

3, Les Prés Roses
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 60 00
ut9-ced@jura.ch

Rapport annuel

2023





TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CHIFFRES-CLÉS, INFOS	7
FAITS MARQUANTS	8
PRÉSENTATION - GALERIES DE SÉCURITÉ ET CHEMINS DE FUITE	10
ACTIVITÉS RÉALISÉES	14
ENTRETIEN COURANT - OFROU	14
FRAIS EFFECTIFS - OFROU	16
FRAIS EFFECTIFS - AUTRES	18
RÉCAPITULATIF	19
ORGANISATION OFROU	20
ORGANISATION UTIX	21
RELATIONS UTIX-CED ET RCJU	22
LEXIQUE	23



INTRODUCTION

PRÉAMBULE

L'année 2023 a été marquée par une période hivernale très peu enneigée mais qui a néanmoins nécessité un épandage de sel et de saumure afin de prévenir le risque de gel. En décembre, nous avons fait face à une importante pluie givrante qui a rendu la chaussée glissante ne provoquant, heureusement, aucun accident.

Plusieurs bouleversements se sont produits au niveau du personnel en 2023. Le premier, est la réorganisation de la voirie UTIX-CED qui est passée d'une structure longitudinale à une structure par secteurs. Un secteur « Delémont » et un secteur « Ajoie » ont été créés. De cette manière, il n'y a plus d'équipes spécialisées et l'ensemble des cantonniers-chauffeurs réalise toutes les tâches de la globale. Cette nouvelle organisation permet de diversifier les activités des membres de la voirie et de favoriser leur polyvalence. Cette structure a nécessité un temps d'adaptation mais porte ses fruits et semble convenir à la grande majorité du personnel.

Le second bouleversement concerne les mouvements de personnel durant l'année. La voirie UTIX-CED a été particulièrement impactée par plusieurs départs. Tous les postes ont pu être repourvus. Au printemps, notre collaboratrice administrative a également annoncé sa démission et son poste a été repourvu durant l'année. En fin d'année, ce sont le chef de secteur de la voirie et l'adjoint au chef de section et responsable EES qui ont remis leur lettre de démission. Ces deux personnes quittent l'UTIX-CED après de très nombreuses années de service. Leurs postes seront repourvus en 2024.

Durant l'année, l'UTIX-CED a été peu sollicitée pour l'accompagnement de projets de la filiale d'Estavayer-le-Lac (F1) ce qui a permis d'orienter les ressources sur la réalisation des prestations de la globale qui ont été effectuées avec un haut degré d'exécution.

Un exercice feux bleus de grande envergure a été réalisé durant l'année. Organisé par l'OFROU et le GPIA16 (groupe permanent d'intervention A16) et regroupant des intervenants français et jurassiens, il simulait l'incendie d'un car dans le tunnel de Montaigne. L'UTIX-CED a participé à cet exercice principalement au niveau de la sécurisation du site. Les objectifs fixés ont été atteints par rapport au scénario proposé.

Concernant les éléments extraordinaires, de fortes pluies durant le mois de décembre ont causé un glissement de terrain sur la N18 à la sortie de Delémont en direction de Soyhières. Les matériaux ont dû être évacués rapidement car ils menaçaient de se répandre sur la chaussée. La zone a également été bâchée afin de garantir provisoirement la sécurité des usagers.

Le projet de construction d'une halle de stockage a subi un coup d'arrêt à la suite de problèmes juridiques apparus durant la phase de mise à l'enquête. En effet, le projet étant un objet OFROU à 100%, les procédures à suivre doivent être fédérales et non pas cantonales. Actuellement, des éclaircissements doivent être fait entre la filiale d'Estavayer-le-Lac et le canton afin de déterminer la suite du projet.

PROJETS ET TRAVAUX IMPORTANTS DE CETTE ANNEE

En 2023, plusieurs projets importants ont eu lieu, la majorité étant l'étude et l'installation de panneaux photovoltaïques sur les centrales techniques et les galeries des tunnels. En effet, depuis les problèmes d'approvisionnement électrique survenu en 2022, l'OFROU a décidé de se mettre au vert et a lancé plusieurs projets de construction d'installations photovoltaïques. Sur le tracé N16, un premier champ de panneaux a vu le jour sur la centrale technique de Develier. Des études et appels d'offres ont également été réalisés pour les sites de Montaigne Est, Neu-Bois Nord et à la jonction de Delémont Ouest. Ce dernier est un projet pilote qui vise à étudier le rendement de plusieurs types de panneaux photovoltaïques avec des inclinaisons et orientations différentes, mais également d'analyser l'entretien de ce type d'installations et des surfaces touchées.

Au niveau du tracé, le revêtement du giratoire de la sortie de Delémont Est a été réfectionné, de même que plusieurs nids de poule devant les tunnels de Bure et de Moutier. Des pontages de fissures ont également été réalisés sur l'ensemble du réseau routier N16 et N18.

Au début de l'année, le projet Ostral, visant des mesures d'économie d'énergie, a débuté. Diverses mesures ont été prises, telles que la réduction du chauffage et la diminution de la climatisation dans les centrales techniques, l'arrêt de la ventilation flash-fogging (variation de la température à l'entrée des tunnels pour éviter l'apparition de buée sur le pare-brise des véhicules) dans les tunnels du Mont-Terri et du Mont-Russelin sans que cela ne cause de désagréments aux utilisateurs. L'éclairage de plusieurs tunnels a également été assaini en passant à un système LED.

Au niveau de l'administratif, la première étape du projet de traitement numérique des factures créancières a été mise en place. Elle consiste à enregistrer numériquement les factures à leur arrivée et non plus à la fin du processus.

PROJETS ET TRAVAUX FUTURS

Le projet pilote d'installations photovoltaïques du giratoire de Delémont Est va entrer dans la phase de réalisation avec une mise en service prévue à l'été 2024. Les deux projets sur les galeries de Neu-Bois et Montaigne devront également entrer en phase de réalisation.

Le projet de traitement numérique des factures créancières entrera en fonction début 2024. En pratique, cela signifie que l'ensemble des factures sera traité numériquement ce qui implique des modifications du logiciel ainsi que de la manière de travailler.

Différents projets et travaux, de plus ou moins grande envergure, seront également réalisés en fonction des demandes de l'OFROU et de l'état du tracé.

Pour conclure, je tiens à remercier chaleureusement l'ensemble du personnel de la section UTIX pour l'excellent travail effectué tout au long de l'année écoulée.

Daniel Stadelmann
Chef de section

CHIFFRES-CLÉS, INFOS

A16

59.92

km d'entretien
de **Boncourt à Court**

- 17** tunnels et galeries
- 15** jonctions et demi-jonctions
- 2** aires de repos
- 1** plateforme douanière

N18

7.89

km d'entretien
de **Delémont à la frontière bâloise (BL)**

- 4** giratoires
- Dernier giratoire créé :
Giratoire du Jumbo - Août 2021

Sur l'ensemble du tracé des routes nationales

40.68 km

à ciel ouvert



27.13 km

de tunnels



94.28 kmv

avec aires de repos
et jonctions

1 centre d'entretien

Les Prés Roses 3, Delémont

- 3** silos à sel
(dont **1** pour la fabrication
de saumure)

1 instal. saumure

Premier tronçon

Tracé Delémont O- Porrentruy O

13.11.1998

1 point d'appui

Le Voyeboeuf 5, Porrentruy

- 2** silos à sel
- 1** instal. saumure

Dernier tronçon

NEB/NAR N18
Delémont-Frontière BL

01.01.2020

**Membre
de la société simple**



1

Centrale de production
photovoltaïque



39

collaborateurs



Sites internet

www.rn-arc.ch
www.jura.ch/sin

FAITS MARQUANTS



Durant l'année
N18 / Delémont - Sohyères



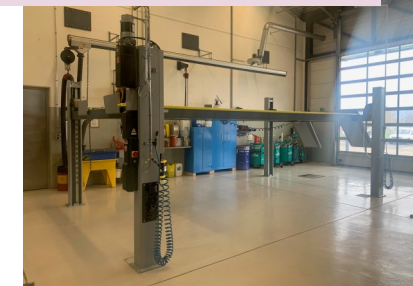
Septembre 2023
N16 / Compensation forestière
Droit Cotaire

Evacuation par hélicoptage d'une carcasse de voiture



Durant l'année
Entretien bâtiments

Nouveau lift à 4 colonnes au CED
Nouveau laveur haute pression au
laveur extérieur du CED
Changement des portes personnes CED



