

Direction des transports terrestres

**Circulaire n° 2001-2 du 17 janvier 2001 relative au guide
du balisage des voies de navigation intérieure**
NOR : EQU0110007C

Référence : décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 modifié portant règlement général de police de la navigation intérieure.

Circulaire abrogée : circulaire n° 74-169 du 15 octobre 1974 relative au guide de balisage pour les voies de navigation intérieure.

Pièce jointe : une.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Messieurs les préfets de région (services de navigation spécialisés ; services maritimes et de navigation ; directions départementales de l'équipement chargées d'un service de navigation) ; Messieurs les préfets (copie pour information : Messieurs les ingénieurs généraux chargés d'une inspection des services de navigation ; Monsieur le directeur général de Voies navigables de France).

1. Un groupe de travail, composé de représentants de l'administration centrale, des services de navigation et du centre d'études techniques maritimes et fluviales, a mis au point le guide du balisage des voies de navigation intérieure conformément aux recommandations du code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Ce guide remplace celui qui a été diffusé par la circulaire du 15 octobre 1974 et s'applique à toutes les voies françaises de navigation intérieure, situées à l'amont des limites amont des affaires maritimes, à l'exception de celles qui sont soumises à un régime international.

Vous trouverez ci-joint un exemplaire du nouveau guide, qui comporte dix chapitres :

- généralités ;
- balisage des limites du chenal dans la voie navigable ;
- balisage à terre indiquant la position du chenal ;
- balisage des points dangereux et des obstacles ;
- balisage supplémentaire pour la navigation au radar ;
- marques de crue ;
- balisage supplémentaire des lacs et voies navigables de grande largeur ;
- balisage des zones interdites ou réglementées ;
- bouées d'usage divers ;
- entrées de ports.

2. Le guide du balisage, qui décrit la signification à donner aux divers signaux, n'implique pas, pour l'administration, une obligation de balisage.

Toutefois, dès lors qu'un service de navigation procède à un balisage, celui-ci doit être réalisé conformément aux indications contenues dans le guide.

Je vous rappelle qu'en application du décret n° 98-980 du 2 novembre 1998 le centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF), service technique à compétence nationale, est chargé d'élaborer et de diffuser les techniques, de conduire les études et recherches, d'exécuter des prestations d'ingénierie et des expertises dans le domaine des aides et des dispositifs de sécurité intéressant la navigation maritime et fluviale.

L'action du CETMEF s'exerce sur l'ensemble des voies de navigation intérieure et des lacs et plans d'eau domaniaux.

Pour les modalités pratiques de mise en place des balises et des panneaux de signalisation, il est recommandé de vous référer au document technique VNI LPE que vous pourrez vous procurer, le cas échéant, auprès du CETMEF de Bonneuil-sur-Marne, 94381 Bonneuil-sur-Marne Cedex.

3. Le guide du balisage constitue un document pratique pour les usagers des voies de navigation intérieure. Il figure sur le site Internet du ministère (<http://www.equipement.gouv.fr/>) et sur le site Intranet de la DTT (<http://intra.dtt.i2/intradtt/V-N/vn.htm>). Je vous demande d'en informer les usagers des voies de navigation intérieure par voie d'avis à la batellerie.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des transports
terrestres,
H. du Mesnil*

**Guide du balisage
des voies de navigation intérieure**
SOMMAIRE

- I. - Généralités.
- II. - Balisage des limites du chenal dans la voie navigable.
- III. - Balisage à terre indiquant la position du chenal.
- IV. - Balisage des points dangereux et des obstacles.
- V. - Balisage supplémentaire pour la navigation au radar.
- VI. - Marques de crue.
- VII. - Balisage supplémentaire des lacs et voies navigables de grande largeur.
- VIII. - Balisage des zones interdites ou réglementées.
- IX. - Bouées d'usage divers.
- X. - Entrées de port.

