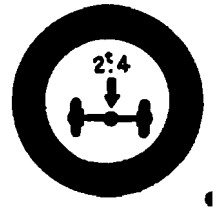
II, A.11

c) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE . . . TONNES" (II, A.12); un panneau rectangulaire supplémentaire indiquant certaines règles de la circulation ou le nombre maximum de véhicules admis à passer simultanément sur un pont pourra être placé au-dessous de ce signal ;



II, A.12

d) Le signal „ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES PESANT PLUS DE . . . TONNES PAR ESSIEU" (II. A.13);

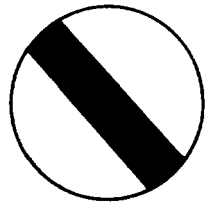


II, A.13

e) Le signal „LIMITATION DE VITESSE" (II, A.14); un panneau rectangulaire supplémentaire à bord rouge, indiquant les conditions qui régissent l´application de la limite de vitesse, pourra être placé au-dessous de ce signal ;

II. A.14

f) La figure „FIN DE LIMITATION DE VITESSE" (II, A.15) [fond blanc ou jaune clair, traversé par une barre inclinée noire ou de couleur foncée] sera employée pour indiquer le point où cesse d´être applicable la limite imposée à la vitesse ; elle peut être reproduite au revers du signal II, A.14, bien qu´elle ne soit pas de ce fait située du côté correspondant au sens de la circulation.

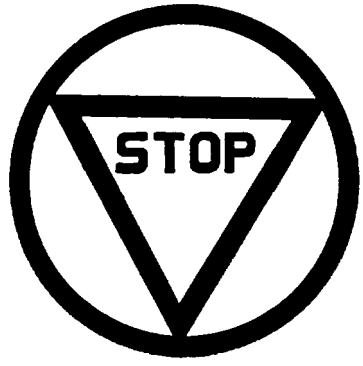


II, A.15

Article 33.

1. Le signal „ARRET A L´INTERSECTION" sera employé pour indiquer au conducteur que celui-ci doit marquer l´arrêt avant de s´engager sur une route dite à priorité ou à grande circulation dans les cas où la réglementation de la circulation exige un tel arrêt.

2. Ce signal se compose d´un cercle circonscrit à un triangle rouge dont un sommet est dirigé vers le bas. Le triangle peut porter le mot „stop", comme dans la figure II, A.16.



II, A.16.

3. Le diamètre sera de 0,90 m au moins pour le signal de dimensions normales et de 0,60 m au moins pour le signal de dimensions réduites.

4. Le signal sera placé sur la route à laquelle ne s´attache pas de priorité à une distance appropriée, qui sera de 50 m au plus de l´intersection en rase campagne, et de 25 m au plus dans les agglomérations.

Il est recommandé que sur une telle route soit placée en outre, aussi près que possible de l´intersection, une ligne de position, une marque ou un signal.

5. A titre facultatif et en particulier en l´absence du signal „INTERSECTION" (I, 7), le signal II, A.16 pourra être précédé d´un signal avancé, composé du signal I, 22, auquel sera ajouté un panneau rectangulaire indiquant la distance qui sépare son point d´implantation de l´intersection. (La figure I, 22[a] donne un exemple de ce signal.)

Lorsqu´il existe, entre le signal avancé et l´intersection avec la route à priorité ou à grande circulation, d´autres intersections, le signal avancé sera répété après chacune de celle-ci,

Article 34.

1. Le signal ,,ARRET (POSTE DE DOUANE)" (II, A.17), sera employé pour indiquer la proximité d´un poste de douane où l´arrêt est obligatoire.

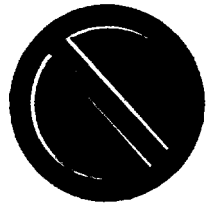
II, A.17

Le mot ,,douane" figure sur ce signal. La traduction de ce mot dans une langue du territoire limitrophe peut être ajoutée (II, A.17).

2. Ce signal peut être employé pour indiquer d´autres obligations de s´arrêter ; en ce cas, l´inscription ,,douane" sera remplacée par une inscription précisant le motif de l´arrêt.

Article 35.

1. Le signal ,,ARRET ET STATIONNEMENT RÉGLEMENTÉ" (II, A.18) sera employé pour signaler les endroits où il est interdit d´arrêter ou de laisser stationner un véhicule, ainsi que les endroits où le temps de stationnement est limité. La partie centrale du disque est bleue ; elle est barrée diagonalement d´un trait rouge et entouré d´un bord rouge.



II, A.18

2. Le signal sans inscriptions explicatives sera employé pour indiquer que le stationnement est interdit de façon permanente.

3. Des inscriptions précisant, suivant les cas :

a) Les heures limites d´application de l´interdiction de stationner,

b) La durée du stationnement autorisé,

c) Ou la mention que le stationnement est autorisé, alternativement d´un côté ou de l´autre de la route, suivant les jours,

d) Les exceptions concernant certaines catégories de véhicules,

peuvent être placées, soit sur un panneau supplémentaire placé au-dessous du signal, soit sur le signal lui-même à condition toutefois de ne pas rendre difficile l´interprétation du signal.

4. Une inscription ,,DÉFENSE DE S´ARRÊTER" placée soit sur le signal lui-même soit sur un panneau supplémentaire au-dessous du signal indiquera l´interdiction d´arrêter un véhicule.

5. Les Parties contractantes qui auraient antérieurement adopté un signal ,,PARCAGE INTERDIT" (disque rouge avec partie centrale circulaire blanche ou jaune clair portant la lettre P et barrée diagonalement d´un trait rouge) pour interdire le stationnement prolongé des voitures avec ou sans leurs conducteurs, pourront provisoirement ne pas modifier leur signalisation sur ce point. Toutefois, le seul signal admis par la présente annexe étant le signal II, A.18, il est vivement recommandé aux Parties contractantes de signaler les modalités d´arrêt ou de stationnement des véhicules sur leur territoire conformément aux principes exposés dans les paragraphes 1 à 4 ci-dessus.

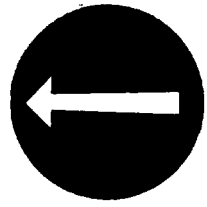
II, B. Signaux d´obligation.

Article 36.

1. Les couleurs des signaux d´obligation devront être les suivantes : fond bleu et symbole blanc.

2. Les signaux d´obligation seront les suivants :

a) Le signal ,,DIRECTION OBLIGATOIRE" (II, B.1); le symbole figurant dans ce signal pourra être modifié, pour répondre à des cas spéciaux ;



II, B.1

b) Le signal ,,PISTE OBLIGATOIRE POUR CYCLISTES" (II, B.2.); ce signal sera employé pour indiquer que les cyclistes sont tenus de circuler sur une piste particulière qui leur est réservée.

II, B.2

Chapitre IV. — *Catégorie III. Signaux comportant une simple indication.*

Article 37.