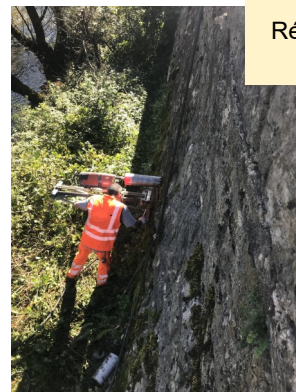
Durant l'année
Domaine EES

Mise en place de mesures selon le projet
Ostral visant à réduire la consommation
énergétique
Avant-projets et appels d'offre de plu-
sieurs projets d'installation de sites de
production photovoltaïque



Décembre 2023
Centrale technique Develier

Installation d'un champ de
panneaux photovoltaïque



Réparation d'un mur en pierre
soutenant la chaussée



Août - septembre 2023
N16 / Tunnel de Bure

Réfection du revêtement
à l'entrée du tunnel



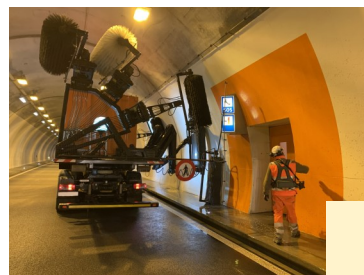
**Préparation des
chantiers 2023**



Durant l'année
N16 / Bassin de décantation
à Boncourt

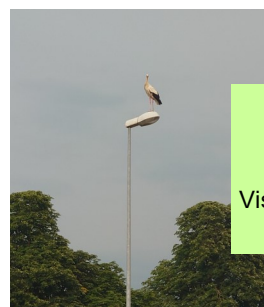
Curage du bassin

**Fin du service
hivernal
2022/2023**



Avril - mai 2023
Tracé N16

Lavages des tunnels
Curages des dépotoirs



Durant l'année
Biodiversité

Visite d'une cigogne et d'une chauve-
souris au CED



Durant l'année
Surfaces vertes

Coupes de bois sécuritaires
Entretien de la biodiversité et traite-
ment des plantes invasives



Durant l'année
N16 et N18

Pontage des fissures et réfection
des nids de poule



Septembre - octobre 2023
Sortie Nord - Tunnel du Graitrey

Stabilisation du talus



Septembre - octobre 2023
Tunnels de Moutier et Neu-Bois

Remplacement de l'éclairage
avec des LED



Décembre 2023
N18 / Delémont-Soyhières

Glissement de terrain



PRÉSENTATION - GALERIES DE SÉCURITÉ ET CHEMINS DE FUITE

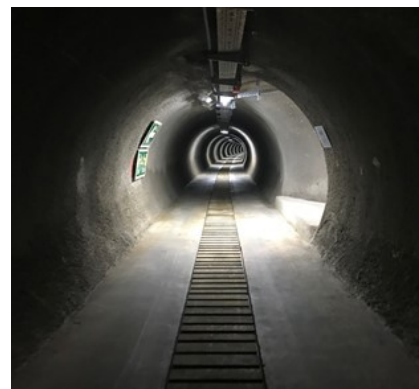
INTRODUCTION

Les galeries de sécurité, également connues sous le nom de galeries de fuite, sont de petits tubes construits parallèlement au tube autoroutier. Tous les tunnels n'en sont pas équipés. Seuls les tunnels bidirectionnels (un tube avec deux voies) tels que ceux de Bure, Mont-Terri, Mont-Russelin, Choindez, Raimeux et Graiterly, en sont pourvus. Sur l'ensemble du réseau de tunnels exploité par l'UTIX-CED, cela représente près de 20 kilomètres, soit le 1/3 du réseau et autant de galeries de sécurité.

Construites préalablement au tube autoroutier selon un diamètre d'environ 3 mètres, elles font aujourd'hui environ 2.5 mètres de hauteur pour une largeur maximale de 3 mètres. Les parois sont faites à partir de béton projeté sans aucun lissage particulier. Dépourvues de marquages au sol et équipées d'un éclairage simplifié en comparaison au tube autoroutier, aucun véhicule ne peut y circuler à l'exception de petits véhicules d'entretien de la voirie.



Entrée sud du tunnel bidirectionnel du Raimeux
Photo @Thierry Kläy

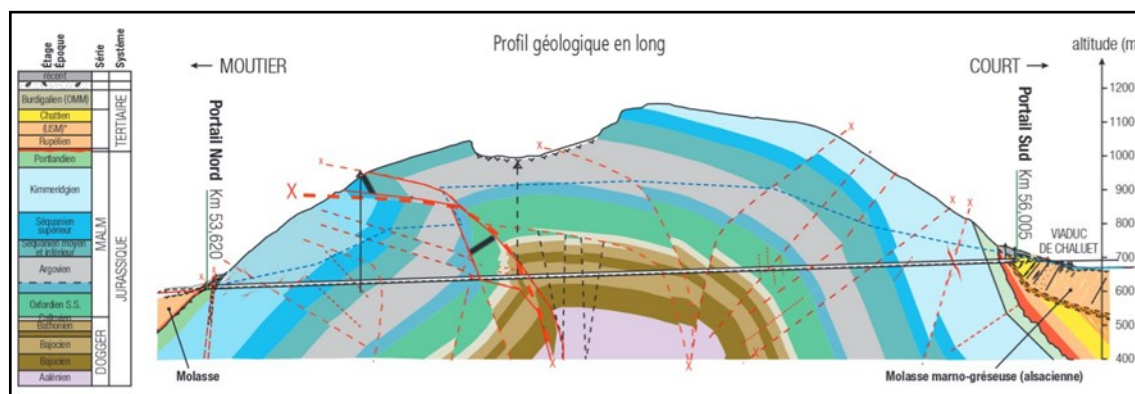


Galerie de sécurité du Mt-Russelin
Photo @Eloïse Wunderlich

CONSTRUCTION

Lors de la construction du tunnel, la galerie de sécurité fait office de galerie de reconnaissance. Elle est creusée avant le tube principal à l'aide d'un tunnelier et fait environ 3 mètres de diamètres.

Le but premier est de reconnaître le tracé et d'identifier les différents types de roches afin de déterminer le profil géologique de la montagne. Ce profil a plusieurs utilités. La première permet de définir la meilleure manière de creuser le tube principal. En effet, la méthode traditionnelle (explosifs) se limite aux massifs rocheux, tandis que le tunnelier excelle aussi dans des massifs sableux ou argileux.



Profil géologique du tunnel du Graiterly
Schéma @Bulletin A16 Tunnel du Graiterly

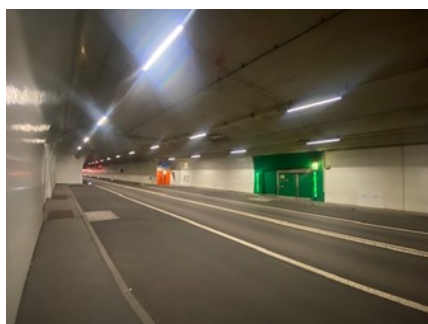
L'identification des roches permet également de calculer la force de pression que la montagne exercera sur le tube afin de créer une infrastructure suffisamment résistante. Certaines roches, comme la marne, absorbent beaucoup plus facilement et en plus grande quantité, l'eau lors des précipitations. En conséquence, le poids qui « presse » sur le tunnel change et cela peut provoquer un effondrement de l'infrastructure si ce n'est pas pris en compte. L'étanchéité doit également être adaptée au risque de voir de l'eau s'infiltrer dans le tube.

De plus, la construction de la galerie de reconnaissance permet également de découvrir des grottes ou des cheminées naturelles présentes dans la montagne. Durant les travaux des tunnels de Choindez et du Raimeux, plusieurs cheminées ont été découvertes.

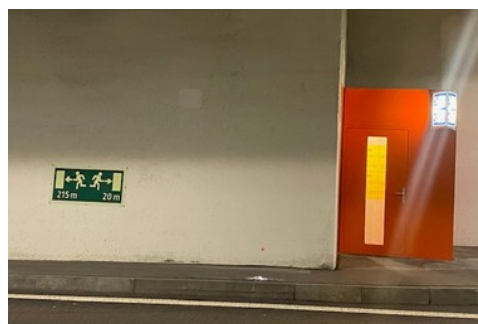
Tous ces éléments sont utilisés lors des appels d'offres des travaux de construction, ils permettent aux entreprises d'évaluer les méthodes d'excavation à utiliser (tunnelier et/ou explosifs), les différents éléments techniques liés à la construction du tube qui doivent être pris en compte et, ainsi évaluer les coûts engendrés.

