

Coordination des interventions de sécurité sur autoroutes

Guide des bonnes pratiques

SDIS 63



SAMU 63



Gendarmerie Auvergne



Police Nationale



APRR Paris



*ASF Centre-Auvergne
ASF Rhône-Alpes Auvergne*



DIR Massif Central



Version	Date	Objet de la modification
A	01/12/2008	Création
B	17/12/2008	Modifications suite à réunion SDIS 63/DIR MC
C	23/12/2008	Modifications schémas DIR MC
D	07/01/2009	Modifications schémas DIR MC
E	14/01/2009	Modifications schémas SDIS
F	15/01/2009	Modifications suite aux remarques de la Gendarmerie
G	28/01/2009	Modifications suite aux remarques APRR, ASF et SDIS 63
H	06/05/2009	Modifications suite réunion Préfecture 63
I	15/05/2009	Intégrations remarques SAMU, des signataires et logos
J	16/06/2009	Intégrations remarques ASF/animaux, APRR/alerte _ version finale

Rédacteurs :

ESQUIS Alain (DIR MC)

ROUZAIRE William (DIR MC)

Direction interdépartementale des routes Massif Central
32 rue de Rabanesse
BP 90447 – 63012 Clermont-Ferrand Cedex 1

tél : 04.73.29.79.79, fax : 04.73.29.79.74

Mél: alain.esquis@developpement-durable.gouv.fr

Mél: william.rouzaire@developpement-durable.gouv.fr

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE.....	4
A) Le contexte.....	4
B) La nature des évènements.....	4
C) Les équipements individuels.....	4
D) Le rôle de chaque intervenant.....	5
1.le rôle des forces de l'ordre.....	5
2.le rôle des services de secours.....	5
3.le rôle de l'exploitant routier.....	5
4.le rôle du samu.....	5
5.le rôle des dépanneurs agréés.....	5
I. LA MISE EN ALERTE.....	6
II. L'APPROCHE VERS LA ZONE D'ÉVÈNEMENT.....	7
A) L'entrée sur l'autoroute.....	7
B) La progression vers l'accident.....	7
III. VOUS ARRIVEZ SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT	8
A) Consignes communes	8
B) Principes retenus	8
1.conception des schémas présentés.....	8
2.principes du positionnement.....	8
C) Cas n° 1 : L'exploitant est le premier sur les lieux.....	9
phase 1 : l'exploitant se met en place.....	9
phase 2 : arrivée des autres services.....	9
D) Cas n° 2 : Le SDIS est le premier sur les lieux.....	16
phase 1 : le sdis se met en place.....	16
phase 2 : arrivée des autres services.....	16
E) Cas n°3 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux.....	20
phase 1 : les forces de l'ordre se mettent en place.....	20
phase 2 : arrivée des autres services.....	20
F) Configurations particulières	24
IV. VOUS ÊTES SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT	27
V. VOUS QUITTEZ LA ZONE DE L'ÉVÈNEMENT	28
GLOSSAIRE	29

A) Le contexte

En fonction de l'importance et de la complexité des accidents ou des incidents sur autoroutes, les interventions de sécurité peuvent mobiliser de nombreux partenaires. La gestion de tels événements implique souvent l'engagement de plusieurs services avec leurs propres cultures et pratiques. Les différences notables tant dans les métiers exercés que dans les objectifs définis, les moyens techniques et humains mobilisés, ainsi que dans les langages utilisés sont de nature à réduire l'efficacité collective et à accroître les risques pour le personnel et les usagers lors des interventions.

L'enjeu de la démarche de coordination, objet du présent guide, est d'éviter la mise en place de situations opérationnelles génératrices de dangers.

Ce document s'inscrit dans le respect des organisations et des procédures internes de chaque intervenant et propose des situations fréquemment rencontrées et des schémas types de positionnement permettant des adaptations à chaque événement.

Après un rappel des rôles de chaque intervenant, le document donne des précisions par phases d'intervention:

- La mise en alerte
- L'entrée sur l'autoroute
- La progression vers l'évènement
- L'arrivée sur la zone de l'accident
- La gestion des acteurs pendant l'intervention
- Le départ de la zone de l'évènement

B) La nature des événements

La nature des événements conditionne les moyens mobilisés, la concertation entre intervenants et la présence permanente ou non des forces de l'ordre. Les événements objets des interventions de sécurité peuvent être répartis entre :

Les événements « graves »

- accidents avec morts ou blessés (corporels et matériels)
- accidents impliquant de nombreux véhicules
- incendies de véhicules de transport de personnes
- incendies de TMD

Les événements « simples »

- accidents matériels uniquement
- incendies simples (exemple : feu de voiture sur BAU)
- chutes de marchandises sur la chaussée
- animaux errants sur chaussée

C) Les équipements individuels

L'instruction interministérielle sur la sécurité routière (*IISR, Huitième Partie, signalisation temporaire, arrêté du 06/11/1992, modifié le 11 février 2008, Article 134*) précise :

« Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3. »

Les équipements doivent être conformes à la norme EN 471, qui spécifie les surfaces minimales de matière fluorescente et de matière rétro-réfléchissante suivantes :

- | | | |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| - matière fluorescente : | classe 2 : 0,50 m ² | classe 3 : 0,80 m ² |
| - matière rétro-réfléchissante : | classe 2 : 0,13 m ² | classe 3 : 0,20 m ² |

D) Le rôle de chaque intervenant

1. Le rôle des forces de l'ordre

- Mettre en place une signalisation d'urgence (si arrivées en premier sur les lieux) dans l'attente de l'arrivée des autres intervenants
- Participer à la protection de tous les intervenants pendant le temps où la présence des forces de l'ordre est strictement nécessaire
- Porter secours et assistance aux usagers de la voie publique si nécessaire
- Réguler localement le trafic pendant toute l'intervention
- Faciliter la progression des véhicules de secours et de dépannage
- Assurer le maintien de l'ordre
- Mobiliser les dépanneurs et les éventuels moyens de remorquage, levage et évacuation des marchandises nécessaires en cas d'évènement grave (mesure transitoire valable sur le réseau non concédé)
- Veiller au respect du positionnement de chaque intervenant et si besoin pour des raisons de sécurité, proposer les adaptations nécessaires en coordination avec l'exploitant et le SDIS
- Décider de la mise en place des mesures restrictives et de remise en circulation, en coordination avec l'exploitant et l'autorité administrative (Préfecture)
- Procéder en tant que de besoin au recueil des éléments pour enquête

2. Le rôle des services de secours

- Coordonner les opérations de secours (rôle assuré par le Commandant des Opérations de Secours) sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (Préfet ou Maire)
- Mettre en place une signalisation d'urgence (si arrivés en premier sur les lieux)
- Porter secours aux victimes si besoin après désincarcération
- Assurer le commandement des opérations de secours
- Lutter contre les incendies et les effets secondaires
- Protéger le public et l'environnement en cas de déversement de produits dangereux
- Communiquer aux Forces de l'Ordre tous renseignements nécessaires à l'enquête

3. Le rôle de l'exploitant routier

- Poser une signalisation d'urgence afin de protéger les intervenants et les victimes
- Informer les usagers de l'évènement
- Assurer la mise en place et l'enlèvement des dispositifs de balisage pour les mesures de restriction de circulation décidées en concertation avec les forces de l'ordre
- Effectuer la protection des queues de bouchon
- Remettre en état les lieux après intervention et/ou signaler un danger résiduel
- Communiquer aux forces de l'ordre tous renseignements nécessaires à l'enquête
- Mobiliser les dépanneurs et les éventuels moyens de remorquage, de levage et d'évacuation des marchandises nécessaires (sur le réseau concédé)
- Dans le cas d'évènements provoqués par des animaux morts, et en plus des mesures précédemment évoquées, participer à l'organisation de l'enlèvement des animaux morts selon leur statut (espèces protégées ou non).
- Dans le cas d'animaux errants, informer l'usager sur la présence des dits animaux et protéger la zone dans la mesure du possible.

4. Le rôle du SAMU

- Adapter les moyens de secours médicaux à la situation
- Assurer la prise en charge des victimes et médicaliser les blessés

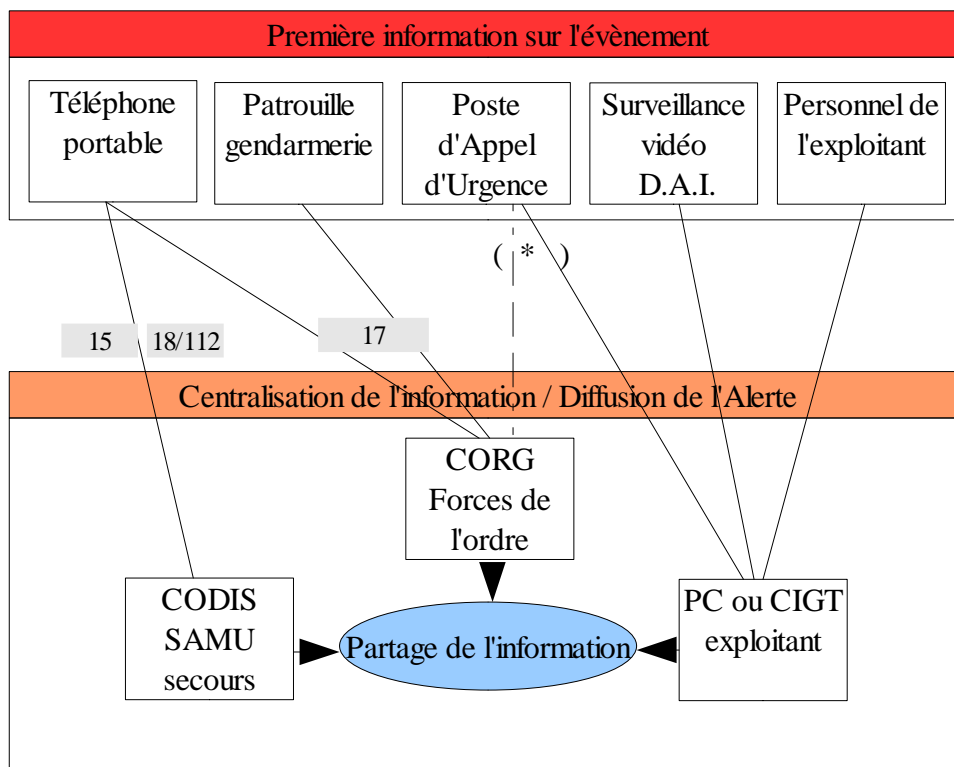
5. Le rôle des dépanneurs agréés

- Enlever les véhicules accidentés et leurs chargements
- Évacuer les marchandises tombées des véhicules accidentés

N.B. : - Les agréments des dépanneurs font l'objet d'une convention préfectorale spécifique.
- ASF organise l'enlèvement des véhicules accidentés et l'évacuation du fret

I. LA MISE EN ALERTE

Le schéma suivant illustre la détection de l'évènement ou le déclenchement de l'alerte qui est à l'origine de la mobilisation des différents acteurs. Ce schéma n'est donné qu'à titre indicatif, ce guide des bonnes pratiques étant plutôt orienté vers les pratiques opérationnelles de positionnement des acteurs sur la zone d'intervention.