1. Les panneaux des signaux de cette catégorie auront la forme d´un rectangle.

2. Lorsque le choix des couleurs est libre, la couleur rouge ne doit en aucun cas prédominer dans les signaux de cette catégorie.

III, A. Signaux d´indication.

Article 38.

1. Le signal ,,PARCAGE" (III, A.1) sera employé pour indiquer les emplacements où le parcage est autorisé,

2. Le panneau de ce signal a la forme d´un çarré,

3. Le côté du carré aura 0,60 m au moins pour le signal de dimensions normales et 0,40 m au moins pour le signal de dimensions réduites.

4. Ce signal peut être placé perpendiculairement ou parallèlement à la route.

III, A.1

5. Le fond du panneau sera bleu et la lettre P de couleur blanche.

6. Une plaque rectangulaire qui comporte des inscriptions limitant la durée du parcage autorisée ou indiquant la direction de l´emplacement du parcage pourra être placée au-dessous de ce signal.

Article 39.

1. Le signal „HOPITAL" sera employé pour indiquer au conducteur de véhicules qu´il convient de prendre de précautions que réclame la proximité de certains établissements sanitaires, en particulier d´éviter autant que possible de faire du bruit.

2. Le panneau portera, au-dessous du symbole H, le mot „hôpital", comme dans la figure III, A.2.

III, A.2

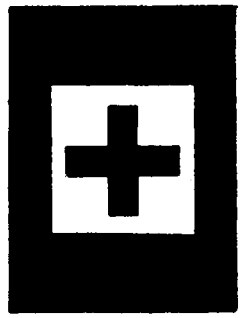
3. Le fond du panneau sera bleu et l´inscription blanche.

4. Ce signal doit être placé perpendiculairement à la route.

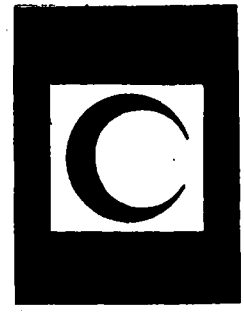
Article 40.

1. Les signaux indiquant des postes auxiliaires sont les suivants :

a) Le signal „POSTE DE SECOURS" (III, A.3 ou III, A.4), qui sera employé pour indiquer la proximité d´un poste de secours établi par une association officiellement reconnue



III, A.3

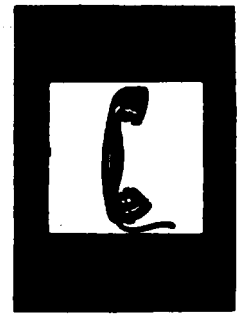


III, A.4

b) Le signal „POSTE DE DÉPANNAGE" (III, A.5), qui sera employé pour indiquer la proximité d´un poste de dépannage ;

III, A.5

c) Le signal „TÉLÉPHONE" (III, A.6), qui sera employé pour indiquer la proximité d´un poste de téléphone ;



III, A.6

d) Le signal „POSTE D´ESSENCE" (III, A.7), qui sera employé pour indiquer qu´il existe un poste d´essence à la distance indiquée.

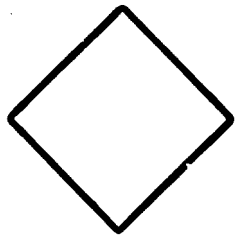
III, A.7

2. Le petit côté du rectangle des signaux prévus à cet article sera placé horizontalement. Le fond sera bleu. Le signal comporte, à l´intérieur d´un carré blanc, un symbole noir ou de couleur foncée, sauf dans le cas des signaux III, A.3 ou III, A.4, dont le symbole est rouge. Le côté du carré blanc sera de 0,30 m au moins. Toutefois, pour le signal III, A.7, un rectangle blanc dont le petit côté sera placé horizontalement sera substitué au carré.

3. L´emploi des signaux visés en *b*), *c*) et *d*) du paragraphe 1 sera réglementé par les autorités compétentes.

Article 41.

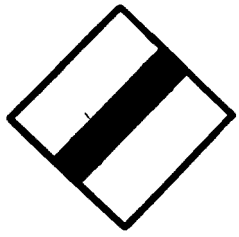
1. Le signal „ROUTE A PRIORITÉ" (III, A.8) pourra être employé pour indiquer le commencement d´une route dite à priorité.



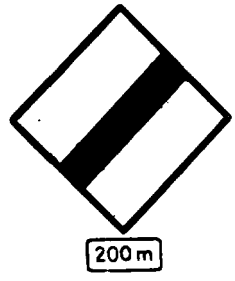
III, A.8

2. Ce signal peut également être répété sur lesdites routes.

3. Le signal „FIN DE PRIORITÉ" (III, A.9)sera employé pour indiquer la fin d´une route dite à priorité, lorsque le signal III, A.8 a été implanté au commencement de cette route.



III, A.9



III, A.9a

4. Ce signal peut également être employé pour annoncer qu´une telle route va prendre fin. Il est alors complété d´une plaque rectangulaire supplémentaire placée au-dessous du signal et indiquant la distance à laquelle la priorité cesse. La figure III, A.9a donne un exemple de ce signal.

5. Les panneaux des signaux prévus à cet article auront la forme d´un carré dont une diagonale est verticale.

6. Le côté du carré aura 0,60 m au moins pour le signal de dimensions normales et 0,40 m au moins pour le signal de dimensions réduites. Il aura 0,25 m au moins pour les signaux de rappel placés dans les agglomérations.

7. Le fond du signal sera jaune, entouré d´une bande blanche avec listel noir. En outre, la bande transversale du signal III, A.9 sera noire ou de couleur foncée.

8. Ces signaux seront placés sur le bord de la chaussée du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci. Ils pourront être répétés de l´autre côté de la route.

III, B. Signaux indicateurs de présignalisation et de direction.

Article 42.

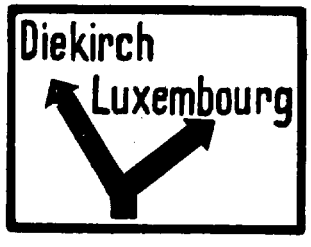
1. Les signaux de présignalisation ont la forme d´un rectangle.

2. Leurs dimensions seront telles que les indications puissent être aisément comprises par les conducteurs de véhicules roulant à grande vitesse.

3. Ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.

4. Ces signaux seront placés à une distance de 100 à 250 m de l´intersection. Sur les autoroutes, cette distance pourra être portée à 500 m.

5. Les figures III, B.1a et III, B.1b sont des exemples de ce signal.



III, B.1a

III, B.1b

Article 43.

1. Les signaux indiquant la direction à suivre pour atteindre une localité ont la forme d´un rectangle terminée par une pointe de flèche, le grand côté du rectangle étant placé horizontalement.

2. Les noms d´autres localités se trouvant dans la même direction peuvent figurer sur ces signaux.

3. Lorsque les distances sont mentionnées, les chiffres indiquant les kilomètres (ou les milles) seront placés entre le nom de la localité et la flèche.