FONCTIONNEMENT DE LA GALERIE EN CAS D'INCENDIE

En exploitation, les galeries de reconnaissance deviennent des galeries de sécurité et sont utilisées pour sortir du tunnel à pieds en cas d'incendie dans le tube principal. L'accès depuis la chaussée se fait à partir de portes d'accès aux issues de secours (vertes) situées tous les 300 mètres dans le tunnel. La distance aux portes est indiquée tous les 25 mètres par des panneaux accrochés des deux côtés du tunnel. Les portes sont équipées d'un dispositif d'assistance à l'ouverture afin de permettre à tout le monde de les ouvrir sans effort. La fermeture de ces portes est également automatique afin d'éviter l'entrée de fumée dans la zone d'air sain.

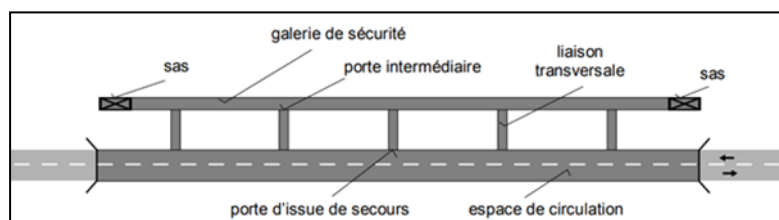


Porte coulissante - Tunnel du Graitery
Photo @Thierry Kläy

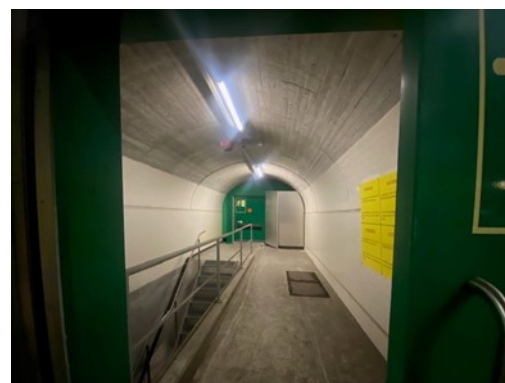


Panneau « Sortie » et porte sas
niche SOS - Tunnel du Graitery
Photo @Thierry Kläy

Une fois la porte passée, les usagers arrivent dans la galerie de liaison qui relie le tube principal et la galerie de sécurité. À partir de cet endroit, l'air est ventilé et en surpression. La surpression agit afin d'empêcher les fumées d'entrer dans la galerie en les repoussant vers l'espace trafic, ce qui permet d'avoir de l'air sain. Au début, ce système de ventilation fonctionnait en continu afin de garantir une surpression constante par rapport à l'espace de circulation. Toutefois, après avoir constaté sa grande consommation énergétique, l'OFROU a décidé de stopper cette pratique. Aujourd'hui, la surpression s'enclenche dès qu'une alarme incendie est détectée et est opérationnelle en une minute.



Chemins de fuite - Tunnels bidirectionnelles
Schéma @Site internet OFROU



Galerie de liaison - Tunnel du Graitery
Photo @Thierry Kläy

L'ouverture d'une seconde porte au bout de la galerie de liaison permet d'accéder à la galerie de sécurité. Un panneau indique la direction à prendre afin d'atteindre la sortie la plus proche. Aux extrémités, les personnes arrivent dans un sas d'une trentaine de mètres de largeur et long d'une centaine de mètres. Il se situe juste avant l'entrée du portail et abrite les ventilateurs permettant de créer la surpression.



Panneau « Sortie » - Tunnel de Choindez
Photo @Thierry Kläy



Galerie de sécurité - Tunnel de Choindez
Photo @Thierry Kläy



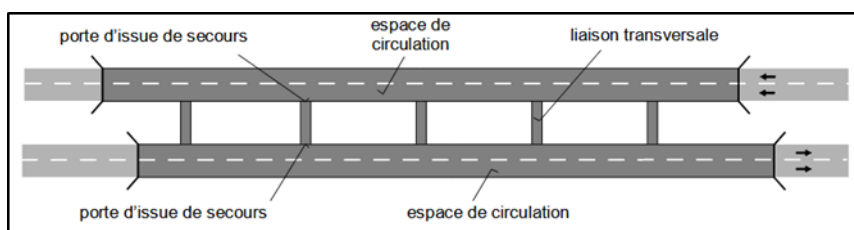
Sas sortie de galerie - Tunnel du Mt-Russelin
Photo @Thierry Kläy

Lorsqu'une alarme incendie est détectée, plusieurs processus sont automatiquement enclenchés. Les panneaux de signalisation situés aux entrées du tunnel s'allument afin de fermer le tunnel et ainsi empêcher les voitures de s'y engorger. Les bandes lumineuses qui encadrent les portes de sécurité donnant accès aux galeries se mettent à flasher afin d'indiquer aux usagers les issues de secours. Les ventilations des tunnels et de la surpression s'enclenchent et les services d'urgence (pompiers, police, ambulance) sont alertés.

FONCTIONNEMENT DE LA GALERIE EN CAS D'INCENDIE

Les tunnels unidirectionnels (deux tubes à deux voies chacun) ne disposent pas de galerie de sécurité, c'est le second tube de circulation qui fait office de galerie de fuite. L'UTIX-CED en exploite 6, il s'agit des tunnels de Neu-Bois, du Bois de Montaigne, de la Perche et du Banné, de Develier, de la Beuchille et de Moutier.

Les espaces trafic des deux tunnels sont reliés par des galeries transversales. En cas d'incendie, les usagers du tube dans lequel se déroule l'incendie doivent emprunter les portes de sécurité et se rendre dans le second tube qui fait office de tube sain. Ce dernier est évidemment fermé au trafic dès le déclenchement de l'alarme incendie afin d'éviter que des véhicules ne percutent des piétons. Il est également mis en surpression par les ventilateurs de l'espace trafic.

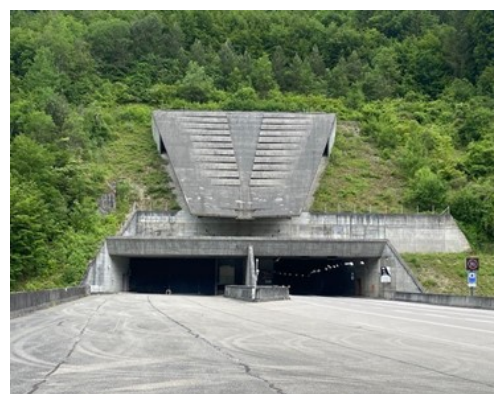


Chemins de fuite - Tunnels unidirectionnels
Schéma @Site internet OFROU

FONCTIONNEMENT DE LA GALERIE EN CAS D'INCENDIE

Lors de la construction d'un tunnel bidirectionnel, les centrales se trouvant aux entrées sont construites de manière à pouvoir accueillir les installations techniques de deux tubes autoroutiers. Cette particularité permet, en cas de construction d'un second tube, de ne pas devoir démonter et reconstruire la centrale afin de permettre l'installation des infrastructures techniques supplémentaires, telle que la ventilation. Pour se faire, divers éléments ont été doublés ou construits plus grands que nécessaire pour les installations actuelles.

Le plus visible est le portail d'entrée des tunnels et principalement ceux du Mont-Terri et du Mont-Russelin. Il est construit de la même manière que celui en service et la route d'accès donne l'impression d'arriver dans un deuxième tube.



Portail d'entrée sud - Tunnel du Mt-Terri
Photo @Thierry Klay

La ressemblance s'arrête néanmoins là, une fois le portail passé, seulement une amorce d'une centaine de mètres a été construite selon les dimensions d'un tube autoroutier. Durant la construction, cette zone servait de lieu de stockage pour le matériel et de point d'accès à la centrale technique, située au-dessus de l'amorce et de l'entrée du tube principal. Le matériel et les installations techniques étaient treuillés par un pont roulant en passant par une trappe que l'on peut voir sur l'image ci-contre.

De plus, pour certains tunnels, une partie des extrémités a été construite en tranchée couverte. Cela signifie qu'une tranchée a été creusée dans le flanc de la montagne, que le tunnel a été construit à ciel ouvert et, une fois les travaux terminés, il a été recouvert. Pour ces tunnels, comme celui de Choindez, l'amorce fait la taille d'un tube normal sur plusieurs centaines de mètres.

Aujourd'hui, cette zone correspond au sas dans lequel débouche la galerie de sécurité du tunnel. Quelques matériaux et engins y sont également stockés et la trappe d'accès est toujours utilisée lorsqu'il faut faire des travaux dans la centrale technique.