---- (*) Les appels des PAU aboutissent soit dans les PC exploitants (Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes) soit dans les CORG sur le réseau non concédé (dispositions susceptibles d'évoluer).

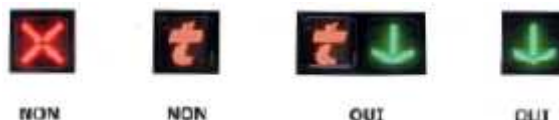
Ce schéma met en évidence que dès la mise en alerte, trois services a minima sont concernés pour assurer une intervention. Dès la réception de l'information, celle-ci est diffusée en interne et répercutée immédiatement vers les partenaires dès lors qu'ils ont une mission à réaliser. A ce stade, chaque service met alors en oeuvre ses procédures internes, qui vont se concrétiser par le départ sur zone.

Note : En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.

II. L'APPROCHE VERS LA ZONE D'ÉVÈNEMENT

A) L'entrée sur l'autoroute

- par un échangeur ou un diffuseur classique
- par un portail de service
N.B. : les services de secours doivent refermer les portails empruntés
- Par un péage



L'entrée des services de secours et des Forces de l'Ordre sur les réseaux autoroutiers concédés (APRR, ASF) par les péages, s'effectue uniquement sous les feux d'affectation directionnels affichant une flèche verte, comme indiqué sur le schéma ci-dessus.

B) La progression vers l'accident

Lorsqu'au moins l'une des deux voies de circulation est libre, les services progresseront sur les voies normales de circulation.

En cas de congestion des deux voies de circulation, les équipes d'intervention pourront progresser sur les bandes d'arrêt d'urgence (BAU) en veillant à rester maître de leurs véhicules (voir risques dans l'encadré ci-dessous)


- Dès que possible, l'exploitant signale la queue de bouchon (PMV, radio autoroutière type 107.7, ...)
- Le SDIS remonte le bouchon par la Bande d'Arrêt d'Urgence en activant ses signaux sonores et lumineux
- Les Forces de l'ordre remontent le bouchon par la BAU et facilitent la progression des services et des dépanneurs
- Le SMUR remonte le bouchon par la bande d'arrêt d'urgence en activant ses signaux sonores et lumineux



En effet, indépendamment de l'évènement, une signalisation de chantier peut être en place sur les voies de circulation pour un chantier d'entretien. Du personnel à pieds (exploitants et entreprises) peut se trouver à l'intérieur du balisage censé ne pas être circulé. De même, du personnel, des véhicules ou des panneaux peuvent être sur la BAU.

III. VOUS ARRIVEZ SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT

A) Consignes communes

-  **Ne ralentissez pas, ne vous arrêtez pas et ne stationnez pas** au niveau de l'évènement si vous vous trouvez **dans l'autre sens de circulation**. Faites demi-tour au prochain échangeur ou diffuseur.
- **Activez votre signalisation lumineuse**
- **Ralentissez** progressivement en arrivant sur les lieux lorsque vous êtes dans le sens de circulation de l'évènement
- **Positionnez votre véhicule conformément aux principes de ce document**
- **En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information** afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.

B) Principes retenus

1. Conception des schémas présentés

Les schémas ne sont que des schémas de principes. Pour chaque cas présenté, seul le détail des véhicules du premier arrivant sur les lieux est donné. Des zones de couleur sur les schémas, avec des distances indicatives, signalent les emplacements réservés aux services qui arriveront sur les lieux dans un second temps. Les distances indiquées sont les distances minimales réglementaires.

2. principes du positionnement

Dépanneur : représenté en vert

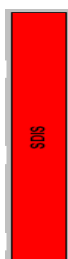


- Les opérations de secours achevées, le dépanneur se place en fin de zone d'intervention afin d'évacuer les véhicules impliqués dans l'accident.
- Dans les cas exceptionnels où les opérations de secours ne seraient pas achevées, le dépanneur se place en fonction des instructions des forces de l'ordre.



SAMU : représenté en rouge/blanc

- La zone sanitaire (SAMU et SDIS vsav) est intercalée entre la zone de l'accident et la zone de la dépanneuse.



SDIS :

- D'une manière générale, le SDIS est positionné au plus près de l'évènement. Le chef de groupe (SDIS), le chef d'équipe de sécurité (exploitant) et le chef du dispositif (forces de l'ordre) se concertent pour convenir des distances nécessaires à la mise en place globale du dispositif.
- Dans la mesure du possible, le véhicule du chef de groupe (SDIS) localisé dans la zone sanitaire devra se positionner de façon à faciliter le départ des véhicules transportant des victimes.



Forces de l'ordre :

- Les forces de l'ordre seront toujours positionnées en amont de l'évènement. En présence de l'exploitant, les forces de l'ordre sont en aval de la signalisation de l'exploitant, et en amont de la zone réservée aux services de secours.



Exploitant : représenté en blanc/orange

- L'exploitant est toujours positionné le plus en amont de la zone d'évènement.

C) Cas n° 1 : L'exploitant est le premier sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial de l'exploitant. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

Phase 1 : l'exploitant se met en place

- Action 1 : Informer les usagers en amont et au droit de l'évènement
- Action 2 : Mettre en place le balisage selon les procédures réglementaires. L'exploitant doit anticiper l'espace nécessaire entre le balisage et la zone de l'évènement pour l'insertion des services de secours et des forces de l'ordre dans le dispositif.
- Action 3 : Poser une signalisation adaptée à l'évènement (selon la durée estimée)

Si nécessaire, une protection de queue de bouchon sera mise en place par l'exploitant.

Situation des véhicules accidentés

N° de Schéma correspondant

– sur Bande d'Arrêt d'Urgence	→	Schéma n° 1
– sur voie de droite (lente)	→	Schéma n° 2
– sur voie de gauche (rapide)	→	Schéma n° 3
– à cheval sur BAU et voie de droite	→	Schéma n° 4
– à cheval sur voies gauche et droite	→	Schéma n° 5
– sur terre-plein central	→	Schéma n° 6

N.B : **En l'absence de Bande d'Arrêt d'urgence**, le dispositif opérationnel mis en place correspond à la neutralisation soit de la voie rapide, soit de la voie lente (schémas n°2 et n°3).

Phase 2 : arrivée des autres services

- Les services de secours et les Forces de l'Ordre s'insèrent dans le balisage en respectant les schémas du dispositif.

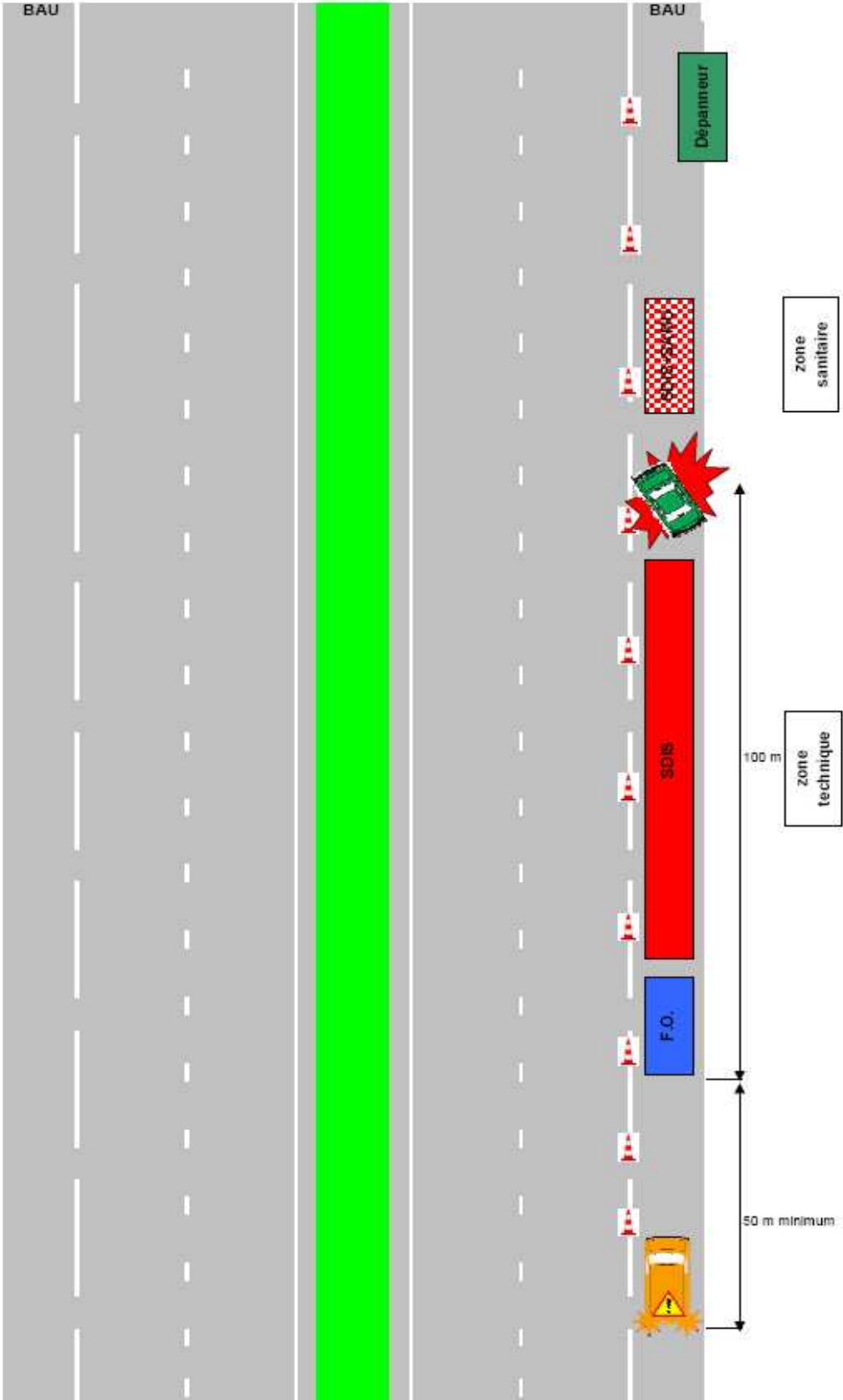
Dans les six schémas suivants, les illustrations ne représentent que le dispositif minimum réglementaire de première urgence. Si les moyens disponibles le permettent, ce dispositif peut-être renforcé dès le début de l'intervention.