4. Les couleurs de ces signaux seront les mêmes que celles des signaux de présignalisation.

5. Les figures III, B.2a et III, B.2b sont des exemples de ce signal.

III, B.2a

III, B.2b

III, C. Signaux de localisation et d´identification de routes.

Article 44.

1. Les signaux indiquant une localité ont la forme d´un rectangle, le grand côté étant placé horizontalement.

2. Les dimensions et l´emplacement de ces signaux sont tels qu´ils soient visibles même de nuit.

3. Ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.

4. Ces signaux sont placés sur le bord de la route, du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci, avant l´entrée de l´agglomération.

5. Les figures III, C.1[a] et III, C.1[b] sont des exemples de ce signal.

III, C.1[a]

III, C.1[b]

Article 45.

1. Les signaux d´identification particulière des routes, portant des chiffres, des lettres ou une combinaison de chiffres et de lettres, ont la forme d´un rectangle.

2. Ces inscriptions peuvent, soit être apposées sur des bornes kilométriques, soit être placées, au-dessus ou au-dessous d´autres signaux, soit encore constituer des signaux séparés.

3. La figure III, C.2[a] est un exemple de ce signal.

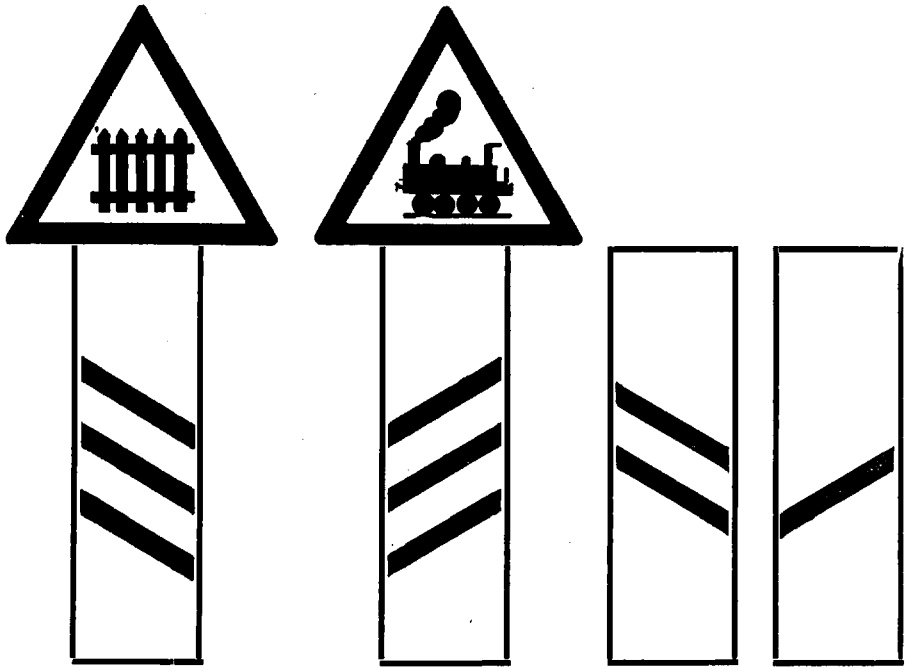
III, C.2[a]

Partie III.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES RELATIVES AUX PASSAGES A NIVEAU.

Article 46.

Des signaux intermédiaires supplémentaires tels que des panneaux verticaux placés au-dessous du signal I, 8 ou I, 9, puis aux deux tiers et au tiers de la distance séparant le signal de la voie ferrée et portant trois, puis deux, puis une barre oblique rouge sur fond blanc ou jaune pourront être employés si les circonstances l´exigent. Les figures I, 8a, I, 9a, I, 8/9b et I, 8/9c sont des exemples de ces signaux.



Article 47.

Dans le cas où les barrières du passage à niveau ne sont pas visibles du poste de manoeuvre à distance, que cette manoeuvre soit assurée à la main ou par un dispositif automatique, elles doivent être munies d´une signalisation sonore ou optique avertissant en temps utile les usagers de la route que le mouvement de fermeture de la barrière va commencer. Ce mouvement doit être suffisamment lent pour permettre aux usagers de la route qui se trouveraient déjà engagés sur le passage d´achever la traversée.

Article 48.

A tout passage à niveau avec barrières, le fonctionnement de celles-ci doit être assuré pendant toute la durée du service des trains. Si un passage à niveau de la catégorie des passages à niveau avec barrière, passe définitivement dans la catégorie des passages à niveau sans barrières avec signalisation automatiques ou dans celle des passages à niveau sans barrières ni signalisation automatique, les barrières doivent être enlevées afin d´éviter toute confusion dans l´esprit des usagers de la route.

Article 49.

1. A tout passage à niveau sans barrières avec signalisation automatique, un signal automatique avertisseur de l´approche des trains doit être placé au voisinage immédiat de la voie ferrée et autant que possible sur le même support que celui du signal en forme de croix de Saint-André (I, 10 et I, 11). Ce signal avertisseur doit consister, de jour comme de nuit, en un ou plusieurs feux clignotants de couleur rouge commandant l´arrêt aux usagers de la route. Les mesures appropriées devront être prises pour parer à un défaut accidentel de fonctionnement du signal automatique et pour que ce dernier ne puisse donner lieu à une interprétation erronée.

2. Le signal lumineux rouge prévu ci-dessus peut être accompagné d´un signal sonore.

3. Est assimilée à la signalisation automatique de l´approche des trains prévue ci-dessus la même signalisation qui, au lieu d´être automatique, serait commandée à la main.

Article 50.

Un passage à niveau ne peut être dépourvu de barrières et de signalisation automatique que si les usagers de la route peuvent aisément voir la voie ferrée de part et d´autre dudit passage, compte tenu notamment de la vitesse maximum des trains, de telle sorte qu´un conducteur s´approchant du chemin de fer, soit d´un côté, soit de l´autre, ait le temps de s´arrêter avant de s´engager sur le passage à niveau lorsqu´un train est en vue, et de telle sorte aussi que les usagers de la route qui se trouveraient déjà engagés sur le passage au moment où le train apparaît aient le temps d´achever la traversée.

Partie IV.