Sas sortie sud - Tunnel du Mt-Russelin
Photo @Eloïse Wunderlich



Vue sas sortie nord - Tunnel de Choindez
Photo @Thierry Kläy



Sas sortie nord - Tunnel de Choindez
Photo @Thierry Kläy

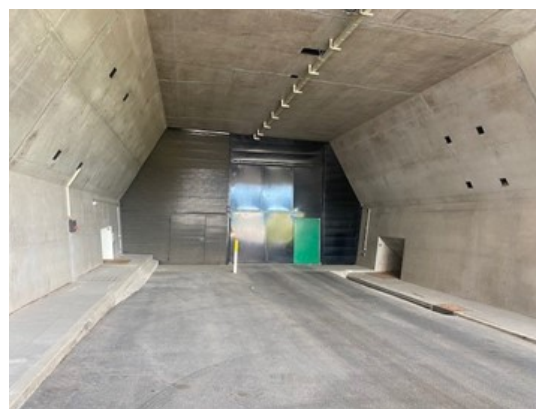
CONCLUSION

Les galeries de sécurité ont une double vie. D'abord galeries de reconnaissance avant la construction du tunnel, elles sont alors un élément indispensable au processus d'excavation. Et une fois le tunnel en fonction, elles en deviennent le chemin de fuite, lequel est primordial pour la sécurité des usagers.

Bien que souvent confondues avec un tube dans lequel les véhicules peuvent circuler de par la taille des portails et des sas situés aux extrémités, les galeries ne sont pas adaptées pour accueillir un trafic autoroutier. A l'exception de petit véhicule d'entretien de la voirie, aucun véhicule n'y circule.



Galerie de sécurité - Tunnel de Bure
Photo @Thierry Kläy



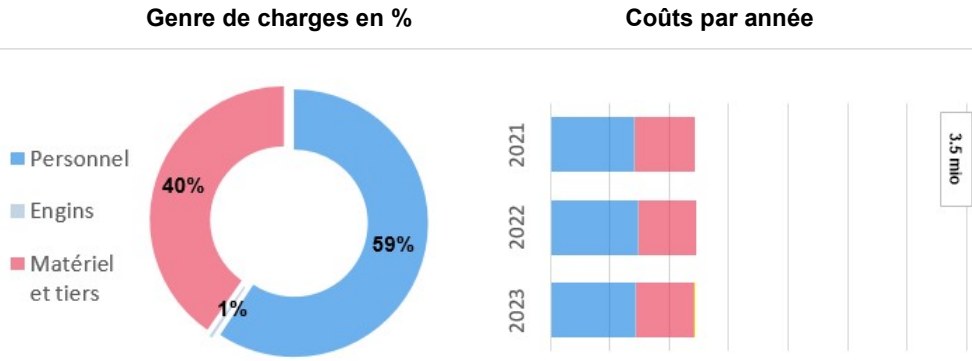
Sortie du sas nord - Tunnel de Choindez
Photo @Thierry Kläy

ACTIVITÉS RÉALISÉES

ENTRETIEN COURANT - OFROU

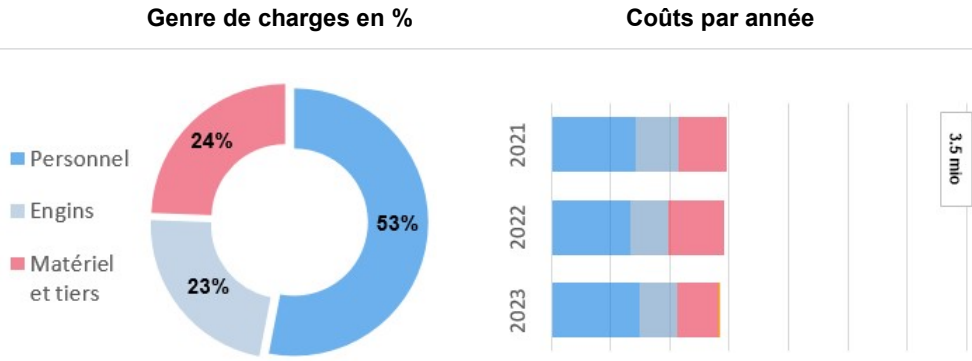
PP 0 FRAIS GÉNÉRAUX

Les frais généraux de ce produit partiel sont des coûts qui ne peuvent pas être imputés directement à un tronçon. Ils englobent les frais de gestion et d'administration, les frais informatiques et immobiliers ainsi que les frais généraux d'exploitation.



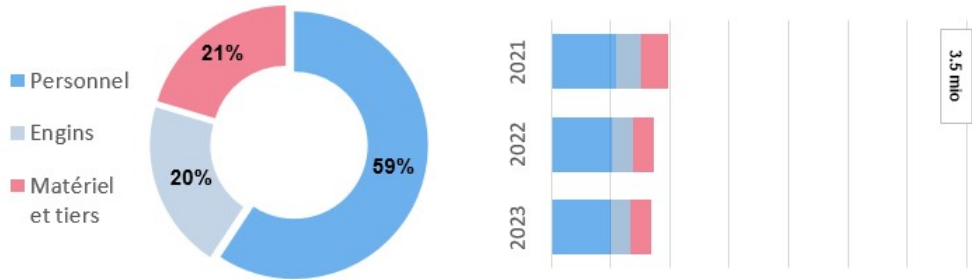
PP 3 SURFACES VERTES

L'entretien des surfaces vertes consiste à entretenir les surfaces herbeuses, les haies, les arbres et les arbustes ainsi que de mettre en place et suivre la mise en œuvre de la stratégie fédérale en faveur de la biodiversité.



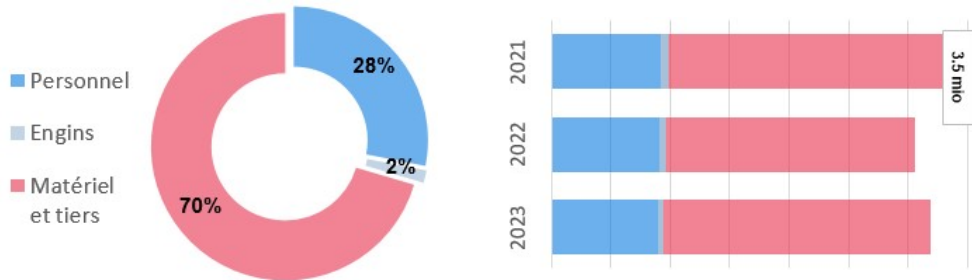
PP 1 SERVICE HIVERNAL

Les principales activités du service hivernal sont le déneigement, la lutte contre le verglas, la surveillance du réseau et la préparation/reddition des engins du service hivernal.



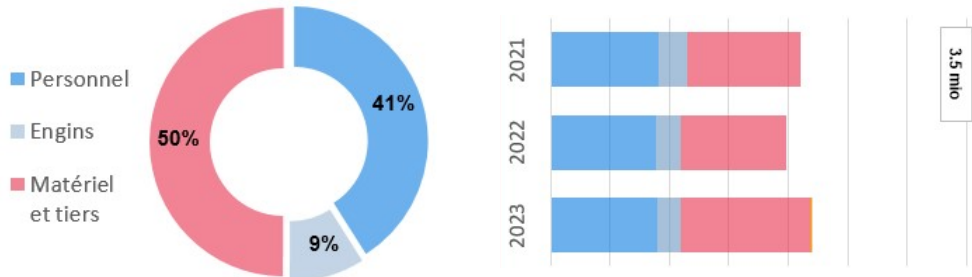
PP 4 EES

Les équipements d'exploitation et de sécurité concernent les installations d'approvisionnement en énergie, l'éclairage, la ventilation, la signalisation, les installations de surveillance, les dispositifs de communication et les systèmes de gestion.



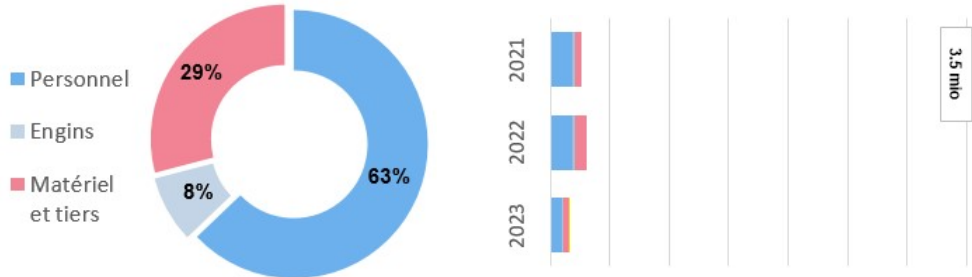
PP 2 NETTOYAGE

Les travaux de nettoyage sont effectués sur les tronçons à ciel ouvert et dans les tunnels. Il s'agit principalement des curages de canalisations et des lavages tunnels. Le ramassage des débris fait aussi partie du PP 2.

