

87.051

**Message
concernant l'Accord européen sur les grandes routes
de trafic international**

du 12 août 1987

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous soumettons à votre approbation le projet d'arrêté relatif aux grandes routes de trafic international.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

12 août 1987

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Aubert

Le chancelier de la Confédération, Buser



Condensé

Révisant la Déclaration du 16 septembre 1950 sur la construction de grandes routes de trafic international, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a adopté le 15 novembre 1975, à Genève, un Accord sur les grandes routes de trafic international. Les Etats européens signataires de cet accord s'engagent à adopter le nouveau réseau fixant les grandes routes de trafic international, c'est-à-dire le réseau des routes «E», comme plan directeur pour la construction et l'aménagement desdites routes sur leur territoire, et ils se proposent d'entreprendre la construction de ces itinéraires routiers dans le cadre de leur programme national. La construction et l'aménagement des routes «E» doivent se faire selon des directives techniques et des normes qui se trouvent consignées dans l'annexe de l'accord; ces routes doivent être signalées au moyen d'un panneau normalisé.

Notre pays n'avait alors pas signé la Déclaration de 1950 parce que la Confédération ne possédait pas pour cela les pouvoirs requis sur le plan national. Aujourd'hui, les conditions permettant d'adhérer à l'accord révisé sur les grandes routes de trafic international sont réunies. Les routes «E» traversant notre pays font toutes partie soit du réseau des routes nationales fixé par l'Assemblée fédérale, dont la plus grande partie est d'ailleurs déjà en service, soit du réseau des routes principales à aménager avec l'aide de la Confédération. Celle-ci possède ainsi, en matière de construction et d'aménagement des itinéraires «E», les compétences nécessaires pour l'application de l'accord, qui a été signé par la Suisse le 30 janvier 1976, sous réserve de sa ratification.

Message

1 Partie générale

11 Historique de l'accord

La Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international a été adoptée le 16 septembre 1950 à Genève par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Les Etats européens signataires de la Déclaration se sont engagés à adopter le réseau fixé pour les routes européennes (routes «E») comme cadre pour leurs propres projets nationaux de construction et d'aménagement de routes destinées au trafic international.

Le réseau routier «E» décidé en 1950 n'avait pas été conçu et numéroté selon un système déterminé. On avait d'abord choisi comme grandes routes de trafic international de longs tronçons reliant entre elles les capitales ainsi que les grandes villes des différents pays européens. Ainsi, une partie des routes «E» partaient de Londres vers le continent européen, tandis que d'autres, depuis les pays scandinaves, menaient à la péninsule ibérique, à l'Italie, aux Balkans et jusqu'en Turquie. Ces principales artères reçurent des numéros allant de 1 à 27. En plus de ces grandes transversales, le réseau «E» comprenait de nombreux itinéraires plus courts qui, en tant qu'embranchements, routes de desserte et routes de liaison entre ces mêmes transversales, furent numérotés de 31 à 125. Au cours des années qui suivirent, c'est surtout par ces itinéraires «E» secondaires que le réseau fut complété. Ces routes ont été numérotées au fur et à mesure de leur construction, si bien qu'il semble aujourd'hui que ce soit le hasard qui ait présidé à la numérotation de nombre d'entre elles réparties dans l'Europe tout entière. La E 100, par exemple, qui se trouve en Turquie, mène de Trébizonde à Karabük, tandis que la E 101, en Espagne, conduit de Madrid à Valence.

A la fin des années soixante, des démarches furent entreprises en vue d'une révision du réseau des routes «E». C'est la République fédérale d'Allemagne qui en avait lancé l'initiative, car elle se voyait contrainte, en raison du fort accroissement du trafic, de compléter en plusieurs endroits les liaisons autoroutières existantes par des autoroutes à tracé parallèle. Ces nouvelles voies de circulation devaient bien entendu être numérotées; mais, comme il s'agissait pour la plupart d'entre elles d'itinéraires d'importance internationale, il fallait leur donner un numéro indiquant qu'elles faisaient partie du réseau routier «E». Or, comme nous l'avons déjà dit, la numérotation des tronçons complémentaires s'effectuait au fur et à mesure, et le réseau des routes «E» devenait peu à peu un écheveau inextricable. Aussi la République fédérale d'Allemagne (RFA) demanda-t-elle que l'on choisisse, puisque l'on songeait de toute façon à une révision du réseau, un système entièrement nouveau qui, comme le système américain, présentât une structure et une numérotation logiques et servant les intérêts des usagers; la meilleure solution pour répondre à ces besoins, affirmait-elle, était un système de quadrillage consistant à diriger et à numérotier les itinéraires routiers toujours d'ouest en est et du nord au sud. Les premiers seraient munis de numéros pairs allant de 10 à 90, et les seconds, de numéros impairs allant de 05 à 95. Cette échelle serait suffisamment étendue pour que les numéros qui la composent permettent de classer tous les compléments du réseau à ve-

nir. L'avantage d'un tel système serait de permettre à l'usager de la route de savoir immédiatement, grâce à ces numéros, quelles sont les régions d'Europe traversées par l'itinéraire en question. Les premiers numéros pairs, par exemple, indiqueraient des routes au nord de l'Europe se dirigeant d'ouest en est, et les derniers numéros impairs des routes qui, à l'est de l'Europe, mèneraient du nord au sud. En outre, les différents itinéraires «E» dont les numéros se suivraient se confondraient dans une large mesure avec les directions principales prises effectivement par le grand trafic international, à savoir d'ouest en est et du nord au sud. La RFA fit une proposition allant dans ce sens au cours de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT). Ce n'est qu'après de longues délibérations s'étendant sur plusieurs années au sein des organisations internationales déjà mentionnées, la CEMT et la CEE-ONU, que le texte fixant le nouveau réseau des routes «E», qui reprenait la proposition faite par la RFA, fut approuvé et présenté à la signature le 15 novembre 1975 à Genève par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Ce texte est entré en vigueur le 15 mars 1983, après qu'il a été signé et ratifié par un nombre suffisant d'Etats européens. A la fin de l'année 1986, 16 Etats avaient ratifié l'accord: la République démocratique allemande, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, la France, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la République socialiste soviétique de Biélorussie, la République socialiste soviétique d'Ukraine, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, la Yougoslavie. L'Autriche, la Grande-Bretagne et la Suisse, bien qu'avant signé l'accord, ne l'ont pas encore ratifié.