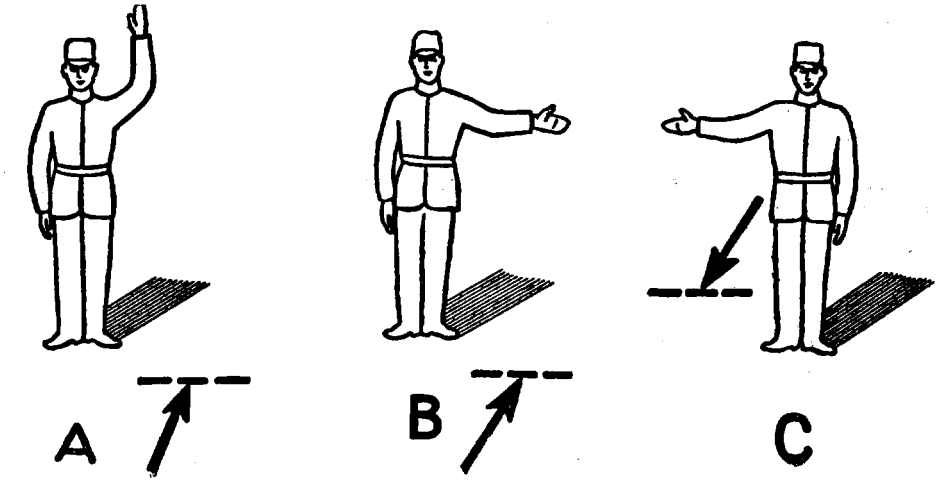
SIGNES A FAIRE PAR LES AGENTS DE LA CIRCULATION.

Article 51.

Les agents de la circulation doivent être équipés et placés de manière à être vus de tous les usagers de la route.

Article 52.

1. Les signes à faire par les agents de la circulation seront conformes à l´un des deux systèmes suivants :



Premier système.

Signe A — „HALTE" pour véhicules venant de l´avant ; un bras levé verticalement, la paume de la main vers l´avant.

Signe C — „HALTE" pour véhicules venant de l´arrière : un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l´avant, du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu´il veut arrêter.

Les signes A et C peuvent être employés simultanément.

Deuxième système.

Signe B — „HALTE" pour véhicules venant de l´avant : un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l´avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu´il veut arrêter.

Signe C — „HALTE" pour véhicules venant de l´arrière : un bras étendu horizontalement, la paume de la main vers l´avant du côté correspondant au sens de la circulation des véhicules qu´il veut arrêter.

Les signes B et C peuvent être utilisés simultanément.

2. Dans l´un et l´autre système, il est prévu que l´on peut faire un signe de la main pour faire avancer les véhicules.

Partie V.

SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION.

Article 53.

1. Les feux des signaux lumineux de circulation auront la signification suivante :

a) Dans le système tricolore :

Le feu rouge signifie que les véhicules n´ont pas le droit de passer ;

Le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer ;

Lorsque le feu jaune est employé après le feu vert, il signifie que les véhicules n´ont pas le droit de dépasser le signal, à moins qu´ils ne se trouvent si près du signal lorsque le feu jaune s´allume qu´ils ne puissent plus s´arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes avant d´avoir dépassé le signal ;

Lorsque le feu jaune est employé conjointement avec le feu rouge ou après celui-ci, son apparition annonce un changement imminent des indications du signal, ce qui n´implique pas que l´interdiction d´avancer ait été abolie.

b) Dans le système bicolore :

Le feu rouge signifie que les véhicules n´ont pas le droit de passer ;

Le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer ;

L´apparition du feu rouge alors que le feu vert reste allumé a le même sens que le feu jaune qui suit le feu vert dans le système tricolore.

2. Lorsqu´un seul feu jaune clignotant est employé, ce signal indique „PRUDENCE".

3. Les feux doivent être disposés l´un au-dessus de l´autre. Le feu rouge doit normalement être placé en haut et le feu vert en bas. Lorsqu´un feu jaune est employé, il doit être placé entre le feu rouge et le feu vert.

4. Lorsque les signaux lumineux sont placés sur le côté de la chaussée, le bord inférieur du feu le plus bas doit en principe se trouver à 2 m au moins et à 3,50 m au plus au-dessus de la chaussée. Lorsque ces signaux sont suspendus au-dessus de la chaussée, la partie inférieure du feu le plus bas doit être au minimum à 4,50 m au-dessus de la chaussée.

5. Les signaux lumineux devraient, si possible, être répétés de l´autre côté de l´intersection.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Partie VI.

MARQUES SUR LA CHAUSSÉE.

Article 54.

1. Dans le cas où, en dehors d´une agglomération, une chaussée comporte plus de deux voies, la distinction entre ces voies sera marquée, en principe, d´une manière nettement visible.

2. Dans le cas où, en dehors d´une agglomération, une chaussée à trois voies comporte des sections où la visibilité est insuffisante ou d´autres points dangereux, la largeur totale de la chaussée sera divisée en deux voies seulement.

3. Sur les chaussées à deux voies, la distinction entre celles-cipourra être de même marquée dans les sections où la visibilité est insuffisante ou aux autres points dangereux.

4. Les démarcations visées aux paragraphes 2 et 3 indiquent que, dans les conditions de circulation normales, les véhicules ne doivent pas sortir de la voie affectée à leur sens de circulation.

Article 55.

1. Lorsque les bords de la chaussée sont signalés au moyen de feux ou de dispositifs réfléchissants, on pourra employer des feux ou des dispositifs réfléchissants de deux couleurs différentes.

2. La couleur rouge ou orange pourra être employée pour signaler le bord de la chaussée du côté correspondant au sens de la circulation, et la couleur blanche pour signaler le bord de la chaussée opposé au sens de la circulation.

3. Lorsque l´on emploie des feux ou des dispositifs réfléchissants pour indiquer la présence de bornes ou de refuges dans l´axe de la chaussée, il est préférable d´employer la couleur blanche ou jaune.

Partie VII.

DISPOSITIONS FINALES.

Article 56.

1. Le présent Protocole sera ouvert, jusqu´au 31 décembre 1949, à la signature de tous les Etats signataires de la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

2. Le présent Protocole sera ratifié. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

3. A partir du 1er janvier 1950, les Etats signataires de la Convention sur la circulation routière ainsi que les Etats qui auront adhéré à celle-ci pourront adhérer au présent Protocole. Celui-cisera également ouvert à l´adhésion au nom de tout Territoire sous tutelle dont l´administration est confiée aux Nations Unies et au nom duquel il a été adhéré à ladite Convention.

4. L´adhésion se fera par le dépôt d´un instrument d´adhésion auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

Article 57.

1. Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l´adhésion ou à tout autre moment par la suite, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général des Nations Unies, que les dispositions du présent Protocole seront applicables à tout territoire dont il assure les relations internationales. Ces dispositions deviendront applicables dans le ou les territoires désignés dans la notification trente jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu ladite notification ou, si le Protocole n´est pas alors entré en vigueur, au moment de son entrée en vigueur.

2. Lorsque les circonstances le permettront, toute Partie contractante s´engage à prendre, le plus tôt possible, les mesures nécessaires pour étendre l´application du présent Protocole aux territoires dont elle assure les relations internationales, sous réserve, si des raisons constitutionnelles l´exigent, du consentement des gouvernements de ces territoires.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article concernant l´application du présent Protocole à un territoire dont il assure les relations internationales pourra, par la suite, déclarer, à tout moment, par notification adressée au Secrétaire général, que le présent Protocole cessera d´être applicable aux territoires désignés dans la notification. Un an à partir de la date de la notification, le Protocole cessera d´être applicable au territoire visé.

