



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Plan sectoriel des transports Partie Infrastructure route Rapport explicatif

Adaptations et complé- ments 2025 (SIN2025)

13.05.2026



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Impressum

Éditeur

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Office fédéral des routes (OFROU), Office fédéral du développement territorial (ARE)

Cartes

EBP Schweiz AG, Zurich

Cartes reproduites avec l'autorisation de swisstopo

Traduction et correction

Services linguistiques de l'OFROU

Citation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC (2025) : Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route, rapport explicatif,
13.05.2026, Berne

Diffusion

Internet : www.ofrou.admin.ch

Table des matières

1	But du rapport explicatif	4
2	SIN2025	5
2.1	Fondements	5
2.2	Structure du SIN	5
2.3	Nouveautés du SIN2025	6
2.4	Tableau synoptique des modifications de la partie conceptuelle	7
2.5	Tableau synoptique des modifications de la partie spécifique aux objets	8
2.6	Projets passés au statut « Situation initiale »	11
2.7	Projets éliminés de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales	13
2.8	Projets non poursuivis	13
3	Projets relevant du plan sectoriel dans l'adaptation du SIN2025	14
3.1	Types de projets avec projets relevant du plan sectoriel	14
4	Processus d'élaboration de la partie Infrastructure route	16
4.1	Conception et projet	16
4.2	Coordination interne à la Confédération	16
4.3	Participation	16
4.4	Approbation et publication	19

1 But du rapport explicatif

Le premier plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route (ci-après « SIN »), a été adopté par le Conseil fédéral le 27 juin 2018. Or, à la suite de l'approbation du plan sectoriel des transports, partie Programme (Mobilité et territoire 2050) le 20 octobre 2021, de l'élaboration du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES-RN) et des développements intervenus entre-temps dans l'établissement des projets, il est aujourd'hui nécessaire de le remanier. La deuxième édition du SIN (ci-après « SIN2025 ») présente donc les contenus de la partie conceptuelle mis à jour.

Le présent rapport explicatif concernant le SIN2025 entend :

- présenter les fondements du SIN2025 et les différences par rapport à la première édition (chapitre 2) ;
- justifier la sélection des objets relevant du plan sectoriel (chapitre 3) ;
- présenter la procédure et le processus d'élaboration du SIN2025 et documenter les résultats de la participation (chapitre 4).

Le rapport explicatif s'adresse, d'une part, aux utilisateurs du SIN2025, en tant qu'aide à la compréhension des modifications apportées au SIN. Il est aussi destiné, d'autre part, aux services de la Confédération et des cantons qui ont accompagné l'élaboration du SIN2025 ou y ont participé. Il entend leur montrer comment leurs contributions participatives ont été traitées et quels nouveaux thèmes ont été intégrés au plan sectoriel dans le cadre du processus de participation. Le SIN doit servir de base à la collaboration en matière de projets ainsi qu'à la coordination territoriale des projets avec les cantons et avec les tiers.

L'application de la première édition de 2018 du SIN (ci-après SIN2018, « SIN1 ») a mis en évidence, en ce qui concerne le thème de l'extension des routes nationales, un certain parallélisme avec les processus et les tâches d'information du PRODES-RN. Il est donc prévu que le SIN sera dorénavant mis à jour en alternance avec l'arrêté fédéral sur le PRODES-RN à une fréquence quadriennale. L'étape d'aménagement 2023 du PRODES-RN a fait l'objet d'un référendum et les six projets proposés par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale dans cette étape ont été refusés en votation populaire le 24 novembre 2024. À la suite de ce refus et pour d'autres raisons également, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a commandé une expertise (mandat d'expert « Transports '45 ») sur l'orientation et la priorisation des projets du PRODES Rail et du PRODES-RN en coordination avec les mesures des projets d'agglomération.

C'est pourquoi la présente adaptation porte sur la révision totale de la partie conceptuelle du SIN, mais ne contient qu'une sélection très réduite de projets non concernés par le mandat d'expert. Ces projets, dont la planification n'est pas contestée, ont été choisis afin de ne pas bloquer les procédures d'approbation des plans les concernant. Pour ne pas anticiper les résultats du mandat d'expert, l'état de la décision et celui de la coordination des autres fiches d'objet existantes N'ONT PAS été mis à jour.