12 Le réseau des routes «E» en Suisse

La Suisse n'avait pas signé la Déclaration de 1950. Jusqu'en 1958, les routes étaient dans notre pays un domaine qui, conformément à la Constitution, était du ressort exclusif des cantons. Aussi les autorités fédérales estimaient-elles n'avoir des pouvoirs suffisants ni pour respecter les engagements relatifs à la construction et à l'aménagement des routes «E» qui auraient découlé d'une adhésion à la Déclaration, ni pour les imposer le cas échéant aux cantons. Après que la Constitution fédérale eut été complétée en 1958 par les articles 36^{bis} et 36^{ter}, c'est-à-dire par les articles sur la mise en place du réseau des routes nationales et l'aménagement des routes principales, les conditions juridiques permettant une adhésion de la Suisse à la Déclaration auraient été réunies. Cependant, comme la construction des routes nationales ne faisait alors que commencer dans notre pays, il apparut que le moment n'était pas encore indiqué pour franchir le pas. Plus tard, au milieu des années soixante, on apprit que la Déclaration, comme le réseau des routes «E» lui-même, allaient faire l'objet d'une révision. Notre pays décida alors de participer à ces travaux au sein de la CEMT et de la CEE-ONU, et de signer ensuite la nouvelle version de l'accord.

Bien que la Suisse n'ait pas signé la Déclaration de 1950, le réseau des routes «E», qui constitue le fondement même de la Déclaration, s'étendra évidemment aussi sur notre pays. Il fut décidé que la Suisse, pays alpin situé au cœur de l'Europe, serait traversée par les routes «E» suivantes:

E 2 Londres – Brindisi

... Vallorbe – Lausanne – Martigny – Simplon – (Arona – Milan) ...

- E 4 Lisbonne – Helsinki
 ... (Chambéry) – Genève – Lausanne – Berne – Olten – Bâle – (Karlsruhe) ...
- E 9 Amsterdam – Gênes
 ... (Mulhouse) – Bâle – Olten – Olten – Lucerne – Arth – Andermatt – Lugano – Chiasso – (Côme – Milan) ...
- E 17 Chagny – Salzburg
 ... (Belfort) – Bâle – Olten – Zurich – Winterthour – St-Gall – St. Margrethen – (Innsbruck) ...
- E 21a Martigny – Grand St-Bernard – (Aoste)
- E 60 Arth – Zurich
- E 61 Bellinzone – San Bernardino – Coire – St. Margrethen – (Bregenz – Munich)
- E 70 Winterthour – Herleshausen
 Winterthour – Schaffhouse – (Stuttgart) ...
- E 77 Buchs – (Feldkirch)

Les cantons n'ont cependant que très rarement signalé ces itinéraires au moyen du panneau «E».

Lors des négociations au sein de la CEMT et de la CEE-ONU, notre pays est resté sur la réserve quant à la restructuration du réseau routier «E». Mais dès qu'il devint évident que la majorité des pays européens allaient finalement se rallier à la proposition de la RFA, la Suisse coopéra de manière constructive à l'élaboration de la partie du réseau située sur son territoire.

Le nouveau réseau quadrille la Suisse de la façon suivante (cf. carte):

1. Direction ouest-est:

a. Routes repères:

- E 60 Brest – Constanta
 ... (Mulhouse) – Bâle – Zurich – Winterthour – St-Gall – St. Margrethen – (Feldkirch) ...

b. Routes intermédiaires:

- E 54 Paris – Munich
 ... (Mulhouse) – Bâle – (Lindau) ...
- E 62 Nantes – Tortona
 ... (Mâcon) – Genève – Lausanne – Martigny – Sion – Simplon – (Milan)

2. Direction nord-sud:

a. Routes repères:

- E 25 Hoeck van Holland – Gênes
 ... (Mulhouse) – Bâle – Olten – Berne – Lausanne – Genève – (Mont Blanc) ...
- E 35 Amsterdam – Rome
 ... (Offenbourg) – Bâle – Olten – Lucerne – Altdorf – Saint-Gothard – Bellinzone – Lugano – Chiasso – (Côme) ...

b. Routes intermédiaires:

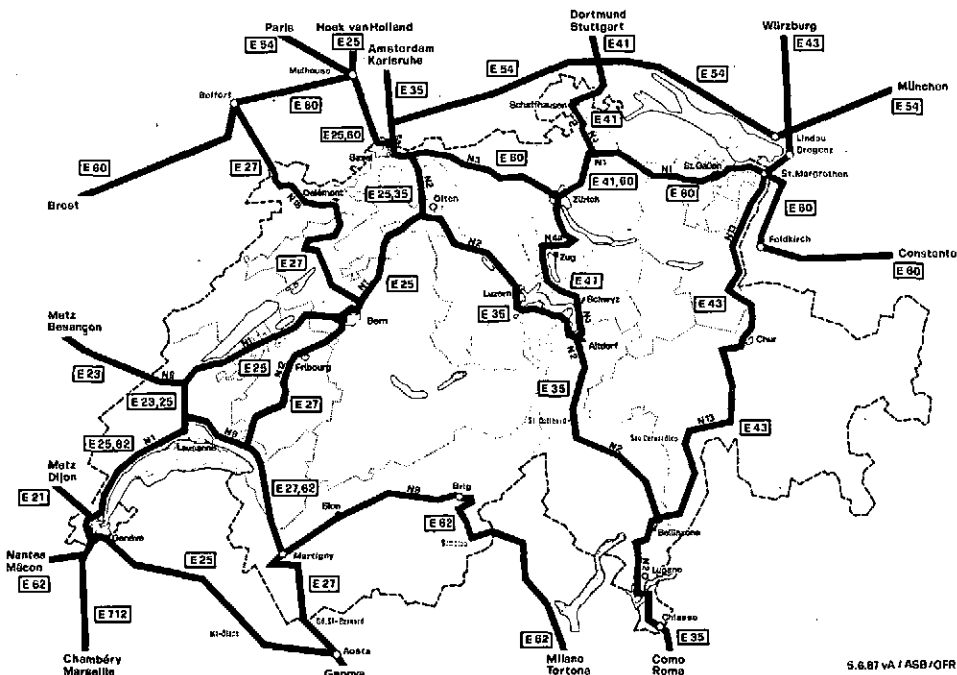
- E 21 Metz – Genève
... (Dijon) – Genève
- E 23 Metz – Lausanne
... (Besançon) – Vallorbe – Lausanne
- E 27 Belfort – Aoste
(Belfort) – Berne – Martigny – Grand St-Bernard – (Aoste)
- E 41 Dortmund – Altdorf
– (Stuttgart) – Schaffhouse – Winterthour – Zurich – Altdorf
- E 43 Würzburg – Bellinzone
... (Bregenz) – St. Margrethen – Buchs – Coire – San Bernardino
– Bellinzone
- E 712 Genève – Marseille
Genève – (Chambéry) ...