Article 58.

Le présent Protocole entrera en vigueur quinze mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d´adhésion. Pour chaque Etat qui le ratifiera ou y adhérera après cette date, le présent Protocole entrera en vigueur quinze mois après le dépôt de l´instrument de ratification ou d´adhésion dudit Etat.

Le Secrétaire général des Nations Unies notifiera la date d´entrée en vigueur du présent Protocole à chacun des Etats signataires ou adhérents ainsi qu´aux autres Etats qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

Article 59.

En ratifiant le présent Protocole ou en y adhérant, chaque Etat partie à la Convention sur l´unification de la signalisation routière ouverte à la signature à Genève, le 30 mars 1931, s´engage à la dénoncer dans un délai de trois mois à dater du dépôt de ses instruments de ratification ou d´adhésion.

Article 60.

1. Tout amendement au présent Protocole proposé par une Partie contractante sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies, qui en communiquera le texte à toutes les Parties contractantes auxquelles il demandera en même temps de faire connaître, dans les quatre mois :

a) Si elles désirent qu´une conférence soit convoquée pour étudier l´amendement proposé ;

b) Ou si elles sont d´avis d´accepter l´amendement proposé sans qu´une conférence se réunisse ;

c) Ou si elles sont d´avis de rejeter l´amendement proposé sans la convocation d´une conférence.

L´amendement proposé devra également être transmis par le Secrétaire général à tous les Etats autres que les Parties contractantes qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles.

2. Le Secrétaire général convoquera une conférence des Parties contractantes en vue d´étudier l´amendement proposé au cas où la convocation d´une conférence serait demandée par un tiers au moins desdites Parties contractantes.

Le Secrétaire général invitera à cette conférence les Etats autres que les Parties contractantes qui ont été invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles ou dont le Conseil économique et social estimera la présence souhaitable.

Cesdispositions ne s´appliqueront pas lorsqu´un amendement au présent Protocole aura été adopté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article.

3. Tout amendement au présent Protocole qui sera adopté par la Conférence à la majorité des deux tiers sera communiqué à toutes les Parties contractantes pour acceptation. Quatre-vingt-dix jours après son acceptation par les deux tiers des Parties contractantes, l´amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l´exception de celles qui déclareront, avant la date de son entrée en vigueur, qu´elles ne l´adoptent pas.

4. Lors de l´adoption d´un amendement au présent Protocole, la Conférence pourra décider, à la majorité des deux tiers, que la nature de cet amendement est telle que toute Partie contractante qui aura déclaré ne pas l´accepter et qui ne l´acceptera pas dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l´expiration de ce délai, d´être partie au présent Protocole.

5. Au cas où les deux tiers au moins des Parties contractantes informeraient le Secrétaire général, conformément à l´alinéa b) du paragraphe 1 du présent article, qu´elles sont d´avis d´adopter l´amendement sans qu´une conférence se réunisse, notification de leur décision sera adressée par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes. L´amendement prendra effet dans un délai dequatre-vingt-dix jours à dater de cette notification à l´égard de toutes les Parties contractantes, à l´exception de celles qui, dans ce délai, notifieront au Secrétaire général qu´elles s´y opposent.

6. En ce qui concerne les amendements autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, la disposition originale restera en vigueur à l´égard de toute Partie contractante qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 ou l´opposition prévue au paragraphe 5.

7. La Partie contractante qui aura fait la déclaration prévue au paragraphe 3 du présent article ou qui aura fait opposition à un amendement conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article pourra à tout moment retirer cette déclaration ou cette opposition par notification faite au Secrétaire général. L´amendement prendra effet à l´égard de cette Partie contractante au reçu de ladite notification par le Secrétaire général.

Article 61.

Le présent Protocole pourra être dénoncé au moyen d´un préavis d´une année donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation à chaque Etat signataire ou adhérent. A l´expiration de ce délai d´un an, le Protocole cessera d´être en vigueur pour la Partie contractante qui l´aura dénoncé.

Article 62.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l´interprétation ou l´application du présent Protocole que les parties n´auraient pu régler par voie de négociation, ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête d´une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

Article 63.

Aucune disposition du présent Protocole ne devra être 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 assurer sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 64.

1. Outre les notifications prévues au paragraphe 5 de l´article 5, à l´article 58 et aux paragraphes 1, 3 et 5 de l´article 60, ainsi qu´à l´article 61, le Secrétaire général des Nations Unies notifiera aux Etats mentionnés au paragraphe 1 de l´article 56 :

a) Les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l´article 56 ;

b) Les notifications au sujet de l´application territoriale du présent Protocole en exécution de l´article 57 ;

c) Les déclarations par lesquelles les Etats acceptent les amendements au présent Protocole, conformément au paragraphe 3 de l´article 60 ;

d) L´opposition aux amendements au présent Protocole notifiée par les Etats au Secrétaire général conformément au paragraphe 5 de l´article 60 ;

e) La date d´entrée en vigueur des amendements au présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 5 de l´article 60 ;

f) La date à laquelle un Etat aura cessé d´être partie au présent Protocole conformément au paragraphe 4 de l´article 60 ;

g) Le retrait de l´opposition à un amendement au présent Protocole en vertu du paragraphe 7 de l´article 60;

h) La liste des Etats liés par les amendements au présent Protocole ;

i) Les dénonciations de la Convention du 30 mars 1931 sur l´unification de la signalisation routière, conformément à l´article 59 du présent Protocole ;

j) Les dénonciations du présent Protocole conformément à l´article 61.

2. L´original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Etats visés au paragraphe 1 de l´article 56.

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

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le dix-neuf septembre mil neuf cent quarante-neuf.

(*Suivent les signatures.*)

Au moment de la signature, ont été formulées les réserves suivantes :

Autriche : Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 1 de l´article 45, mentionnée au paragraphe 7 *f*) de l´Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Liban : Sous réserve de ratification.

Norvège et Suède : Compte tenu de la réserve relative au paragraphe 5 de l´article 15, mentionnée au paragraphe 7 *e*) de l´Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

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

Article premier.

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

Convention sur la circulation routière.

Ad article 9.

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

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

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

Ad article 24.

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

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

Ad annexe 1

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

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Protocole relatif à la signalisation routière.

Ad article 5

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

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

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

Ad article 19

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

Ad article 25

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

Ad article 26

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

Ad article 33

Le mot « STOP » figurera obligatoirement dans le signal «ARRET A L´INTERSECTION».

Ad article 53

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

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

Ad article 55

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

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

c) Le signal peut être apposé sur d´autres signaux ou combinés avec eux.