Dans un second temps, si l'ampleur de l'intervention le nécessite, un dispositif plus lourd peut être mis en place (neutralisation d'une voie par exemple).



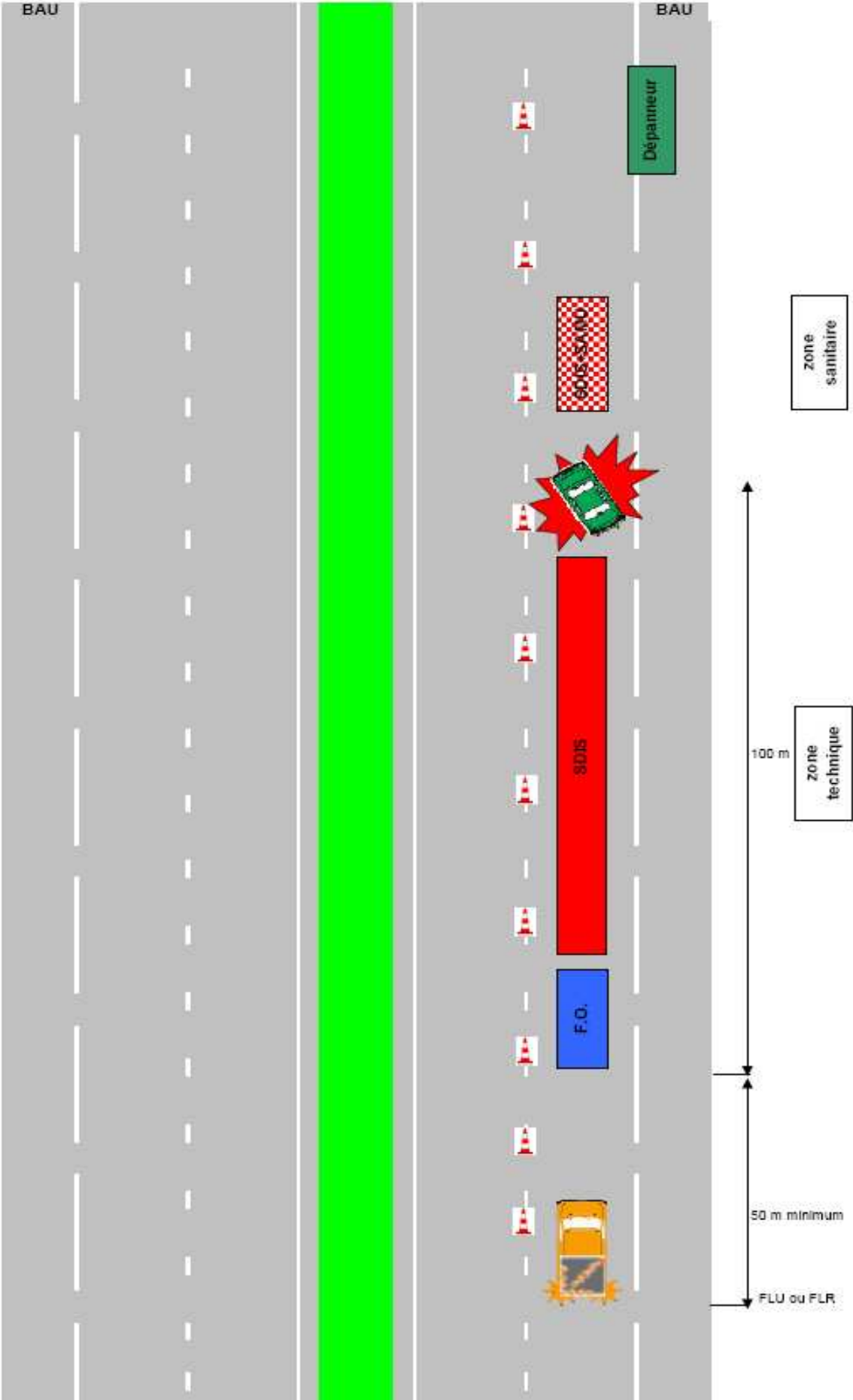
Premier sur les lieux, l'exploitant se place à 150 m minimum en amont de l'accident

SCHEMA N° 1 :



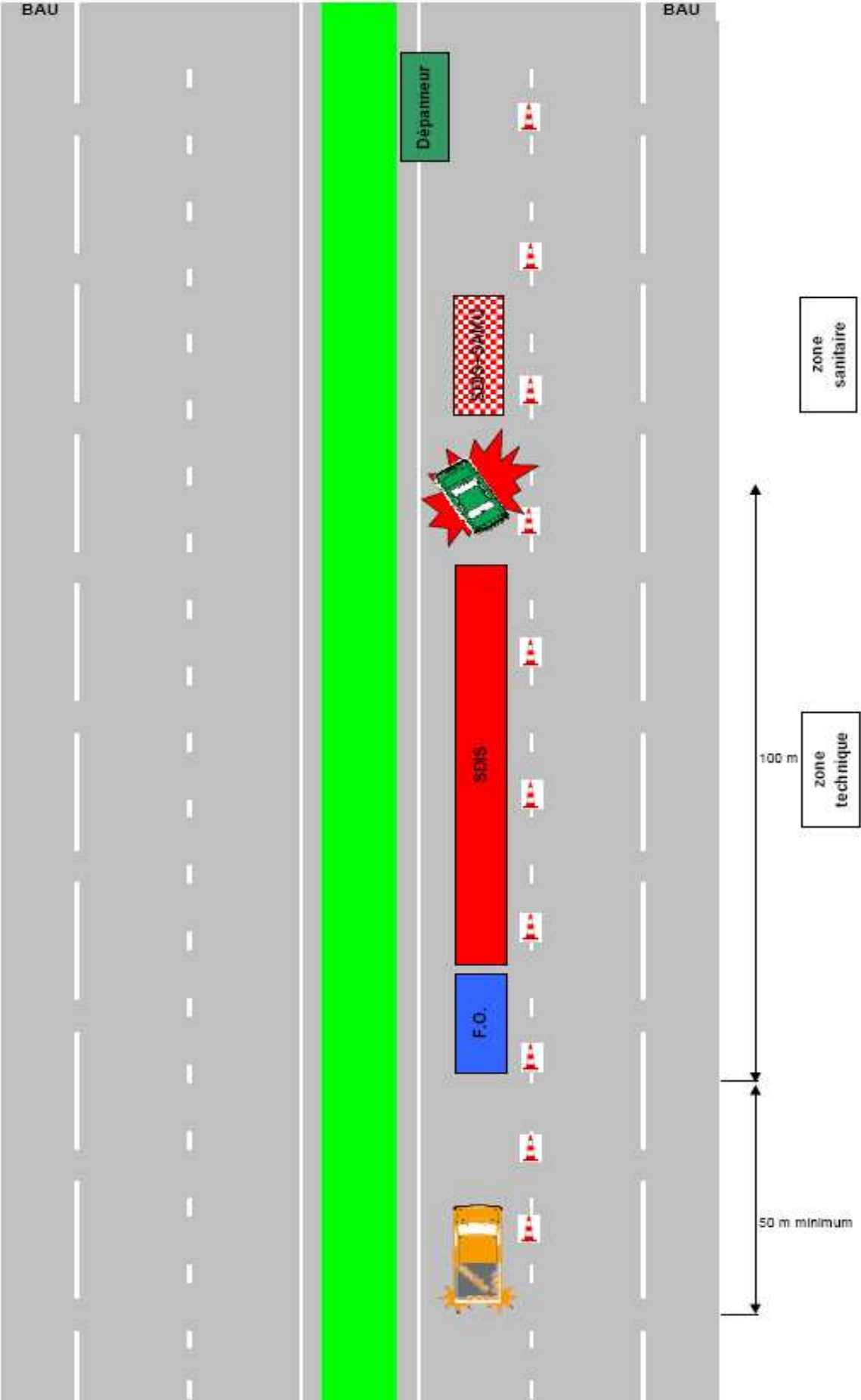
En amont, si possible information des usagers par PMV, panneaux ...