Les routes «E» traversant la Suisse font presque toutes partie du réseau des routes nationales fixé par les Chambres fédérales, réseau dont la plus grande partie est déjà en service. Seuls la route du Grand St-Bernard, les routes intermédiaires Bienne – Berne et Thayngen – Schaffhouse et, selon l'itinéraire choisi, quelques courts tronçons dans le canton de Genève appartiennent non pas à ce réseau, mais à celui des routes principales qu'il faudra aménager avec l'aide de la Confédération.

Routes européennes traversant la Suisse

Accord du 15 novembre 1975

Carte



S. & B. vA / ASB / OFR

2 **Partie spéciale** **Contenu de l'accord**

Afin de faciliter le trafic routier international en Europe et d'améliorer les liaisons routières entre les différents pays européens, l'accord fixe un réseau des principales grandes routes qui devront être, selon les cas, construites ou aménagées d'après un plan qui reste à définir.

L'article premier prévoit que les Parties contractantes adoptent le nouveau réseau de routes «E», décrit à l'annexe I de l'accord, à titre de plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international, qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national.

L'article 2 stipule que le réseau international «E» est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est, et qu'il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison. Cet article a donc valeur de ligne directrice pour l'aménagement du réseau routier «E» tel qu'il est défini dans l'annexe I de l'accord.

L'article 3 précise que la construction et l'aménagement des routes «E» doivent se faire conformément aux directives et normes techniques telles qu'elles sont fixées dans l'annexe II de l'accord. Ces directives et normes correspondent à celles qui sont en vigueur dans notre pays. Depuis 1950, en effet, les caractéristiques, les normes et les principes de conception utilisés dans le domaine des autoroutes et semi-autoroutes sont à peu près les mêmes dans tous les pays européens.

L'article 4 stipule que les routes «E» doivent être identifiées par un signal tel qu'il est défini dans l'annexe III de l'accord, c'est-à-dire par un panneau vert, de forme rectangulaire, sur lequel sont inscrits en blanc la lettre «E» et le numéro de l'itinéraire. Les signaux désignant l'ancien réseau des routes «E» seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date d'entrée en vigueur de l'accord pour l'Etat concerné, et les nouveaux signaux seront mis en place dans les quatre ans qui suivront cette date.

L'article 5 règle la procédure de signature et de ratification à suivre pour devenir partie à l'accord.

L'article 6 établit que l'accord entrera en principe en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront soit signé l'accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs routes du réseau international «E» relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant ainsi signé l'accord ou ayant déposé un tel instrument.

A son entrée en vigueur, l'accord abrogera et remplacera la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Les articles 7 à 9 règlent la procédure d'amendement du texte principal et des annexes de l'accord. Les modifications apportées à l'accord nécessitent l'approbation par les deux tiers des parties contractantes. Ces amendements sont notifiés aux parties et entrent pour toutes en vigueur, sauf pour celles qui, dans un délai de 12 mois à compter de la notification, déclarent ne pas les accepter. Les modifications de l'an-

nexe I supposent l'accord de toutes les parties contractantes directement intéressées. Si cette condition est remplie, les propositions d'amendement émanant du groupe de travail «trafic routier» de la Commission économique pour l'Europe sont validées après leur approbation à la majorité relative. La même procédure est appliquée aux modifications des annexes II et III, à condition que moins d'un tiers des parties contractantes s'y opposent dans un délai de 6 mois à compter de la notification. Les amendements apportés aux annexes sont contraignants pour chaque Etat concerné.

Seul le Conseil fédéral est habilité à accepter ou refuser les modifications des annexes II et III. Etant donné cette procédure particulière d'amendement des annexes, les modifications décidées par ledit groupe de travail doivent être formellement considérées comme des actes juridiques émanant d'une organisation internationale. Le Conseil fédéral, fort de son autorité dans la gestion des affaires étrangères, peut en prendre connaissance et au besoin les refuser (voir FF 1982 III 973 s.). En outre, les Chambres fédérales déclarent approuver l'accord ainsi que ses procédures de modification. Vu le bref délai imparti pour s'opposer à des modifications des annexes II et III, le Parlement n'a presque aucune possibilité de se prononcer sur leur acceptation ou leur refus. Il accepte donc tacitement que cette décision soit prise par le Conseil fédéral.

L'article 10 prévoit que chaque Etat notifiera au Secrétaire général des Nations Unies le nom et l'adresse des services administratifs auxquels devront parvenir toutes les communications relatives aux éventuels amendements de l'accord et de ses annexes.

L'article 11 règle la dénonciation de l'accord. Toute Partie contractante pourra dénoncer l'accord par notification écrite adressée au Secrétaire général des Nations Unies. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

L'article 12 précise que l'accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

L'article 13 stipule que les différends feront l'objet d'un règlement par arbitrage, selon une formule permanente prévue dans des accords interétatiques de même nature.

Les articles 14 à 17 contiennent les dispositions finales de l'accord et ne nécessitent pas de commentaire particulier.

L'annexe I décrit le nouveau réseau des routes «E», les différents itinéraires «E» étant définis par les noms de localités citées.

L'annexe II contient les normes et directives techniques pour la construction et l'aménagement des routes «E».

L'annexe III décrit le panneau identifiant les routes «E».

3 Conséquences de l'accord pour la Suisse

31 Conséquences juridiques

Notre pays ne rencontrera aucune difficulté pour remplir les engagements de droit international qui seront les siens s'il adhère à l'accord sur les grandes routes de trafic international. Ainsi qu'il a été mentionné, les itinéraires «E» désignés dans l'accord sont, pour ce qui est de la Suisse, ceux qui font partie du réseau des routes nationales ou tout au moins du réseau des routes principales à aménager avec l'aide de la Confédération: les tracés des routes nationales existent pour la plupart, et la majeure partie des routes principales ont été aménagées. C'est le Conseil fédéral qui, en accord avec les cantons, arrête le programme de construction pour ces deux réseaux de routes d'importance nationale. Aussi la Suisse serait-elle à même de faire face – sans rien abandonner de ses droits souverains ou décisionnels – à l'engagement de droit international qu'elle contracterait en adhérant à l'accord, engagement consistant en la promotion, dans le cadre de ses programmes nationaux d'aménagement, de la construction et de l'aménagement des routes «E» traversant son territoire. Les normes auxquelles doivent être conformes les divers types d'aménagement possibles des routes «E» correspondent aux nôtres; la plupart d'entre elles ne sont d'ailleurs pas impératives, il s'agit plutôt de recommandations.

