

RECUEIL DES INSTRUMENTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS
DE FACILITATION DU TRANSPORT ET DES ÉCHANGES
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

ANNEXE II-19

PROTOCOLE RELATIF À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

(GENÈVE 1949)

N° 1671. A. CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE. SIGNÉE
À GENÈVE, LE 19 SEPTEMBRE 1949¹

ADHÉSION

Instrument déposé le:

11 décembre 1953

SYRIE

(Pour prendre effet le 10 janvier 1954.)

N° 1671. B. PROTOCOLE² RELATIF À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE.
SIGNÉ À GENÈVE, LE 19 SEPTEMBRE 1949

Textes officiels anglais et français.

Enregistré d'office le 20 décembre 1953.

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

Ont arrêté les dispositions suivantes :

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, p. 3; vol. 133, p. 367; vol. 134, p. 389; vol. 137, p. 394; vol. 139, p. 464; vol. 141, p. 399; vol. 150, p. 395; vol. 151, p. 386; vol. 157, p. 387; vol. 173, p. 407, et vol. 179, p. 220.

² Conformément à l'article 58, le Protocole est entré en vigueur le 20 décembre 1953, quinze mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion, à l'égard des États suivants pour lesquels les instruments de ratification ou d'adhésion a) ont été déposés aux dates indiquées ci-dessous :

Tchécoslovaquie	3 novembre 1950
Monaco	25 septembre 1951 a)
Suède*	25 février 1952
Grèce	1 ^{er} juillet 1952 a)
Pays-Bas	19 septembre 1952

En outre, les États suivants ont déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion aux dates indiquées ci-dessous (ces ratifications ou adhésions devant prendre effet quinze mois après la date de leur dépôt) :

Cuba	1 ^{er} octobre 1952 a)
Luxembourg	17 octobre 1952
Italie	15 décembre 1952

* Dans son instrument de ratification la Suède maintient la réserve ci-dessous relative au paragraphe 5 de l'article 15 du Protocole, mentionnée au paragraphe 7 (e) de l'Acte final de la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles signé à Genève le 19 septembre 1949 (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, p. 3) : « L'usage de la Croix de Saint-André aux passages à niveau avec barrières sera admis en Suède et en Norvège ».

PARTIE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

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

Article 2

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

PARTIE II
SIGNAUX ROUTIERS

CHAPITRE I
GÉNÉRALITÉS

Article 3

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

- a) Signaux de danger;
- b) Signaux comportant des prescriptions absolues se subdivisant en :
 - i) Signaux d'interdiction,
 - ii) Signaux d'obligation;
- c) Signaux comportant une simple indication se subdivisant en :
 - i) Signaux d'indication,
 - ii) Signaux indicateurs de présignalisation et de direction,
 - iii) Signaux de localisation et d'identification de routes.

Article 4

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

Article 5

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

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

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

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

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

Article 6

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

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

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

Article 7

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

Article 8

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

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

Article 9

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

2. Dans les agglomérations et les régions montagneuses, la distance entre l'extrémité du panneau situé du côté de la chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée ne sera pas

inférieure à 0,50 m. Dans certains cas exceptionnels, une distance plus faible pourra être admise.

Article 10

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

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

CHAPITRE II

CATÉGORIE I. SIGNAUX DE DANGER

Article 11

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

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

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

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

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

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

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

Article 12

Le signal « CASSIS ou DOS D'ÂNE » (I, 1) sera employé à l'approche d'un obstacle tel qu'un cassis, un dos d'âne ou un pont en dos d'âne.

Article 13

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

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

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

Article 14

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

Article 15

1. Le signal « PASSAGE À NIVEAU AVEC BARRIÈRES » (I, 8) sera employé à l'approche de tout passage à niveau muni de barrières.

2. Le signal « PASSAGE À NIVEAU SANS BARRIÈRES » (I, 9) sera employé à l'approche de tout passage à niveau sans barrières, muni ou non de signalisation automatique.

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

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

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

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

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

Article 16

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

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

Article 17

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

Article 18

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

Article 19

1. Le signal « TRAVAUX » (I, 15) sera employé à l'approche de travaux en cours d'exécution sur la route.

2. Les limites des chantiers seront nettement signalées la nuit.

Article 20

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

Article 21

1. Le signal « PASSAGE POUR PIÉTONS » (I, 17) sera employé lorsque les autorités compétentes estimeront nécessaire d'indiquer l'approche des passages pour piétons. Le mode de démarcation de ces passages est laissé au choix des autorités compétentes.