2 SIN2025

2.1 Fondements

Le SIN2025 est le résultat de la révision totale de la première édition de 2018. Sa partie conceptuelle a été considérablement réduite afin d'en améliorer la lisibilité, mais présente aussi des nouveautés. Ses fondements sont restés inchangés : le SIN2025 couvre les fonctions essentielles des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération¹, à savoir la planification, la coordination et l'information.

- Le SIN2025 remplit la **fonction de planification**, en ceci qu'il est aligné sur les contenus et les objectifs du développement du réseau des routes nationales fondé sur divers types de projets relevant du plan sectoriel.
- Le SIN2025 remplit la **fonction de coordination**, en ceci qu'il assure, au sein de la Confédération, la coordination interne des objets avec les autres plans sectoriels et les zones protégées et inventoriées d'importance supérieure ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux en vigueur.
- Le SIN2025 remplit la **fonction d'information**, en ceci qu'il décrit, dans sa partie conceptuelle, les activités de la Confédération relevant de l'exécution de ses tâches à incidence territoriale en rapport avec le réseau des routes nationales et présente, dans sa partie spécifique aux objets, l'état actuel des objets relevant du plan sectoriel.

Par rapport au SIN2018, le SIN2025 ne contient que deux objets mis à jour et un seul objet nouveau. De plus, les trois fiches d'objet correspondantes ne sont plus établies en tant que fiches régionales, mais portent sur chaque objet individuellement.

Enfin, le SIN2025 a été épuré d'un grand nombre d'objets dont le statut est « Situation initiale », du fait que leur coordination territoriale est achevée, qu'ils sont en cours de réalisation ou de construction ou que celle-ci est imminente.

2.2 Structure du SIN

Le SIN comprend deux parties : une partie conceptuelle et une partie spécifiques aux objets contenant les fiches d'objet.

La **partie conceptuelle** intègre le SIN dans la planification sectorielle de la Confédération et dans d'autres dossiers apparentés. Elle présente les objectifs du développement de l'infrastructure des routes nationales ainsi que les différents types de projets relevant du plan sectoriel. Elle détaille en particulier les principales interactions entre le territoire, les transports et l'environnement et indique comment il convient de les gérer, en s'appuyant pour cela sur les prescriptions de la partie Programme. Le contenu de la partie conceptuelle a le caractère d'une conception, qui présente la « situation initiale » pour différentes tâches en rapport avec les routes nationales ainsi que pour divers effets de ces dernières. Les projets dans les différents domaines de tâches y sont justifiés sur la base des types de projets relevant du plan sectoriel. Enfin, les objectifs de l'infrastructure des routes nationales à atteindre à la faveur de la réalisation des projets y sont définis.

¹ Office fédéral du développement territorial ARE (2022) : Aide de travail pour les conceptions et plans sectoriels de la Confédération

La **partie spécifique aux objets** contient les fiches d'objet. Ces fiches présentent les projets relevant du plan sectoriel, classés géographiquement selon les territoires d'action définis dans la partie Programme. Elles renseignent sur le nom de chaque projet et sur sa justification, décrivent sa fonction, expliquent la procédure et indiquent l'état de la décision et l'état de la coordination du projet.

2.3 Nouveautés du SIN2025

Le SIN2025 résulte principalement d'une **mise à jour** et d'une simplification de la première édition. La mise à jour tient compte notamment des développements ci-dessous.

- La partie Programme du plan sectoriel des transports adoptée par le Conseil fédéral le 20 octobre 2021 est venue en chapeauter les différentes parties Infrastructure, à savoir rail, aéronautique, navigation et route. La partie conceptuelle du SIN2025 se réfère aux indications stratégiques de cette partie Programme.
- Élaboré parallèlement au développement du SIN2025, le PRODES-RN 2022 a été adopté par le Parlement en 2023. Les projets de l'étape d'aménagement 2023 qui en découlaient ont fait l'objet d'un référendum, qui s'est tenu en novembre 2024 et lors duquel le peuple suisse a refusé le financement des projets d'extension proposés. Le PRODES-RN 2022 reste néanmoins une source importante de projets de développement de l'infrastructure des routes nationales. Les objets inclus dans la présente mise à jour du SIN ne doivent pas anticiper les résultats du mandat d'expert « Transports '45 » du DETEC, qui est en cours d'exécution. C'est pourquoi les fiches d'objet en rapport avec le PRODES-RN ne sont pas mises à jour ni adaptées. Les fiches d'objet du SIN2018 concernant des projets du PRODES-RN reposent donc toujours sur les contenus des projets que le Conseil fédéral avait approuvés à l'époque conformément à un projet général ou sur les décisions relatives au PRODES-RN également prises à l'époque.
- Parmi les autres plans sectoriels de la Confédération, le plan sectoriel Infrastructure rail (SIS) est particulièrement intéressant pour le SIN2025, car les deux plans partagent, du point de vue de la planification globale des transports, un grand nombre de bases et d'exigences similaires. Des contacts ont donc été établis avec l'Office fédéral des transports (OFT) lors du développement du SIN2025 et la partie conceptuelle de ce dernier a été réduite sur la base des prescriptions du SIS.
- D'autres plans sectoriels et conceptions dont l'état a aussi été modifié ont également été pris en considération.
- Les fiches d'objet du SIN2025 ont été coordonnées avec l'état actuel des plans directeurs cantonaux, qui ont été référencés pour les objets concernés par la coordination. Les fiches d'objet ont également été coordonnées avec les contenus des projets d'agglomération de quatrième génération.
- Enfin, en ce qui concerne les projets traités par l'Office fédéral des routes (OFROU), leur état actuel a été pris en compte dans les fiches relatives aux projets du SIN2025 mis à jour ou nouveaux.