D'un point de vue formel, l'exécution de l'accord nécessite une révision de l'annexe III (c'est-à-dire de la liste des routes européennes se trouvant sur territoire suisse) de l'arrêté du Conseil fédéral du 6 juin 1983 concernant les routes de grand transit (RS 741.272). Cette révision est actuellement en cours. Le panneau identifiant les routes «E» est défini à l'article 56 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21). La signalisation complète de ces liaisons européennes sera effectuée en même temps que les changements de signalisation mis en œuvre dans nos pays voisins.

32 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

L'accord sur les grandes routes de trafic international n'aura, pour notre pays, de conséquence notable ni sur le plan des finances, ni sur celui du personnel. La bonne exécution de l'accord demande que la signalisation prévue soit disposée tout le long des itinéraires «E» ainsi qu'à leurs voies d'accès.

321 Conséquences pour la Confédération

La signalisation s'effectuera dans le cadre de l'entretien des routes nationales. La Confédération prendra une partie des frais à sa charge. Ceux-ci seront peu élevés, et seront inclus dans le plan financier. L'application de l'accord ne nécessitera pas de personnel supplémentaire.

322 Conséquences pour les cantons

Les cantons seront tenus de participer aux frais de signalisation dans le cadre de

l'entretien des routes nationales. Lorsqu'il s'agira de routes principales, les frais seront en principe entièrement à leur charge. Ceux-ci seront cependant peu élevés, et il n'y aura sans doute pas besoin d'engager du personnel supplémentaire.

4 **Grandes lignes de la politique gouvernementale**

Le présent projet figure dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983-1987 (FF 1984 I 153, appendice 2).

5 **Constitutionnalité**

L'article 8 de la constitution fédérale donne à la Confédération compétence pour conclure des traités. La compétence de l'Assemblée fédérale pour approuver l'accord lui est conférée par l'article 85, chiffre 5.

L'article 11 de l'accord européen sur les grandes routes de trafic international prévoit que celui-ci sera dénonçable; aussi cet accord ne sera-t-il pas sujet au référendum facultatif défini à l'article 89, 3^e alinéa, lettre a, cst. En outre, il n'entraînera pas l'adhésion de la Suisse à une organisation internationale (art. 89, 3^e al., let. b), et ne prévoit pas d'unification multilatérale du droit (art. 89, 3^e al., let. c), pour les raisons suivantes:

D'après les critères admis en droit international, une *organisation internationale* se caractérise par le fait qu'elle repose sur un traité international, dont les parties sont avant tout des Etats poursuivant un objectif commun (appelé «*affectio societatis*»). Elle dispose de ses propres organes, a sa propre volonté, distincte de celle de chacune des parties contractantes et possède la personnalité juridique internationale.

L'accord n'est créateur d'aucune espèce de structure pourvue d'organes propres pouvant développer dans le domaine traité une volonté indépendante. L'existence d'une procédure d'amendement spéciale s'appliquant aux annexes II et III de l'accord ne change rien à cet état de fait. Il est cependant prévu que le groupe de travail de la Commission économique pour l'Europe pourra, à la majorité des voix, y apporter des amendements ayant force obligatoire pour l'ensemble des parties, si moins d'un tiers d'entre elles ne s'y opposent dans les délais. Cette procédure est assez rarement employée dans le cadre de traités internationaux (cf. cependant l'art. 60 de la convention douanière du 14 nov. 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, RS 0.631.252.512; l'art. 16, ch. 2, de la convention internationale du 10 janv. 1952 pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, RS 0.631.252.55; l'art. 22, ch. 5, de la convention douanière du 2 déc. 1972 relative aux conteneurs, RS 0.631.250.112). La possibilité – fréquemment prévue – pour l'une des parties de ne pas appliquer sur son territoire un amendement apporté à un traité ou aux annexes d'un traité (procédure de «*contracting-out*») n'existe pas dans le cas présent. Aussi la décision d'appliquer ou non les amendements éventuellement apportés aux annexes II et III de l'accord ne dépendra-t-elle pas toujours de la Suisse.

Il est cependant à noter que les possibilités d'amendement dont dispose le groupe de travail sont, pour ce qui est de la Suisse, de portée limitée: dans leur forme actuelle, les annexes ne contiennent que des détails techniques dont il est déjà tenu compte en Suisse; en outre, il est peu probable que le groupe de travail adoptera des amendements s'écartant de façon considérable des normes et des directives en vigueur et entraînant donc pour la Suisse des conséquences importantes. En effet, ces normes et ces directives sont élaborées, au niveau international notamment par des organisations professionnelles de la construction et de la signalisation routière telles que l'International Road Federation et l'Association internationale permanente des Congrès de la route, où la Suisse est représentée. Au-delà de ces possibilités d'amendement, le groupe de travail est dépourvu de toute «existence propre», c'est-à-dire qu'il ne possède ni autres pouvoirs décisionnels, ni possibilités de contrôle, ni pouvoir exécutif.

Une *unification multilatérale du droit* telle qu'elle est définie à l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution fédérale, ne peut être la conséquence – la pratique constante le montre (cf. FF 1986 III 753, y compris les renvois) – que de traités qui reposent sur un droit unifié généré multilatéralement, qui remplacent ou tout au moins complètent immédiatement le droit interne, et dont toutes les parties sont directement applicables. Le droit unifié ainsi créé doit régir de façon exhaustive un domaine juridique déterminé et parfaitement défini, en d'autres termes, il doit avoir, tant sur le plan du fond que sur celui de la forme, l'importance et la précision qui, en droit interne, justifieraient la création d'une loi nouvelle.

L'accord lui-même prévoit un plan coordonné pour la construction et l'aménagement des routes d'importance internationale, dont la concrétisation, comme le précise l'annexe I, aboutira au réseau international des routes «E». Les caractéristiques des routes que l'on y trouve mentionnées devront être celles qui sont consignées dans l'annexe II; ces dernières ne constituent cependant (voir art. 1^{er}, ch. 2) que des valeurs minima ou maxima, et laissent à chaque Etat partie une marge de manœuvre importante dans l'établissement des directives techniques auxquelles ces routes devront être conformes. L'annexe III décrit le panneau qui devra servir à identifier les routes «E». L'article 4 de l'accord précise que chacun des Etats parties devra, dans une période donnée suivant l'entrée en vigueur de l'accord, employer ce panneau en lieu et place de celui qui était précédemment en usage.

En conséquence, ni l'accord ni ses annexes ne sont générateurs de droit unifié remplaçant ou complétant immédiatement le droit interne, qui pourrait être appliqué immédiatement par l'administration de l'Etat et lierait directement l'individu.