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

Article 22

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

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

Article 23

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

Article 24

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

Article 25

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

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

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

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

Article 26

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

Article 27

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

CATÉGORIE II. SIGNAUX COMPORTANT DES PRESCRIPTIONS ABSOLUES

Article 28

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

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

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

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

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

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

II, A. SIGNAUX D'INTERDICTION

Article 29

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

Article 30

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

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

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

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

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

Article 31

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

- a) Le signal « ACCÈS INTERDIT À TOUTES AUTOMOBILES À L'EXCEPTION DES MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR » (II, A.5);
- b) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX MOTOCYCLES SANS SIDE-CAR » (II, A.6);
- c) Le signal « ACCÈS INTERDIT À TOUTES AUTOMOBILES » (II, A.7);
- d) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE . . . TONNES » (II, A.8);
- e) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX CYCLISTES » (II, A.9).

Article 32

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

- a) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UNE LARGEUR SUPÉRIEURE À . . . MÈTRES (. . . PIEDS) » (II, A.10);
- b) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UNE HAUTEUR TOTALE SUPÉRIEURE À . . . MÈTRES (. . . PIEDS) » (II, A.11);
- c) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES AYANT UN POIDS EN CHARGE DE PLUS DE . . . TONNES » (II, A.12); un panneau rectangulaire supplémentaire indiquant certaines règles de la circulation ou le nombre maximum de véhicules admis à passer simultanément sur un pont, pourra être placé au-dessous de ce signal;
- d) Le signal « ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES PESANT PLUS DE . . . TONNES PAR ESSIEU » (II, A.13);
- e) Le signal « LIMITATION DE VITESSE » (II, A.14); un panneau rectangulaire supplémentaire à bord rouge, indiquant les conditions qui régissent l'application de la limite de vitesse, pourra être placé au-dessous de ce signal;
- f) La figure « FIN DE LIMITATION DE VITESSE » (II, A.15) [fond blanc ou jaune clair, traversé par une barre inclinée noire ou de couleur foncé] sera employée pour indiquer le point où cesse d'être applicable la limite imposée à la vitesse; elle peut être reproduite au revers du signal II, A.14, bien qu'elle ne soit pas de ce fait située du côté correspondant au sens de la circulation.

Article 33

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

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

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

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

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

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

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

Article 34

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

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

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

Article 35

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

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

3. Des inscriptions précisant, suivant les cas :

- a) Les heures-limites d'application de l'interdiction de stationner,
 - b) La durée du stationnement autorisé,
 - c) Ou la mention que le stationnement est autorisé, alternativement d'un côté ou de l'autre de la route, suivant les jours,
 - d) Les exceptions concernant certaines catégories de véhicules,
- peuvent être placées, soit sur un panneau supplémentaire placé au-dessous du signal, soit sur le signal lui-même à condition toutefois de ne pas rendre difficile l'interprétation du signal.

4. Une inscription « DÉFENSE D'ARRÊTER » placée soit sur le signal lui-même soit sur un panneau supplémentaire au-dessous du signal indiquera l'interdiction d'arrêter un véhicule.

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

II, B. SIGNAUX D'OBLIGATION

Article 36

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

2. Les signaux d'obligation seront les suivants :

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

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

CHAPITRE IV

CATÉGORIE III. SIGNAUX COMPORTANT UNE SIMPLE INDICATION

Article 37

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

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

III, A. SIGNAUX D'INDICATION

Article 38

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

2. Le panneau de ce signal a la forme d'un carré.

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

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

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

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

Article 39

1. Le signal « HÔPITAL » sera employé pour indiquer au conducteur de véhicules qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité de certains établissements sanitaires, en particulier d'éviter autant que possible de faire du bruit.

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

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

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

Article 40

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

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

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

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

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

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

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

Article 41

1. Le signal « ROUTE À PRIORITÉ » (III, A.8) pourra être employé pour indiquer le commencement d'une route dite à priorité.