Le SIN2025 présente en outre les **extensions** ponctuelles ci-dessous.

- Les trois projets du SIN2025 mis à jour ou nouveaux sont décrits plus en détail dans leur fiche d'objet respective, compte tenu également de leurs effets.
- Dans le domaine du trafic cycliste, la loi fédérale sur les voies cyclables entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023 a confié à la Confédération de nouvelles tâches – par analogie avec celles qui lui incombait déjà pour les chemins et sentiers pédestres –, qui se reflètent dans la partie conceptuelle du SIN2025.

2.4 Tableau synoptique des modifications de la partie conceptuelle

La partie conceptuelle du SIN2025 a été réduite par rapport au SIN2018. Le tableau ci-dessous montre quels types de projets sont décrits dans le SIN2025 sur le plan conceptuel et à quelles conceptions du SIN2018 ils correspondent. Plusieurs conceptions du SIN2018 n'ont pas été reprises, du fait qu'aucun projet ne repose sur elles. Pour certaines, c'était déjà le cas dans le SIN2018. Pour les autres liées à l'achèvement du réseau, l'absence de projet est nouvelle et s'explique par différentes raisons : les projets ont entre-temps été décidés (par ex. N4 Axenstrasse) ou éliminés de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (N1 « Tracé en Y » zurichois), ou encore suspendus par l'autorité chargée de l'approbation des plans (N5 Branche Ouest Bienne), et ne sont par conséquent plus d'actualité.

Pour pouvoir néanmoins traiter dans le SIN des projets ne correspondant à aucun des types de projets qui y sont décrits, il existe la possibilité de déterminer s'il y a obligation de les inscrire dans le plan sectoriel en procédant à un examen de cas d'espèce. Cette possibilité couvre également la « vérification de la pertinence d'une inscription dans le plan sectoriel » prévue dans l'aide de travail pour les conceptions et plans sectoriels de la Confédération.

Chap.	Type de projet SIN2025	Correspondance dans le SIN2018
3.1	Extension de l'infrastructure visant à en garantir la fonctionnalité	Ch. 4.2 : Programme d'élimination des goulets d'étranglement / Programme de développement stratégique
3.2	Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU)	Ch. 4.5 : Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU)
3.3	Construction ou extension de jonctions	Ch. 4.6 : Les jonctions des routes nationales et leur gestion
3.4	Aires de stationnement pour poids lourds et centres de contrôle du trafic lourd	Ch. 4.7 : Places de stationnement, aires d'attente et centres de contrôle du trafic lourd
3.5	Examen de l'obligation d'inscription dans un plan sectoriel dans des cas d'espèce (examen de cas d'espèce)	Ch. 4.8 : Infrastructures de mobilité douce Ch. 4.11 : Corridors à faune
		Suppressions par rapport au SIN2018
		Ch. 4.1 : Actuel arrêté sur le réseau et achèvement du réseau
		Ch. 4.3 : Planification de l'entretien
		Ch. 4.4 : Gestion du trafic
		Ch. 4.9 : Réduction du bruit et protection contre le bruit
		Ch. 4.10 : Mesures de prévention des accidents majeurs

Les tâches qui ne sont plus traitées en tant que type de projet dans le SIN2025, du fait qu'elles n'incluent généralement pas de projets relevant du plan sectoriel, continueront d'être exécutées : mesures de planification de l'entretien (bruit, prévention des accidents majeurs), mesures contre les embouteillages (gestion du trafic) ainsi que mesures incombant aux cantons (achèvement du réseau).