Arrêté fédéral
concernant l'Accord européen sur les grandes routes
de trafic international

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 12 août 1987¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ L'accord européen sur les grandes routes de trafic international (routes «E»), signé le 30 janvier 1976, y compris ses annexes I à III, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'accord.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum en matière de traités internationaux.

31683

¹⁾ FF 1987 III 173

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Texte original

Conclu le 15 novembre 1975

Les Parties contractantes,

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

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

sont convenues de ce qui suit:

Définition et adoption du réseau international «E»

Article premier

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

Article 2

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

Construction et aménagement des routes du réseau international «E»

Article 3

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

Signalisation des routes du réseau international «E»

Article 4

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

2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.
3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l'annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international «E» dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.
4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l'article premier du présent Accord.

Procédure pour la signature du présent Accord et pour devenir partie

Article 5

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre 1976 à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.
2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par
 - a) signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;
 - b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Entrée en vigueur du présent Accord

Article 6

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

2. Pour chaque Etat qui déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.
3. A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Procédure d'amendement du texte principal du présent Accord

Article 7

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l'une des procédures définies dans le présent article.
2. a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
 - b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.
 - c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.
3. Sur la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

Procédure d'amendement de l'annexe I au présent Accord

Article 8

1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procédure définie dans le présent article.
2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l'annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amende-

ment sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées:

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

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l'annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée qu'au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

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

Procédure d'amendement des annexes II et III au présent Accord

Article 9

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

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

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

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

Notification de l'adresse de l'administration à laquelle doivent être communiquées les propositions d'amendement aux annexes au présent Accord

Article 10

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

Dénonciation de l'Accord et cessation de sa validité

Article 11

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

Article 12

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

Règlement de différends

Article 13

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en li-

tige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

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

Limites à l'application du présent Accord

Article 14

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

Déclaration relative à l'article 13 du présent Accord

Article 15

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

Notification aux Parties contractantes

Article 16

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

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

Dépôt du texte du présent Accord auprès du Secrétaire général**Article 17**

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

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

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

Suivent les signatures

31683

Réseau international «E»**Notes explicatives:**

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

Liste des routes

A. Routes principales

1. Orientation ouest-est

a) Routes repères

- E 10 Narvik – Kiruna – Luleå
- E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Esbjerg – Kolding – Middelfart – Nyborg ... Korsør-Køge – København ... Malmö – Helsingborg – Halmstad – Göteborg – Örebro – Arboga – Eskilstuna – Södertälje – Stockholm ... Tallin – Leningrad
- E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare ... Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol – London – Colchester – Ipswich – Felixstowe ... Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Świebodzin – Poznań – Łowicz – Warszawa – Brest – Minsk – Smolensk – Moskva
- E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera – Karl-Marx-Stadt – Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov ná Donu
- E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris – Reims – Metz – Saarbrücken – Mannheim – Heilbronn – Nürnberg – Rozvadov – Plzeň – Praha – Jihlava – Brno – Zilina – Prešov – Košice – Vyšné Nemecké – Uzhgorod – Mukačevo
- E 60 Brest – Nantes – Tours – Orléans – Courtenay – Beaune – Besançon – Belfort – Mulhouse – Basel – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyaróvár – Győr – Budapest – Püspökladány – Oradea – Cluj Napoca – Turda – Tîrgu-Mureş – Braşov – Ploieşti – Bucureşti – Urziceni – Slobozia – Hirşova – Constanţa
- E 70 La Coruña – Oviedo – Bilbao – San Sebastián – Bordeaux – Clermont-Ferrand – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessándria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebeş – Drobeta Turnu Severan – Craiova – Pitesti – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna

Grandes routes de trafic international

- E 80 Lisboa – Santarem – Leiria – Coimbra – Viseu – Guarda – Salamanca – Burgos – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nîmes – Aix-en-Provence – Nice – Ventimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara . . . Dubrovnik – Petrovac – Tirograd – Priština – Niš – Dimitrograd – Sofia – Plovdiv – Svilengrad – Edirne – Babaeski – Siliври – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ilgaz – Amasya – Nîksar – Refahiye – Erzincan – Askale – Erzurum – Ağrı – Gürbulak – Iran (République islamique d’)
- E 90 Lisboa – Setúbal – Pegões – Elvas – Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lérida – Barcelona . . . Mazara del Vallo – Palermo – Messina . . . Reggio di Calabria – Cantanzaro – Crotona – Sibari – Metaponto – Taranto – Brindisi . . . Igoumenitsa – Ioannina – Kozani – Thessaloniki – Alexandroupoli – Ipsala – Keşan – Gelibolu . . . Lapseki – Bursa – Eskişehir – Sivrihisar – Ankara – Aksaray – Adana – Toprakkale – Gaziantep – Ş. Urfa – Nusaybin – Cizre – Habur – Iraq

b) Routes intermédiaires

- E 06 Olderfjord – Lakselv – Karasjok – Kirkenes
- E 12 Mo i Rana – Umeå . . . Vaasa – Tampere – Helsinki
- E 14 Trondheim – Storlien – Östersund – Sundsvall
- E 16 Londonderry – Belfast . . . Glasgow – Edinburgh
- E 18 Craigavon – Belfast – Larne . . . Stranraer – Gretna – Carlisle – Newcastle . . . Stavanger – Kristiansand – Oslo – Karlstad – Örebro – Arboga – Västerås – Stockholm – Kappelskär – Mariehamn . . . Turku/Naantali – Helsinki – Vaalimaa – Leningrad
- E 22 Holyhead – Chester – Warrington – Manchester – Leeds – Doncaster – Immingham . . . Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz . . . Trelleborg – Malmö – Kalmar – Norrköping
- E 24 Birmingham – Cambridge – Ipswich
- E 26 Hamburg – Berlin
- E 28 Berlin – Szczecin – Goleniów – Kcszalin – Gdańsk
- E 32 Colchester – Harwich
- E 34 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Dortmund – Bad Oeynhausén
- E 36 Berlin – Lübbenau – Cottbus – Legnica

