

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

Conclu à Genève le 15 novembre 1975
Approuvé par l'Assemblée fédérale le 1^{er} mars 1988¹
Instrument de ratification déposé par la Suisse le 5 août 1988
Entré en vigueur pour la Suisse le 3 novembre 1988
(Etat le 31 août 2004)

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»

Art. 1

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.

Art. 2

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

Construction et aménagement des routes du réseau international «E»

Art. 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»

Art. 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

Art. 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

Art. 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

Art. 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

Art. 8

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

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

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

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

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'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

Art. 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

Art. 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 13

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

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

Limites à l'application du présent Accord

Art. 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 Unies² et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

² RS 0.120

Déclaration relative à l'article 13 du présent Accord

Art. 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

Art. 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

Art. 17

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

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

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

(Suivent les signatures)

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

I. 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 – Mukachevo
- 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 – Constanta.
- 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 – Caransebeł – Drobeta Turnu Severan – Craiova – Piteşti – Bucureşti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna
- E 80 Lisboa – Santarem – Leiria – Coimbra – Viseu – Guarda – Salamanca – Burgos – San Sebastián – Pau – Toulouse – Narbonne – Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Ventimiglia – Savona – Genova – La Spezia –

Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Priština – Niš – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Svilengrad – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ilgaz – Amasya – Niksar – Refahiye – Erzincan – Aşkale – 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 – Catanzaro – Crotone – 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 – Koszalin – Gdańsk
- E 32 Colchester – Harwich
- E 34 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Dortmund – Bad Oeynhausen
- 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 – Gravellona 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 – Braşov
- 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 – Veile – 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 – Catania – 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 – Cinovec – 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 – Świebodzin – Jelenia-Góra – Harrachov – Železný 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 – Žilina – Bratislava – Győr – Budapest – Szeged – Beograd – Niš – Kumanovo – Skopje – Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki – Lárissa – Almyros – Lamia – Athinaí ... Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia
- E 85 Černovcy – Siret – Suceava – Roman – Bačau – Mărășești – 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)
- 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 – Třeboň – Halámky – Wien
- E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hirschberg – Hof – Bayreuth – Nürnberg
- E 53 Plzeň – Bayer – Eisenstein – Deggendorf – München
- E 57 Sattledt – Liezen – St. Michael – Graz – Maribor – Ljubljana
- E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb
- 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 – Kłodzko – Běloves – Náchod – Hradec Kralové – Praha
- E 69 Tromsø – Vollen – Skibotn – Kilpisjärvi – Tornio
- E 71 Košice – Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb – Karlovac – Bihač – Knin – Split
- E 73 Budapest – Szekszárd – Mohács – Osijek – Djakovo – Samak – Zenica – Mostar – Metković
- E 77 Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Radom – Kraków – Trstěna – Ružomberok – Zvoleň – Budapest
- E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani – Tirgu Jiu – Craiova – Calafat ... Vidin – Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojevgrad – Serai – Thessaloniki
- E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalău – Cluj Napoca – Turda – Sebeş – Sibiu – Piteşti
- E 83 Biala – 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 – Yayladag – République arabe syrienne
- E 93 Orel – Kiev – Odessa
- E 97 Trabzon – Gümüşhane – Aşkale
- E 99 Doğubeyazıt – 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
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 – T Chop – 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 Digoin – Chalon-sur-Saône
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 Tirnovo – 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
E 847 Cosenza – Crotone
E 848 S. Eufemia – 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 base³ 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:

- 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

³ 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.

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 express⁴.

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 vole supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III. 1. 1. 2. Déclivité transversale

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

⁴ Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues a priori pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

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 comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

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

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

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

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

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

III. 1. 3. Pistes spéciales

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 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 dit profil en long et du tracé en plan

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

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

III. 2. 2. Caractéristiques géométriques

III. 2. 2. 1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 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)*	chaussée à sens unique	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	chaussée à double sens de circulation ..	–	–	10 000	4 500	1 600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum		1 000	650	450	240	120

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

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

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser 0,25 m/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 débits⁵ indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure⁶.

Catégorie de routes	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	Observations
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 express à 2 x 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:

⁵ Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.
⁶ En dehors des zones urbaines.

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

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

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 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 intersections⁷

IV. 1. Définitions

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

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

Intersections de routes ordinaires:

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

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

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

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires:

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

Intersections de routes express avec des routes ordinaires:

Pour les intersections importantes:

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

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

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

⁷ Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

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

- a) la géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;
- b) les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;
- c) les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;
- d) les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;
- e) le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons;

- f) les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;
- g) les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont *réflectorisées*.