Le SIN2025 présente aussi quelques adaptations formelles par rapport à la première édition :

- la définition de la pertinence par rapport au plan sectoriel a été simplifiée en application du SIN, partie Programme, et en accord avec le SIS ;

- désormais, chaque projet est présenté dans sa propre fiche d'objet, alors que dans le SIN2018, le classement territorial des fiches se traduisait par le fait que plusieurs projets situés dans le même espace étaient parfois présentés dans une seule et même fiche d'objet (cf. partie spécifique aux objets).

2.5 Tableau synoptique des modifications de la partie spécifique aux objets

L'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales a été adapté pour la dernière fois en 2023. À cette occasion, des éléments du réseau ont été exclus de ce dernier, si bien que les projets prévus sur ces tronçons ont été supprimés du plan sectoriel. Cela concerne en particulier des tronçons situés sur le « Tracé en Y » zurichois. Les objets inclus dans la présente mise à jour du SIN ne doivent pas anticiper les résultats du mandat d'expert « Transports '45 » du DETEC, qui est en cours d'exécution. C'est pourquoi les projets des fiches d'objet en rapport avec le PRODES-RN ne sont pas adaptées ni mises à jour. Cela vaut également pour les projets sans lien avec le PRODES-RN qui sont actuellement en phase de planification et d'établissement de projet, mais ne sont pas urgents.

Les fiches d'objet du SIN2018 concernant des projets du PRODES-RN ou d'autres projets ne nécessitant pas de modifications urgentes ne sont pas mises à jour, même si la planification des projets a progressé. Elles reposent donc toujours sur les contenus des projets que le Conseil fédéral avait approuvés à l'époque, par ex. conformément à un projet général, ou sur les décisions relatives au PRODES-RN également prises à l'époque. Cette étape est indispensable, car les fiches d'objet régionales ne doivent pas encore être éliminées du SIN2025.

Les projets en *italique* sont des projets souhaités par des tiers. Les projets en *rouge* sont des projets dont la fiche d'objet a été modifiée ou ajoutée dans la présente mise à jour du SIN. Les numéros des fiches d'objet se réfèrent au SIN2018 et peuvent différer de ceux attribués dans le SIN2025. Cela est dû au fait que dans le SIN2018, plusieurs projets étaient parfois regroupés dans une même fiche d'objet, alors que dans le SIN2025 chaque projet dispose de sa propre fiche, ce qui sera le cas également dans tout remaniement à venir des fiches d'objet.

Espace métropolitain de Zurich

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N1 Zürich Flughafen Kloten – Verzweigung Zürich-Nord	1.1	IP
N1 Glattalautobahn	1.1	IP
N1 PUN Verzweigung Zürich-Nord - Verzweigung Brütisellen	1.1	CR
N3/4 Westumfahrung Zürich	1.2	IP
Pannestreifenumnutzung N3 Zürich-Wollishofen – Thalwil	1.3	CR
Pannestreifenumnutzung N3 Wädenswil – Richterswil	1.4	CR
Anschluss N3 Schindellegi (Halten)	1.5	CC
Anschluss N3 Wangen-Ost	1.5	CC
Wildtierquerung N3 Wägital-Buechberg-Kaltbrunn (SG27/SZ11)	1.5	CC
Wildtierquerung N1 Bassersdorf (ZH21)	1.6	CC
Wildtierquerung N1 Effretikon-Winterthur (ZH20)	1.6	CR
N1 Umfahrung Winterthur	1.7	CC
Wildtierquerung N1 und N7 Attikon (ZH18)	1.7	CC
N4 Schaffhausen, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel	1.8	CC
N1 Wettingen – Dietikon	8.1	IP

Espace métropolitain trinational de Bâle

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N2/3 Basel Rheintunnel	2.1	CC
N2 Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst	2.1	CC
Pannestreifenumnutzung N2/3 Pratteln – Liestal – Verzweigung Rheinfeldern	2.1	CR
N2 Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel Bahnhof SBB (ABAC-Tunnel)	2.1	CC
Wildtierquerung N2 Tenniken (BL11)	2.3	CR