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

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

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

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

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

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

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

III, B. SIGNAUX INDICATEURS DE PRÉSIGNALISATION ET DE DIRECTION

Article 42

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

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

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

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

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

Article 43

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

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

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

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

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

III, C. SIGNAUX DE LOCALISATION ET D'IDENTIFICATION DE ROUTES

Article 44

1. Les signaux indiquant une localité ont la forme d'un rectangle, le grand côté étant placé horizontalement.
2. Les dimensions et l'emplacement de ces signaux sont tels qu'ils soient visibles même de nuit.
3. Ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée.
4. Ces signaux sont placés sur le bord de la route, du côté correspondant au sens de la circulation et faisant face à celle-ci, avant l'entrée de l'agglomération.
5. Les figures III, C.1^a et III, C.1^b sont des exemples de ce signal.

Article 45

1. Les signaux d'identification particulière des routes, portant des chiffres, des lettres ou une combinaison de chiffres et de lettres, ont la forme d'un rectangle.
2. Ces inscriptions peuvent, soit être apposées sur des bornes kilométriques, soit être placées au-dessus ou au-dessous d'autres signaux, soit encore constituer des signaux séparés.
3. La figure III, C.2^a est un exemple de ce signal.

PARTIE III

*DISPOSITIONS ADDITIONNELLES RELATIVES
AUX PASSAGES À NIVEAU**Article 46*

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

Article 47

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

Article 48

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

Article 49

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

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

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

Article 50

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

PARTIE IV

SIGNES À FAIRE PAR LES AGENTS DE LA CIRCULATION

Article 51

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

Article 52

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

Premier système

Signe A — « HALTE » pour véhicules venant de l'avant : un bras levé verticalement, la paume de la main vers l'avant.

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

Les signes A et C peuvent être employés simultanément.

Deuxième système

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

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

Les signes B et C peuvent être utilisés simultanément.

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

PARTIE V

SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION

Article 53

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

a) Dans le système tricolore :

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

Le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer;

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

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

b) Dans le système bicolore :

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

Le feu vert signifie que les véhicules peuvent passer;

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

2. Lorsqu'un seul feu jaune clignotant est employé, ce signal indique « PRUDENCE ».

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

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

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

PARTIE VI

MARQUES SUR LA CHAUSSÉE

Article 54

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

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

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

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

Article 55

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

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

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

PARTIE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 56

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

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

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

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

Article 57

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

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

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

Article 58

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

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

Article 59

En ratifiant le présent Protocole ou en y adhérant, chaque État partie à la Convention¹ sur l'unification de la signalisation routière ouverte à la signature à Genève, le

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CL, p. 247; vol. CLX, p. 439; Vol. CLXIV, p. 421; vol. CLXXII, p. 426; vol. CLXXVII, p. 462; vol. CLXXXV, p. 411; vol. CXCVI, p. 423 et vol. CC, p. 519 et Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 126, p. 366; vol. 151, p. 386, et vol. 165, p. 388.

30 mars 1931, s'engage à la dénoncer dans un délai de trois mois à dater du dépôt de ses instruments de ratification ou d'adhésion.

Article 60

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 61

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

Article 62

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

Article 63

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

Article 64

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

- a) Les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 56;
- b) Les notifications au sujet de l'application territoriale du présent Protocole en exécution de l'article 57;
- c) Les déclarations par lesquelles les États acceptent les amendements au présent Protocole, conformément au paragraphe 3 de l'article 60;
- d) L'opposition aux amendements au présent Protocole notifiée par les États au Secrétaire général conformément au paragraphe 5 de l'article 60;
- e) La date d'entrée en vigueur des amendements au présent Protocole conformément aux paragraphes 3 et 5 de l'article 60;

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

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

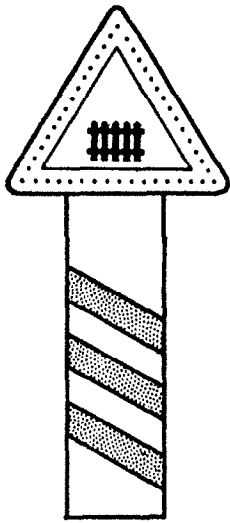
h) La liste des États liés par les amendements au présent Protocole;

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

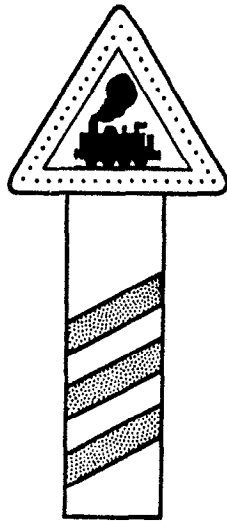
j) Les dénonciations du présent Protocole conformément à l'article 61.