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

Article 2

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

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

Article 3

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

Article 4

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

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

Article 5

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

Article 6

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

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

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

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

(*Suivent les signatures*)

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

———

Les Parties Contractantes,

Réunies sous les auspices de la Commission économique pour l´Europe à Genève,

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

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

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article premier

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

Article 2

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

2. A tout moment, toute Partie Contractante pourra notifier au Secrétaire général des Nations Unies qu´à dater de sa notification, elle désigne une nouvelle route autre que celles désignées à l´annexe ci-jointe sur laquelle seront admis à circuler les véhicules dont les dimensions et poids maxima, à vide ou en charge, ne dépassent pas les dimensions et poids maxima prévus à l´annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949.

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

Article 3

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

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

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

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

Article 7

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

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

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

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

(*Suivent les signatures*).

ANNEXE.

Routes ouvertes à la circulation des véhicules dont les dimensions et poids maxima ne dépassent pas ceux prévus à l´annexe 7 de la convention sur la circulation routière de 1949.

———

BELGIQUE.

(Date de la notification: 12 mars 1951).

Toutes les routes belges.

FRANCE.

(Date de la notification: 18 avril 1951).

Les routes à grande circulation telles qu´elles sont définies par décret et figurées sur la carte au un millionnième éditée par la Société Michelin, *à l´exception des routes désignées* ci-dessous:

Routes

N. 6 entre Lanslebourg et le Col du Mont-Cenis
N. 21 entre Lourdes et Pierrefitte-Nestalas et la N. 21c entre Pierrefitte-Nestalas et le Pont d´Espagne
N. 90 entre Bourg-St. Maurice et le Petit St. Bernard
N. 152 de Briare à Angers par la rive droite de la Loire
N. 202 entre la N. 7 près de Nice et aux ponts de Gueydan la R.N. 207
N. 207 entre la N. 85 (à Barème) et la N. 202 (aux ponts de Gueydan)
N. 204 entre la pointe de Contes et la frontière italienne
N. 491 entre Aix-les-Bains et Chindrieux
N. 798 de Laval à Avranches.

LUXEMBOURG.

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

Routes		*Km.*
1	Horgoc — Subotica — Belgrade — Kragujevac	326
4	Jesonice — Liubliana	58
	Liubliana — Rudnik	4
	Zagreb — Belgrade	387
	Belgrade — Pancevo	16
5	Trieste — Planina	58
	Vrhnika — Liubliana — Domzale	39
	Zalec — Maribor — St. Ilj	87
6	Susak — Mrzlo Vodice	34
	Karlovac — Zagreb	60
	Zagreb — Cakovec	89
	Total	1.158

ACCORD EUROPEEN PORTANT APPLICATION DE L´ARTICLE 3 DE L´ANNEXE 7 DE LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE DE 1949 CONCERNANT LES DIMENSIONS ET POIDS DES VEHICULES ADMIS A CIRCULER SUR CERTAINES ROUTES DES PARTIES CONTRACTANTES.

Les Parties Contractantes,

Réunies sous les auspices de la Commission économique pour l´Europe à Genève,

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

Considérant que l´article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 prévoit la conclusion d´accords régionaux désignant les routes des Parties Contractantes sur lesquelles sont admis à circuler certains véhicules, conformément aux dispositions de l´annexe 7 de ladite Convention,

Conidérant, d´autre part, que l´article 3 de l´annexe 7 prévoit que les Parties Contractantes pourrnot conclure des accords régionaux fixant des dimensions et poids maxima autorisés à des chiffres plus élevés que ceux de la liste contenue à ladite annexe,

Sont convenues des dispositions suivantes :

Article premier.

1. Sur les routes désignées à l´annexe ci-jointe par les Parties Contractantes au présent Accord, les dimensions et poids maxima autorisés, à vide ou en charge, sous réserve qu´aucun véhicule ne devra transporter une charge dépassant la charge déclarée admissible par l´autorité compétente du pays d´immatriculation, sont les suivants :

	Mètres
a) Largeur totale	2,50
b) Hauteur totale	4,00
c) Longueur totale :	
Camions à deux essieux	10,00
Véhicules de transports de voyageurs à deux essieux	11,00*
Véhicules à trois essieux ou plus	12,00
Véhicules articulés	14,00
Ensembles de véhicules couplés ne comportant qu´une remorque	18,00
Ensembles de véhicules couplés comportant deux remorques	22,00

* Pouvant être portée à 12 mètres sous la réserve que le porte-à-faux arrière ne dépasse pas les 6/10èmes de l´empattement, ni la longueur absolue de 3,50 m.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Tonnes métriques

d) Poids maximum autorisé:

i) Sur un essieu simple ou sur chaque essieu d´un groupe de deux essieux couplés 10,00

ii) Etant entendu que le poids maximum autorisé ne peut dépasser les limites ci-après :

Véhicules à deux essieux 19,00

Véhicules à trois essieux 26,00

Véhicules articulés 35,00

Ensembles de véhicules couplés ne comportant qu´une remorque 40,00

2. Tout ensemble de véhicules couplés dont la longueur dépasse 14m. doit être muni d´un appareil récepteur permettant au conducteur de percevoir les avertissements des usagers de la route qui veulent le dépasser. Cette disposition entrera en vigueur un an après que les Parties Contractantes se seront mutuellement informées qu´elles ont pu agréer au moins un appareil remplissant des conditions techniques satisfaisantes

Article 2

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

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

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

Article 3

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

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

Article 4

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

Article 5

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

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

Article 6

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

Article 7

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

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

En foi de quoi les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

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

(*Suivent les signatures*).

ANNEXE.

Routes ouvertes à la circulation des véhicules dont les dimensions et poids maxima sont plus élevés que ceux prévus à l´Annexe 7 de la convention sur la circulation routière de 1949.

BELGIQUE

(Date de la notification: 12 mars 1951).

Toutes les routes belges.

FRANCE

(Date de la notification: 18 avril 1951).

Itinéraires.	*Routes empruntées.*	
Paris — Maubeuge vers Mons et Bruxelles	N. 2	
Paris — Strasbourg	N. 4	
Paris — Lyon — Vintimille	N. 7	de Paris à Fontainebleau
	N. 5	de Fontainebleau à Sens
	N. 6	de Sens à Lyon
	N. 7	de Lyon à la Frontière
Paris — Bordeaux — Hendaye	N. 10	
Calais — Vitry	N. 43	de Calais à Béthune
	N. 37	de Béthune à Péronne
	N. 44	de Péronne à Vitry-le-François
Paris — Le Havre	N. 13	de Paris à Bonnières
	N. 13*bis*	de Bonnières à Rouen
	N. 14	de Rouen au Havre
Chalon-sur-Saône Belfort — Bâle	N. 6	de Chalon à Chagny
	N. 74	de Chagny à Dijon
	N. 70	de Dijon à Combeaufontaine
	N. 19	de Combeaufontaine à Belfort et à la frontière
Rouvray — Dijon	N. 70	de Rouvray (N. 6) à Vitteaux
	N. 5	de Vitteaux à Dijon
Lyon — Bourgoin — Chambéry — Lanslebourg	N. 6	
Valence — Grenoble — Chambéry	N. 92	de Valence à Moirans
	N. 85	de Moirans à Voreppe
	N. 75	de Voreppe à Grenoble
	N. 90	de Grenoble à Chignin (prolongé par N. 6 jusqu´à Chambéry)
Chambéry — Annecy — Genève	N. 491	Chambéry — Aix-les-Bains
	N. 201	Aix-les-Bains — Genève
Dijon — Dôle — Pontarlier — Vallorbe vers Lausanne	N. 5	Dijon — Mont-sous-Vaudrey