Espace métropolitain lémanique

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
Perly – Bemex	3.1	CC
Bemex – Genève-Aéroport	3.1	CC
Genève-Aéroport – Le Vengeron	3.1	CR
Vernier-Canada	3.1	CC
N1 Le Vengeron – Coppet	3.3	CC
Coppet – Nyon	3.3	CC
N1 R-BAU Aubonne – Morges-Est	3.3	CC
N1 Contournement de Morges	3.3	IP
N1 R-BAU Aubonne – Morges-Est	3.3	CC
Élargissement N1 Crissier phase 2	3.3	CR
Jonction N1 Écublens	3.3	CR
Jonction N1 Chavannes	3.3	CR
Jonction N1 Malley	3.3	CR
N1 Echangeur Villars-Sainte-Croix – Cossonay	3.4	IP
N9 R-BAU Lausanne-Vennes - Belmont	3.4	CR
Jonction N9 Lausanne-Blécherette	3.4	CR
N1 R-BAU La Sarraz –Chavornay	3.5	CR
Aire de stationnement/ Centre de contrôle du trafic lourd N1 Chavornay	3.5	CR

Région de la ville fédérale

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N1 Verzweigung Wankdorf – Weyermannshaus	4.1	IP
N1 Verzweigung Wankdorf – Schönbühl	4.1	CC
N1 Schönbühl – Kirchberg	4.1	CC
N6 Verzweigung Wankdorf – Muri	4.1	CC
Anschluss N1 Grauholz	4.1	IP
N6 Verzweigung Wankdorf – Muri	4.1	CC
Abstellplatz N1 Deitingen Nord	4.5	CR
N6 Anschluss Bern Wankdorf (BUGAW)	4.6	CR
<i>N12 Couverture de Chamblieux*</i>	<i>4.7</i>	<i>CR</i>

* Nouvelle fiche d'objet dans le SIN2025 (pas de fiche dans le SIN2018)

Lucerne

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N14 Buchrain – Verzweigung Rütihof	5.2	IP
Wildtierquerung N8 Alpnach (OW2)	5.3	CC
N8 Brienzwiler-Ost – Lungern-Süd (Brünigtunnel / Passstrasse)	5.4	IP
Abstellplatz / Warteraum / Kontrollzentrum für Schwerverkehr N2 Neuenkirch (Emmen-Nord – Sempach)	5.5	CR
<i>Anschluss N4 Arth</i>	<i>5.7</i>	<i>IP</i>

Città Ticino

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
Ampliamento N2 Lugano-Sud – Mendrisio	6.2	IP
<i>Allacciamento N2 Sigrino*</i>	<i>6.4</i>	<i>CR</i>

** Dans le SIN2018 : fiche d'objet SC 6.4 Lugano-Nord*

Arc jurassien

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
Anschluss N16 Biel (-Nord)	4.4	CR

Aareland

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N1 Aarau-Ost – Verzweigung Birrfeld	8.2	CC
Wildtierquerung N1 Rohr-Hunzenschwil (AG6)	8.2	CR

Nord-Est de la Suisse

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N1 St.Gallen Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel)	9.1	CC
<i>Anschluss N1 Rorschach</i>	<i>9.1</i>	<i>CC</i>
<i>Anschluss N1 Wil-West</i>	<i>9.2</i>	<i>CC</i>
Wildtierquerung N1 Wil-Uzwil (SG19)	9.2	CC
Wildtierquerung N1 Uzwil-Gossau (SG24)	9.2	CC
Wildtierquerung N13 Vaduz (SG8)	9.3	CC
Wildtierquerung N13 Trübbach-Wartau (SG7)	9.3	CC
Anschluss N1 St.Margrethen	9.4	CC
Wildtierquerung N3 Mels (SG4)	12.2	CC

Gothard

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
<i>Anschluss N2 Altdorf-Süd</i>	<i>10.2</i>	<i>CR</i>

** Dans le SIN2018 : fiche d'objet OB 10.2 Altdorf*

Alpes occidentales

Projet SIN2018*	Fiche d'objet SIN2018*	État de la décision SIN2018*
Abstellplatz / Warteraum N9 Raron	11.2	CR

* Mis à jour le 17.02.2023

Alpes orientales

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	État de la décision SIN2018
N28 Landquart – Klosters Selfranga (Trasse Jenaz – Dalvazza)	12.1	IP
Wildtierquerung N28 Fanas; Grünsch-Schiers (GR6)	12.1	CR

2.6 Projets passés au statut « Situation initiale »

Après que leur coordination territoriale a été assurée, les projets ci-dessous sont passés au statut « Situation initiale » (SI), du fait que leurs plans ont été approuvés ou que les travaux de construction ont débuté.