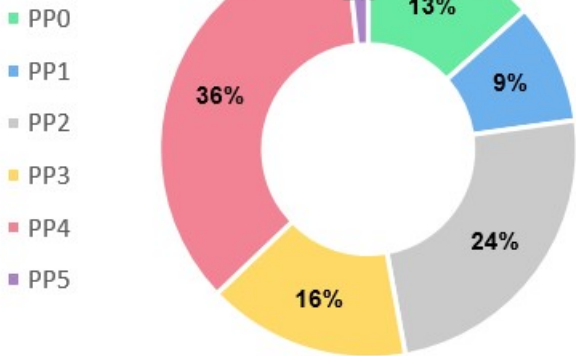


PP 5 SERVICE TECHNIQUE

Le PP 5 concerne les travaux sur les équipements de sécurité aux usagers (dispositifs de retenue des véhicules, clôtures, extincteurs, marquages, déshuileurs, etc.) ainsi que l'entretien des équipements sanitaires, des portes/portails et des hydrantes.



Consommation de sel	710	to
Surfaces de compensations écologiques	202	ha
Arbres fruitiers haute tige	211	nb
Surfaces vertes (réserves forêts)	271	ha
Surfaces de biodiversité le long de l'A16	30	ha
Consommation électricité	8'088	MWh



Hrs personnel

54'185 hres

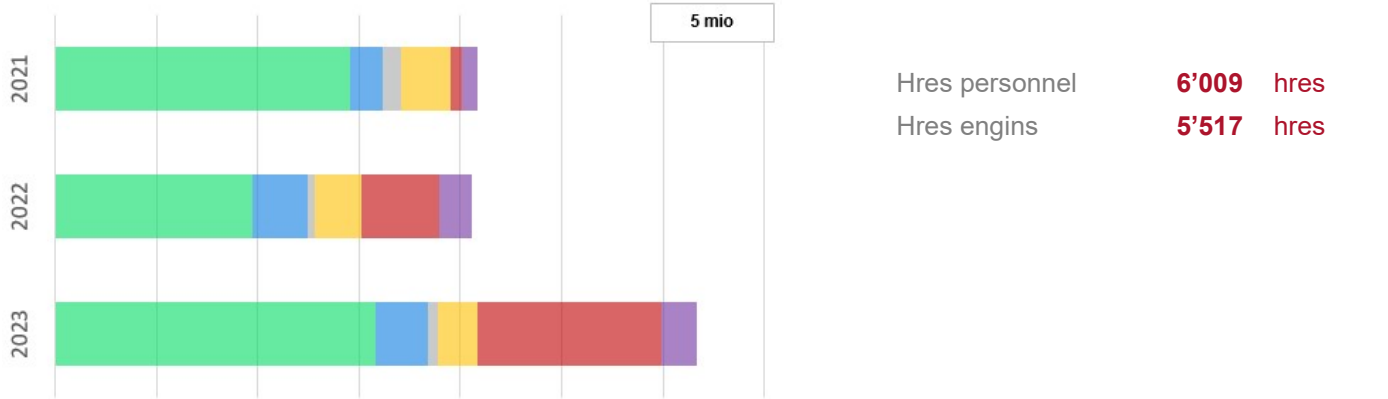
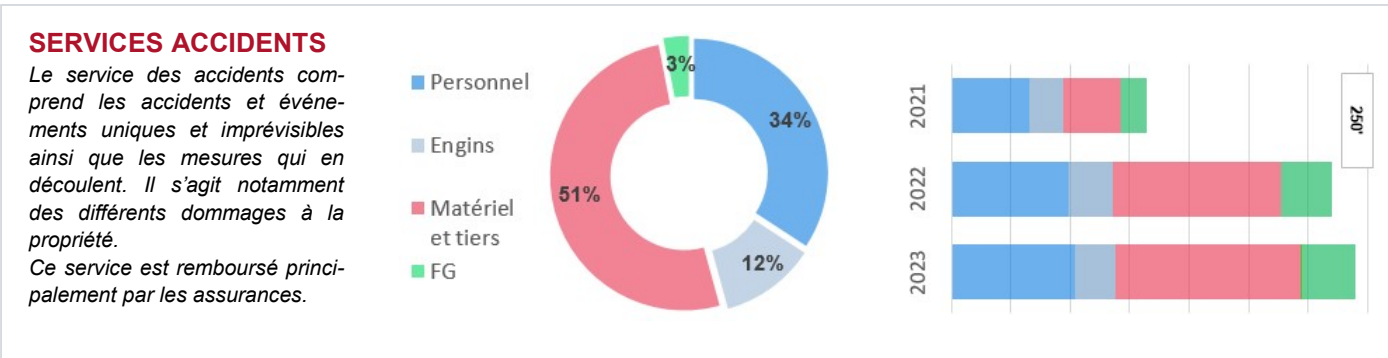
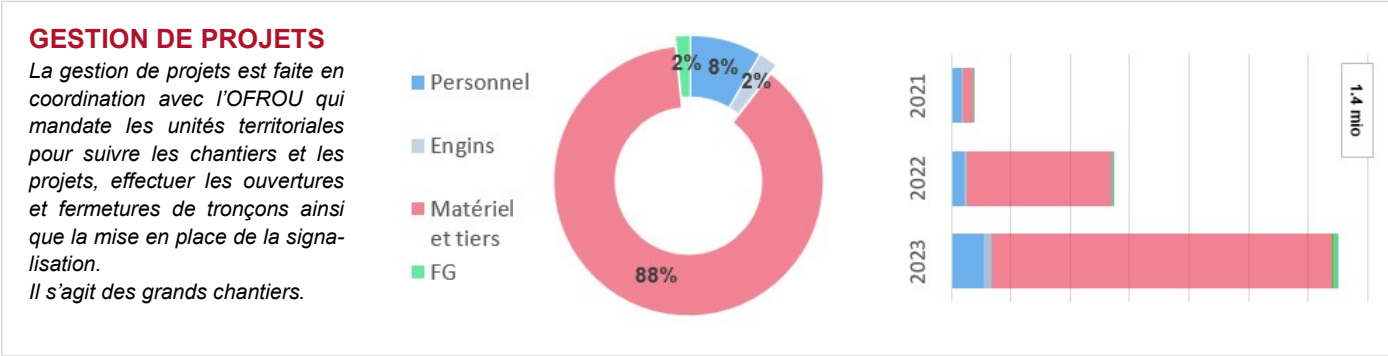
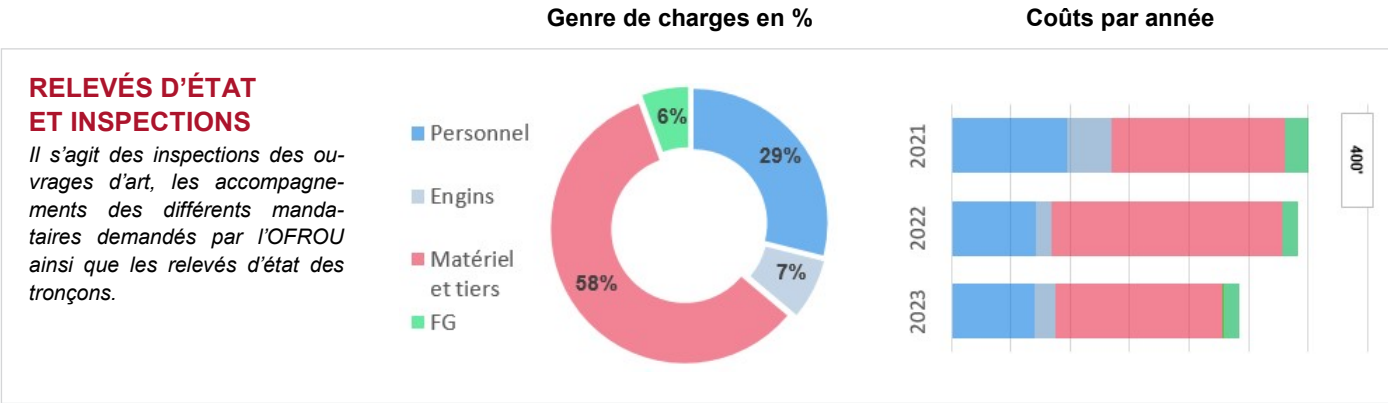
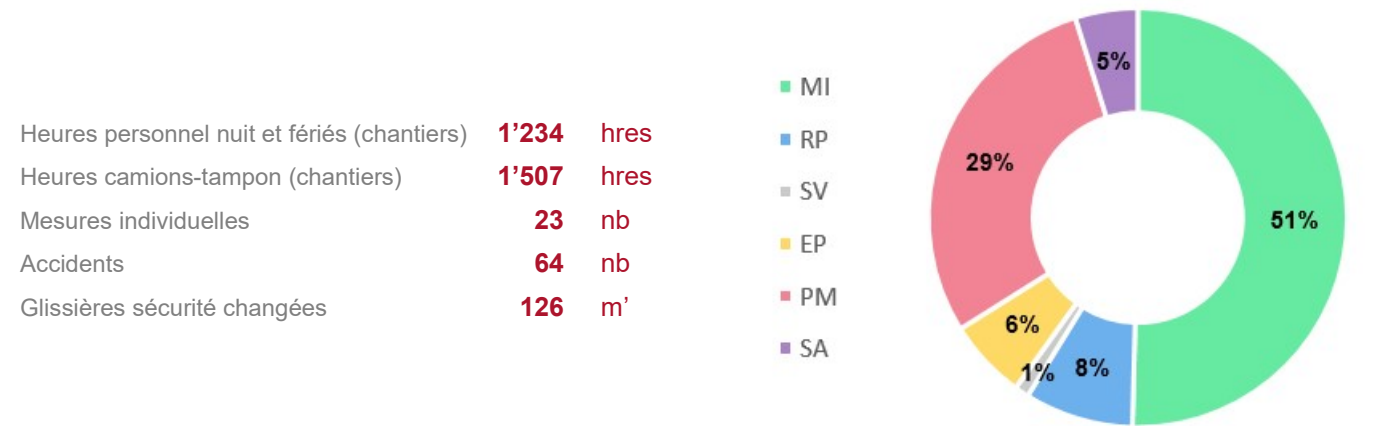
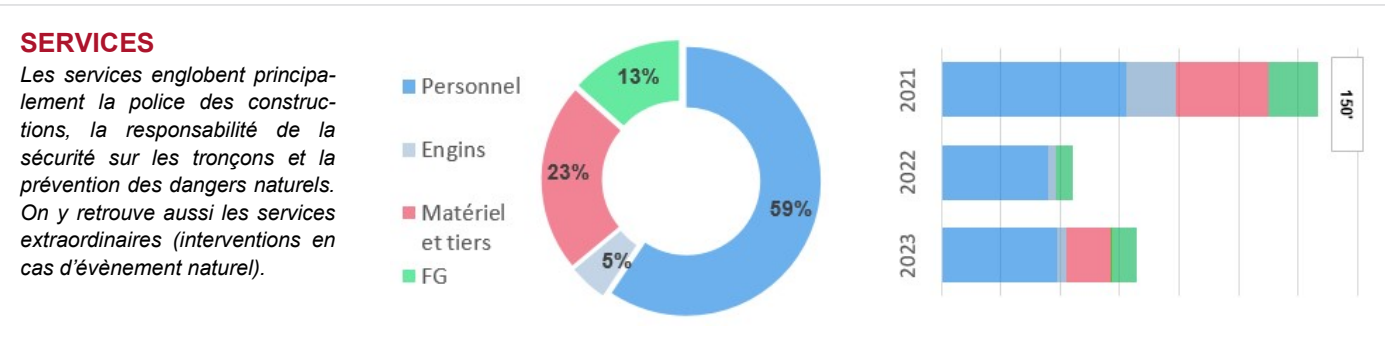
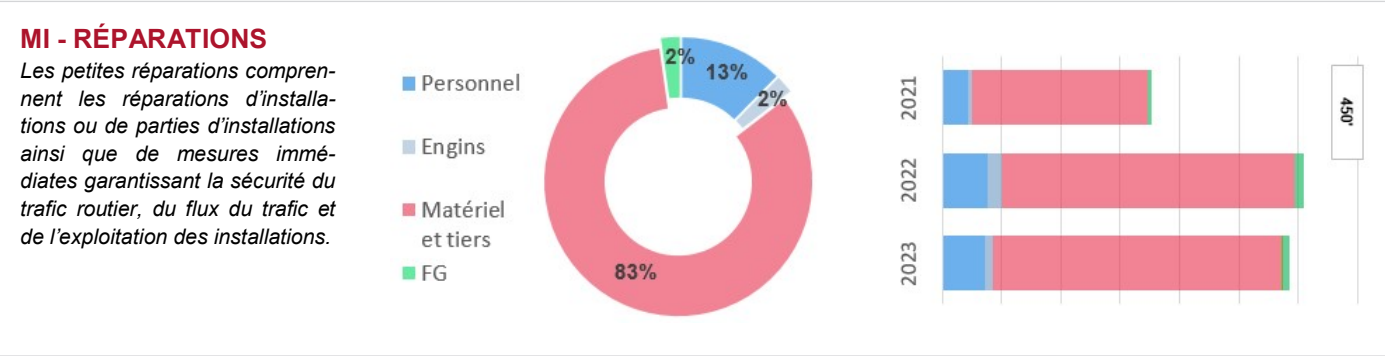
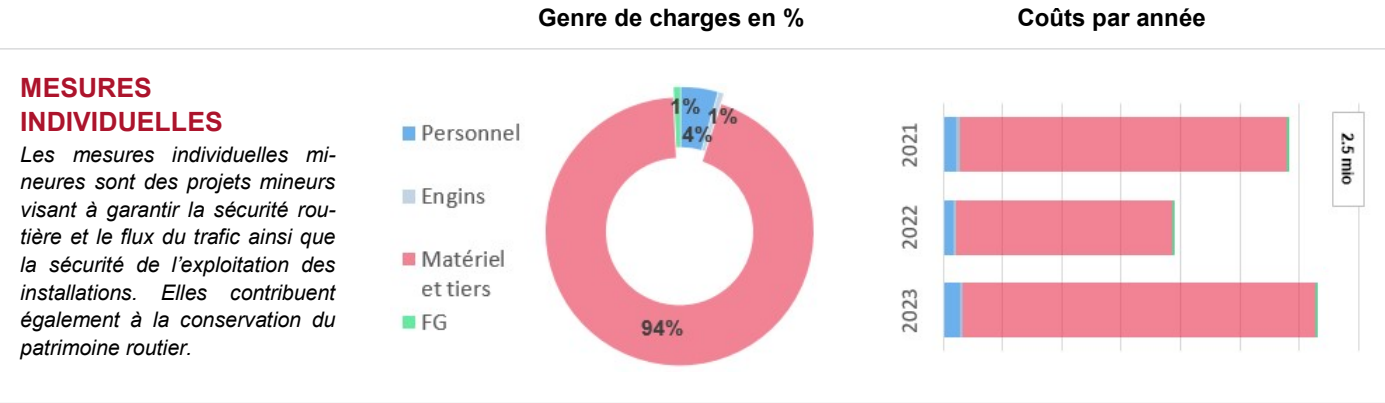
Hrs engins

