



Les Prés Roses 3
CH-2800 Delémont
t +41 32 420 60 00
ut9-ced@jura.ch

Rapport annuel

2025





TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
CHIFFRES-CLÉS, INFOS	5
FAITS MARQUANTS	6
DES AMORTISSEURS DE CHOC POUR UNE SÉCURITÉ RENFORCÉE	7
ACTIVITÉS RÉALISÉES	9
ENTRETIEN COURANT - OFROU	9
FRAIS EFFECTIFS - OFROU	10
FRAIS EFFECTIFS - AUTRES	11
RÉCAPITULATIF	12
ORGANISATION OFROU	13
ORGANISATION UTIX	14
RELATIONS ET IMPACTS FINANCIERS	15
LEXIQUE	16
LIENS UTILES	17



INTRODUCTION

RÉSUMÉ DE L'ANNÉE ÉCOULÉE

Comme pour 2024, l'année écoulée a été marquée par un très haut degré de réalisation des prestations liées à la globale (entretien courant des routes nationales) et ce malgré une très forte sollicitation particulièrement importante du personnel pour les travaux de nuit, dont le volume continue d'augmenter. Peu de prestations ont vu leur réalisation repoussée à 2026.

Les deux périodes hivernales de l'année 2025, au début et à la fin de l'année, ont été marquées par des conditions météorologiques très froides et humides. Afin de prévenir les risques de gel et de garantir la sécurité des usagers, de nombreuses interventions préventives d'épandage de sel et de saumure ont été réalisées.

L'organisation de la voirie en deux équipes, a été mise en place en 2024 et reposant sur deux secteurs indépendants : Ajoie et Vallée/Moutier, avec une interface entre les deux située à St-Ursanne, continue de donner un bon niveau de satisfaction. Pour le service de piquet, le personnel de voirie assure une présence au centre afin de continuer à répondre aux exigences de sécurité fixées par l'OFROU, tout en tenant compte des changements climatiques constatés d'année en année. Le planning des piquets réévalué annuellement et adapté en fonction des besoins opérationnels.

S'agissant des mouvements de personnel, l'année s'est déroulée dans un contexte plus stable, avec un nombre de changements inférieur à celui des années précédentes. Les principales évolutions ont concerné le service administratif avec le départ de la secrétaire-comptable, dont le remplacement a été assuré au cours de l'année. Par ailleurs, la stagiaire HEG est arrivée au terme de son contrat temporaire et a obtenu avec succès son diplôme. Début août 2025, une apprentie employée de commerce de première année a rejoint l'équipe.

PROJETS ET TRAVAUX IMPORTANTS DE CETTE ANNÉE

L'offre relative aux prestations de l'entretien courant est restée inchangée depuis son entrée en force au 1^{er} janvier 2024. Le budget interne a été augmenté par rapport à 2024, le montant alloué cette année-là s'étant révélé relativement bas. Cette première année d'application a néanmoins permis de confirmer la viabilité de la nouvelle offre pour les exercices à venir. La réévaluation du budget tient également compte d'une augmentation des prestations de curage, rendue nécessaire par les problèmes récurrents liés aux dépôts de calcaire, principalement.

Les projets sous la responsabilité de la filiale d'Estavayer-le-Lac (F1), ainsi que les différentes inspections ont fortement mobilisé les ressources de la voirie. Le personnel a été amené à effectuer un nombre important d'heures de nuit afin d'assurer la mise en place de la signalisation des diverses phases de chantier, durant toute la durée des travaux.

La construction des centrales photovoltaïques s'est poursuivie tout au long de l'année et la première étape de ce projet s'est achevée à la fin de l'année 2025.

Le projet de construction d'une halle de stockage pour l'Unité territoriale IX du Centre d'entretien de Delémont a repris sous la conduite de l'OFROU, plus particulièrement par la filiale d'Estavayer-le-Lac. Les travaux préparatoires en vue de la mise à l'enquête publique sont actuellement en cours.

Le projet de renouvellement EES (équipements d'exploitation et de sécurité) de la galerie de la Beuchille a eu comme mission de s'adapter au nouveau standard de gestion des autoroutes de la Confédération.

PROJETS ET TRAVAUX FUTURS

Des prestations ponctuelles continueront d'être réalisées sur l'ensemble du réseau afin de garantir le maintien des infrastructures, dont le vieillissement requiert des travaux réguliers d'entretien et de conservation.

L'accompagnement des inspections EES dans les tunnels et les galeries, ainsi que la mise en place de la signalisation nécessaire, continueront de mobiliser d'importantes ressources en 2026, en particulier sur les ouvrages de Perche et de Banné, autour de Porrentruy. Les équipes de voirie et du domaine électromécanique seront à nouveau fortement sollicitées pour la réalisation de ces prestations, qui représenteront un volume d'heures de travail conséquent.

Comme chaque année, divers projets et travaux, d'ampleur variable, seront également réalisés afin de garantir le maintien de la sécurité des installations et des ouvrages.

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

Daniel Stadelmann
Direction-adjoint UTIX

N16

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 N16

Delémont Ouest - Porrentruy Ouest

13.11.1998

1 point d'appui

Le Voyeboeuf 5, Porrentruy

2 silos à sel

1 instal. saumure

Dernier tronçon

Tracé N18

Delémont - Frontière BL

01.01.2020

**Membre
de la société simple**



3

centrales de production
photovoltaïque



40

collaborateurs



Sites internet

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

FAITS MARQUANTS





DES AMORTISSEURS DE CHOC POUR UNE SÉCURITÉ RENFORCÉE

Vous les avez certainement croisés dans les tunnels de la N16 : l'Office fédéral des routes (OFROU) a installé courant 2024 des amortisseurs de choc dans les différentes niches des tunnels de la N16. Ces dispositifs de sécurité sont conçus pour amortir les impacts et réduire les conséquences d'une collision en empêchant les véhicules de percuter directement les parois des niches. Leur implantation repose sur des études menées par l'OFROU afin d'identifier les emplacements représentant un risque d'accident.

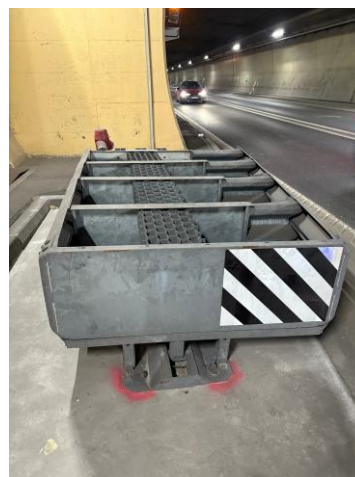
FONDAMENTAUX ET FONCTIONNEMENT

Définition et nature du dispositif

L'atténuateur de choc est un équipement de sécurité routière placé en amont d'un obstacle rigide. Contrairement aux glissières de sécurité latérales qui dévient le véhicule, l'atténuateur est conçu pour **stopper** ou **ralentir** un véhicule arrivant de face ou de biais.