- E 42 Dunkerque – Lille – Mons – Charleroi – Namur – Liège – St. Vith – Wittlich – Bingen – Wiesbaden – Frankfurt am Main – Aschaffenburg
- E 44 Le Havre – Amiens – Charleville-Mézières – Luxembourg – Trier – Koblenz – Giessen
- E 46 Cherbourg – Caen – Rouen – Reims – Charleville-Mézières – Liège
- E 48 Schweinfurt – Bayreuth – Marktredwitz – Cheb – Karlovy Vary – Praha
- E 52 Strasbourg – Appenweier – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – München – Salzburg
- E 54 Paris – Chaumont – Mulhouse – Basel – Waldshut – Lindau – München
- E 56 Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels – Sattledt
- E 58 Wien – Bratislava
- E 62 Nantes – Poitiers – Mâcon – Genève – Lausanne – Martigny – Sion – Simplon – Gravelona Toce – Milano – Tortona
- E 64 Torino – Milano – Brescia
- E 66 Fortezza – St. Candido – Spittal – Villach – Klagenfurt – Graz – Veszprém – Székesfehérvár
- E 68 Szeged – Arad – Deva – Sibiu – Brasov
- E 72 Bordeaux – Toulouse
- E 74 Nice – Cuneo – Asti – Alessandria
- E 76 Migliarino – Firenze
- E 78 Grosseto – Arezzo – Sansepolcro – Fano
- E 82 Porto – Vila Real – Bragança – Zamora – Tordesillas
- E 84 Keşan – Tekirdag – Silivri
- E 86 Krystalopigi – Florina – Vevi – Yefira
- E 88 Ankara – Yozgat – Sivas – Refahiye
- E 92 Igoumenitsa – Joannina – Trikala – Volos
- E 94 Corinthos – Athinai
- E 96 Izmir – Uşak – Afyon – Sivrihisar
- E 98 Topbogazi – Kirikhan – Reyhanli – Cilvegözü – République arabe syrienne

2. Orientation nord-sud

a. Routes repères

- E 05 Greenock – Glasgow – Gretna – Carlisle – Penrith – Preston – Warrington – Birmingham – Newbury – Southampton ... Le Havre – Paris – Orléans – Tours – Poitiers – Bordeaux – San Sebastián – Burgos – Madrid – Córdoba – Sevilla – Cádiz – Algeciras
- E 15 Inverness – Perth – Edinburgh – Newcastle – Scotch-Corner – Doncaster – London – Folkestone – Dover ... Calais – Paris – Lyon – Orange – Narbonne – Gerona – Barcelona – Tarragona – Castellón de la Plana – Valencia – Alicante – Murcia – Algeciras
- E 25 Hoek van Holland – Rotterdam – Gouda – Utrecht – 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Maastricht – Liège – Bastogne – Arlon – Luxembourg – Metz – St. Avold – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Olten – Bern – Lausanne – Genève – Mont-Blanc – Aosta – Torino – Alessandria – Tortona – Genova
- E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Oberhausen – Köln – Frankfurt am Main – Heidelberg – Karlsruhe – Offenburg – Basel – Olten – Luzern – Altdorf – S. Gottardo – Bellinzona – Lugano – Chiasso – Como – Milano – Piacenza – Parma – Modena – Firenze – Arezzo – Roma
- E 45 Göteborg ... Frederikshavn – Aalborg – Århus – Vejle – Kolding – Frøslev – Flensburg – Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Wörgl – Innsbruck – Brenner-Pass/Passo del Brennero – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona – Modena – Bologna – Cesena – Perugia – Roma – Napoli – Salerno – Sicignano – Cosenza – Villa S. Giovanni ... Messina – Catània – Siracusa – Gela
- E 55 Kemi-Tornio – Haparanda – Leuleå – Umeå – Sundsvall – Stockholm – Södertälje – Norrköping – Jönköping – Helsingborg ... Helsingør – København – Køge – Vordingborg – Orehoved – Nykøbing Falster – Gedser ... Rostock – Berlin – Lübbenau – Dresden – Cínovec – Teplice – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště – Linz – Salzburg – Villach – Tarvisio – Udine – Palmanova – Mestre (Venezia) – Ravenna – Cesena – Rimini – Fano – Ancona – Pescara – Canosa – Bari – Brindisi ... Igoumenitsa – Preveza – Messolongi – Rion – Patrai – Pyrgos – Kalamata
- E 65 Malmö – Ystad ... Świnoujście – Wolin – Goleniów – Szczecin – Swiebodzin – Jelenia-Góra – Harrachov – Zelezný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha – Jihlava – Brno – Břeclav – Bratislava – Rajka – Mosonmagyaróvár – Csorna – Szombathely – Körmend – Zalaegerszeg –

- Nagykanizsa – Letenye – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split – Metković – Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Bijelo Polje – Skopje – Kicevo – Ohrid – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani – Lárissa – Domokos – Lamia – Brallos – Itea – Antirrhion ... Rion – Egion – Korinthos – Tripoli – Kalamata ... Kissamos – Chania
- E 75 Karasjok – Karigasniemi – Ivalo – Sodankylä – Rovaniemi – Kemi – Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki ... Gdańsk – Świecie – Krośniewice – Łódź – Piotrków Trybunalski – Katowice – Č. Těšín – Zilina – Bratislava – Győr – Budapest – Szeged – Beograd – Niš – Kumanovo – Skopje – Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki – Lárissa – Almyros – Lamia – Athinai ... Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia
- E 85 Černovcy – Siret – Suceava – Roman – Bačau – Mărăsești – Buzău – Urziceni – București – Giurgiu – Ruse – Bjala – Veliko Tarnovo – Stara Zagora – Haskovo – Svilengrad – Ormenio – Kastanies – Didymoteicho – Alexandroupoli
- E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta

b) Routes intermédiaires

- E 01 Larne – Belfast – Dublin – Wexford – Rosslare ... La Coruña – Pontevedra – Porto Albergaria a Velha – Coimbra – Villa Franca de Xira – Lisboa – Setúbal – Faro – Huelva – Sevilla
- E 03 Cherbourg – Rennes – Nantes – La Rochelle
- E 07 Pau – Jaça – Huesca – Zaragoza
- E 09 Orléans – Limoges – Toulouse – Barcelona
- E 11 Vierzon – Montluçon – Clermont Ferrand – Montpellier
- E 13 Doncaster – Sheffield – Nottingham – Leicester – Northampton – London
- E 17 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Cambrai – Reims – Beaune
- E 19 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Antwerpen – Bruxelles – Mons – Valenciennes – Paris
- E 21 Metz – Nancy – Dijon – Genève
- E 23 Metz – Nancy – Besançon – Vallorbe – Lausanne
- E 27 Belfort – Bern – Martigny – Grand-Saint-Bernard – Aosta
- E 29 Köln – Luxembourg – Saarbrücken – Sarreguemines (E 25 Strasbourg)