**Balisage des voies navigables,
des lacs et des voies navigables de grande largeur**
I. - GÉNÉRALITÉS

Le guide du balisage a trait aux dispositifs utilisés sur les voies de navigation intérieure et les lacs et plans d'eau en vue d'y faciliter la navigation dans la mesure où ils ne figurent pas dans le règlement général de police de navigation intérieure annexé au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973, appelé ci-après le RGP.

Le guide décrit la signification à donner aux divers signaux, recommandés par le code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en son annexe VIII. L'existence du guide n'implique pas, pour l'administration, une obligation de balisage. Elle n'implique pas non plus que, là où il n'y a pas de signaux, il est possible de naviguer sans danger sur toute la largeur du plan d'eau.

Quelles que soient les précautions prises par les services compétents, divers incidents peuvent affecter le balisage : les bouées peuvent être coulées ou parties à la dérive, les feux peuvent être accidentellement éteints. En outre, par temps de crue ou de charriage de glaces, les bouées peuvent être enlevées temporairement. Il appartient aux navigants de tenir compte de ces risques lorsqu'ils utilisent le balisage.

Le règlement de police, visé ci-dessus, protège les signaux de la voie navigable par les prescriptions suivantes :

Article 1.13

Protection des signaux de la voie navigable

1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (bouées, flotteur, balises, etc.) pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.
2. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a déplacé un matériel, ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie navigable, le conducteur doit aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation.
3. D'une manière générale, tout conducteur a le devoir d'aviser sans délai, au plus tard à la prochaine écluse, les agents de la navigation, des incidents ou accidents constatés aux installations de signalisation (extinction d'un feu, déplacement d'une bouée, destruction d'un signal, etc.).

Les navigants peuvent largement contribuer à leur propre sécurité en respectant scrupuleusement ces prescriptions et en ménageant le plus possible les signaux.

Toutefois, la sécurité de la navigation dépend en premier lieu des capacités nautiques du conducteur et d'une connaissance constamment mise à jour des particularités du secteur à parcourir. Les signaux de la voie navigable ne peuvent qu'aider le navigateur dans le choix de la route à suivre.

Le schéma annexé au présent guide montre une rivière imaginaire où sont représentés des cas d'utilisation des dispositifs décrits dans ce guide.

1. Définitions

Côté rive droite/côté rive gauche : les désignations « côté rive droite », « côté rive gauche » de la voie navigable ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval ; pour les

canaux, les lacs et les voies navigables de grande largeur, les termes « droite » et « gauche » sont définis par les autorités.

Bouée : signal de balisage flottant relié au fond par une chaîne.

Bouée-espar : balise flottante dont la partie émergée a le même aspect qu'un espar.

Espar : balise fixe composée d'un corps cylindrique (pieu) dont la hauteur est multiple du diamètre.

Voyant : partie supérieure du signal de forme spécifique dont le but est de permettre la reconnaissance de la marque de balisage sans ambiguïté. Cette forme peut être conique, triangulaire, sphérique, en forme de croix de Saint-André ou être un panneau.

Feu : feu caractéristique servant au balisage.

Feu fixe : feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.

Feu rythmé : feu présentant une succession caractéristique et périodiquement répétée de temps de lumière et d'obscurité, et dont l'intensité et la couleur restent constantes.

La période est l'intervalle de temps pendant lequel un feu qui n'est pas fixe reprend les mêmes aspects dans le même ordre.

Feu à occultations : feu dont la durée de lumière est nettement plus longue que la durée d'obscurité.

Feu à éclat : feu dont la durée de lumière est nettement plus courte que la durée d'obscurité.

Feu isophase : feu dont la durée de lumière est égale à la durée d'obscurité.

Feu scintillant : feu dont l'alternance de lumière et d'obscurité paraît très rapide.