Type **Alpina** (Autriche)
Sécurité pour choc frontal



Type **SMA** (Italie)
Sécurité pour choc frontal et latéral

Pourquoi sur la N16 (Transjurane) ?

La N16 présente des caractéristiques topographiques qui rendent ces dispositifs indispensables :

- **Densité des ouvrages d'art**
La succession de tunnels et de viaducs crée de nombreux « points durs » (piles de ponts et parois de tunnels).
- **Géométrie des sorties**
Les bifurcations entre l'autoroute et les jonctions locales créent des « nez de séparation » critiques.
- **Conditions climatiques**
Le risque de perte de maîtrise dû au gel et/ou à la neige dans le Jura justifie une protection accrue contre les chocs frontaux.

Les principes physiques en jeu

L'efficacité des amortisseurs repose sur la transformation de l'énergie :

- **Absorption cinétique**
Lors de l'impact, le dispositif se comprime. Cette déformation mécanique absorbe l'énergie qui, autrement, serait transférée intégralement au véhicule et à ses occupants.

- **Décélération contrôlée**

Le but est d'allonger la durée de l'impact. Passer de 100 km/h à 0 km/h sur 5 mètres au lieu de 0,5 mètre réduit drastiquement les forces de gravitation subies par le corps humain.

MISE EN ŒUVRE ET ENJEUX DE L'OFROU

Classification technique et normes en vigueur

VSS 40 561 (2019) Sécurité passive dans l'espace routier – Dispositifs de retenue de véhicules

SN 640 567-3 (EN 1317-3) Classes de performance, critères d'acceptation des essais de choc et méthodes d'essai pour les atténuateurs de choc

SN 640 567-5 (EN 1317-5) Exigences relatives aux produits et évaluation de la conformité pour les dispositifs de retenue de véhicules

L'OFROU installe des modèles homologués selon des critères précis :

- **Niveau de performance**

Capacité à retenir des véhicules de différentes masses (de la citadine au petit utilitaire) ;

- **Classe de sévérité de choc (ASI)**

Indice qui mesure l'accélération subie par les passagers (objectif : maintenir cet indice au niveau le plus bas possible) ;

- **Redirection**

Capacité du dispositif à renvoyer le véhicule vers la chaussée lors d'un choc latéral pour éviter qu'il ne s'encastre ou ne traverse la voie.

Enjeux stratégiques pour l'OFROU

L'installation de ces modules répond à trois impératifs majeurs :

- **Sécurité des usagers (priorité 1)**

La mortalité et la gravité des blessures lors des sorties de route sont réduites.

- **Protection de l'infrastructure**

Un choc direct contre une pile de pont peut fragiliser la structure. L'amortisseur protège l'intégrité du pont ou du tunnel, évitant des travaux de génie civil coûteux.

- **Gestion du trafic**

Un accident avec atténuateur est souvent moins « spectaculaire » en termes de débris et de dommages structurels, permettant une réouverture plus rapide des voies.

Maintenance et « vie » du dispositif

- **Caractère sacrificiel**

Une fois percuté, l'atténuateur est généralement détruit. Il est conçu pour être remplacé rapidement (système modulaire) par les unités d'entretien de l'OFROU.