Grandes routes de trafic international

- E 31 Rotterdam – Gorinchem – Nijmegen – Goch – Krefeld – Köln – Koblenz – Bingen – Ludwigshafen
- E 33 Parma – La Spezia
- E 37 Bremen – Osnabrück – Dortmund – Köln
- E 39 Kristiansand – Hirtshals – Hjørring – Nørre Sundby – Aalborg
- E 41 Dortmund – Giessen – Aschaffenburg – Würzburg – Stuttgart – Schaffhausen – Winterthur – Zürich – Altdorf
- E 43 Würzburg – Ulm – Lindau – Bregenz – St. Margrethen – Buchs – Chur – S. Bernardino – Bellinzona
- E 47 Nordkap – Olderfjord – Altá – Mo i Rana – Trondheim – Lillehammer – Oslo – Göteborg – Halmstad – Helsingborg . . . Helsingør – København – Køge – Vordingborg – Orehoved – Rødby . . . Puttgarden – Lübeck
- E 49 Magdeburg – Halle – Plauen – Schönberg – Vojtanov – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Treboň – Halámky – Wien
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hirschberg – Hof – Bayreuth – Nürnberg
- E 53 Plzeň – Nayer – Eisenstein – Deggendorf – München
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz – Maribor – Ljubljana
- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb
- E 61 Klagenfurt – Loibl-Pass – Ljubljana – Trieste – Rijeka
- E 63 Sodankylä – Kemijärvi – Kuusamo – Kajaani – Kuopio – Jyväskylä – Tampere – Turku – Naantali . . . Stockholm – Södertälje – Norrköping – Jönköping – Göteborg
- E 67 Warszawa – Piotrków Trybunalski – Wrocław – Klodzko – Běloves – Náchod – Hradec Kralové – Praha
- E 69 Tromsø – Volla – Skibotn – Kilpisjärvi – Tornio
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb – Karlovac – Bihač – Knin – Split
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek – Džakovo – Samak – Zenica – Mostar – Metković
- E 77 Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Radom – Kraków – Trsténa – Ružomberok – Zvoleň – Budapest
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani – Tirgu Jiu – Craiova – Calafat . . . Vidin – Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojevgrad – Serai – Thessaloniki

Grandes routes de trafic international

- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj Napoca – Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti
- E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad – Sofia
- E 87 Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Mičurin – Malko Tarnovo – Dereköy – Kırklareli – Babaeski – Havza – Keşan – Gelibolu – Eceabat . . . Çanakkale – Ayvalık – Izmir – Selçuk – Aydın – Denizli – Acipayam – Korkuteli – Antalya
- E 89 Gerede – Kizilcahamam – Ankara
- E 91 Toprakkale – Iskenderun – Topboğazi – Antakya – Yayladağ – République arabe syrienne
- E 93 Orel – Kiev – Odessa
- E 97 Trabzon – Gümüşhane – Aşkale
- E 99 Doğubeyazit – Muradiye – Bitlis – Diyarbakir – Ş. Urfa

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

- E 133 Vejle – Middelfart
- E 201 Cork – Portlaoise
- E 231 Amsterdam – Amersfoort
- E 232 Amersfoort – Groningen
- E 233 Oldenzaal – Bremen
- E 234 Cuxhaven – Bremerhaven – Bremen – Walsrode
- E 251 Sassnitz – Stralsund – Neubrandenburg – Berlin
- E 261 Świecie – Poznań – Wrocław
- E 311 Breda – Gorinchem – Utrecht
- E 312 Vlissingen – Breda – Eindhoven
- E 313 Antwerpen – Liège
- E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen
- E 331 Dortmund – Kassel
- E 401 St. Brieuc – Caen
- E 402 Calais – Rouen – Le Mans

Grandes routes de trafic international

- E 411 Bruxelles – Namur – Arlon
- E 421 Aachen – St. Vith – Luxembourg
- E 422 Trier – Saarbrücken
- E 431 Giessen – Frankfurt am Main – Mannheim
- E 441 Karl-Marx-Stadt – Plauen
- E 442 Karlovy Vary – Teplice – Turnov – Hradec Králové – Olomouc – Žilina
- E 461 Hradec Králové – Brno – Wien
- E 462 Brno – Olomouc – Český Těšín – Kraków
- E 471 Mukačevo – Lvov
- E 501 Le Mans – Angers
- E 502 Le Mans – Tours
- E 511 Courtenay (A 6) – Troyes
- E 531 Offenburg – Donaueschingen
- E 532 Memmingen – Füssen
- E 533 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck
- E 551 České Budějovice – Jihlava
- E 552 München – Braunau – Wels – Linz
- E 571 Bratislava – Zvoleň – Košice
- E 573 Püspökladány – Nyiregyháza – Tchop – Užgorod
- E 574 Bacău – Braşov – Piteşti
- E 576 Cluj Napoca – Dej – Bistriţa – Suceava
- E 581 Mărăşeşti – Tecuci – Albiţa – Leucheni – Kishinev – Odessa
- E 601 Niort (A 10) – La Rochelle
- E 602 La Rochelle – Saintes
- E 603 Saintes – Angoulême – Limoges
- E 604 Tours – Vierzon
- E 606 Angoulême – Bordeaux
- E 607 Digoïn – Chalon-sur-Saône

Grandes routes de trafic international

- E 611 Lyon – Pont d'Ain
- E 651 Altenmarkt – Liezen
- E 652 Villach – Podkoren – Naklo
- E 661 Balatonkeresztúr – Nagyatád – Barcs – Virovitica – Okučani – Banja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica
- E 662 Subotica – Sombor – Osijek
- E 671 Timișoara – Arad – Oradea
- E 711 Lyon – Grenoble
- E 712 Genève – Chambéry – Marseille
- E 713 Valence – Grenoble
- E 714 Orange – Marseille
- E 716 Torino – Savona
- E 751 Rijeka – Pula – Koper
- E 761 Bihać – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo Užice – Čačak – Kraljevo – Kruševac – Pojate – Paraćin – Zaječar
- E 762 Sarajevo – Titograd – Frontière albanaise
- E 763 Beograd – Čačak – Nova Varos – Bijelo Polje
- E 771 Drobeta Turnu Severin – Niš
- E 772 Jablanica – Velico Tirново – Choumen
- E 773 Popovica – Stara Zagora – Burgas
- E 801 Albergaria a Velha – Celorico da Beira
- E 802 Villa Franca de Xira – Pegões
- E 803 Salamanca – Merida – Sevilla
- E 804 Bilbao – Logroño – Zaragoza
- E 841 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa
- E 842 Avellino – Salerno
- E 843 Bari – Taranto
- E 844 Sicignano – Potenza – Metaponto
- E 846 Spezzano Albanese – Sibari