34'850 hres

Descriptifs des prestations provenant du « Rapport entretien courant des routes nationales », édition 2018, Office fédéral des routes

ACTIVITÉS RÉALISÉES

FRAIS EFFECTIFS - OFROU



ACTIVITÉS RÉALISÉES

FRAIS EFFECTIFS - AUTRES

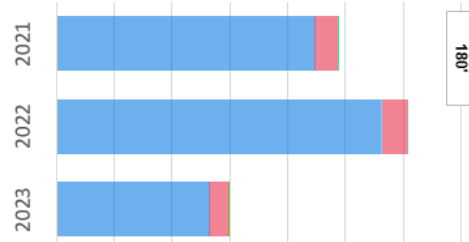
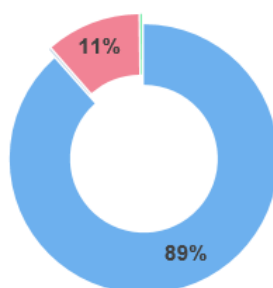
Genre de charges en %

Coûts par année

PRESTATIONS À LA RCJU

Le personnel UTIX-CED effectue diverses prestations pour la RCJU (maintenance du réseau Polycom, appui au personnel RC des centres d'entretien, etc.).

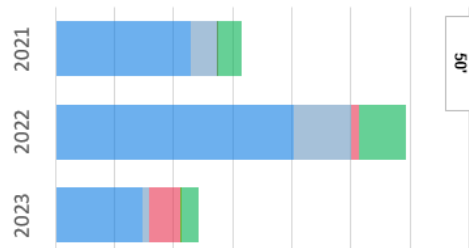
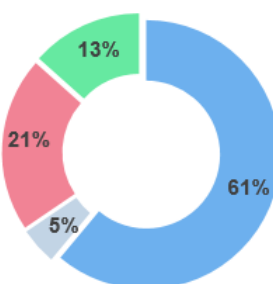
■ Personnel
■ Engins
■ Matériel et tiers
■ FG



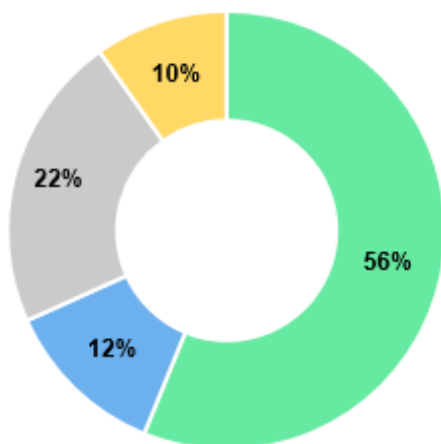
TIERS

Toutes les autres prestations effectuées par le personnel UTIX-CED envers des tiers ainsi que les éventuelles ventes de matériel.