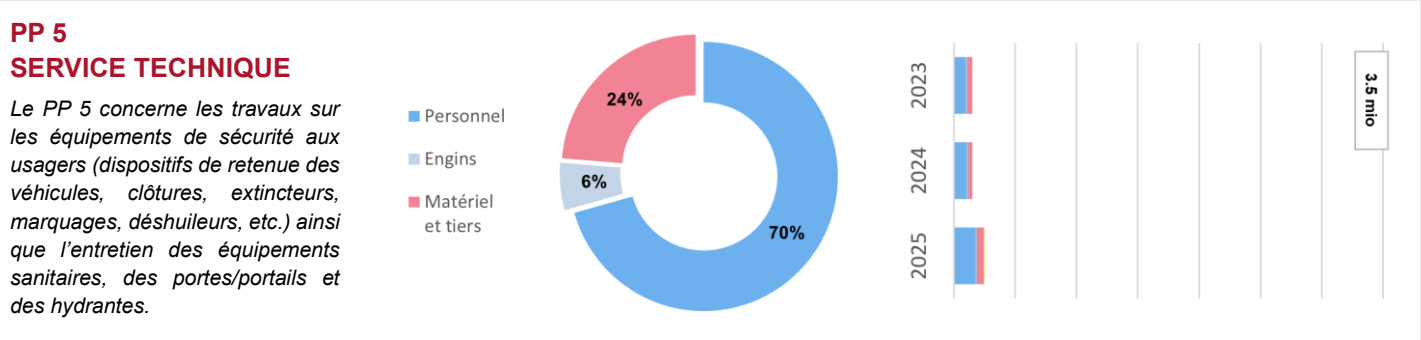
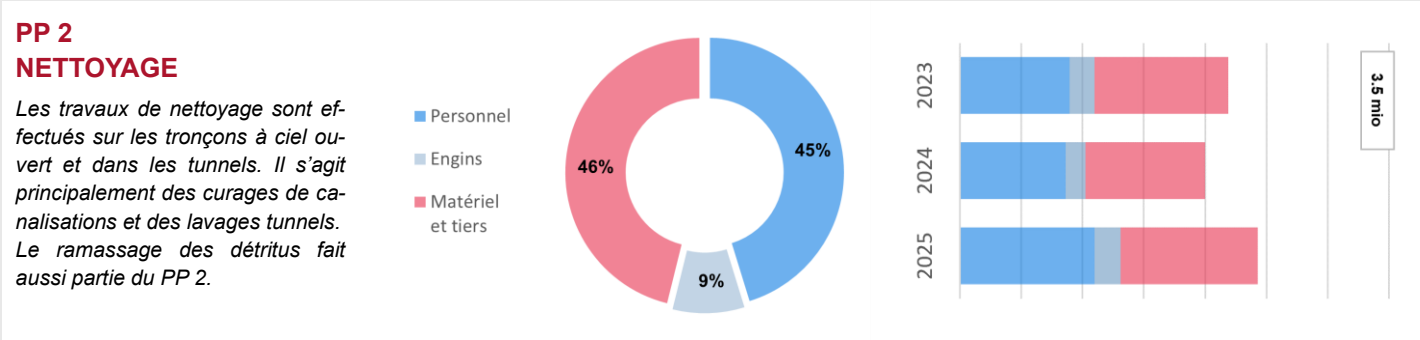
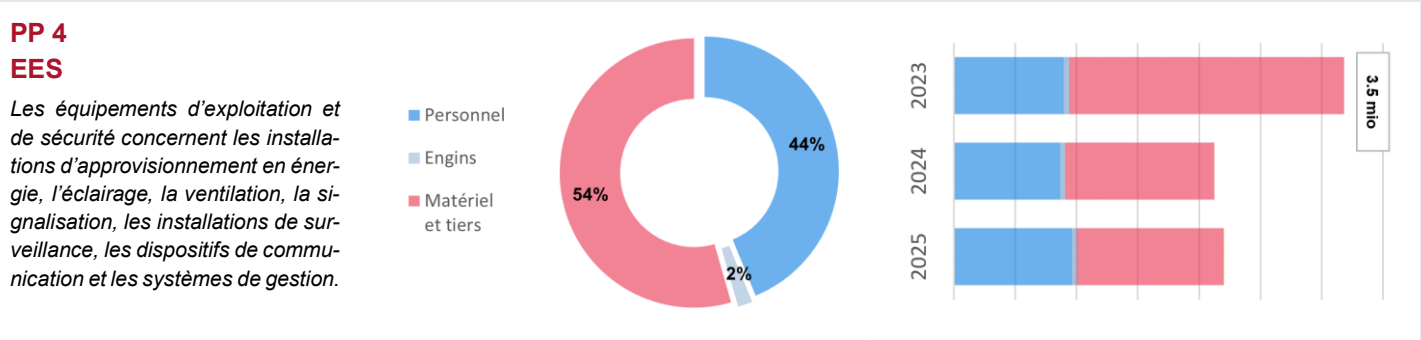
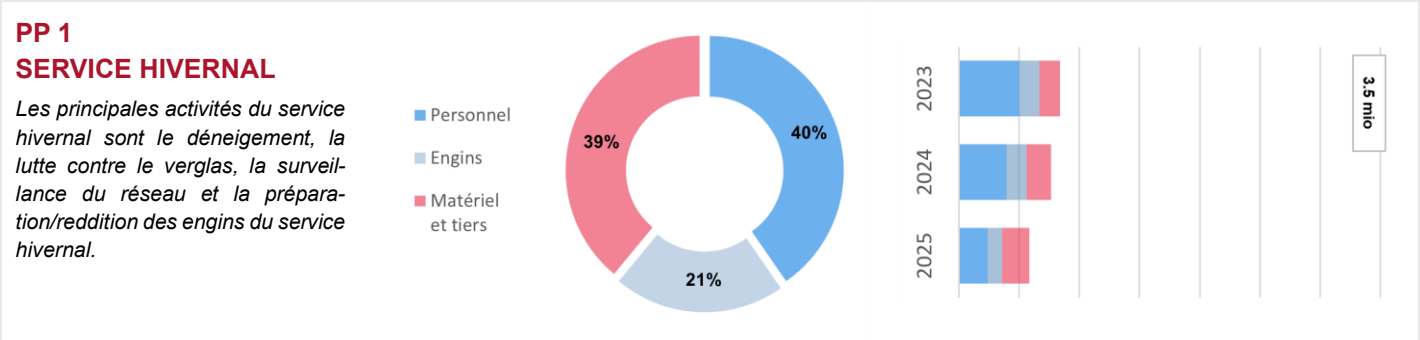
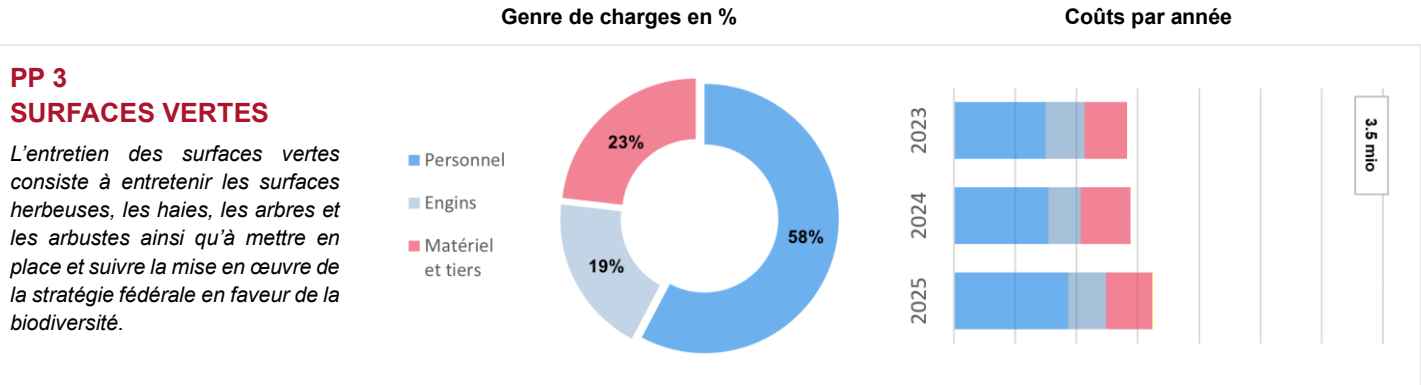
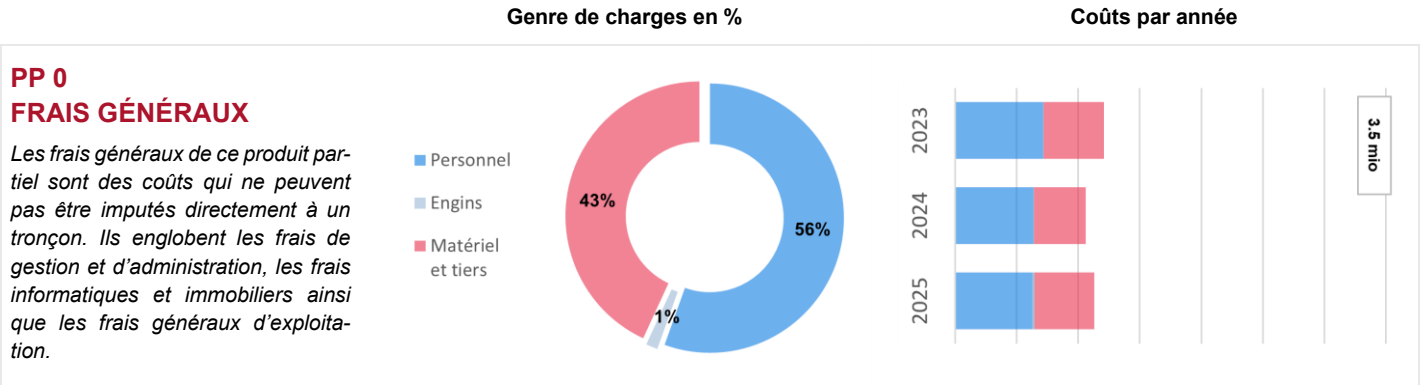
- **Inspection**

Ces dispositifs font l'objet de contrôles réguliers pour vérifier qu'aucune corrosion ou accumulation de débris ne gêne leur compression mécanique.