2. Rythme des feux Exemples

Feu à occultations régulières :



Feu à occultations groupées



Feu isophase



Feu à éclats réguliers



Feu à éclats groupés : exemple 2 éclats



Feu à éclats diversement groupés : exemple (2 + 1) éclats



Feu scintillant continu ou feu scintillant rapide continu



Feu à scintillements groupés ou feu à scintillements rapides groupés



(*) Dans ce cas, un éclat long permet d'assurer une meilleure différenciation des rythmes.



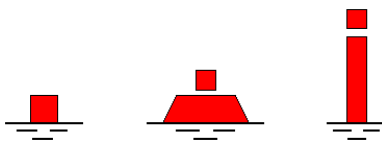
II. - BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE NAVIGABLE

Les balises servant à délimiter le chenal sont généralement placées à quelques mètres hors des limites du chenal. Dans tous les cas, il est recommandé aux navigants de tenir leur bâtiment à une distance suffisante des bouées et marques, pour éviter le risque d'un échouage ou d'un talonnage.

Dans certains cas, les bouées par elles-mêmes, ou grâce à leurs voyants, fournissent un écho au radar.

Les bouées espars ne servent généralement qu'à baliser les épis ou les bancs médians.

1. Côté rive droite du chenal



Couleur : rouge.

Forme : bouée cylindrique ou bouée avec voyant ou espar.

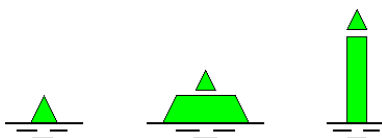
Voyant (le cas échéant) : cylindre rouge.

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

En général avec réflecteur radar.

Une lettre « P » peinte en blanc sur ces bouées indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre « P » sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la limite du chenal.

2. Côté gauche du chenal



Couleur : vert.

Forme : bouée conique ou bouée avec voyant ou espar.

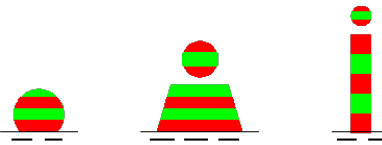
Voyant (le cas échéant) : cône vert, pointe en haut.

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

En général avec réflecteur radar.

Une lettre « P » peinte en blanc sur les bouées indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre « P » sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la limite du chenal.

3. Bifurcation du chenal



Couleur : à bandes horizontales rouges et vertes.

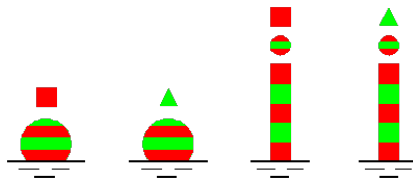
Forme : bouée sphérique ou bouée avec voyant ou espar.

Voyant (le cas échéant) : sphère à bandes horizontales rouges et vertes.

Feu (le cas échéant) : feu isophase blanc (ou éventuellement à éclats blancs groupés par trois).

En général avec réflecteur radar.

4. Marque de bifurcation avec indication du chenal préféré ou principal



Le cas échéant, un voyant cylindrique rouge ou un voyant conique vert placé au-dessus de la marque de bifurcation indique de quel côté il est préférable de passer (chenal principal). La marque porte alors selon le cas un feu rouge ou un feu vert à éclats diversement groupés (2 + 1).

III. - BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A. - Signaux indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives

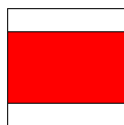
Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport à la rive et balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche d'une rive ; ils servent aussi de points de repère. Ces panneaux sont implantés sur la rive.

La signalisation de la position du chenal peut également être assurée par le panneau C 5, du règlement général de police. Ce panneau, implanté sur la rive, indique que le chenal est éloigné de la rive droite (ou gauche). Le chiffre porté sur le signal indique (en mètres), la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bateaux doivent se tenir. Ce panneau peut être utilisé lorsque, pour des raisons techniques, on ne peut employer le balisage pour indiquer la position du chenal.

Ci-contre : le panneau C 5 du règlement général de police qui indique, à titre d'exemple, que le chenal se trouve à 40 mètres du signal.