	N. 72	Mont-sous-Vaudrey — Pontarlier
	N. 67	Pontarlier — Vallorbe
Luxembourg — Metz — Sarrebourg	N. 53	de la frontière à Metz
Strasbourg — Mulhouse — Bâle	N. 55	de Metz à Heming
	N. 4	de Heming à Strasbourg
	N. 83	de Strasbourg à Colmar
	N. 422	de Colmar à Mulhouse
	N. 66	de Mulhouse à la frontière
Ligny-en-Barrois — Commercy — Metz vers Sarrebruck	N. 58	de Ligny-en-Barrois à Pont-à-Mousson
	N. 57	de Pont-à-Mousson à Metz
	N. 3	de Metz à la frontière

LUXEMBOURG

1. *Itinéraires à trafic international* (E)

E 9. Amsterdam — Gênes par Arlon — *Steinfort* — Luxembourg — *Frisange* (31,473 km.) — Metz.
E 42. Sarrebruck — *Remich* — Luxembourg — *Echternach* (56,177 km.).

TOTAL : 87,650 km.

2. *Autres routes*

Routes	*Km.*
1 Luxembourg — Trêves	33,788
4 Luxembourg — Esch	19,655
5 Luxembourg — Longwy	25,027
7 Luxembourg — Diekirch	36,187
15 Ettelbruck — Bastogne	30,720
16 Diekirch — Stavelot	44,100
TOTAL	189,477

Récapitulation

1. Routes E	87,650
2. Autres routes	189,477
TOTAL	277,127

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,

Considéran 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.

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.

(*Suivent les signatures*).

ANNEXE I

Liste et Numéros des Routes du Réseau International

A. — GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL.

*E*1 *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. Raphael — Nice — Vintimille — Savone — Gênes — La Spezia — Apuania — Migliarino — Pise — Livourne — Rome — Ponte-Garigliano — Via-Domiziana — Naples — Pompéi — Salerne — Catanzaro — Reggio de Calabre (ferry de Villa-San-Giovanni et de Reggio de Calabre jusqu´à Messine). Messine — Palerme.

*E*2 *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.

*E*3 *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 — Velje — Frederikshavn (ferry jusqu´à Gothembourg et Larvik, bateau jusqu´à Oslo).

Gothembourg — Orebro — Arboga — Södertälje — Stockholm.

*E*4 *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 — Gôttingue — Northeim — Hanovre — Hambourg — Lubeck — Fehmarn — Vordingborg — Koge — Copenhague — Elseneur (ferry jusqu´à Hälsingborg).

Hälsingborg — Vàrnamo — Jonköping — Linkoping — Norrkôping — Södertälje — Stockholm — Upsal — Gävle — Hamrange — Söderhamn — Sundsvall — Umea — Haparanda — Tornio — Vaase — Tampere — Helsinki.

*E*5 *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 — Aschaffenbourg — Wurtzbourg — Nuremberg — Ratisbonne — Straubing — Passau — Linz — Melk — Vienne — Nickelsdorf — Gyor — Budapest — Szeged — Belgrade — Gevgeli — Salonique — Cavalla — Alexandroupolis.

*E*6 *Rome — Berlin — Oslo — Levanger* :

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 — Hàlsingborg — Falkenberg — Gothembourg — Uddevalla — Svinesund — Moss — Oslo — Eidsvoll — Hamar — Otta — Dombas — Trondhjem — Levanger.

*E*7 *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.

*E*8 *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).

*E*9 *Amsterdam — La Haye — Bâle — Gênes*:

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

*E*10 *Paris — Bruxelles — La Haye — Amsterdam* :

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

*E*11 *Paris — Salzbourg* :

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

*E*12 (*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).

*E*13 *Lyon — Venise* :

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

*E*14 *Trieste Prague Szczecin* :

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

*E*15 *Hambourg — Berlin — Prague — (Budapest)* :

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

*E*16 *Bratislava — Gdynia* :

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

*E*17 *Chagny — Salzbourg* :

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

*E*18 *Stavanger — Oslo — Stockholm* :

Stavanger — Egersund — Kristiansand — Larvik — Drammen — Oslo — Orje — Karlstad — Orebro — Arboga — Köping — Enkôping — Stockholm.

*E*19 (*Albanie*) — *Janina — Corinthe* :

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

*E*20 *Koritza — Sofia*:

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

*E*21 Aoste — Turin — Savone et Gênes.

*E*21*a* Martigny — Grand St. Bernard — Aoste.

*E*21*b* Genève — Bonneville — Mt. Blanc — Aoste.

*E*22 Berlin — Wroclaw — Cattowitz — Cracovie — Rzeszow — Przemysl — (URSS).

B. — EMBRANCHEMENTS ET ROCADES

*E*31 Londres — St. Albans — Northampton — Doncaster — Scotch-Corner — Carlisle — Abington — Glasgow.

*E*32 Abington — Edimbourg.

*E*33 Northampton — Coventry — Cannock — Warrington — Liverpool.

*E*34 Cannock — Shrewsbury — Corwen — Holyhead.

*E*35 Amsterdam — Amersfoort — Zwolle — Groningue — Winschoten — Oldenbourg — Brême — Hambourg.

*E*36 Hoek van Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Oberhausen — Cologne.

*E*37 Bréda — Goringhem — (Utrecht).

*E*38 Bréda — Eindhoven.

*E*39 Hechtel — Heerlen — Aix-la-Chapelle.

*E*40 Bruxelles — Namur — Bastogne.

*E*41 (Calais) — Valenciennes — Mons — Charleroi — Namur — Liège.

*E*42 Sarrebruck — Luxembourg — Echternach — (Cologne).

*E*43 Avallon — Dijon.

*E*44 Belfort — Mulhouse.

*E*45 Dôle — Nyon.

*E*46 Lyon — Ambérieu — Genève.

*E*47 Aix-en-Provence — Marseille.

*E*48 Nîmes — Marseille.

*E*49 Bordeaux — Toulouse — Narbonne.

*E*50 Porto — Coïmbra.

*E*51 Albergaria — Vizeu — Celorico da Beira.

*E*52 V. Franca de Xira — (Elvas).

*E*53 Torino — Asti — Alessandria — Tortona.

*E*54 Casteggio — Plaisance.

*E*55 (Pise) — Migliarino — Pistoïa.