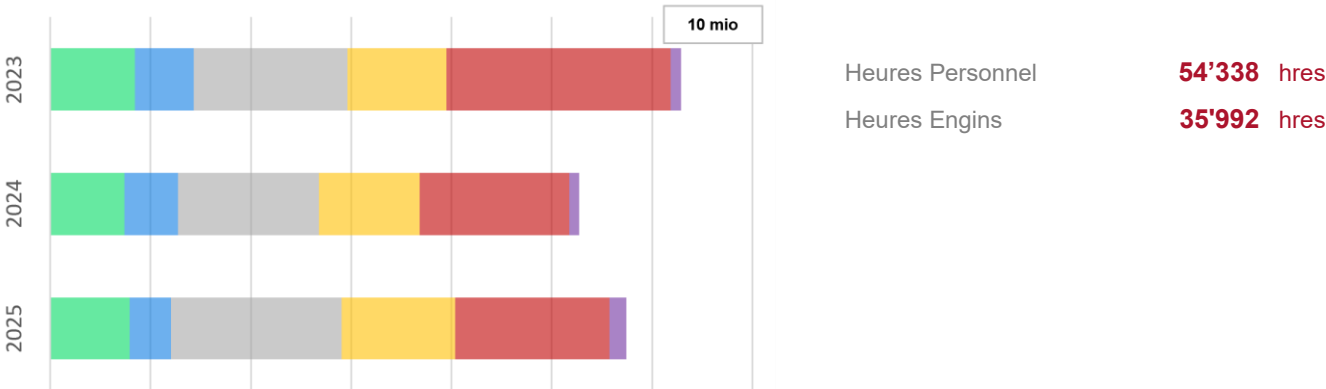
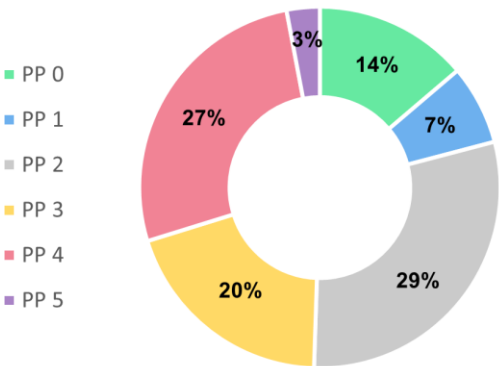
SYNTHÈSE

Sur la N16, l'atténuateur de choc n'est pas un luxe, mais une nécessité technique imposée par le relief. Il agit comme un « fusible » de sécurité, se sacrifiant pour préserver la vie humaine et l'infrastructure étatique.

ENTRETIEN COURANT - OFROU



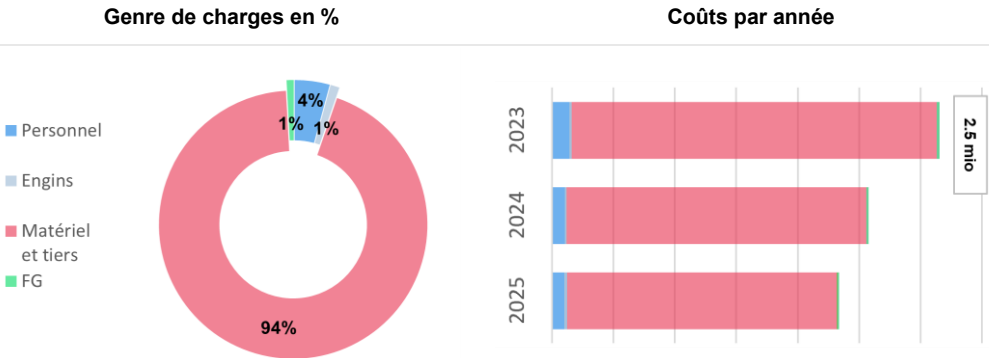
Consommation de sel	927 to
Consommation de saumure	158'442 l.
Déchets de balayures	123 to
Surfaces de compensations écologiques	202 ha
Arbres fruitiers à haute tige	211 nb
Surfaces vertes (réserves forestières)	271 ha
Surfaces de biodiversité le long de la N16	30 ha
Production photovoltaïque Centre A16	89'517 kWh



FRAIS EFFECTIFS - OFROU

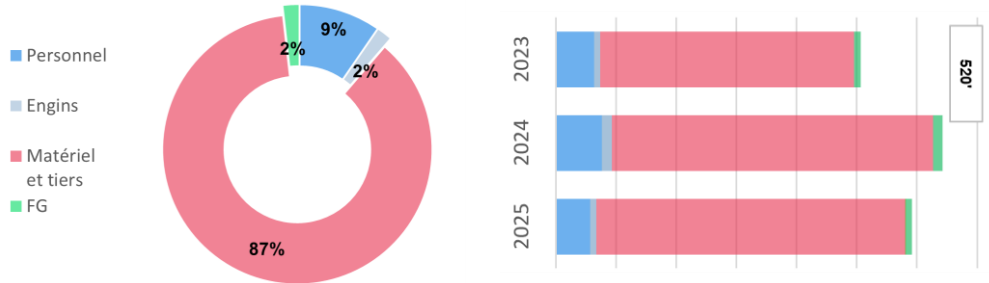
MESURES INDIVIDUELLES (MI)

Les mesures individuelles sont des projets mineurs visant à garantir la sécurité routière et le flux du trafic ainsi que la sécurité de l'exploitation des installations. Elles contribuent également à la conservation du patrimoine routier.



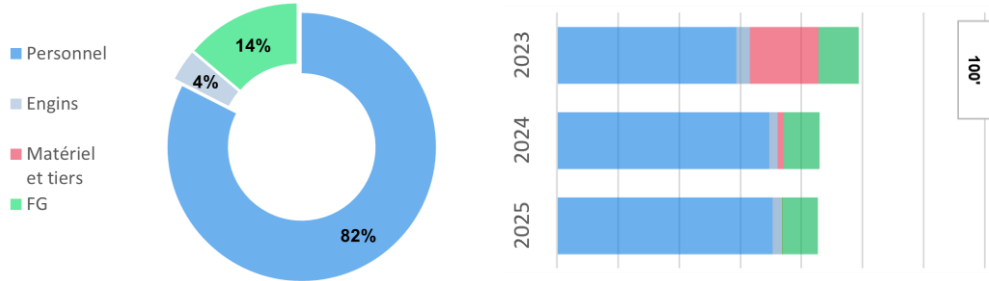
MI - RÉPARATIONS (RP)

Les petites réparations comprennent les réparations d'installations ou de parties d'installations ainsi que les mesures immédiates garantissant la sécurité du trafic routier, du flux du trafic et de l'exploitation des installations.

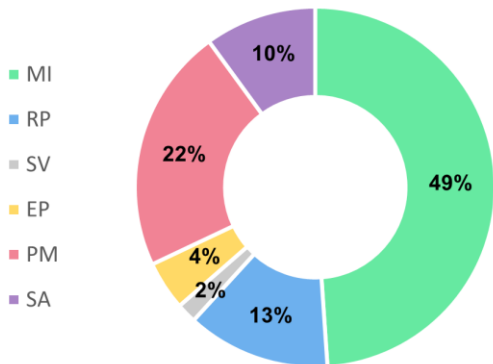


SERVICES (SV)

Les services englobent principalement la police des constructions, la responsabilité de la sécurité sur les tronçons et la prévention des dangers naturels. On y retrouve aussi les services extraordinaires (interventions en cas d'événement naturel).