SCHEMA N° 2 :



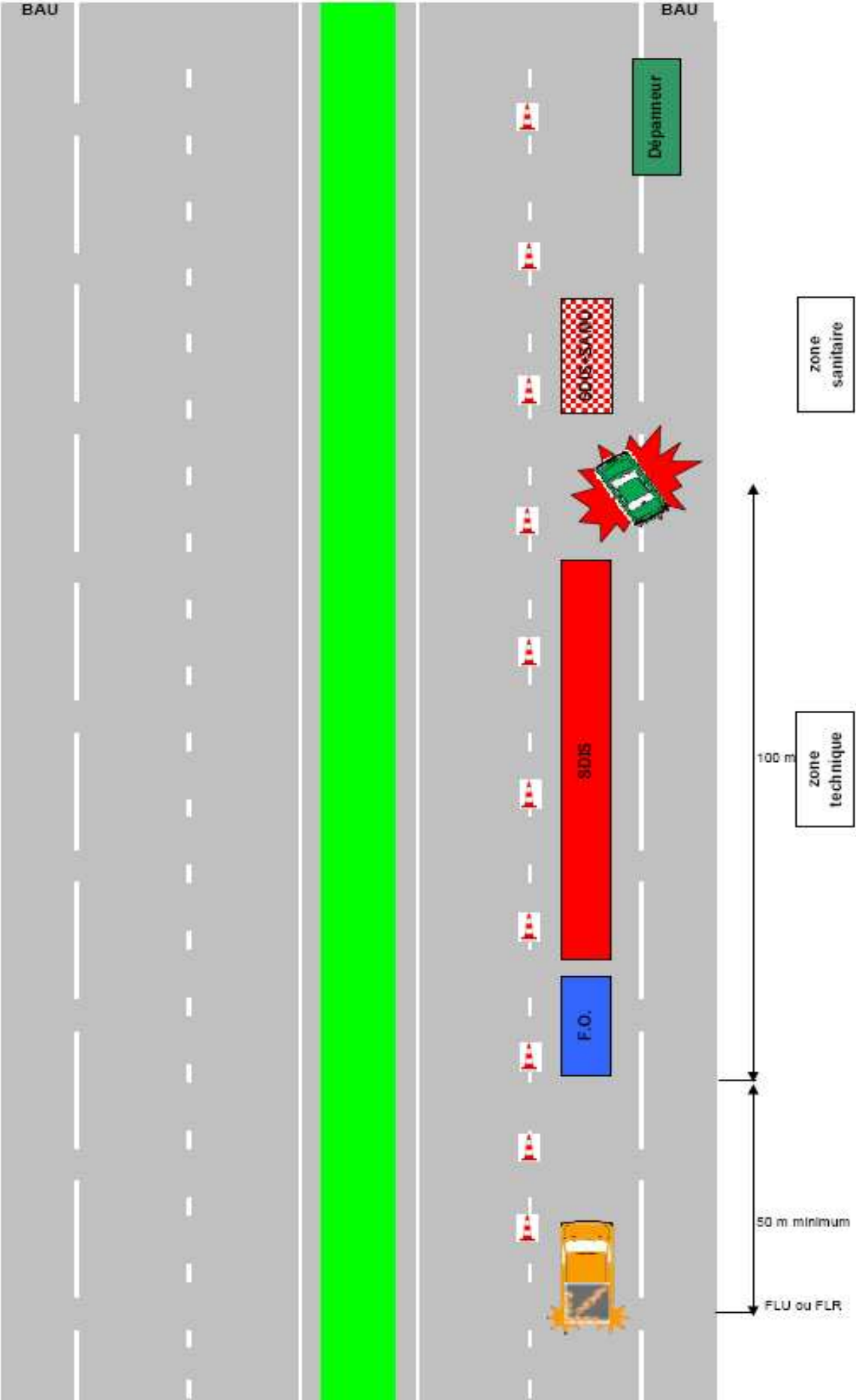
En amont, si possible information des usagers par PMV, panneaux ...

SCHEMA N° 3 :



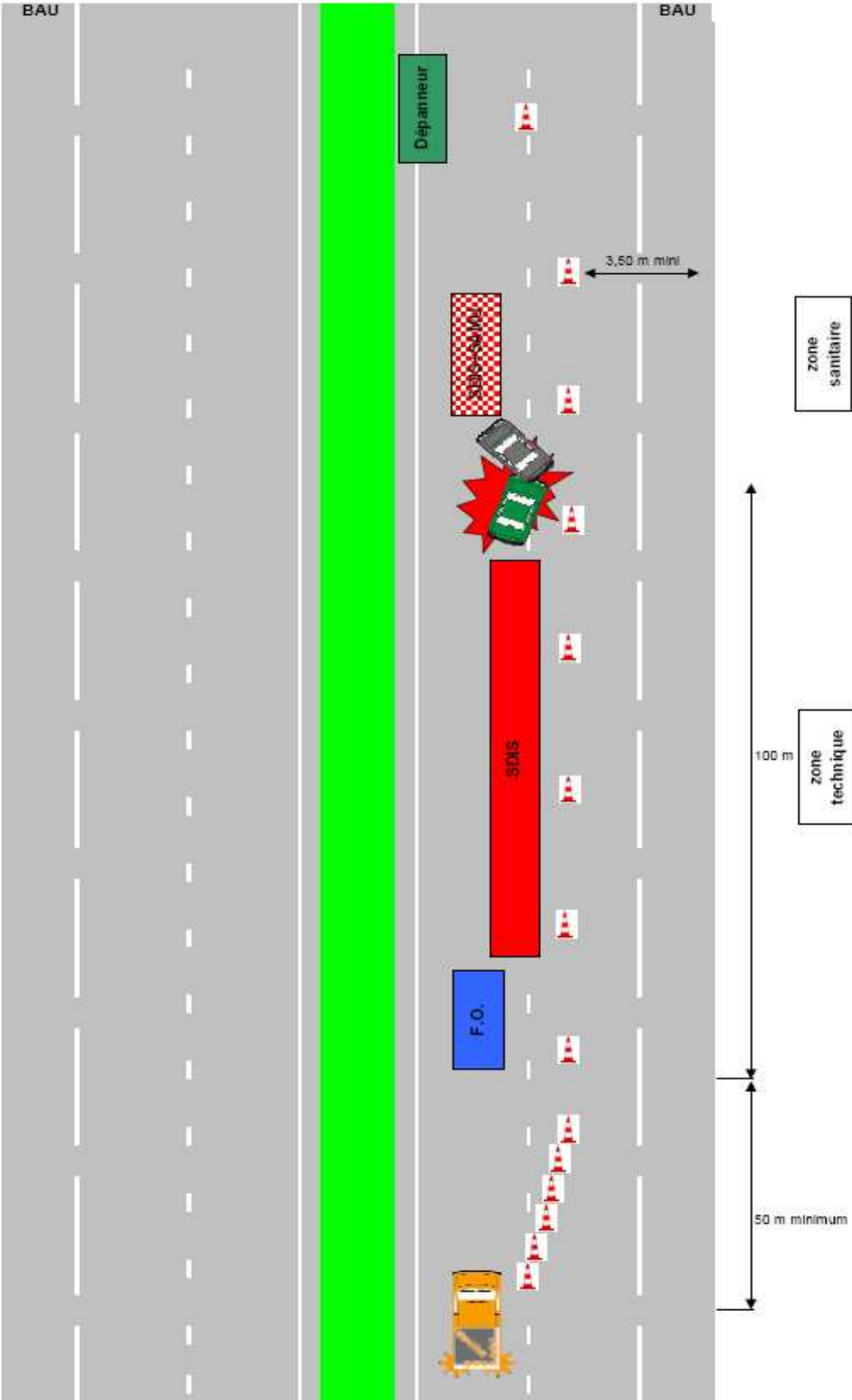
En amont, si possible information des usagers par PMV, panneaux ...

SCHEMA N° 4 :



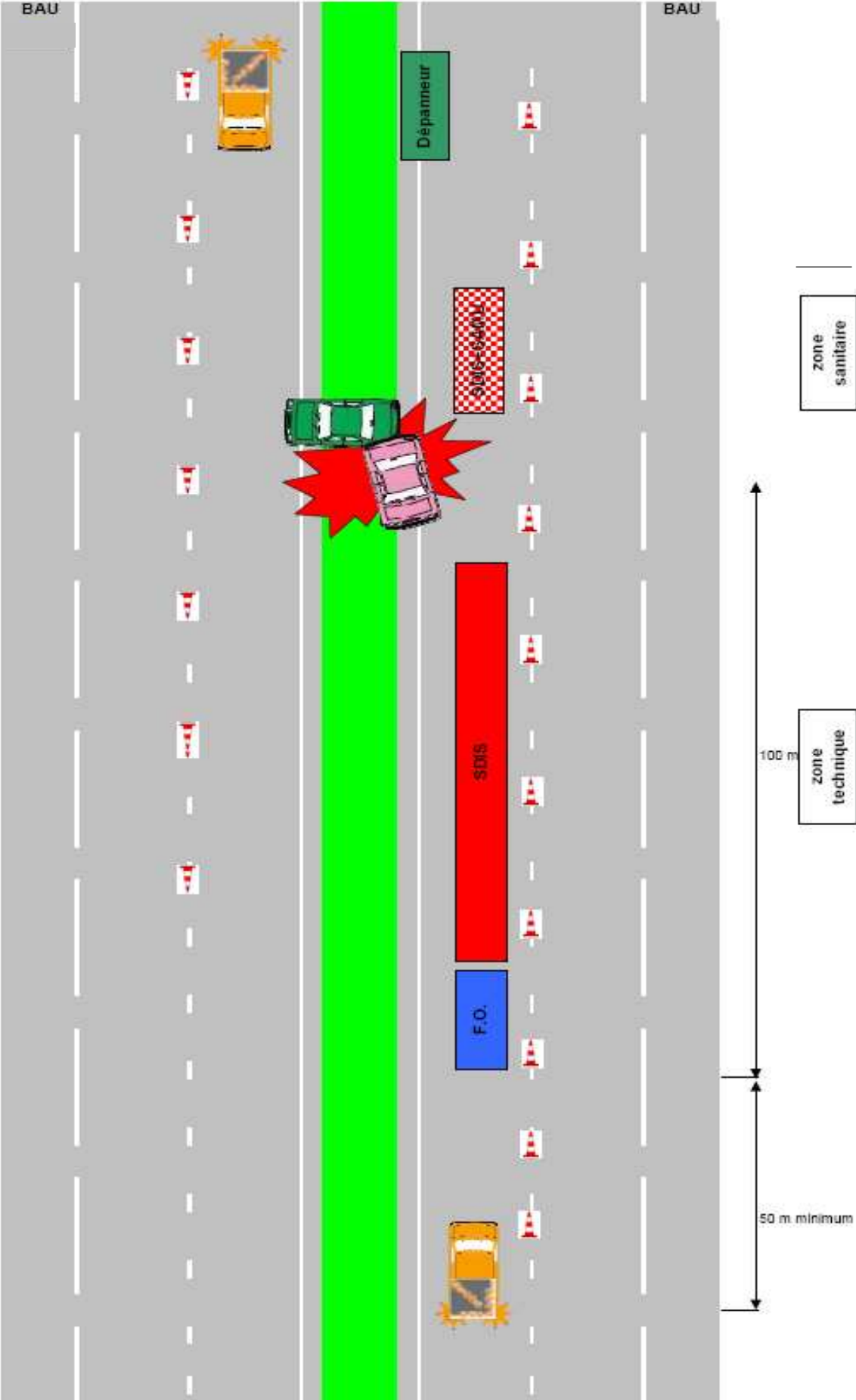
En amont, si possible information des usagers par PMV, panneaux ...