1. Chenal proche de la rive droite



(fig. 5)

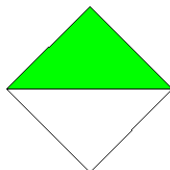
Couleur : rouge/blanc.

Forme : poteau avec voyant.

Voyant : panneau carré (avant ses côtés horizontaux et verticaux) rouge avec deux bandes horizontales blanches.

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

2. Chenal proche de la rive gauche



(fig. 6)

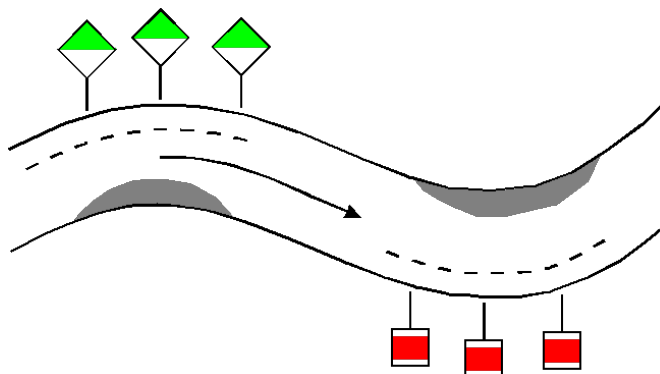
Couleur : vert/blanc.

Forme : poteau avec voyant.

Voyant : panneau carré (ayant ses diagonales horizontales et verticales) peint en vert pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure.

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

3. Utilisation des signaux

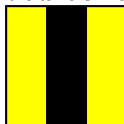


(fig. 7)

B. - Balisage des traversées

Ces signaux indiquent à partir de quel endroit le chenal passe d'une rive à l'autre et donnent, en outre, l'axe de cette traversée. Ils sont également implantés sur les rives.

1. Rive droite vers rive gauche



(fig. 8)

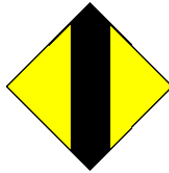
Couleur : jaune/noir.

Forme : poteau avec voyant.

Voyant : panneau carré jaune (ayant ses côtés horizontaux et verticaux), avec une bande centrale verticale noire.

Feu (le cas échéant) : feu jaune à éclats ou à occultations, à caractéristique paire - à l'exception du rythme à éclats groupés par deux.

2. Rive gauche vers rive droite



(fig. 9)

Couleur : jaune/noir.

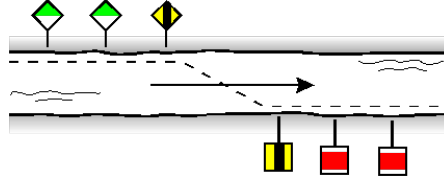
Forme : poteau avec voyant.

Voyant : panneau carré jaune (ayant ses diagonales horizontales et verticales) avec une bande centrale verticale noire.

Feu (le cas échéant) : feu jaune à éclats ou à occultations à caractéristique impaire - à l'exception du rythme à éclats groupés par trois.

3. Utilisation des signaux

3.1. Simple indication d'une traversée

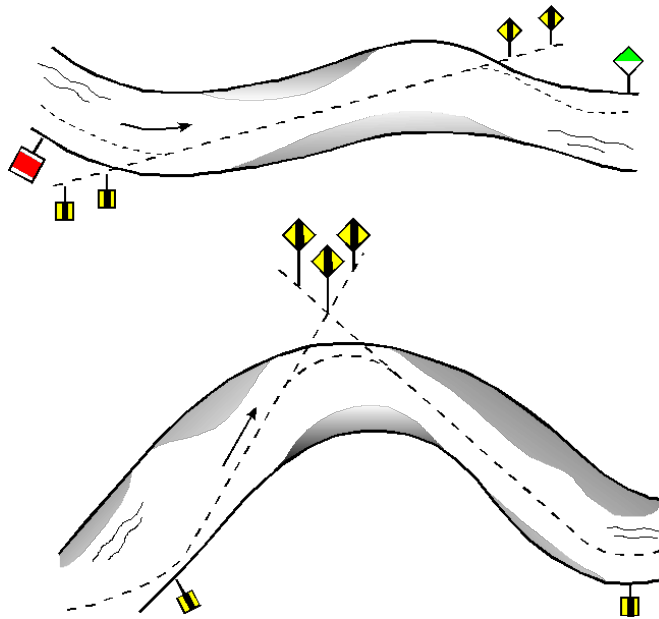


(fig. 10)

3.2. Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, forment un alignement marquant l'axe d'une longue traversée.