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

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



I, 8°



I, 9°



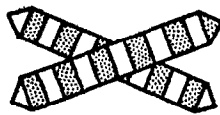
I, 8/9°



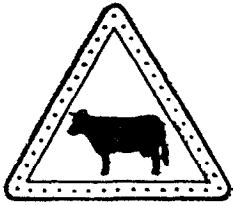
I, 8/9°



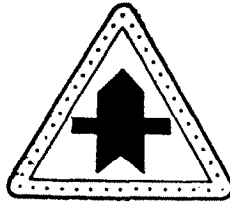
I, 10



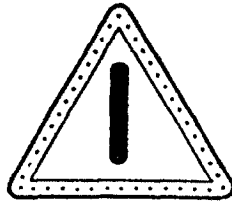
I, 11



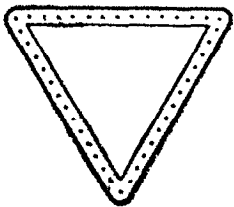
I.19



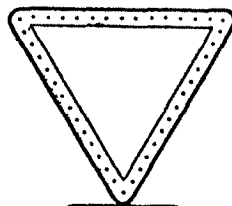
I.20



I.21

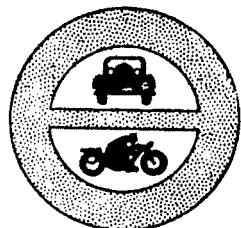


I.22



I.22*

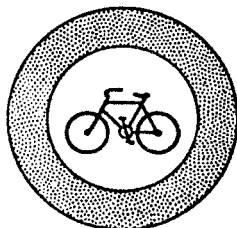
N° 1671



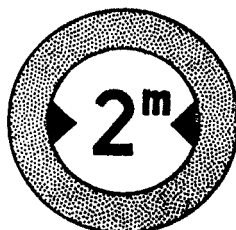
II, A.7



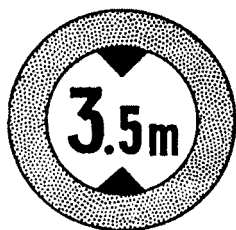
II, A.8



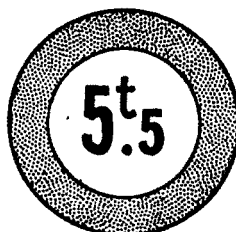
II, A.9



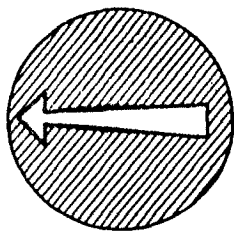
II, A.10



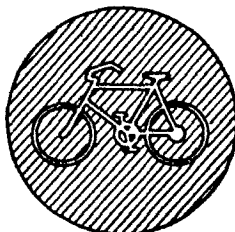
II, A.11



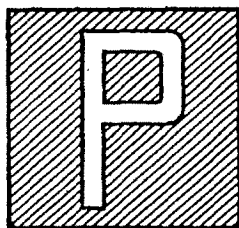
II, A.12



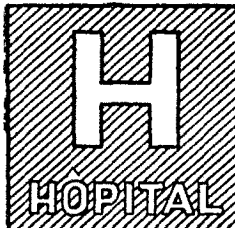
II, B.1



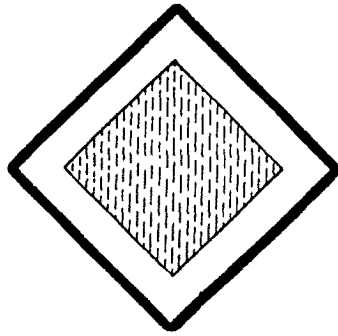
II, B.2



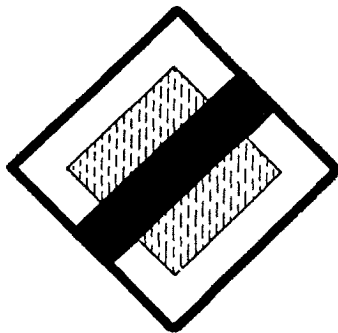
III, A.1



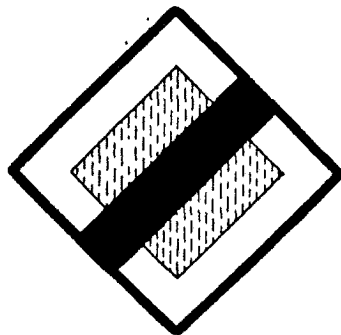
III, A.2



III, A.8

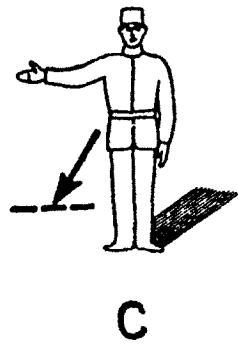
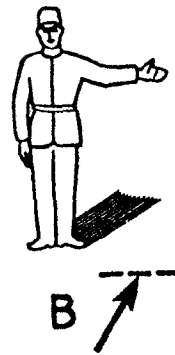
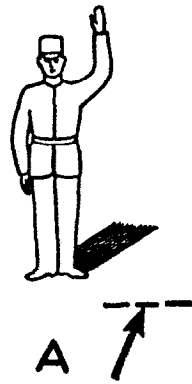


III, A.9



200 m

III, A.9*



N° 1671

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives, after having communicated their full powers, found to be in good and due form, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts authentic, this nineteenth day of September, one thousand nine hundred and forty-nine.

EN FOI DE QUOI les représentants sous-signés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

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

Afghanistan

Afghanistan

Albania

Albanie

Argentina

Argentine

Australia

Australie

Austria

Autriche

Herman DAHLEN

Subject to the reservation in respect of paragraph 1 of article 45 contained in paragraph 7 (f) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.*

Belgium

Belgique

F. BLONDEEL

Bolivia

Bolivie

Brazil

Brésil

Bulgaria

Bulgarie

Burma

Birmanie

Byelorussian Soviet Socialist Republic

République socialiste soviétique de Biélorussie

Canada

Canada

Chile

Chili

China

Chine

Traduction du Secrétariat des Nations Unies:

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

Colombia		Colombie
Costa Rica		Costa-Rica