SCHEMA N° 5 :



En amont, si possible information des usagers par PMV, panneaux ...

SCHEMA N° 6 :



N.B.: au besoin, une zone technique et une zone sanitaire peuvent être mises en place dans l'autre sens de circulation

En amont, si possible information des usagers par PMV, panneaux ...

D) Cas n° 2 : Le SDIS est le premier sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial du SDIS. L'ordre des actions est à respecter. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

Phase 1 : le SDIS se met en place

- ➔ Action 1 : Positionner les véhicules en anticipant sur le futur dispositif, selon les schémas ci-après.
- ➔ Action 2 : Mettre en place le balisage « d'urgence » tel que présenté dans les schémas ci-après dans l'attente de l'arrivée de l'exploitant

Situation des véhicules accidentés		N° de Schéma correspondant
– sur Bande d'Arrêt d'Urgence	→	Schéma n° 7
– sur voie de droite (lente)	→	Schéma n° 8
– sur voie de gauche (rapide)	→	Schéma n° 9

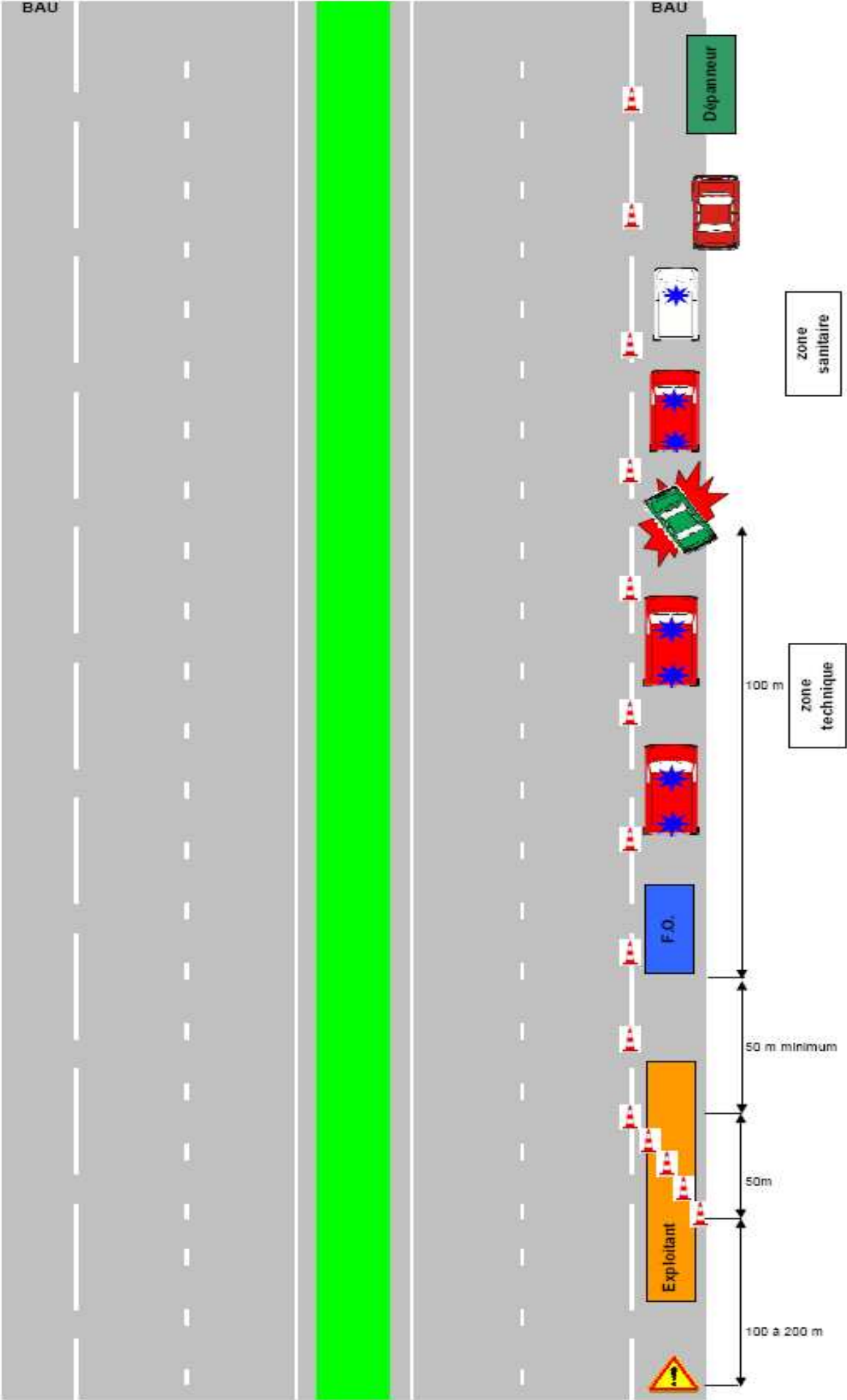
Phase 2 : arrivée des autres services

- Les forces de l'ordre et l'exploitant s'insèrent dans le balisage et se positionnent en respectant les schémas de positionnement.
- A l'arrivée de l'exploitant sur les lieux, celui-ci prend à sa charge le balisage définitif de toute la zone, conformément aux règles d'exploitation et à la réglementation.
- En arrivant sur les lieux, le SMUR se positionne en respectant les schémas de positionnement. Il prépare éventuellement une Dropping Zone (DZ) pour permettre l'arrivée d'un hélicoptère.

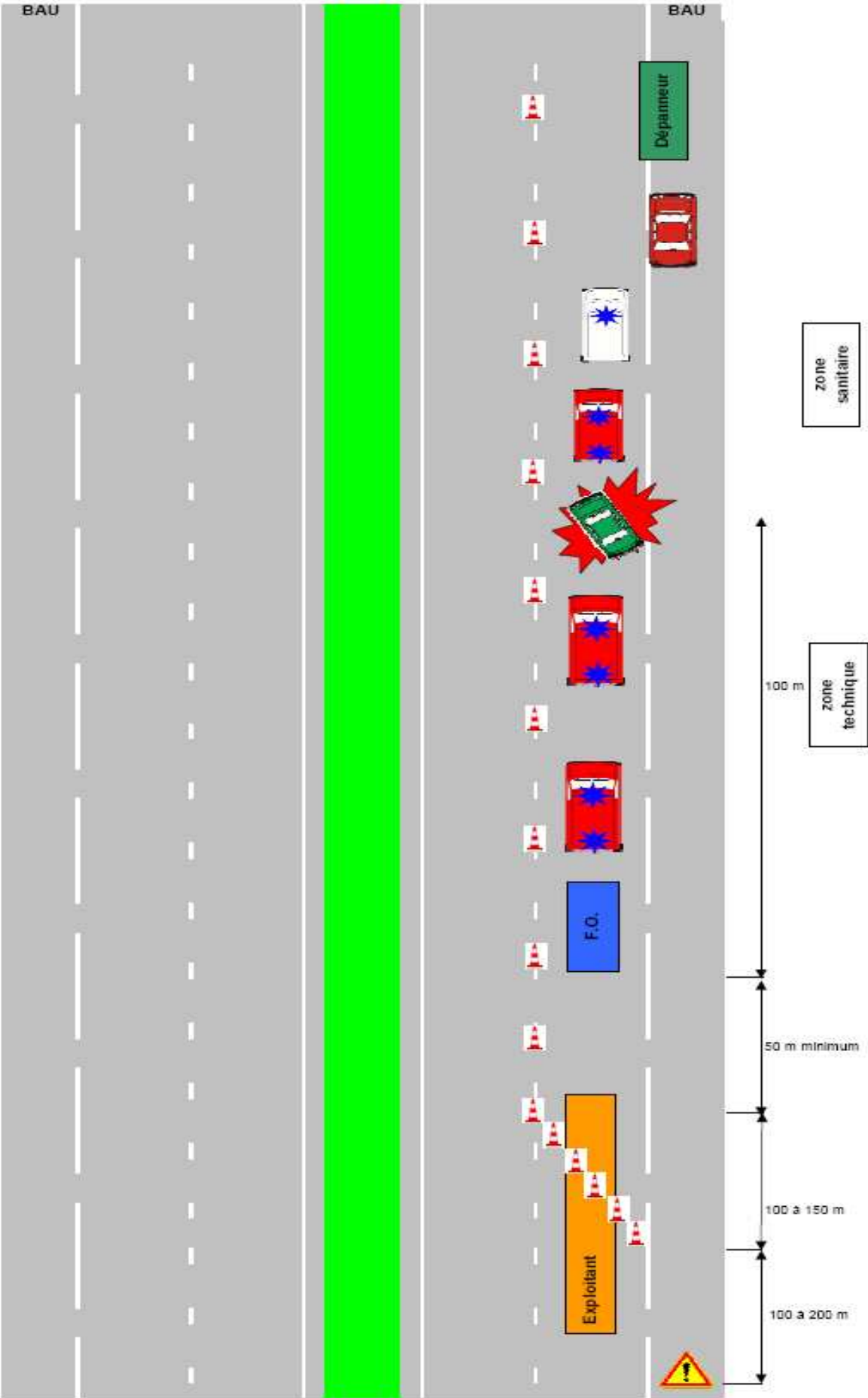


**Premiers sur les lieux, les services de secours se placent au plus près de l'accident
(zone technique et zone sanitaire)**