■ Personnel
■ Engins
■ Matériel et tiers
■ FG



■ Polycom
■ A16
■ RCJU
■ Tiers



Prestations effectuées pour la RCJU

- Pose de glissières par la voirie UTIX
- Batraciens
- Polycom Jura
- Gestion des habits de l'ensemble des voiries
- Gestion de l'application Xamos et Xamos Main
- Fabrication de saumure
- Travaux ponctuels demandés en soutien

Prestations effectuées pour des tiers

- Fermetures de voies
- Vente de bois
- Utilisation des stations de lavage
- Prestations OFROU Achèvement du réseau A16

ACTIVITÉS RÉALISÉES

RÉCAPITULATIF

ENTRETIEN COURANT

Financement : Offre globale - OFROU

68.93 % du chiffre d'affaires

Coûts (CHF)	Ciel ouvert	Tunnels
Par km	89'537	122'281
Par kmv	54'242	122'281



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

FRAIS EFFECTIFS

Financement : Contrats ponctuels - OFROU

28.91 % du chiffre d'affaires

TIERS ET DIVERS

Financement : Frais effectifs - TIERS ET RCJU

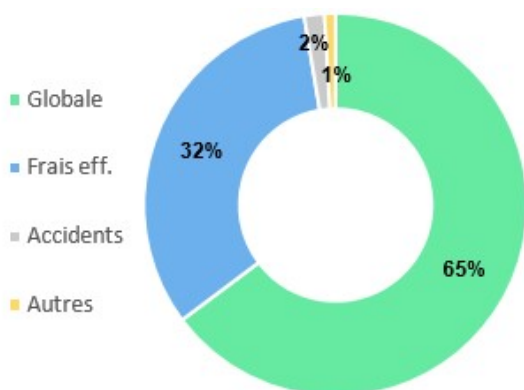
0.61 % du chiffre d'affaires

ACCIDENTS

Financement : Frais effectifs - ASSURANCES

1.55 % du chiffre d'affaires

Genre de charges en %



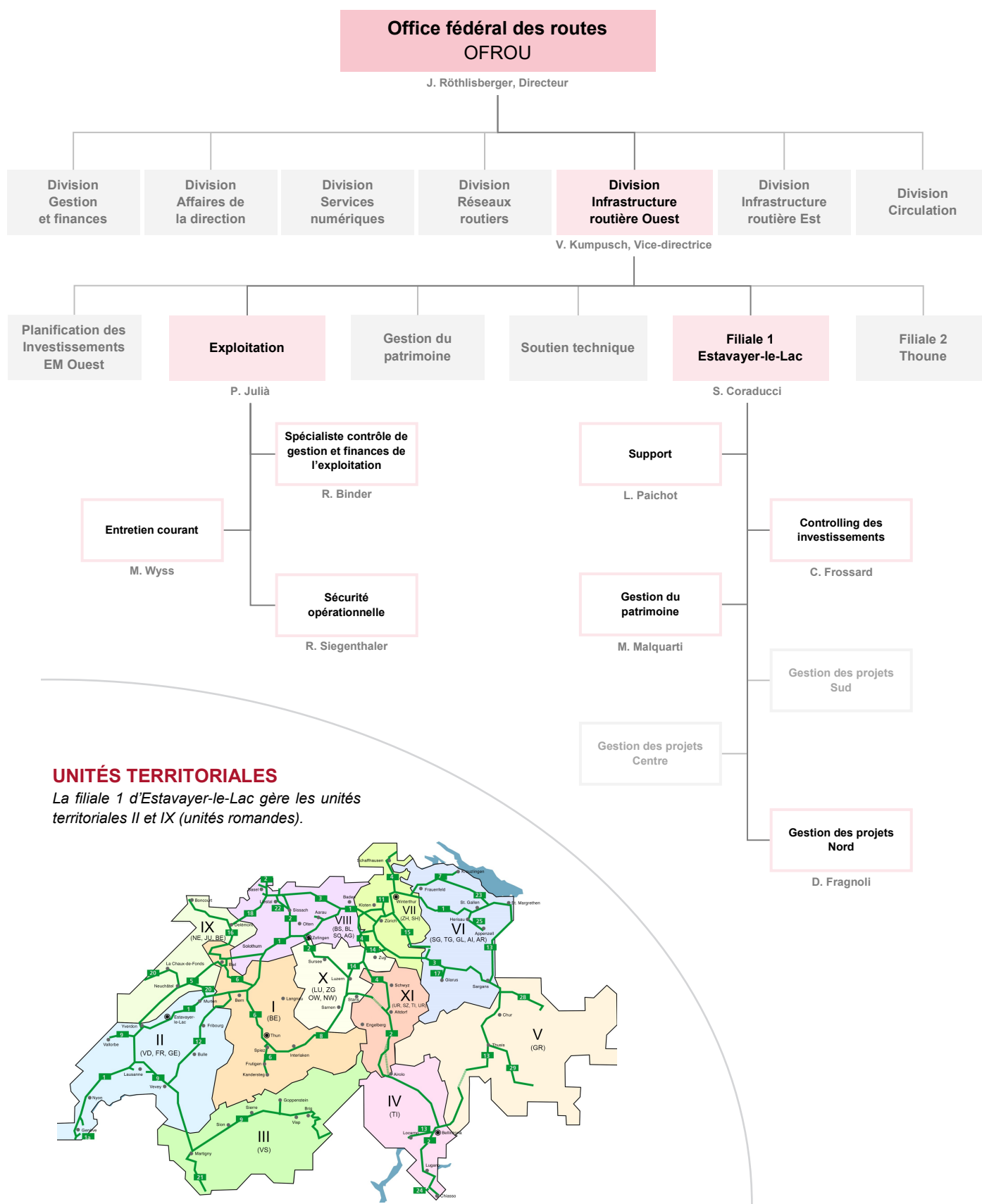
Hres personnel **60'315 hres**

Hres engins **40'399 hres**

Coûts par année

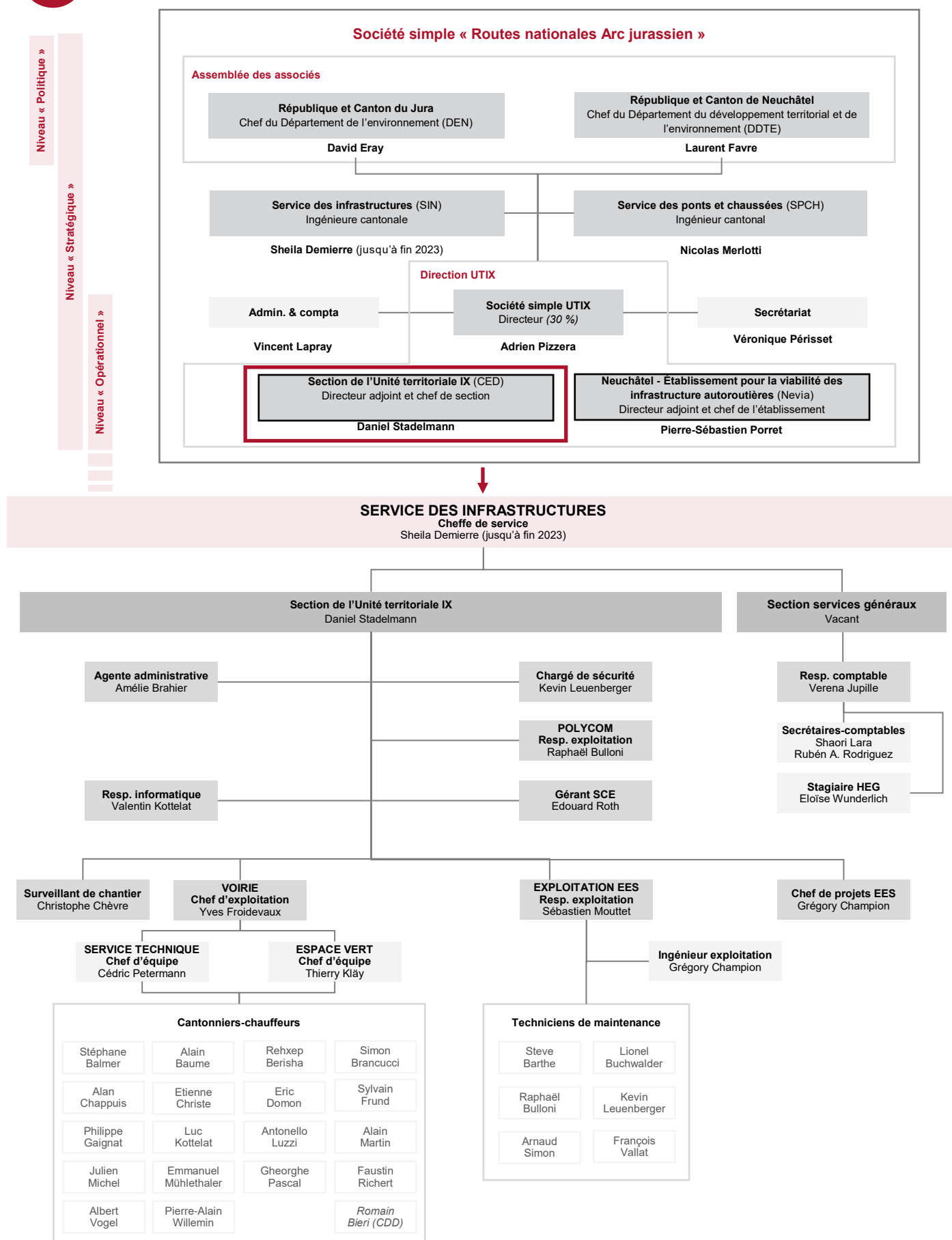


ORGANISATION OFROU



Extrait de l'organigramme complet de l'Office fédéral des routes, état au 1er août 2023 (www.astra.admin.ch)
Plan des unités territoriales, état au 1er janvier 2020 (www.astra.admin.ch)

ORGANISATION UTIX

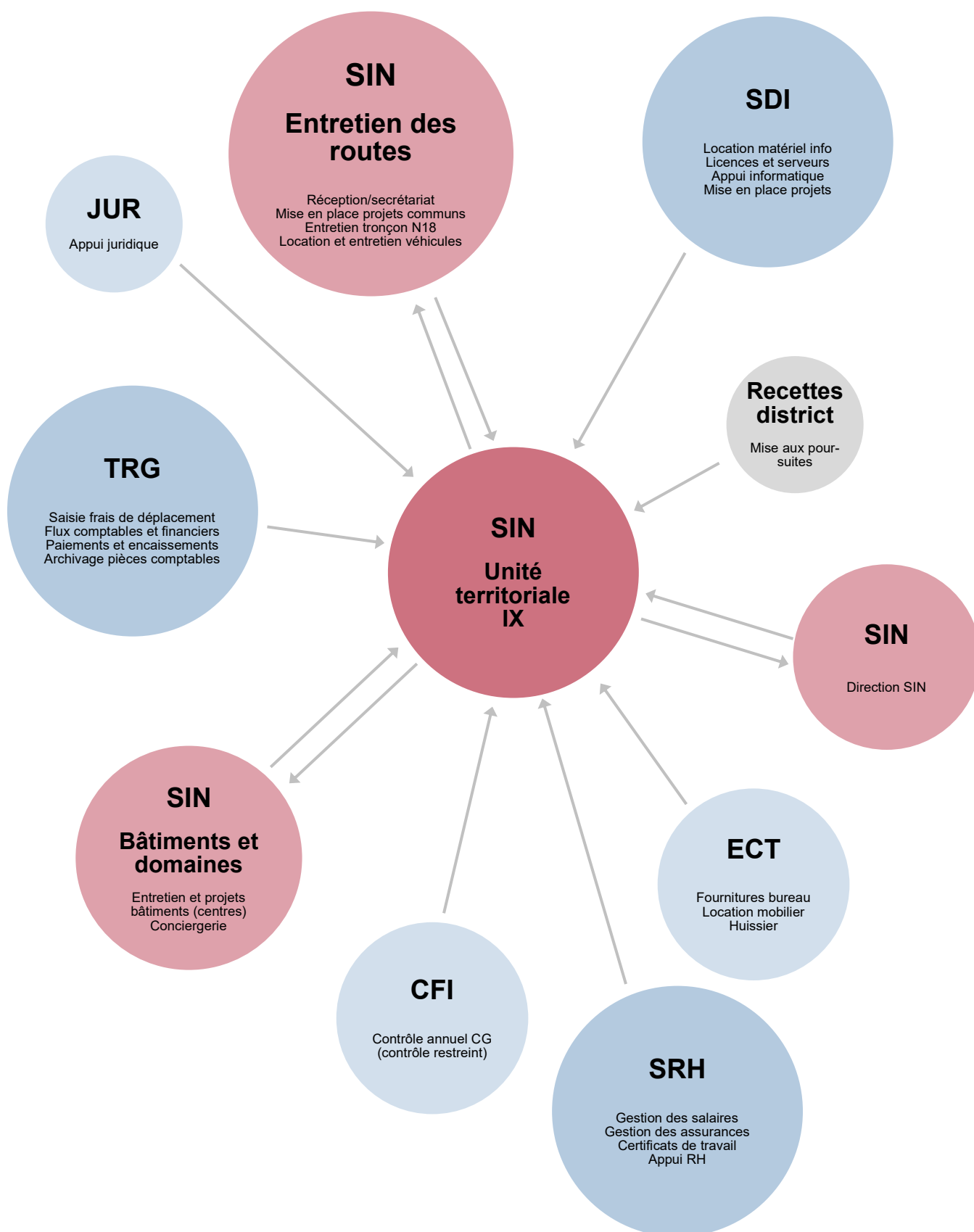


Extrait de l'organigramme de la société simple « Routes nationales Arc jurassien », état fin 2023
Organigramme de la section de l'Unité territoriale IX, état au 31 décembre 2023



RELATIONS ET IMPACTS FINANCIERS

UTIX-CED ET PARTENAIRES INTERNES RCJU



Conventions établies entre les services et UTIX (entrées en vigueur 1er janvier 2019)



LEXIQUE

a.i.	Ad interim	NEB	Neuer Netzbeschluss Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales
ASTRA	Bundesamt für Strassen Office fédéral des routes	OFROU	Office fédéral des routes