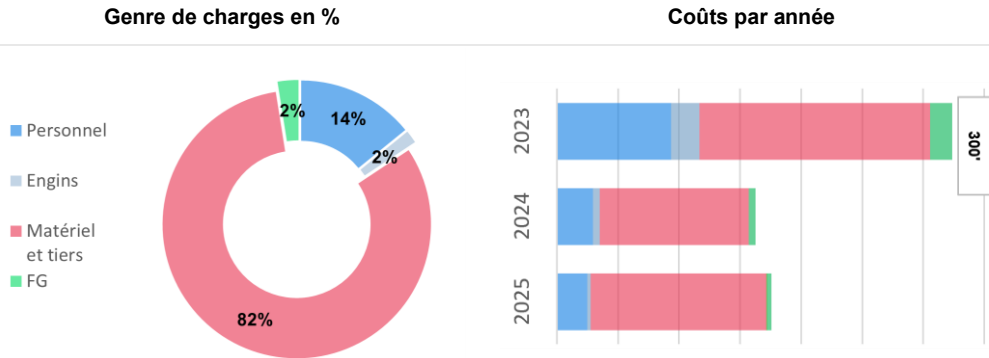


Heures personnel nuit et fériés (chantiers) 1'115 hres
Heures camions-tampons (chantiers) 1'565 hres
Mesures individuelles 23 nb
Accidents 71 nb
Glissières de sécurité remplacées 73 pces



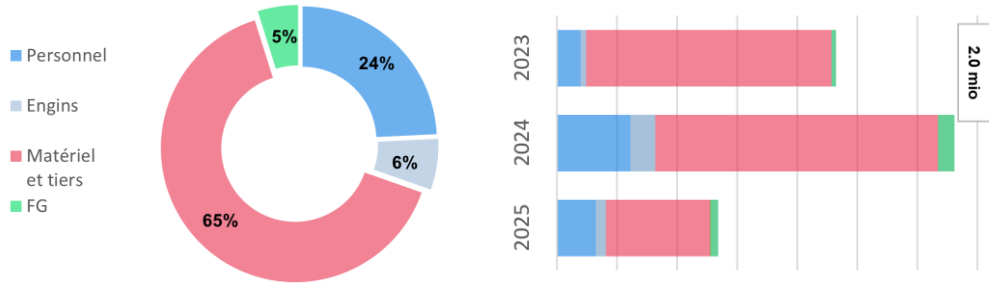
RELEVÉS D'ÉTAT ET INSPECTIONS (EP)

Il s'agit des inspections des ouvrages d'art, des accompagnements des différents mandataires souhaités par l'OFROU ainsi que des relevés d'état des tronçons.



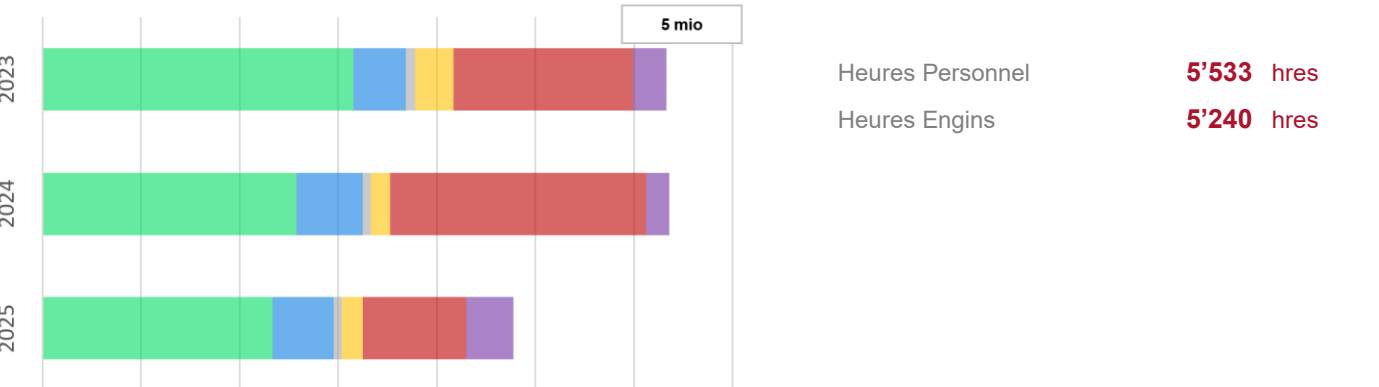
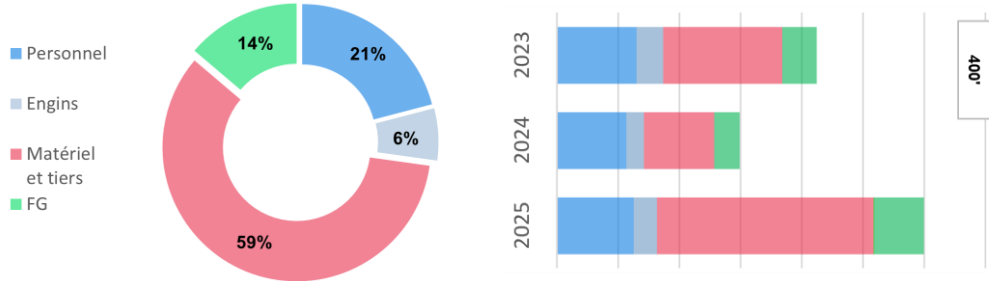
GESTION DE PROJETS (PM)

La gestion de projets est faite en coordination avec l'OFROU qui mandate les unités territoriales pour suivre les chantiers et les projets, effectuer les ouvertures et fermetures de tronçons ainsi que la mise en place de la signalisation dans le cadre de grands chantiers.



SERVICE ACCIDENTS (SA)

Le service des accidents comprend les accidents et événements uniques et imprévisibles ainsi que les mesures qui en découlent. Il s'agit notamment des différents dommages à la propriété. Ce service est remboursé principalement par les assurances RC.



Heures Personnel 5'533 hres
Heures Engins 5'240 hres



ACTIVITÉS RÉALISÉES

FRAIS EFFECTIFS - AUTRES

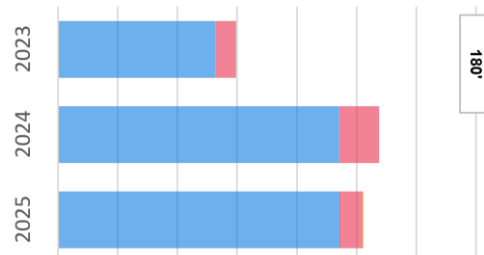
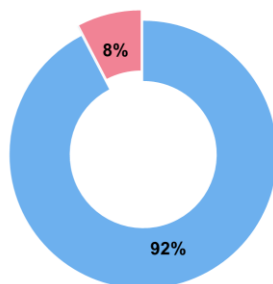
Genre de charges en %

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.).