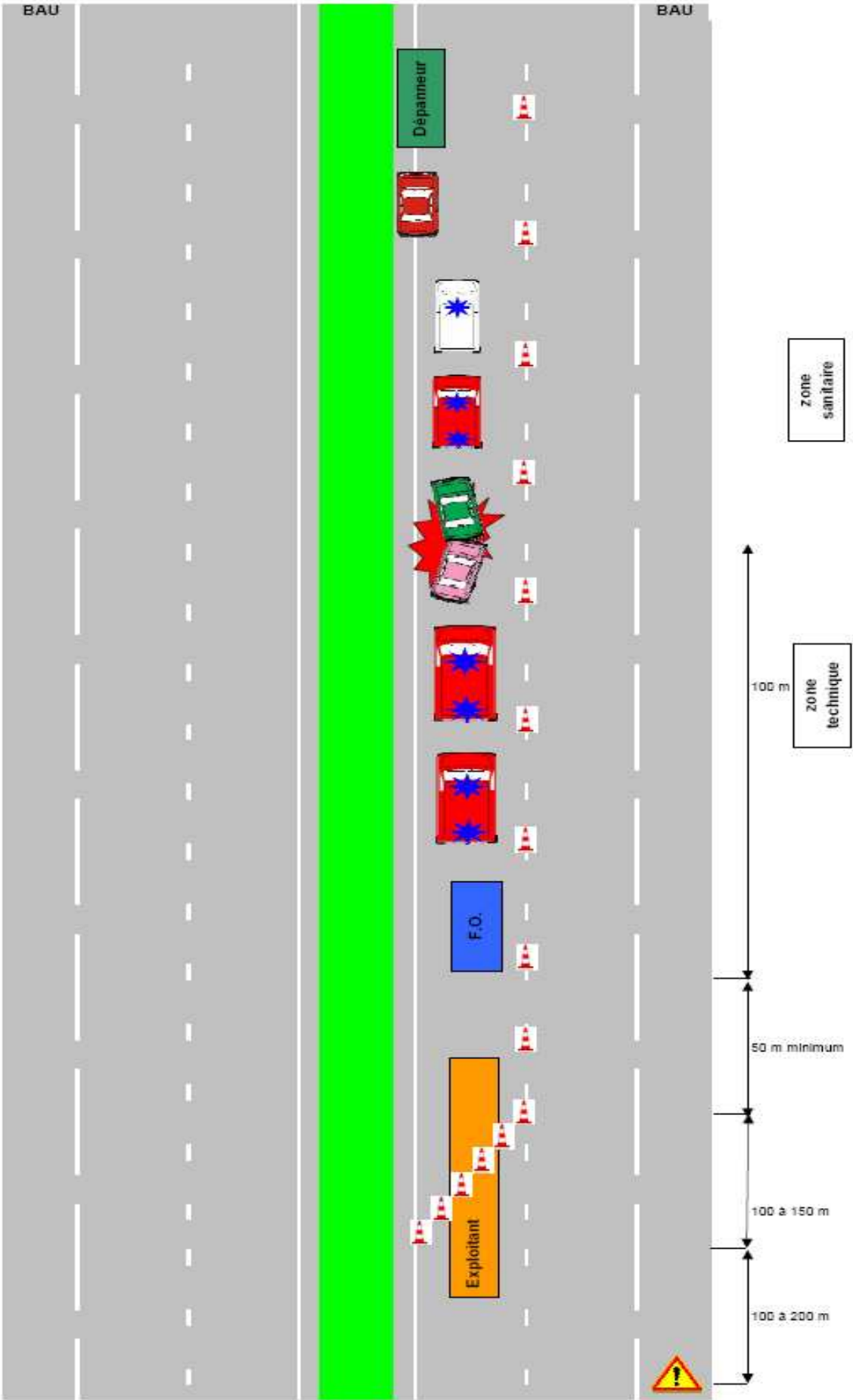
SCHEMA N° 7 :



SCHEMA N° 8 :



SCHEMA N° 9 :



E) Cas n°3 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial des forces de l'ordre. L'ordre des actions est à respecter. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

Phase 1 : Les forces de l'ordre se mettent en place

- ➔ Action 1 : Positionner le(s) véhicule(s) (gendarmerie/police, VL ou motos) en anticipant sur le futur dispositif selon les schémas ci-après (positionnement sur chaussée, distances nécessaires ...)
- ➔ Action 2 : Poser une signalisation minimale dans l'attente de l'exploitant ou du SDIS
- ➔ Action 3 : Réguler au mieux le trafic (signes de ralentissement à l'approche de l'accident, etc...)

Situation des véhicules accidentés

N° de Schéma correspondant

- | | | |
|-------------------------------|---|--------------|
| – sur Bande d'arrêt d'Urgence | → | Schéma n° 10 |
| – sur voie de droite (lente) | → | Schéma n° 11 |
| – sur voie de gauche (rapide) | → | Schéma n° 12 |

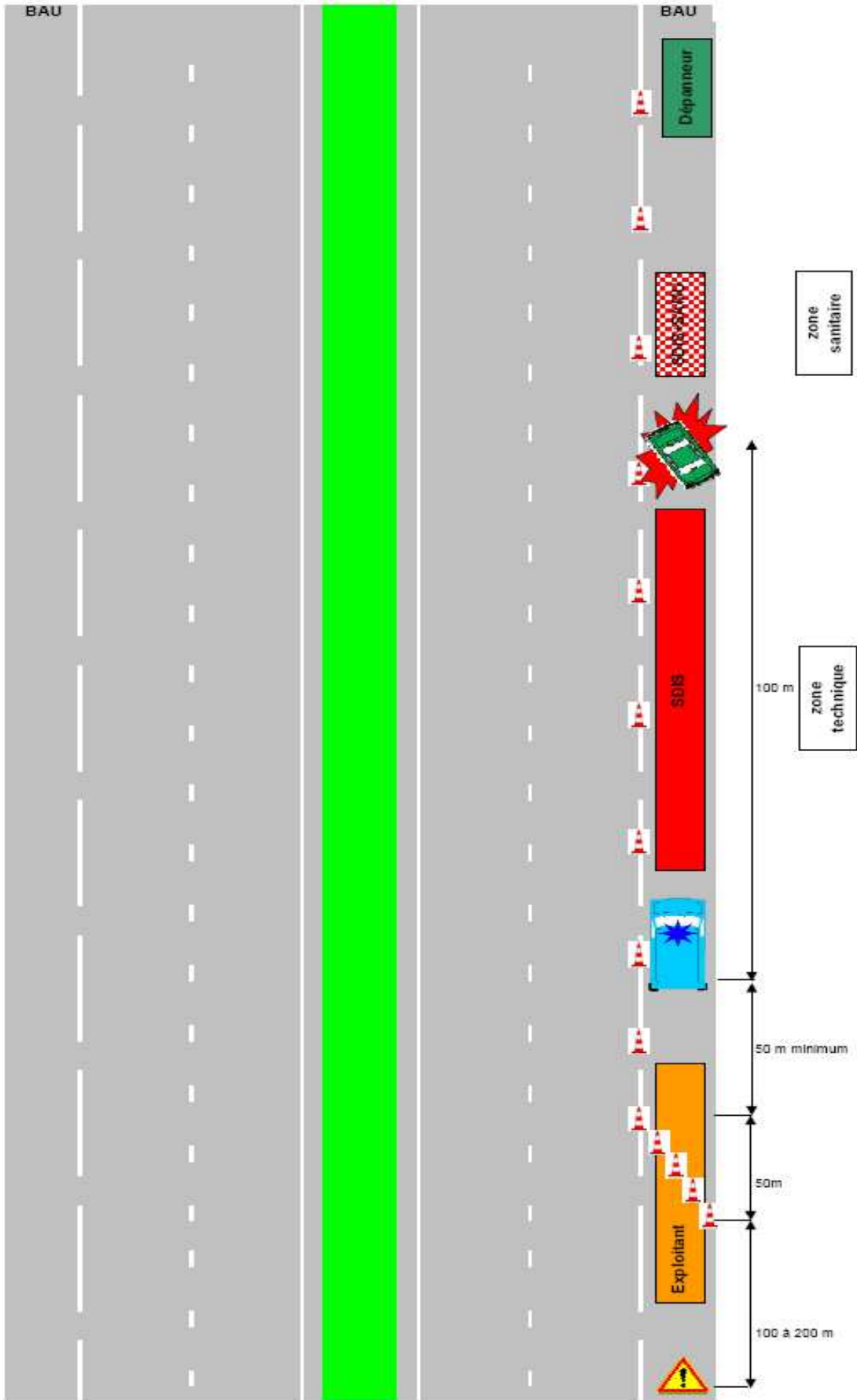
Phase 2 : arrivée des autres services

- Le SDIS s'insère dans le balisage et se positionnent en respectant les schémas de positionnement si l'exploitant n'est pas encore sur place.
- A l'arrivée de l'exploitant sur les lieux, celui-ci prend à sa charge le balisage définitif de toute la zone, conformément aux règles d'exploitation et à la réglementation.