CAE	Comptabilité analytique d'exploitation	PAL	Point d'appui de Loveresse
CDD	Contrat de durée déterminée	PAP	Point d'appui de Porrentruy
CDI	Contrat de durée indéterminée	PFD	Plateforme douanière
CEB	Centre d'entretien de Boudry	PLT	Parlement jurassien
CED	Centre d'entretien de Delémont	PM	Gestion de projets
CFF	Chemins de fer fédéraux	PI	Passage inférieur
CFI	Contrôle des finances cantonal	PP	Produit partiel (Catégorie de l'offre globale d'entretien)
CG	Comptabilité générale financière	PVA	Panneau photovoltaïque
CIO	Tronçon-s à ciel ouvert	RC	Routes cantonales
CODIR	Comité directeur	RCJU	République et Canton du Jura
CoOp	Comité opérationnel	RP	MI - Réparations
CPJU	Caisse de pension de la République et Canton du Jura	SA	Services accidents
DELCE	Délégation des Conseils d'Etat	SCE	Surfaces de compensations écologiques
DIR	Direction	SDI	Service de l'informatique
ECT	Economat cantonal	SGS	Société générale de surveillance SA (Dans le cadre des contrôles ISO)
EES	Equipement d'exploitation et de sécurité	SIN	Service des infrastructures
EM	Etat-major	SRH	Services des ressources humaines
EP	Relevés d'état et inspections	SV	Services
F1	Filiale OFROU d'Estavayer-le-Lac	to	Tonne
FG	Frais généraux	TRG	Trésorerie générale
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération	TU	Tunnels
GPIA16	Groupe permanent d'intervention A16	UTIX	Unité territoriale IX
GWh	Gigawattheure		
ha	Hectare		
hres	Heures		
ISO	International Organization for Standardization Organisation internationale de normalisation		
JUR	Service juridique		
kCHF	Milliers de francs		
km	Kilomètre		
kWc	Kilowatt crête		
kmv	Kilomètre virtuel (Englobe les jonctions et les aires de repos)		
kVA	Kilovoltampère		
kWh	Kilowattheure		
m	Mètre		
MI	Mesures individuelles		
mio	Millions		
MWh	Mégawattheure		
NAR	Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales		
nb	Nombre		

**Rapport réalisé par la section de l'Unité territoriale IX
au Service des infrastructures de la République et Canton du Jura**

@ Photo de couverture : Jonction de St-Ursanne vue depuis le tunnel Mont-Terri

Delémont, le 31 juillet 2024