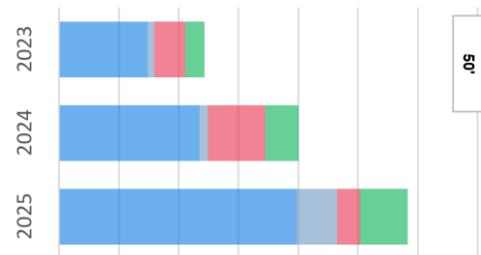
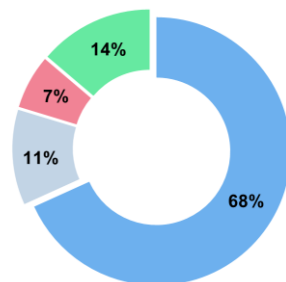
■ Personnel
■ Engins
■ Matériel et tiers



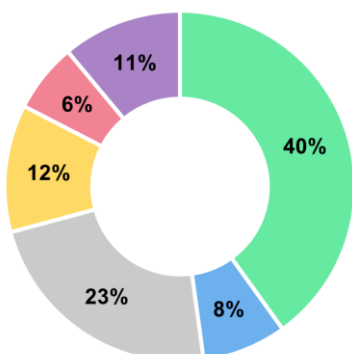
TIERS

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
■ Batraciens
■ Admin.
■ Entretien
■ A16
■ Tiers



Prestations effectuées pour la RCJU

- Batraciens
- Polycom Jura
- Gestion des habits du personnel de terrain pour les infrastructures routières cantonales ainsi que pour les ateliers (garage de l'Etat)
- Gestion du programme Xamos Main et de son application Xamos
- Fabrication de saumure
- Travaux ponctuels demandés en soutien
- Suppléance administrative (secrétariat de direction)