Grandes routes de trafic international

- E 847 Cosenza – Crotone
- E 848 S. Eufemiu – Catanzaro
- E 851 Petrovac-(Albanie) – Prizren – Pristina
- E 852 Ohrid – Frontière albanaise
- E 853 Joannina – Frontière albanaise
- E 871 Sofia – Kjustendil – Kumanovo
- E 901 Madrid – Valencia
- E 902 Jaén – Granada – Málaga
- E 931 Mazara del Vallo – Gela
- E 951 Joannina – Arta – Agrinion – Massalongi
- E 952 Aktio – Vonitsa – Amfilochia – Karpenisi – Lamia
- E 961 Tripoli – Sparti – Gythio
- E 962 Elefsina – Thiva

Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

I. Généralités

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

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

I. 3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base¹⁾ et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.

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

II. Catégories de routes internationales

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

II. 1. Routes ordinaires

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

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

II. 2. Autoroutes

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

¹⁾ La vitesse de base, dans un projet d'aménagement ou de construction d'une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isolés à cette vitesse avec sécurité.

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

II. 3. Routes express

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

III. Normes en section courante

III. 1. Profils en travers

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

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express¹⁾.

III. 1. 1. Chaussées

III. 1. 1. 1. Largeur

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

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

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

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

¹⁾ Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues *a priori* pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

III. 1. 1. 2. Déclivité transversale

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

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

Vitesse de base	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	—	1800	1300	800	450
Autoroutes et routes express . .	3900	2800	2000	1300	—

III. 1. 2. Accotements et terre-plein central

III. 1. 2. 1. La largeur minimale recommandée de l'accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III. 1. 2. 2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportant du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

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

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

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

III. 1. 2. 3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d'augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige.

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

III. 1. 3. Pistes spéciales

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2000 véhicules par jour, des pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1000 unités par jour dans un sens.

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

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

III. 2. Profil en long et tracé en plan

III. 2. 1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan

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

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

III. 2. 2. Caractéristiques géométriques

III. 2. 2. 1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 m ne peuvent dépasser 4 mm.

III. 2. 2. 2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter:

Vitesse de base (en km/h)		140	120	100	80	60
Déclivités (% à ne pas dépasser) :		4	5	6	7	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m) ¹⁾	chaussée à sens unique	27 000	12 000	6 000	3000	1500
	chaussée à double sens de circulation	—	—	10 000	4500	1600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum		1 000	650	450	240	120

¹⁾ Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

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

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser $0,25 \text{ m/sec.}^2$.

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

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

III. 2. 2. 3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III. 2. 2. 4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

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

vitesse de base (en km/h).....	100	80	60
distance de visibilité de dépassement minimale (en m) ...	400	325	250

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

III. 2. 2. 5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III. 3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III. 2., les débits¹⁾ indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure²⁾.

¹⁾ Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

²⁾ En dehors des zones urbaines.

Grandes routes de trafic international

Catégorie de routes	1	2	Observations
	débit normal UT/h	débit maximum admissible UT/h	
Catégorie I	900	1500	2 sens
Catégorie II			
à 3 voies	1500	2000	2 sens
à 4 voies	1500	2000	par sens
par voie supplémentaire . .	750	1000	par sens
Autoroutes et routes ex- press à 2 × 2 voies	2000	3000	par sens
par voie supplémentaire . .	1200	1500	par sens

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

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

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

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

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

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des chaussées séparées à sens unique.

IV. Normes des intersections¹⁾

IV.1. Définitions

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

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

¹⁾ Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

Intersections de routes ordinaires:

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

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

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

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires:

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

Intersections de routes express avec des routes ordinaires:

Pour les intersections importantes:

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

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

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV. 2. Intersections de routes ordinaires*IV. 2. 1. Les carrefours à niveau*

IV. 2. 1. 1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

IV. 2. 1. 2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

IV. 2. 1. 3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.

IV. 2. 1. 4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.

IV. 2. 1. 5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

IV. 2. 1. 6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manœuvre de «tourne gauche».

IV. 2. 1. 7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

IV. 2. 1. 8. La carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants:

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

IV. 2. 2. Les carrefours dénivelés

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

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

Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV. 2. 1.).

IV. 3. Les échangeurs

IV. 3. 1. Définitions

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

Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les

plus importants (compte tenu, le cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.

IV. 3. 2. Circulation sur les chaussées des échangeurs

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

IV. 3. 3. Principes du tracé des échangeurs

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants:

IV. 3. 3. 1. Principe A. Type d'échangeur

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

IV. 3. 3. 2. Principe B. Divergence des courants de circulation

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

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

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

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

IV. 3. 3. 3. Principe C. Convergence des courants de circulation

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

A cet effet:

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

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

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

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

IV. 3. 3. 4. Principe D. Sections d'entrecroisement

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

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

IV. 3. 3. 5. Principe E. Points de divergence et de convergence

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

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

IV. 3. 4. Caractéristiques géométriques des échangeurs

IV. 3. 4. 1. Vitesse de base sur les chaussées principales

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de case aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale au $\frac{3}{4}$ de celles-ci. Dans les échangeurs

du type B, toutefois, aucune réduction de vitesse de base n'est tolérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV. 3. 4. 2. Rayons des chaussées de raccordement

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

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

IV. 3. 4. 3. Largeur des chaussées de raccordement

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

A cet effet:

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

IV. 3. 4. 4. Sections d'entrecroisement

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

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

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2000 UT/h.

IV. 3. 4. 5. Longueur des voies d'accélération

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

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

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

IV. 3. 4. 6. Longueur des voies de décélération

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

Le biseau doit permettre à l'usager de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse: on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manœuvre est d'environ 3,5 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de $1,5 \text{ m/sec.}^2$.

IV. 4. Intersections de voies ferrées

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

V. Ouvrages d'art

V. 1. Profils en travers

Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latérale prévue au III. 1. 2. est maintenue sur les autoroutes et les routes express.

V. 2. Hauteur libre

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

VI. Equipements de sécurité

VI. 1. Eclairage

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

VI. 2. Dispositifs contre l'éblouissement

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et,

le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inverse sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI. 3. Glissières de sécurité

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

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

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

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

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

VII. Aménagement paysager

VII. 1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III. 2. 1.) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

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

VII. 3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protec-

tion des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

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

VIII. Services auxiliaires

VIII. 1. Installations aux frontières

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

VIII. 2. Installations diverses

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

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

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

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes¹⁾ sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

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

VIII. 3. Services de secours routiers

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

¹⁾ Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

VIII. 4. Télécommunications

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

*Annexe III***Identification et signalisation des routes «E»**

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

31683