Feux (le cas échéant) : jaune (le feu antérieur et le feu postérieur ont le même rythme).



(fig. 11)

IV. - BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

A. - Balises fixes

Les pointes des épis, les bancs médians, les berges et les digues sont des points dangereux qui sont signalés par des marques sur poteaux. Ces marques, qui peuvent en outre fournir un écho radar, ont le caractère d'un cône vert pointe en haut et rouge pointe en bas. Ces marques sont placées soit devant, soit aux extrémités des épis ou des bancs médians.

1. Côté rive droite



(fig. 12)

Couleur : rouge.

Forme : poteau avec voyant (fig. 12).

Voyant : cône rouge pointe en bas.

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

2. Côté rive gauche



(fig. 13)

Couleur : vert.

Forme : poteau avec voyant (fig. 13).

Voyant : cône vert, pointe en haut.

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

3. Bifurcation



(fig. 14)

Couleur : rouge/vert - bandes horizontales (fig. 14).

Forme : poteau.

Feu (le cas échéant) : feu blanc isophase.

(éventuellement à éclats groupés par trois).

Les cônes ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux triangulaires avec fonds blancs et bordure rouge ou verte.

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

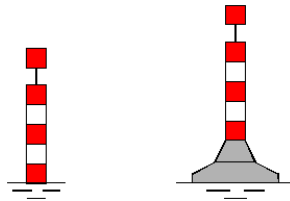
Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections des berges des deux côtés de la voie navigable peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de séparation par les balises fixes visées aux points 1 et 2, figures 12 et 13.

La navigation entrant dans le port est considérée comme montante.

B. - Balises flottantes

Si les points dangereux doivent être balisés par des bouées ou des espars, ceux-ci ont les couleurs et les voyants ci-dessous.

1. Côté rive droite



(fig. 15)

Couleur : bandes horizontales rouges et blanches.

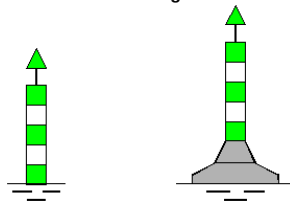
Forme : bouée-espar ou espar.

Voyant : cylindre rouge.

Feu (le cas échéant) : feu rouge rythmé à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

En général avec réflecteur radar.

2. Côté rive gauche



(fig. 16)

Couleur : bandes horizontales vertes et blanches.