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

69.89 % du chiffre d'affaires

Coûts (CHF)	Ciel ouvert	Tunnels
Par km	96'888	89'932
Par kmv	58'695	89'932



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

FRAIS EFFECTIFS

Financement : Contrats ponctuels - OFROU

25.33 % du chiffre d'affaires

ACCIDENTS

Financement : Frais effectifs - ASSURANCES

2.98 % du chiffre d'affaires

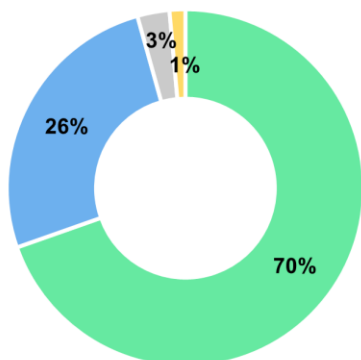
TIERS ET DIVERS

Financement : Frais effectifs - TIERS ET RCJU

1.80 % du chiffre d'affaires

Genre de charges en %

- Globale
- Frais eff.
- Accidents
- Autres



Heures Personnel

60'177 hres

Heures Engins

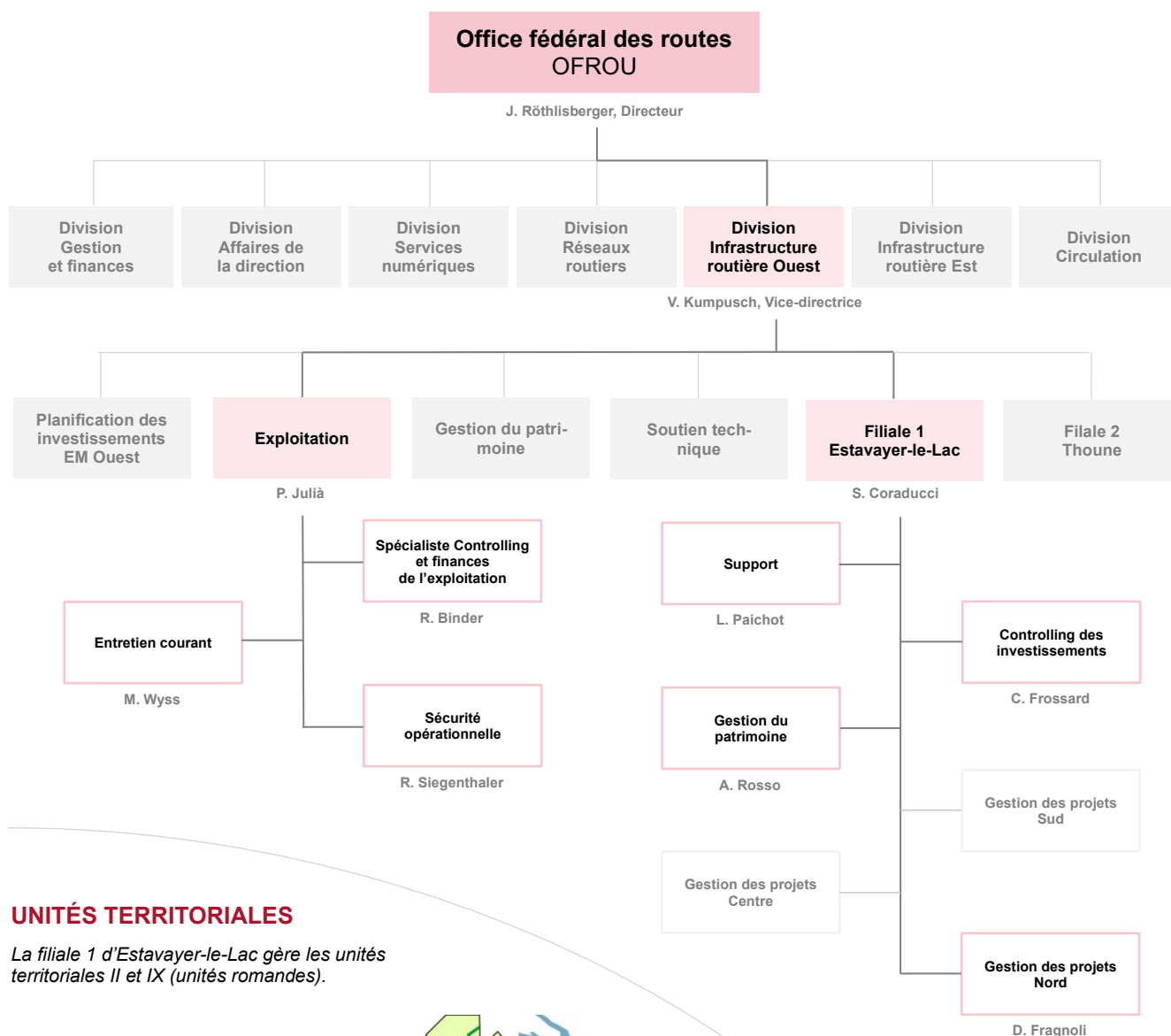
41'527 hres

Coûts par année



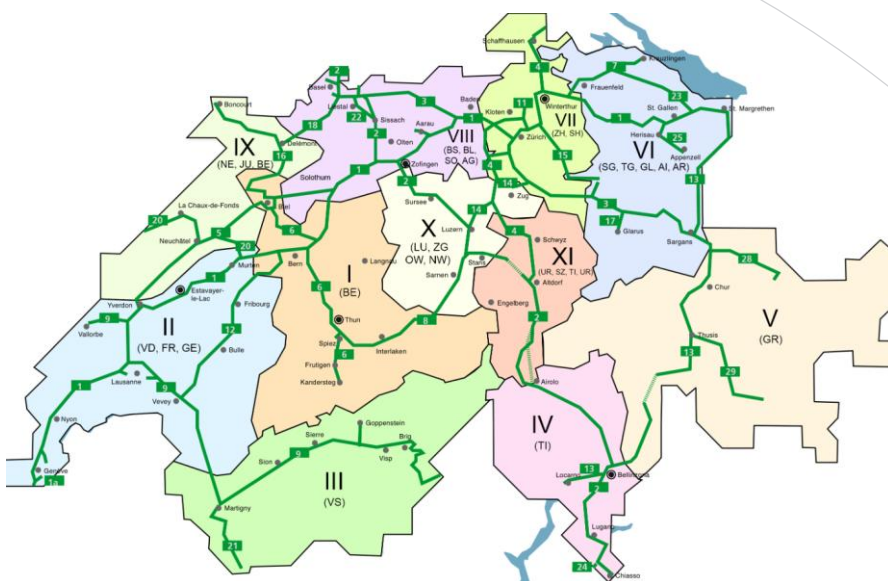


ORGANISATION OFROU



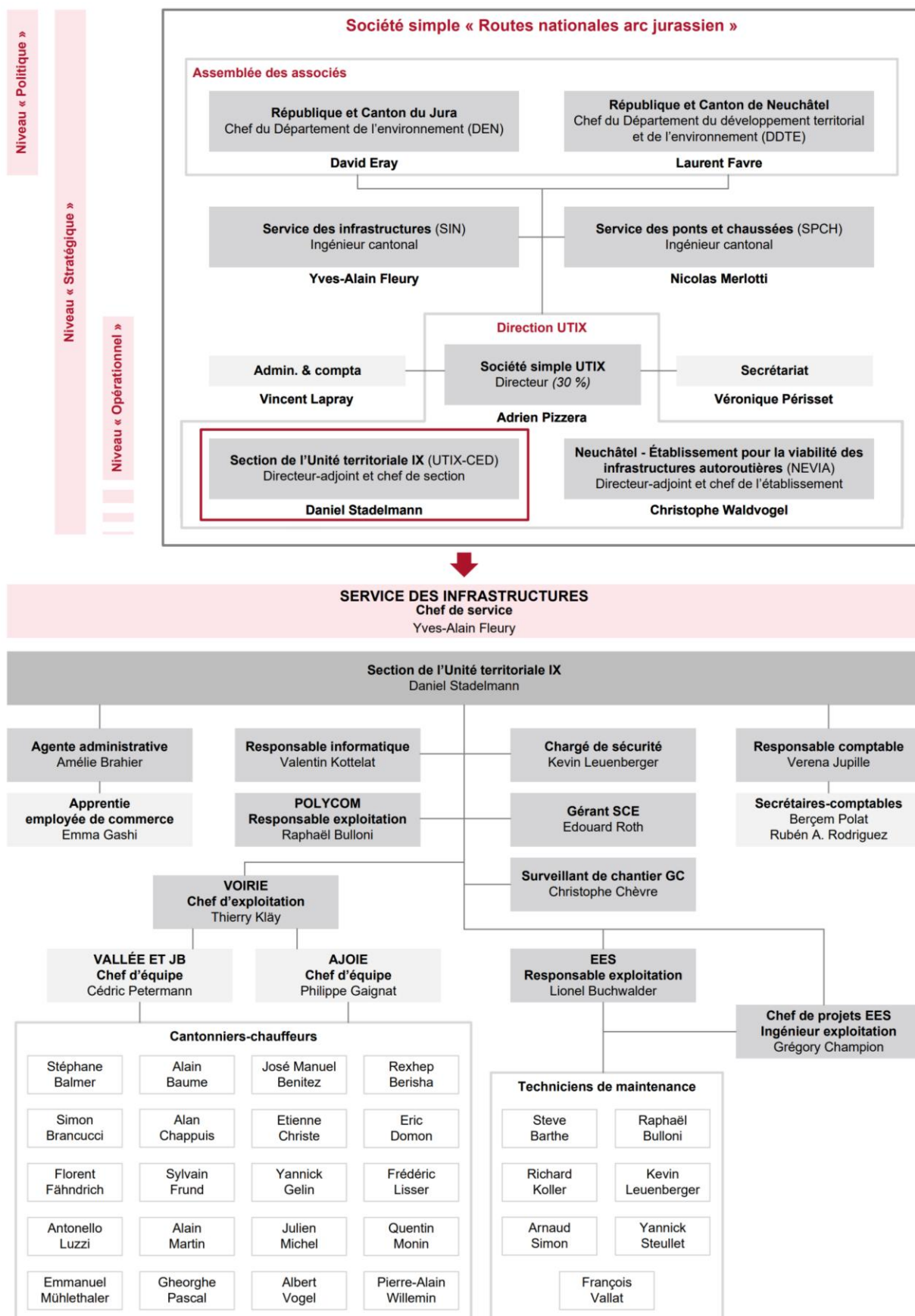
UNITÉS TERRITORIALES

La filiale 1 d'Estavayer-le-Lac gère les unités territoriales II et IX (unités romandes).



Extrait de l'organigramme complet de l'Office fédéral des routes, état au 1er juillet 2026 (www.astra.admin.ch)
Plan des unités territoriales, état au 22 janvier 2026 (www.astra.admin.ch)