Espace métropolitain de Zurich

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Erweiterung N1 Nordumfahrung Zürich	1.1	Situation initiale
PUN N1 Winterthur-Ohringen – Oberwinterthur	1.7	Situation initiale
N4 Erweiterung Andelfingen – Verzweigung Winterthur-Nord	1.7	Situation initiale
Wildtierquerung N3 Linth (GL6)	1.9	Situation initiale

Espace métropolitain trinational de Bâle

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Pannestreifenumnutzung N2/3 Pratteln – Liestal – Verzweigung Rheinfelden	2.1	Situation initiale
Wildtierquerung N3 Möhlin – Wallbach (AG01)	2.2	Situation initiale

Espace métropolitain lémanique

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Passage à faune N9 Noville (VD20.1)	3.6	Situation initiale
Passage à faune N12 Vaulruz (FR23)	3.7	Situation initiale

Région de la ville fédérale

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
N6 PUN Verzweigung Wankdorf – Muri	4.1	Situation initiale
N6 Wildtierquerung Kiesen (BE11a)	4.2	Situation initiale
N1 Wildtierquerung Mühleberg-Frauenkappelen (BE4)	4.3	Situation initiale

N1 Erweiterung Verzweigung Luterbach – Verzweigung Härkingen	4.5	Situation initiale
Kontrollzentrum für den Schwerverkehr N1 Oensingen	4.5	Situation initiale
N1 Wildtierquerung Wangen an der Aare (BE9/SO6)	4.5	Situation initiale
N1 Wildtierquerung Oberbuchsiten (SO9)	4.5	Situation initiale
N1 Wildtierquerung Heinrichswil-Winistorf-Obergerlafingen (SO3)	4.6	Situation initiale

Lucerne

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
N2 Erweiterung Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil) und Rotsee – Buchrain (N14 Ausbau Nord)	5.1	Situation initiale
Wildtierquerung N4 Risch (ZG6)	5.2	Situation initiale
Anschluss N8 Alpnach-Süd	5.3	Situation initiale
Netzfertigstellung N8 Lungern-Nord – Giswil-Süd	5.4	Situation initiale
Wildtierquerung N2 Neuenkirch-Sempach (LU2)	5.5	Situation initiale
Wildtierquerung N2 Knutwil-Sursee (LU12)	5.5	Situation initiale
Wildtierquerung N2 Langnau-Reiden (LU5)	5.6	Situation initiale
Wildtierquerung N4 Goldau (SZ5)	5.7	Situation initiale

Città Ticino

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Allacciamento N2 Bellinzona	6.1	Situation initiale
Allacciamento N13 Grono	6.1	Situation initiale
Passaggio faunistico N13 San Vittore-Lumino (GR11/TI20)	6.1	Situation initiale
Area di posteggio / Area di sosta / Centro di controllo del traffico pesante N2 Monteforno (Bellinzona-Nord – Biasca)	6.3	Situation initiale

Aareland

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Abstellplatz N1 Würenlos	8.1	Situation initiale
Abstellplatz Birrhard	8.2	Situation initiale
Wildtierquerung N1 Oftringen (AG17/SO31)	8.3	Situation initiale

Gothard

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Netzfertigstellung N4 Neue Axenstrasse	10.1	Situation initiale
Erhaltungsplanung N2 «2. Röhre Gotthard»	10.3	Situation initiale

Alpes occidentales

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
N9 Siders-Ost – Leuk/Susten-Ost	11.3	Situation initiale

Alpes orientales

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Wildtierquerung N13 Bad-Ragaz - Fläsch (GR20/SG26)	12.2	Situation initiale

2.7 Projets éliminés de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Les projets ci-dessous ont été supprimés du plan sectoriel en raison de leur élimination de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Espace métropolitain de Zurich

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Netzfertigstellung N1 Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz	1.1	Supprimé
Netzfertigstellung N1 Zürich Letten – Irchel	1.1	Supprimé
Netzfertigstellung N3 Zürich Letten – Sihlhölzli	1.1	Supprimé

2.8 Projets non poursuivis

Les projets ci-dessous ne figurent pas dans le plan sectoriel en raison de leur suspension par l'autorité chargée de l'approbation des plans.