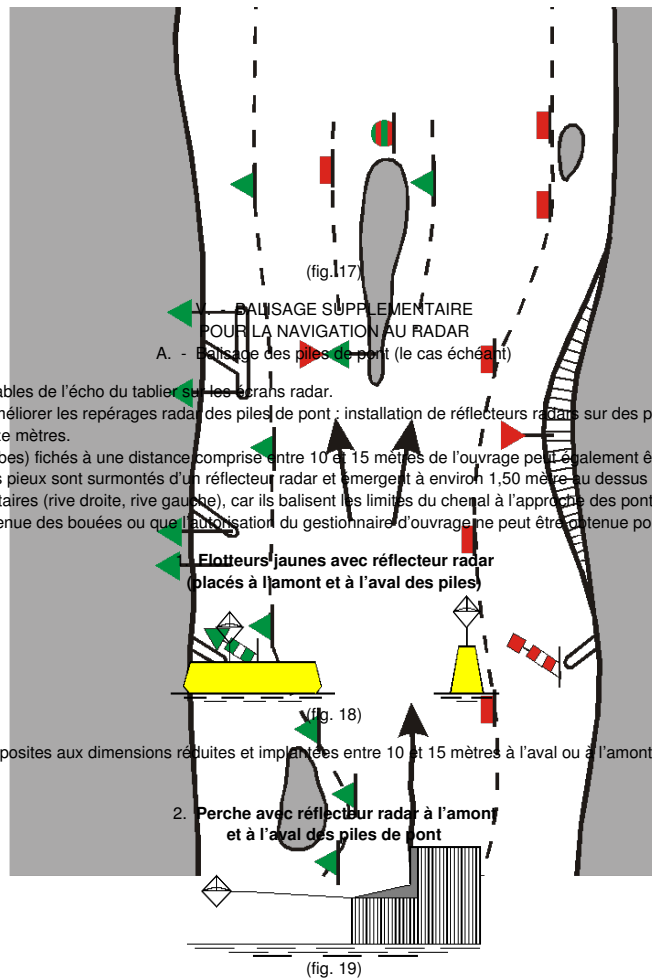
Forme : bouée-espar ou espar.

Voyant : cône vert, pointe en haut.

Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

En général avec réflecteur radar.

Exemple d'application du balisage des chapitres II et IV



En général les piles de pont ne sont pas dissociables de l'écho du tablier sur les écrans radar. Les dispositions suivantes ont été prises pour améliorer les repérages radar des piles de pont : installation de réflecteurs radars sur des perches ou de bouées équipées de réflecteurs radars à une distance de celles-ci de l'ordre de dix à quinze mètres.

Un balisage par pieux (profilés métalliques ou tubes) fichés à une distance comprise entre 10 et 15 mètres de l'ouvrage peut également être préféré par certains services de navigation, s'ils ne présentent pas de risque pour la navigation. Les pieux sont surmontés d'un réflecteur radar et émergent à environ 1,50 mètre au dessus des plus hautes eaux navigables (PHEN). Il convient que ces pieux soient peints aux couleurs réglementaires (rive droite, rive gauche), car ils balisent les limites du chenal à l'approche des ponts. Cette solution est envisageable lorsque des risques de crues laissent présager une mauvaise tenue des bouées ou que l'autorisation du gestionnaire d'ouvrage ne peut être obtenue pour la mise en place de perches.

Ces bouées sont des flotteurs en matériaux composites aux dimensions réduites et implantées entre 10 et 15 mètres à l'aval ou à l'amont des piles de pont. Le flotteur est en forme de carène et elles sont munies d'un dérive stabilisatrice.

Le balisage par perche est réalisé à l'aide d'un mat fixé dans la pile de pont et soutenu par un hauban. Le réflecteur radar se trouve à l'extrémité du mat et doit se trouver assez loin des piles de l'ouvrage (distance de l'ordre d'une dizaine de mètres).

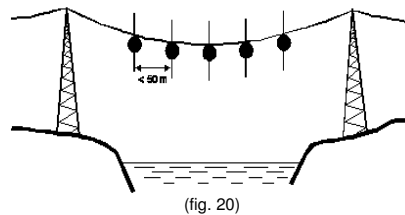
B. - Balisage des lignes aériennes (le cas échéant)

De la façon dont elles apparaissent sur l'écran d'un radar, les lignes aériennes (par exemple, les lignes à haute tension) franchissant la voie fluviale peuvent être confondues avec des bâtiments ou donner lieu à d'autres erreurs.

Ces échos indésirables peuvent être éliminés : les lignes aériennes peuvent être balisées de telle manière qu'elles puissent être reconnues comme telles sur l'image de l'écran radar

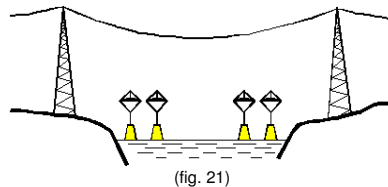
1. Réflecteurs radars fixés sur la ligne aérienne

Ils donnent comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne.