*E*56 Ponte-Garigliano — Caserte — Foggia.
*E*57 Naples — Arienzo.
*E*58 Bari — Tarente.
*E*59 Messine — Syracuse.
*E*60 Arth — Zurich.
*E*61 St. Margrethen — Bregenz — Lindau — Munich.
*E*62 Hof — Chemnitz — Leipzig — Halle — Magdebourg.
*E*63 Hamm — Cassel — Herleshausen — Erfurt — Chemnitz — Dresde.
*E*64 (Berlin) — Neubrandebourg — Rostock — Warnemunde (ferry jusqu´à Gedser). Gedser — Nykôbing — Vordingborg — Copenhague.
*E*65 Lubeck — Rostock — Stralsund.
*E*66 Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg (ferry jusqu´à Korsör). Korsör — Copenhague (ferry jusqu´à Malmö).
*E*67 Vejle — Middelfart.
*E*68 Bergen — Gudvangen — Loerdalsören — Nystua — Fagernes — Oslo.
*E*69 Aalesund — Andalsnes — Dombas.
*E*70 Winterthur — Schaffhouse — Donaueschingen — Tubingue — Stuttgart — Heilbronn — Schwäb Hall — Wurtzbourg — Fulda — Hersfeld — Herleshausen.
*E*71 Hanovre — Brême — Bremerhaven.
*E*72 Oldenzaal — Lingen — Brème.
*E*73 Cologne — Hamm.
*E*74 Berlin — Szczecin.
*E*75 Levanger — Sandvika — Brunflo — Hamrange.
*E*76 Brunflo — Sundsvall.
*E*77
*E*78 Tornio — Kilpisjärvi.
*E*79 Tornio — Rovaniemi — Virtaniemi.
*E*80 Turku (Abo) — Helsinki — Lappeenranta — (Viipuri).
*E*81 Tczew — Malbork — Grudziadz — Varsovie — Lublin — (URSS).
*E*82 Piotrkow — Varsovie.
*E*83 Jelenia Gora — Wroclaw — Poznan — Swiecie — Grudziadz.
*E*84 (Prague) — Jihlava — Znojmo — Vienne.
*E*85 Olomouc — Zilina — Presov — Kosice — (URSS).
*E*86 Wörgl — Rosenheim.
*E*87 Janina — Trikkala — Larissa — Volos.
*E*88 (Janina) — Preveza.
*E*89 Rion — Patras.
*E*90 Vevi — Kozani.
*E*91 Cervignano — Ronchi.
*E*92 (Salonique — St. Athanasios) — Verria — Kozani — Larissa — Lamia — Athènes — Corinthe — Argos — Kalamai.

———

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

ADJONCTIONS ET MODIFICATIONS

proposées par les Gouvernements de l´Autriche, de la France, de l´Italie, de la Turquie et de la Yougoslavie, ainsi que par les autorités d´occupation des zones occidentales d´Allemagne, approuvées le 18 avril 1951 par les cinq Etats signataires de la Déclaration (Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni).

1. — *Adjonctions.*

AUTRICHE

*E*93 Bruck an der Mur — Graz — Spielfeld (St. Ilj. frontière austro-yougoslave).

TURQUIE

*E*5 (Frontière grecque) — Ipsala — Tekirdag — Muratl i — Büyük — Karistiran — Corlu — Istamboul — Gebze — Izmit — Beypazari — Ankara — Aksaray — Adana — Iskenderun (frontière syrienne).

*E*97 (Frontière bulgare) — Edirne — Büyük Karistiran.

*E*23 Ankara jonction — Kirsehir — Kayseri — Sivas — Erzincan — Erzeroum — Agri (frontière iranienne).

*E*98 Kemerhisar — Nigde — Kayseri jonction.

*E*99 Toprakkale — Maras — Malatya — Elâzig — Tunceli — Selepür.

*E*100 Trabzon — Gümüshane — Askale — Karabiyik.

*E*24 Kömürler — Gaziantep — Urfa — Mardin Cizre — Hakkâri — Bajirge (frontière iranienne).

YOUGOSLAVIE

*E*93 (Frontière austro-yougoslave) St. Ilj — Maribor — Ljubljana — (Trieste).

*E*94 Ljubljana — Zagreb — Belgrade — Bêla Crkva (frontière roumaine).

*E*95 Nis — Dimitrovgrad (frontière bulgare).

*E*96 Susak — Zagreb — Cakovac — Donja Lendava (frontière hongroise).

2. — *Modifications.*

ALLEMAGNE

*E*42 Sarrebruck — Luxembourg — Echternach — Bitbourg — Pruem — Euskirchen — Cologne.

FRANCE

Bollène au lieu de Montélimar.

ITALIE

*E*1 Cosenza au lieu de Catanzaro.

*E*7 Todi au lieu de Orte.

ANNEXE II.

Conditions auxquelles doivent répondre 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 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 120km/h.

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

Distance de visibilité[1] : normale 230 m. ; minimum 150 m.

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

Deuxième classe

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

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes :

Vitesse de marche de 80 km/h.

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

Distance de visibilité[1] : normale 150 m. ; minimum 110 m.

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

Troisième classe

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

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes :

Vitesse de marche de 60 km/h.

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

Distance de visibilité[1] : normale 110 m. ; minimum 60 m.

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

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

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

Désignation de la classe	*Vitesse de marche en*	*Rayon de courbure en plan*		*Distance de visibilité au voisinage des sommets*		*Rayon de courbure du profil en long et aux sommets*	
	en km/h	*Normal*	*Minimum*	*Normal*	*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 vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

6. *Dévers*

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

---

[1] C´est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l´oeil est à 1,35 m. au-dessus de la chaussée d´un obstacle de 0,1 m. d´épaisseur placé sur cette 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 quittent cette route et y accèdent du côté droit[1]; de la sorte, on supprime sur les voies principales l´intersection des trajectoires des véhicules.

3. *Croisements à niveau*

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

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

[1] Dans les pays où l´on circule à droite.

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

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 pas de limite de vitesse sur l´itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d´environ 150 m. le long de la route internationale et d´environ 50 m. le long d´autres routes.

4. *Passages à niveau*

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

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

1. *Evitement*

Les routes internationales devront contourne! 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 et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu´il n´existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l´utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

2. *Hauteur libre*

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

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

3. *Charge portante*

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

VI. *Architecture paysagiste*

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

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

B. — SERVICES AUXILIAIRES

1. *Franchissement des frontières*

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

2. *Garages et autres installations*

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

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

3. *Services de secours routiers*

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

4. *Télécommunications*

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

ANNEXE III

Signal indiquant les Grandes Routes de Trafic International

---

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

2. Ce signal se composera de la lettre « E » suivie du numéro attribué à l´itinéraire en chiffres arabes.

3. Le signal sera composé d´une inscription blanche sur fond vert.

4. Le signal peut être apposé sur d´autres signaux ou combiné avec eux.

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

Imprimerie de la Cour Victor Buck, S.à r.l., Luxembourg.