Espace métropolitain lémanique

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Jonction N1 Lancy-Sud	3.1	Non poursuivi

Région de la ville fédérale

Projet SIN2018	Fiche d'objet SIN2018	Statut
Netzfertigstellung N5 Biel-Süd (Brüggmoos)– Biel West (Seevorstadt)	4.4	Non poursuivi
Netzfertigstellung N5 Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)	4.4	Non poursuivi
Netzfertigstellung N5 Biel-West– Rusel (Umfahrung Biel, Tunnel Vingelz)	4.4	Non poursuivi

3 Projets relevant du plan sectoriel dans l'adaptation du SIN2025

3.1 Types de projets avec projets relevant du plan sectoriel

L'adaptation du SIN2025 comprend trois projets relevant du plan sectoriel. Deux projets sont du type **construction ou extension de jonctions**. Le troisième concerne un **examen de cas d'espèce** relevant du type de projets **couvertures et tranchées couvertes**.

N12 Couverture de Chamblieux

Le tronçon de la N12 entre les jonctions Fribourg-Sud et Fribourg-Nord présente un besoin essentiel de maintenance. Dans ce contexte, le canton de Fribourg et les communes concernées ont émis l'idée et la demande d'une couverture de la N12. Cette solution résout efficacement le problème de la protection contre le bruit et supprime la césure entre les zones d'habitation situées de part et d'autre de la route nationale. Cette couverture permet des nouvelles liaisons au niveau territorial.

La route nationale constitue aujourd'hui une profonde entaille dans le tissu urbain au cœur d'une zone de développement prioritaire et provoque d'importantes nuisances environnementales, paysagères et sonores. Un assainissement complet de cette situation s'impose. L'aménagement existant de l'axe principal avec 2 x 2 voies de circulation est performant pour l'avenir en termes de trafic.

La variante d'assainissement (bruit, urbanisation) élaborée dans le cadre de diverses études (2006 - 2017) prévoit une couverture de la route nationale N12. Ce projet commun répond aux objectifs de la politique fédérale et cantonale d'aménagement du territoire en permettant une densification des centres urbains et une amélioration de la qualité de vie.

Le projet d'entretien de la N12 est étendu à la couverture de Chamblieux. Il s'agit d'un projet commun de la Confédération, du canton et des communes.

D'autres améliorations de la circulation seront mises en œuvre afin de pouvoir maintenir la fonctionnalité de l'ensemble du système. Il s'agit de

- L'ajout d'une troisième voie de la route cantonale RC 2210
- Le réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud et de l'accès à l'Hôpital Cantonal Fribourgeois (HFR)
- Le réaménagement du carrefour de Belle-Croix

Les goulets d'étranglement du trafic dans le système routier global, en particulier en dehors du périmètre des routes nationales, sont assainis de manière coordonnée entre les niveaux étatiques. Avec la couverture de Chamblieux, la protection contre le bruit le long de la N12 entre les jonctions Fribourg-Sud et Fribourg-Nord est assurée de manière globale. L'effet de séparation de la route nationale pour la mise en réseau des quartiers et les liaisons de mobilité douce est éliminé. Ce projet permet de regrouper l'infrastructure de route nationale avec une ligne à haute tension existante qui peut être enfouie sous la route.

Le projet général de couverture de la N12 à Chamblieux a été approuvé par le Conseil fédéral le 12 février 2025. En tant que souhait émis par des tiers, le projet est étroitement coordonné avec le canton et les communes concernés.

N2 Allacciamento Sigirino

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo allacciamento completo sulla N2 a Sigirino. Il Cantone desidera questo progetto per sgravare il traffico di attraversamento a nord di Lugano, in particolare lungo la strada della Valle del Vedeggio, fortemente congestionata. Il nuovo allacciamento consente un utilizzo più efficiente della rete stradale principale nella zona della Valle del Vedeggio e un alleggerimento della strada cantonale e degli svincoli di Rivera e Lugano-Nord. Ciò comporta una riduzione delle emissioni acustiche e atmosferiche, un aumento della sicurezza stradale, in particolare per i pedoni e i ciclisti, e un miglioramento della qualità della vita della popolazione.

L'Allacciamento fa seguito all'accesso di servizio temporaneo per il cantiere del progetto AlpTransit in relazione alla galleria di base del Monte Ceneri. La trasformazione e la conformazione a norma dell'accesso al cantiere offrono sinergie strutturali. Con un cavalcavia e una rotonda per il collegamento alla rete stradale secondaria è possibile realizzare un raccordo completo.