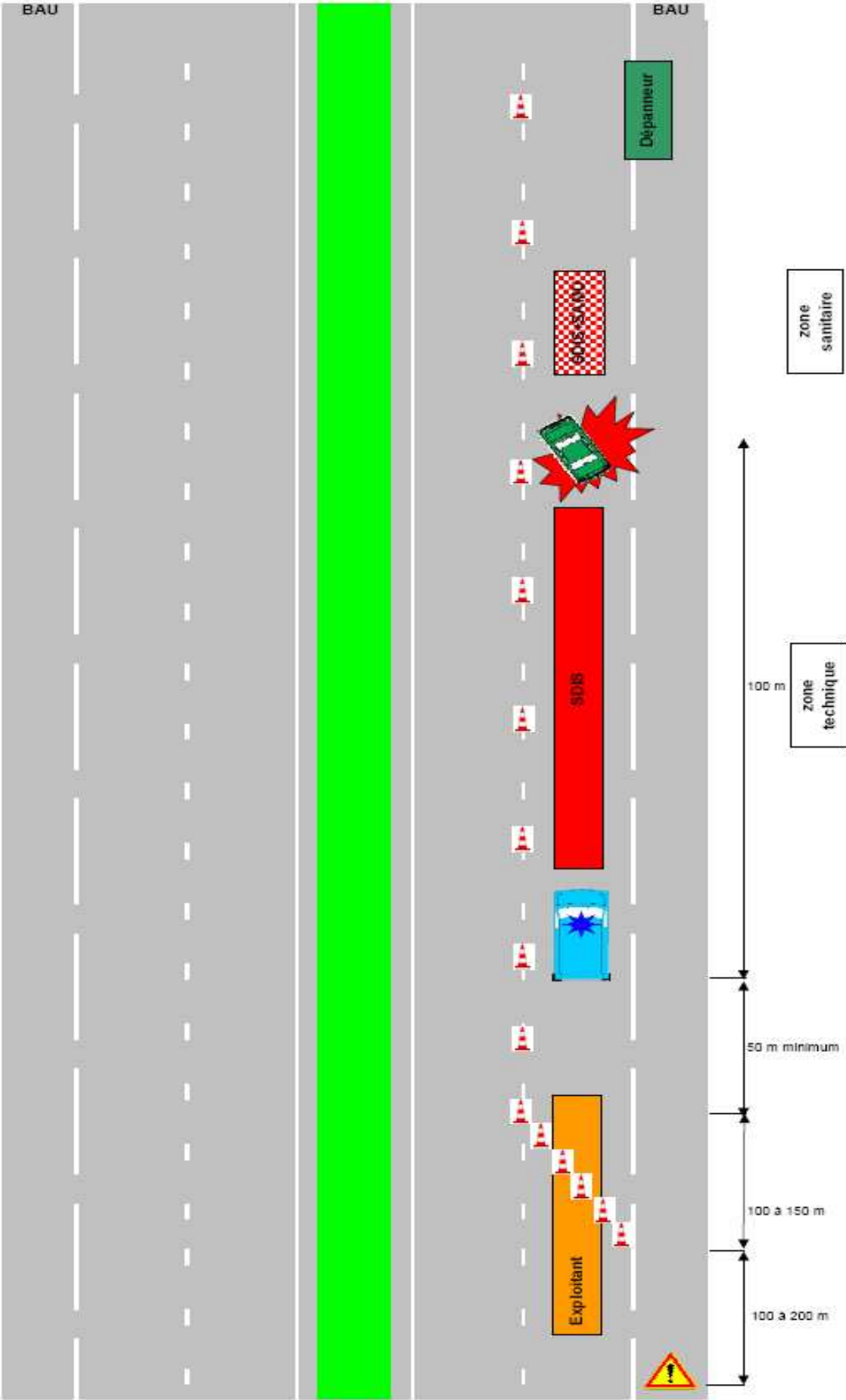


Premières sur les lieux, les forces de l'ordre se placent à 100 m minimum en amont de l'accident (début de la zone technique)

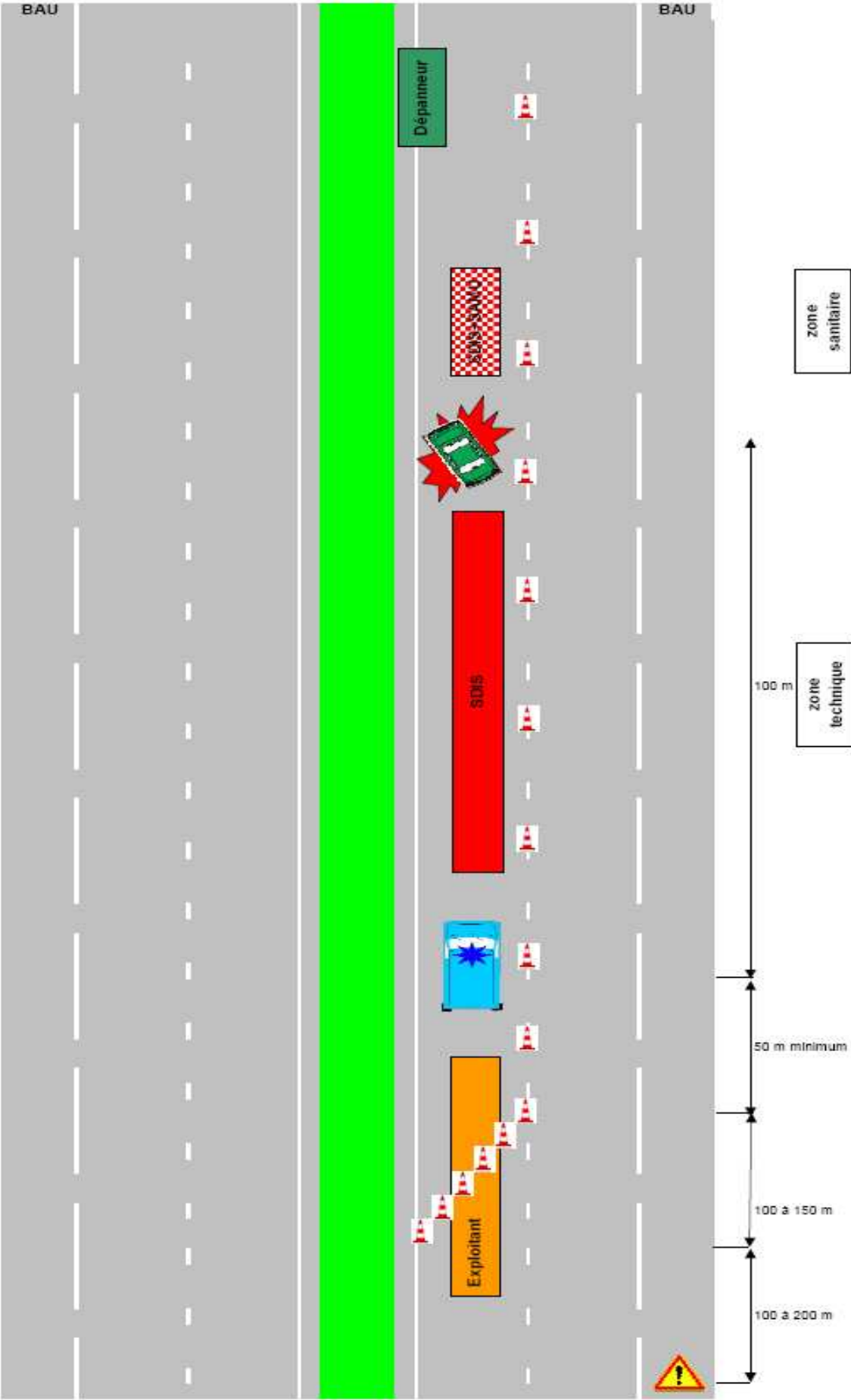
SCHEMA N° 10 :



SCHEMA N° 11 :



SCHEMA N° 12 :



F) Configurations particulières

Dans cette partie sont présentées des situations particulières, liées aux caractéristiques géométriques de la chaussée ou

Absence de Bande d'Arrêt d'Urgence

Comme il est précisé dans la *partie C* de ce chapitre (cas où l'exploitant arrive en premier sur les lieux), en l'absence de Bande d'Arrêt d'urgence, le dispositif opérationnel mis en place correspond à la neutralisation soit de la voie rapide, soit de la voie lente (schémas n°2 et 3).

Chaussées à 3 voies de circulation

En cas d'évènements sur la voie de droite, sur la voie de gauche ou sur la bande d'arrêt d'urgence, les schémas types sont les mêmes que pour des interventions sur 2x2 voies. Seule la situation pour un incident sur **voie centrale** est différente. Deux voies sont alors nécessairement neutralisées. Dans le cas illustré par le schéma n°13, les véhicules impliqués dans l'incident se situent les voies de droite et centrale.