IV. 2. 2. Les carrefours dénivelés

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

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

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

IV. 3. Les échangeurs

IV. 3. 1. Définitions

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

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

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

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

IV. 3. 3. Principes du tracé des échangeurs

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants:

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

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

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

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

A cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élar-

gie avant la séparation et comporter un nombre de voies égal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.

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

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

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

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

A cet effet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. 3. 4. Caractéristiques géométriques des échangeurs

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

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale 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'utilisateur d'adapter aisément sa vitesse.

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

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

A cet effet:

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

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

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

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

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 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 voles 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 protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

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

VIII. Services auxiliaires

VIII. 1. Installations aux frontières

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

VIII. 2. Installations diverses

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

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

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

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes⁸ 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.

⁸ Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

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

VIII. 3. Services de secours routiers

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

VIII. 4. Télécommunications

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

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.

Amendements⁹ concernant les Annexes I, II et III de l'Accord

I

Amendements concernant l'Annexe I proposés par la France

Adoptés lors de la 79^e session tenue à Genève du 11 au 13 novembre 1987
Entrés en vigueur le 15 juin 1989

II

Amendements concernant les Annexes II et III proposés par diverses Parties contractantes

Adoptés lors de la 79^e session tenue à Genève du 11 au 13 novembre 1987
Entrés en vigueur le 24 juin 1989

III

Amendements concernant l'Annexe I proposés par la République fédérale d'Allemagne

Adoptés lors de la 80^e session tenue à Genève du 14 au 16 novembre 1988
Entrés en vigueur le 20 janvier 1990

IV

Amendements concernant l'Annexe I proposés par la Tchécoslovaquie

Adoptés lors de la 81^e session tenue à Genève du 6 au 8 novembre 1989
Entrés en vigueur le 25 janvier 1991

V

Amendements concernant l'Annexe I proposés par l'Italie

Adoptés lors de la 81^e session tenue à Genève du 6 au 8 novembre 1989
Entrés en vigueur le 27 janvier 1991

⁹ Le texte de ces amendements n'est pas publié au Recueil officiel des lois fédérales. La version originale française des amendements peut être obtenue auprès de l'Office fédéral des routes, Service juridique et économique, 3003 Berne. Il n'existe pas de traductions allemande et italienne (voir RO 1992 811, 1996 881, 2004 3983).

VI

Amendements concernant l'Annexe I proposés par le Danemark et la République fédérale d'Allemagne

Adoptés lors de la 81^e session tenue à Genève du 6 au 8 novembre 1989

Entrés en vigueur le 28 janvier 1991

VII

Amendements concernant l'Annexe I proposés par la Yougoslavie

Adoptés lors de la 81^e session tenue à Genève du 6 au 8 novembre 1989

Entrés en vigueur le 8 mai 1991

VIII

Amendements concernant l'Annexe I proposés par le Danemark

Adoptés lors de la 84^e session tenue à Genève du 5 au 7 novembre 1990

Entrés en vigueur le 18 décembre 1991

IX

Amendements concernant l'Annexe I proposés par la France

Adoptés lors de la 84^e session tenue à Genève du 5 au 7 novembre 1990

Entrés en vigueur le 20 décembre 1991

X

Amendements concernant l'Annexe I proposés par l'Allemagne

Adoptés lors de la 87^e session tenue à Genève du 8 au 10 novembre 1993

Entrés en vigueur le 25 janvier 1995

XI

Amendements concernant l'Annexe I proposés par la Norvège

Adoptés lors de la 87^e session tenue à Genève du 8 au 10 novembre 1993

Entrés en vigueur le 25 janvier 1995

XII

Amendements concernant l'Annexe I proposés par les Pays-Bas

Adoptés lors de la 87^e session tenue à Genève du 8 au 10 novembre 1993

Entrés en vigueur le 27 janvier 1995

XIII

Amendements concernant les Annexes I et II proposés par diverses Parties contractantes

Adoptés lors de la 88^e session tenue à Genève du 26 au 28 octobre 1994

Entrés en vigueur le 10 janvier 1996

XIV

Amendements concernant l'Annexe II proposés par la Belgique, la Roumanie et la Suisse

Adoptés lors de la 85^e session tenue à Genève du 13 au 15 novembre 1991

Entrés en vigueur le 1^{er} juin 1993

XV

Amendements concernant l'Annexe II proposés par la Russie, la France, la Norvège, la Roumanie et la Suisse