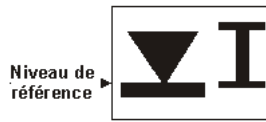
2. Réflecteurs radars placés sur des flotteurs jaunes

Ils sont disposés par paire près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar deux points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne).



VI. - MARQUES DE CRUE

Des marques de crue sont mises en place sur les rives lorsqu'il y a lieu de réglementer la navigation en temps de crue. Ces marques doivent être conformes aux schémas ci-dessous. Le règlement particulier de la voie navigable peut stipuler, par exemple, que lorsque le niveau des eaux atteint la marque III, la navigation devient interdite.



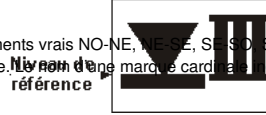
Marque II



VII. - BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

A. - Balisage des points dangereux, des obstacles et des configurations particulières

1. Balisage par marques Cardinales



Définition des quadrants et des marques.

Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-E, SE-S, SO-SO-NO dont l'origine est le point à marquer.

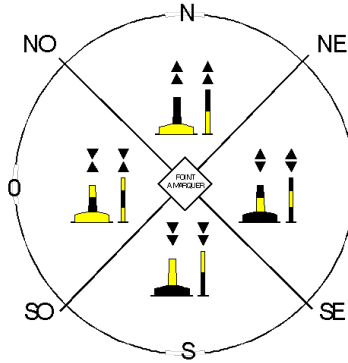
Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée. Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom.

Marque du quadrant Ouest

Couleur : jaune avec une seule bande horizontale noire
 Forme : charpente ou espar, avec voyant
 Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe
 Feu (le cas échéant) : Couleur : blanc
 Rythme : à scintillements rapides groupés par neuf ou scintillements groupés par neuf

Marque du quadrant Est

Couleur : noir avec une seule large bande horizontale jaune
 Forme : charpente ou espar, avec voyant
 Voyant : deux cônes noirs superposés, opposés par la base
 Feu (le cas échéant) : Couleur : blanc
 Rythme : à scintillements rapides groupés par trois ou scintillements groupés par trois

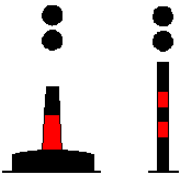


Marque du quadrant Sud

Couleur : jaune au-dessus de noir
 Forme : charpente ou espar, avec voyant
 Voyant : deux cônes noirs superposés pointes en bas
 Feu (le cas échéant) : Couleur : blanc
 Rythme : à scintillements rapides groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s ou à scintillements groupés par six suivis d'un éclat long d'au moins 2 s

(fig. 22)

2. Balisage par marque de danger isolé



(fig. 23)

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur un danger isolé entouré d'eaux saines, ou mouillée à l'aplomb d'un tel danger.

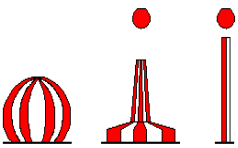
Couleur : noir, avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges

Forme : quelconque (généralement charpente ou espar) avec voyant.

Voyant : deux sphères noires superposées.

Feu (le cas échéant) : blanc à éclats groupés par deux (10 s).

B. - Balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages



(fig. 24)

Balisage par marque d'eaux saines.

Couleur : bandes verticales rouges et blanc.

Forme : bouée sphérique, bouée charpente ou espar avec voyant.

Voyant (le cas échéant) : une seule sphère rouge.

Feu (le cas échéant) : blanc.

Rythme : isophasé, à occultations régulières, à un éclat long toutes les 10 secondes, ou lettre A de l'alphabet morse.

C. - Signalisation météorologique sur les lacs

1. Avis de prudence

Un feu jaune émettant environ 40 éclats par minute constitue un avis de prudence.

L'avis de prudence informe de l'arrivée probable de phénomènes dangereux sans en indiquer l'heure précise.