Zone d'évènement inaccessible

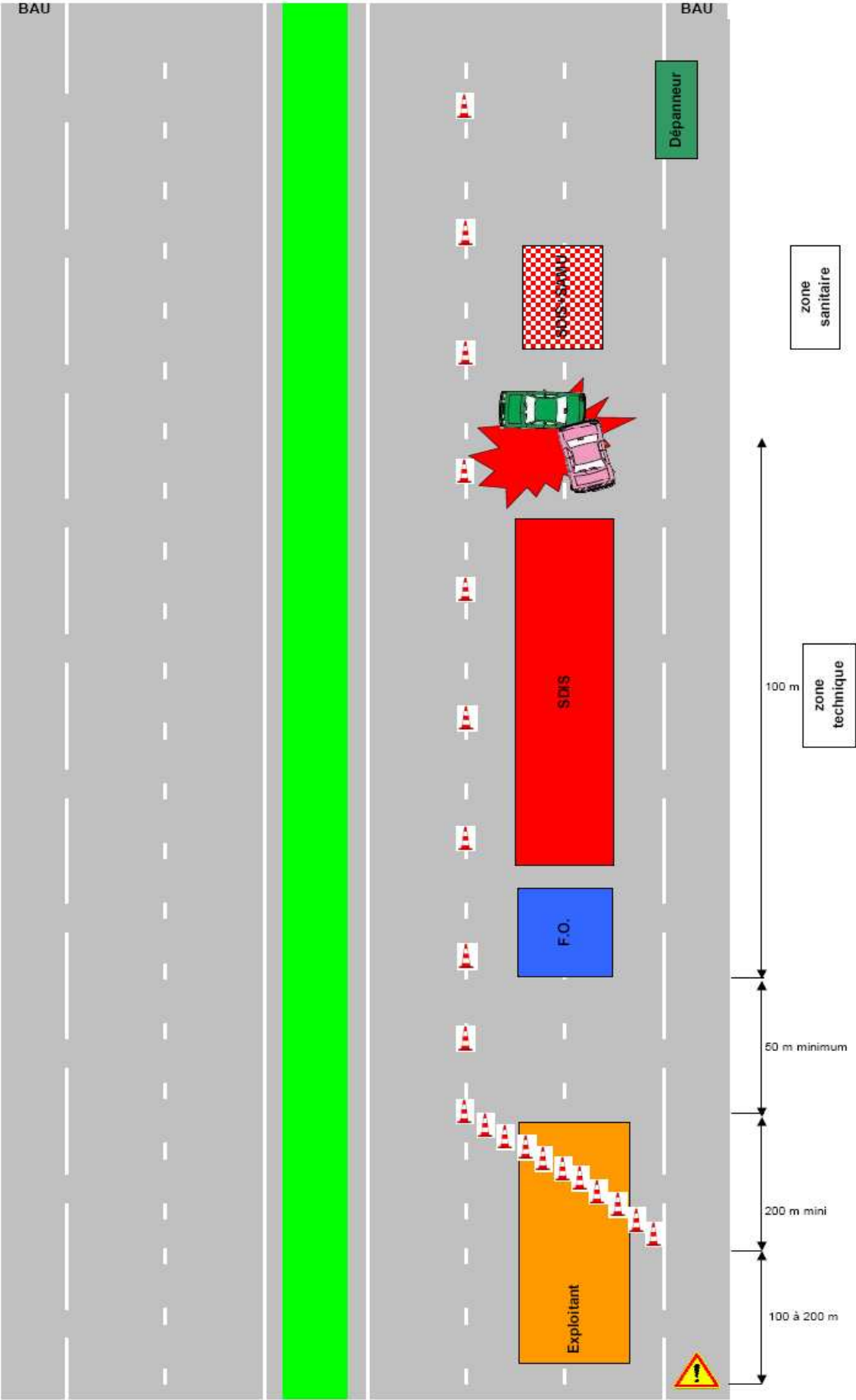
En cas de carambolage par exemple, la zone d'évènement peut être totalement inaccessible dans le sens normal de circulation. Les différents intervenants peuvent être amenés à remonter les voies de circulation dans le sens inverse de circulation. Cette opération s'effectue sous le contrôle des forces de l'ordre.

Situation des véhicules accidentés

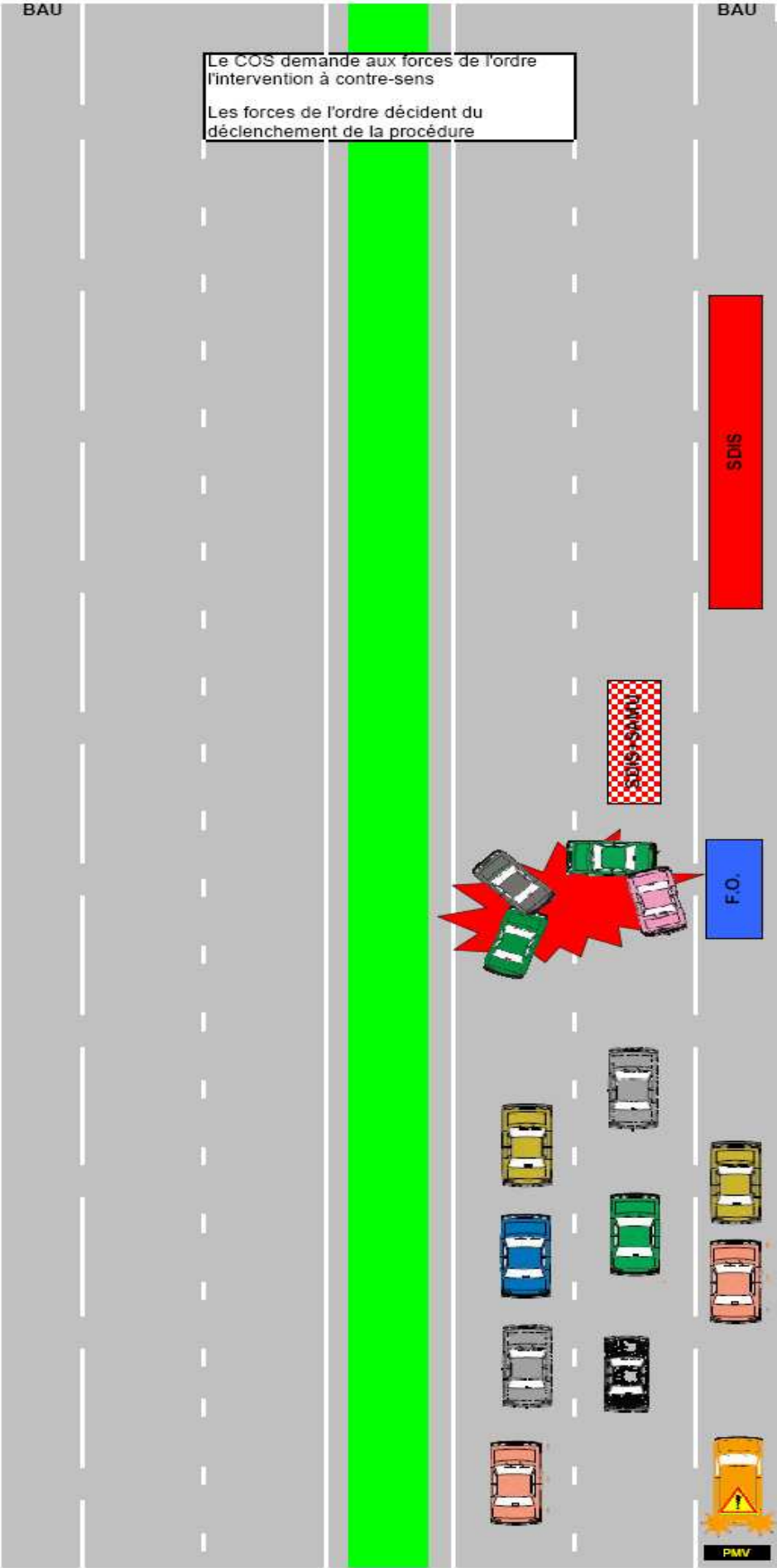
N° de Schéma correspondant

- | | |
|---|----------------|
| – sur chaussée à 3 voies de circulation | → Schéma n° 13 |
| – intervention à contre sens | → Schéma n° 14 |

SCHEMA N° 13 :



SCHEMA N° 14 :



IV. VOUS ÊTES SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT



- **Soyez conscients de la proximité du trafic et des risques engendrés.**
- **Ne traversez pas les voies** laissées libres à la circulation.
- **Ne vous déplacez pas sur les voies circulées**
- **Éloignez vous de la voie circulée** même à l'intérieur de la zone balisée
- En intervention sur voie de droite ou BAU, **déplacez vous si possible derrière les glissières**, à défaut sur la BAU
- **Faites toujours face à la circulation**, et gardez une bonne vision du trafic
- **Ne restez sur la zone d'évènement que si votre présence est indispensable**

- Toutes les opérations se déroulent en présence des Forces de l'Ordre en cas d'évènement « grave », comme défini dans le préambule.
- Les moyens des intervenants seront modulés selon l'importance de l'évènement
- Remontée de l'information aux usagers : pendant l'intervention, après concertation avec le COS, le chef d'équipe de l'exploitant fait remonter les informations à son PC ou CIGT afin d'informer les usagers en approche si possible en temps réel

V. VOUS QUITTEZ LA ZONE DE L'ÉVÈNEMENT

- ➔ Action 1 : Les services de secours (COS) informent les responsables des Forces de l'Ordre et l'exploitant de la gravité des dégâts corporels (enquêtes et statistiques)
- ➔ Action 2 : Les forces de l'ordre assurent la protection des autres intervenants et ne peuvent quitter la zone d'évènement qu'après concertation avec les autres intervenants

Nota : Lorsque c'est possible, la voie neutralisée sera utilisée pour réintégrer la circulation en toute sécurité

Le Directeur
Départemental
des Services d'Incendie et
de Secours

Colonel LEBOUILLAIRE

Le Chef de Service du
SAMU 63

Docteur François DISSAIT,

Le Colonel,
Commandant la région
de Gendarmerie
d'Auvergne

Jean-Paul BLACHON,

Le Directeur
Départemental de la
sécurité publique du Puy-
de-Dôme

Jean-Paul FAIVRE

Le Directeur Régional
APRR Paris

Philippe GIGUET

Le Directeur Régional
ASF région Centre-
Auvergne

Nicolas SCHWAB

Le Directeur Régional
d'Exploitation
ASF région Rhône-
Alpes Auvergne

Richard BERTOLI

Le Directeur
interdépartemental des
routes Massif Central

Marc TASSONE

Le Préfet de la Région
Auvergne
Préfet du Puy-de-Dôme

Patrick STEFANINI

GLOSSAIRE

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
COS : Commandant des Opérations de secours
FPT : Fourgon Pompe Tonne
VSR : Véhicule de Secours Routier
VSAV : Véhicule de Secours aux Victimes
TMD : Transport de Matières Dangereuses
CORG : Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
ASF : Autoroutes du Sud de la France
APRR : Autoroutes Paris Rhin Rhône
DIR MC : Direction Interdépartementale des Routes Massif Central
D.A.I. : Détection Automatique d'Incident
PC : Poste Central de régulation du trafic (réseau concédé)
CIGT : Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (réseau non concédé)
BAU : Bande d'Arrêt d'urgence
FLR : Flèche Lumineuse de Rabattement
FLU : Flèche Lumineuse d'Urgence
PMV : Panneau à Message Variable
SAMU : Structure d'Aide Médicale Urgente
SMUR : Structure Mobile d'Urgence et de Réanimation