Adoptés lors de la 87^e session tenue à Genève du 8 au 10 novembre 1993

Entrés en vigueur le 27 janvier 1995

XVI

Amendements concernant l'annexe I proposés par l'Allemagne et l'Autriche

Adoptés lors de la 89^e session tenue à Genève du 30 octobre au 1^{er} novembre 1995

Entrés en vigueur le 25 octobre 1996

XVII

Amendements concernant l'annexe I et II proposés par diverses Parties contractantes

Adoptés lors de la 90^e session tenue à Genève du 21 au 23 octobre 1996

Entrés en vigueur le 15 janvier 1998

XVIII

Amendements concernant l'annexe I examinés par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE)

Adoptés lors de la 92^e session tenue à Genève du 19 au 21 octobre 1998

Entrés en vigueur le 27 avril 2000

XIX

Amendements concernant l'annexe I examinés par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE)

Adoptés lors de la 93^e session tenue à Genève du 19 au 21 octobre 1999

Entrés en vigueur le 20 octobre 2000

XX

Amendements concernant l'annexe I examinés par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE)

Adoptés lors de la 94^e session tenue à Genève du 14 au 16 novembre 2000

Entrés en vigueur le 4 décembre 2001

XXI

Amendements concernant l'annexe I examinés par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE)

Adoptés lors de la 95^e session tenue à Genève du 16 au 19 octobre 2001

Entrés en vigueur le 29 août 2002

XXII

Amendements concernant l'annexe I examinés par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE)

Adoptés lors de la 96^e session tenue à Genève du 7 au 10 octobre 2002

Entrés en vigueur le 24 novembre 2003

Champ d'application de l'accord le 4 août 2004

Etats parties	Ratification Adhésion (A) Déclaration de succession (S)		Entrée en vigueur	
Allemagne	3 août	1978	15 mars	1983
Azerbaïdjan	16 août	1996 A	14 novembre	1996
Bélarus*	17 décembre	1982 A	17 mars	1983
Belgique	15 avril	1985 A	14 juillet	1985
Bosnie et Herzégovine	1 ^{er} septembre	1993 S	6 mars	1992
Bulgarie	17 novembre	1977	15 mars	1983
Croatie	2 février	1994 S	8 octobre	1991
Danemark	2 novembre	1987 A	31 janvier	1988
Finlande	19 novembre	1991 A	17 février	1992
France	15 décembre	1982 A	15 mars	1983
Géorgie	30 août	1995 A	28 novembre	1995
Grèce	11 octobre	1988 A	9 janvier	1989
Hongrie*	1 ^{er} septembre	1978 A	15 mars	1983
Italie	2 juillet	1981 A	15 mars	1983
Kazakhstan	17 juillet	1995 A	15 octobre	1995
Lettonie	12 juin	1997 A	10 septembre	1997
Lituanie	27 août	1993 A	25 novembre	1993
Luxembourg	20 novembre	1981	15 mars	1983
Macédoine	20 décembre	1999 S	17 novembre	1991
Norvège	14 septembre	1992 A	13 décembre	1992
Pays-Bas*	12 décembre	1979 A	15 mars	1983
Pologne	9 novembre	1984	7 février	1985
Portugal	8 janvier	1991 A	8 avril	1991
République tchèque*	2 juin	1993 S	1 ^{er} janvier	1993
Roumanie*	2 juillet	1985 A	30 septembre	1985
Russie*	14 décembre	1982 A	15 mars	1983
Serbie et Monténégro	12 mars	2001 S	27 avril	1992
Slovaquie*	28 mai	1993 S	1 ^{er} janvier	1993
Slovénie	6 juillet	1992 S	25 juin	1991
Suède	27 octobre	1992 A	25 janvier	1993
Suisse	5 août	1988	3 novembre	1988
Turquie	16 octobre	1992 A	14 janvier	1993
Ukraine*	29 décembre	1982 A	29 mars	1983

* Réserves et déclarations, voir ci-après.

Réserves et déclarations**Bélarus**

Le Bélarus ne se considère pas comme lié par l'article 13 de l'accord.

Hongrie

Même réserve que le Bélarus.

Pays-Bas

L'accord est applicable au Royaume en Europe.

République tchèque

Même réserve que le Bélarus.

Roumanie

Même réserve que le Bélarus.

Russie

Même réserve que le Bélarus.

Slovaquie

Même réserve que le Bélarus.

Ukraine

Même réserve que le Bélarus.