Cuba		Cuba
Czechoslovakia		Tchécoslovaquie
	V. OUTRATA December 28th, 1949	
Denmark		Danemark
	K. BANG A. BLOM-ANDERSEN	
Dominican Republic		République Dominicaine
Ecuador		Équateur
Egypt		Égypte
	A. K. SAFWAT	
El Salvador		Salvador
Ethiopia		Éthiopie
Finland		Finlande
France		France
	Lucien HUBERT	
Greece		Grèce
Guatemala		Guatemala
Haiti		Haïti
Honduras		Honduras
Hungary		Hongrie
Iceland		Islande
India		Inde
	B. N. RAU December 29, 1949	
Iran		Iran
Iraq		Irak
Ireland		Irlande
Israel		Israël
	M. KAHANY M. LUBARSKY	

Italy	M. Enrico MELLINI	Italie
Lebanon	Sous réserve de ratification* J. MIKAOUI	Liban
Liberia		Libéria
Luxembourg	R. LOGELIN	Luxembourg
Mexico		Mexique
Netherlands	J. J. OYEVAAR	Pays-Bas
New Zealand		Nouvelle-Zélande
Nicaragua		Nicaragua
Norway	Axel RONNING	Norvège
	Subject to the reservation in respect of paragraph 5 of article 15 contained in paragraph 7 (e) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.*	
Pakistan		Pakistan
Panama		Panama
Paraguay		Paraguay
Peru		Pérou
Philippines		Philippines
Poland		Pologne
Portugal		Portugal
Romania		Roumanie
Saudi Arabia		Arabie saoudite
Sweden	Gösta HALL	Suède
	Subject to the reservation in respect of paragraph 5 of article 15 contained in paragraph 7 (e) of the Final Act of the Conference on Road and Motor Transport.*	

Translation by the Secretariat of the United Nations:

* Subject to ratification.

Traduction du Secrétariat des Nations Unies:

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

Switzerland		Suisse
	Heinrich ROTHMUND Robert PLUMÉZ Paul GOTTRÉ	
Syria		Syrie
Thailand		Thaïlande
Transjordan		Transjordanie
Turkey		Turquie
Ukrainian Soviet Socialist Republic	République socialiste soviétique d'Ukraine	
Union of South Africa		Union Sud-Africaine
Union of Soviet Socialist Republics	Union des Républiques socialistes soviétiques	
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	
United States of America		États-Unis d'Amérique
Uruguay		Uruguay
Venezuela		Venezuela
Yemen		Yémen
Yugoslavia		Yougoslavie
	Ljub. KOMNENOVIĆ	

b) ACCORD EUROPÉEN¹ COMPLÉTANT LA CONVENTION² SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LE PROTOCOLE³ RELATIF À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE, SIGNÉS À GENÈVE LE 19 SEPTEMBRE 1949. SIGNÉ À GENÈVE, LE 16 SEPTEMBRE 1950

Textes officiels anglais et français.