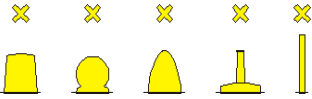
2. Avis de danger

Un feu jaune émettant environ 90 éclats par minute constitue un avis de danger.

L'avis de danger informe de l'arrivée imminente de phénomènes dangereux.

VIII. - BALISAGE DES ZONES INTERDITES
OU REGLEMENTEES

1. Balisage par marques spéciales



Couleur : jaune.

Forme : au choix, mais ne prêtant pas confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.

Voyant (le cas échéant) : un seul « X » jaune.

Feu (le cas échéant).

Couleur : jaune.

Rythme : quelconque, autre que ceux décrits au chapitre VII et à éclats groupés par trois.

La nature de l'interdiction ou de la réglementation est, autant que possible, précisée par des documents écrits (carte par exemple) et des indications sur place.

2. Information sur la réglementation

Les indications données sur place peuvent être portées par les bouées jaunes (pictogrammes). Elles peuvent être également données par des voyants surmontant ces bouées à la place de l'éventuel voyant prévu ci-dessus. Par exemple, les bouées limitant une zone totalement interdite à la navigation peuvent porter une hampe recevant un fanion triangulaire rigide rouge.

Les indications peuvent être données par des panneaux placés sur la rive et représentant un des signaux d'interdiction ou d'indication prévus à l'annexe VII, sections IA et IE. Ces panneaux peuvent, s'il y a lieu, être complétés par une flèche indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal (voir annexe VII, section II.3).

3. Autorisations

Lorsque, à travers une zone côtière soumise à l'interdiction ou à la réglementation d'une ou plusieurs catégories de navigation ou d'activité, un chenal est ouvert où l'une de ces catégories n'est pas soumise à l'interdiction ou à la réglementation, les côtés de ce chenal peuvent également être balisés par des bouées jaunes. La partie supérieure des deux bouées d'entrée peut, si nécessaire, être peinte en rouge à droite, en vert à gauche pour un navigateur sortant du chenal.

Sur la rive, des panneaux prévus à l'annexe VII peuvent indiquer la nature de l'autorisation (par exemple le panneau « Autorisation de pratiquer le ski nautique » pour indiquer un chenal de ski nautique à travers une zone où toute navigation, ou seulement la pratique du ski nautique est interdite) ; ils peuvent être complétés par la flèche prévue en annexe VII, section II.

Lorsque, à travers une zone ouverte à plusieurs activités, un chenal est ouvert et dans lequel une seule activité est autorisée, les côtés de ce chenal peuvent être balisés comme dans le cas précédent. Un panneau sur la rive peut indiquer la nature de l'activité autorisée.

IX. - BOUÉES D'USAGES DIVERS

S'il est besoin de bouées à d'autres fins que celles précitées, ces bouées sont de couleur dominante blanche. Elles peuvent porter un pictogramme.

X. - ENTRÉE de PORTS

1. Balisage de l'entrée

De jour :

A bâbord en entrant : dispositif, en général de forme cylindrique, de couleur rouge, ou poteau avec voyant cylindrique rouge, ou encore rectangle rouge peint sur la jetée.

A tribord en entrant : dispositif, en général de forme conique, de couleur verte, ou poteau avec voyant conique vert, ou encore triangle vert pointé en haut, peint sur la jetée.

De nuit :

L'éclairage éventuel des marques de jour décrites ci-dessus doit être réalisé comme suit :

A bâbord en entrant : feu rouge, en général rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

A tribord en entrant : feu vert, en général rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

Dans certains cas, un seul de ces feux est utilisé.

2. Autres usages

Ces marques peuvent aussi être utilisées pour les entrées de voies affluentes, les entrées d'embranchements et de bassins portuaires.

Le croquis ci-après illustre les dispositions des chapitre VII, VIII et X.

GUIDE DU BALISAGE ET DE LA SIGNALISATION