ORGANISATION UTIX

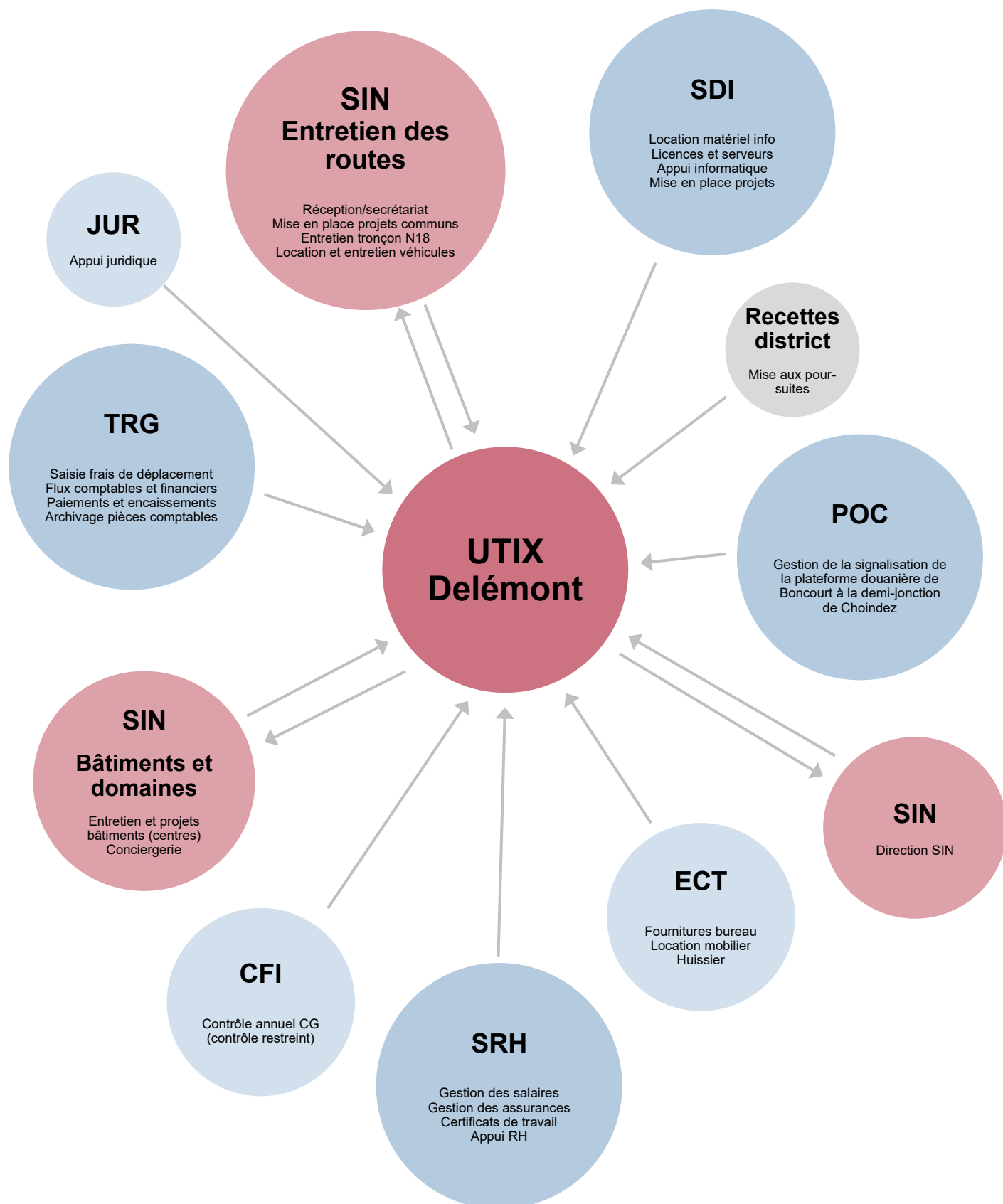


Extrait de l'organigramme de la société simple « Routes nationales Arc jurassien », état fin 2025
Organigramme de la section de l'Unité territoriale IX, état au 31 décembre 2025



RELATIONS ET IMPACTS FINANCIERS

UTIX-CED ET PARTENAIRES INTERNES RCJU



Conventions établies entre les différents partenaires/services et UTX



LEXIQUE

a.i.	Ad interim	kmv	Kilomètre virtuel (Englobe les jonctions et les aires de repos)
ASI	Acceleration Severity Index Indice d'intensité du choc	kVA	Kilovoltampère
ASTRA	Bundesamt für Strassen (Office fédéral des routes)	kWh	Kilowattheure
BL	Basel Land Bâle Campagne	m	Mètre
CAE	Comptabilité analytique d'exploitation	MI	Mesures individuelles
CDD	Contrat de durée déterminée	mio	Millions
CDI	Contrat de durée indéterminée	MWh	Mégawattheure
CEB	Centre d'entretien de Boudry	NAR	Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales
CED	Centre d'entretien de Delémont	nb	Nombre
CFF	Chemins de fer fédéraux	NEB	Neuer Netzbeschluss (Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales)
CFI	Contrôle des finances (cantonal)	OFROU	Office fédéral des routes
CG	Comptabilité générale financière	OFEV	Office fédération de l'environnement
CIO	Tronçon-s à ciel ouvert	OSTRAL	Organisation für Stromversorgung in Ausserordentlichen Lagen (Organisation pour l'approvisionnement en électricité en cas de crise)
CO₂	Dioxyde de carbone	PAL	Point d'appui de Loveresse
CODIR	Comité directeur	PAP	Point d'appui de Porrentruy
CoOp	Comité opérationnel	pces	Pièces
CPJU	Caisse de pension de la République et Canton du Jura	PFD	Plateforme douanière
DELCE	Délégation des Conseils d'Etat	PLT	Parlement jurassien
DIR	Direction	PM	Gestion de projets
ECT	Economat cantonal	PI	Passage inférieur
EES	Equipement d'exploitation et de sécurité	POC	Police cantonale
EM	Etat-major	PP	Produit partiel (Catégorie de l'offre globale entretien)
EP	Relevés d'état et inspections	PVA	Panneau photovoltaïque
EPT	Equivalent plein-temps	RC	Routes cantonales
F1	Filiale OFROU d'Estavayer-le-Lac	RCJU	République et Canton du Jura
FG	Frais généraux	RN	Routes nationales
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération	RP	MI - Réparations
GC	Génie civil	SA	Services accidents
GPIA16	Groupe permanent d'intervention A16	SCE	Surfaces de compensations écologiques
GWh	Gigawattheure	SDI	Service de l'informatique
ha	Hectare	SGS	Société générale de surveillance SA (Dans le cadre des contrôles ISO)
HEG	Haute école de gestion	SIN	Service des infrastructures
hres	Heures	SRH	Service des ressources humaines
ISO	International Organization for Standardization (Organisation internationale de normalisation)	SV	Services
JB	Jura bernois	to	Tonne
JUR	Service juridique	TRG	Trésorerie générale
kCHF	Milliers de francs	TU	Tunnels
km	Kilomètre	UTIX	Unité territoriale IX
km/h	Kilomètre/heure		



LIENS UTILES

INSTANCES CANTONALES

[République et Canton du Jura](#)
[Service des infrastructures](#)

[République et Canton de Neuchâtel](#)
[Service des ponts et chaussées](#)

OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES

[Site principal](#)
[Blog](#)
[Chaîne Youtube](#)
[Filiale d'Estavayer-le-Lac \(F1\)](#)
[Règles de circulation](#)

UNITÉ TERRITORIALE IX

[Société Routes nationales arc jurassien](#)
[Unité territoriale IX - Delémont](#)

LIENS DIVERS

[Inforoutes Canton du Jura](#)
[Géoportail Canton du Jura](#)

[MétéoSuisse](#)
[TCS](#)

[Vignette autoroutière suisse](#)

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

Photos de couverture et de fin : N16, viaduc des Grand'Combes

Delémont, le 17 août 2026



Service des infrastructures
Section de l'Unité territoriale IX
Les Prés Roses 3
2800 Delémont