Enregistré d'office le 20 décembre 1953.

Article premier

Les soussignés, dûment autorisés, se sont mis d'accord pour compléter la Convention² sur la circulation routière et le Protocole³ relatif à la signalisation routière du 19 septembre 1949 sur les points suivants :

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Ad article 9

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

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

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

Ad article 24

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

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

Ad annexe 1

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

¹ Entré en vigueur le 20 décembre 1953, conformément à l'article 4, à l'égard de la Grèce, du Luxembourg et des Pays-Bas.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 125, p. 3; vol. 133, p. 367; vol. 134, p. 389; vol. 137, p. 394; vol. 139, p. 464; vol. 141, p. 399; Vol. 147, p. 395; vol. 150, p. 395; vol. 151, p. 386; vol. 157, p. 387 et vol. 173, p. 407, et vol. 179, p. 220.

³ Voir p. 229 de ce volume.

PROTOCOLE RELATIF À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Ad article 5

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

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

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

Ad article 19

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

Ad article 25

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

Ad article 26

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

Ad article 33

Le mot « STOP » figurera obligatoirement dans le signal « ARRÊT À L'INTERSECTION ».

Ad article 53

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

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

Ad article 55

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

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

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

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

Article 2

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

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

Article 3

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

Article 4

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

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

Article 5

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

Article 6

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

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

IN FAITH WHEREOF the undersigned representatives, having communicated their full powers, found in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, in a single copy, in the English and French languages, both texts being equally authentic, this sixteenth day of September, one thousand nine hundred and fifty.

EN FOI DE QUOI les représentants sous-signés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

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

Albania

Albanie

Austria

Autriche

Belgium¹Belgique¹

Bon F. DE KERCHOVE

Bulgaria

Bulgarie

Byelorussian SSR

Biélorussie

Czechoslovakia

Tchécoslovaquie

Denmark

Danemark

Egypt

Égypte

Finland

Finlande

France

France

M. LOUËT

Greece

Grèce

Hungary

Hongrie

¹The full powers of the representative of Belgium provided for the signature of the Agreement subject to ratification.

¹Les pleins pouvoirs du représentant de la Belgique prévoyaient la signature de l'Accord sous réserve de ratification.

Iceland		Islande
Iraq		Irak
Ireland		Irlande
Israel		Israël
Italy		Italie
Hashemite Kingdom of the Jordan	Royaume hachémite du Jordan	
Lebanon		Liban
Luxembourg ¹		Luxembourg ¹
	R. LOGELIN	
Netherlands	Subject to ratification ² Sous réserve de ratification ² J. OYEVAAR	Pays-Bas
Norway		Norvège
Poland		Pologne
Portugal		Portugal
Roumania		Roumanie

¹The full powers of the representative of Luxembourg provided for the signature of the Agreement subject to ratification. An instrument of ratification was deposited on 17 October 1952.

²In a statement signed by the Minister for Foreign Affairs, the Government of the Netherlands indicated that this reservation as to ratification is to be considered as having been withdrawn. This communication was received by the Secretary-General on 4 December 1952, and the Netherlands is deemed to have become a Party to the Agreement on that date.

¹Les pleins pouvoirs du représentant du Luxembourg prévoyaient la signature de l'Accord sous réserve de ratification. Un instrument de ratification a été déposé le 17 octobre 1952.

²Par une déclaration signée par le Ministre des affaires étrangères, le Gouvernement des Pays-Bas a indiqué que cette réserve de ratification doit être considérée comme retirée. Cette communication a été reçue par le Secrétaire général le 4 décembre 1952, et les Pays-Bas doivent être considérés comme étant devenus partie à l'Accord à cette date.

Sweden		Suède
Switzerland		Suisse
Syria		Syrie
Turkey		Turquie
Ukrainian SSR		Ukraine
Union of Soviet Socialist Republics	Union des Républiques socialistes soviétiques	
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	
Yugoslavia		Yougoslavie

Ing. Zivorad DJUKIČ