Il Consiglio federale ha approvato il progetto generale per il nuovo allacciamento autostradale N2 Sigirino nel 25 maggio 2020. La realizzazione dell'allacciamento N2 Sigirino è stata coordinata dal punto di vista della pianificazione territoriale con il piano direttore cantonale e come parte del programma di agglomerato di Lugano di terza generazione (PAL3, misura TIM2.6). Nell'ambito del progetto esecutivo, gli effetti negativi sul consumo di suolo, sulla qualità del paesaggio e sulla connettività degli habitat devono essere ulteriormente ridotti.

N2 Anschluss Altdorf-Süd

Das Vorhaben umfasst den Neubau eines Halbanschlusses N2 Altdorf-Süd. Dieser bietet die Verkehrsbeziehungen von/nach Norden an, d.h. in Fahrtrichtung Zürich/Luzern. Die Strassenverkehrsbelastungen in Altdorf übersteigen das für die Siedlung verträgliche Mass. Lärm- und Luftbelastung sind hoch und die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstrasse im Kern von Altdorf ist ausgehend von schmalen Trottoirs und enger baulicher Situation schlecht. Das Vorhaben bewirkt durch das Verlagern von Verkehrsströmen vom untergeordneten Netz auf die Nationalstrasse eine Verbesserung der strassenseitigen Erreichbarkeit von Altdorf. Zudem wird durch die Entlastung der zentralen Siedlungsteile entlang der Ortsdurchfahrt Altdorf sowie der Gotthardstrasse in Schattdorf eine positive Wirkung auf den Langsamverkehr erreicht.

Mit diesen Absichten hat der Kanton Uri Planungen für einen Halbanschluss Altdorf-Süd durchgeführt. Um die Umfahrungswirkung des Halbanschlusses zu erhöhen, und um die gesamte Verkehrssituation zu verbessern, realisierte der Kanton Uri eine neue West-Ost-Verbindung (WOV), welche seit 2025 das Zentrum von Altdorf sowie den Kreisel Flüelen entlastet. Diese Verbindung wird im Bereich Wysshus/Attinghausen durch den neuen, nördlich ausgerichteten Halbanschluss an die Nationalstrasse N2 angeschlossen. Damit kann auch der überregionale Verkehr im Urner Talboden besser gelenkt werden.

Das Ausführungsprojekt wurde 2019 fertiggestellt. Am 31. März 2021 erfolgte die Plangenehmigung durch das UVEK. Im Juli 2024 wurde eine dagegen eingereichte Beschwerde gutgeheissen. Das Projekt muss entsprechend überarbeitet werden. Die Projektierung zur Aufhebung des Kreisels Flüelen ist zurückgestellt. Das Vorhaben ist hinsichtlich des Koordinationsbedarfs mit den Vorhaben des Sachplans Infrastruktur Schiene zu prüfen und wo zweckmässig in der Planung abzustimmen. Dies betrifft die SIS-Objekte «Neue Linienführung Axentunnel», «Kantonsbahnhof Uri», «Neue unterirdische Linienführung Uri Berg lang», «Verschiebung Kantonsstrasse bei Altdorf», «Neue Linienführung Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie» und die Installationsplätze Hafnerried 1, 2 und 3. Zudem ist das Vorhaben mit den Schutzinteressen des IVS-Objektes UR 12 abzustimmen.

4 Processus d'élaboration de la partie Infrastructure route

4.1 Conception et projet

L'OFROU a conçu et projeté le SIN2025 en s'appuyant sur la première édition du SIN adoptée par le Conseil fédéral en 2018 et en la développant. Il a bénéficié du soutien de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui est chargé d'assurer la coordination de tous les plans sectoriels de la Confédération, de l'OFT, qui est responsable de la partie Infrastructure rail (SIS) et possède par conséquent une grande expérience en matière de planification sectorielle des infrastructures de transport, et de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), qui a participé au traitement des questions environnementales.

4.2 Coordination interne à la Confédération

Procédure

Un projet complet de SIN2025 a été établi comme base de la coordination et de la participation au sein de l'administration fédérale.

L'établissement du projet a été accompagné en permanence par l'ARE. L'information sur l'état des travaux et sur le contenu sommaire du SIN2025 a été assurée dans le cadre de la Conférence de la Confédération pour l'organisation du territoire (COT).

La première consultation des offices a eu lieu sous la forme d'une consultation de la COT.

Résultats de la coordination interne à la Confédération

Dans le cadre de la coordination interne à la Confédération, la première consultation des offices a eu lieu du 14 avril au 2 mai 2025, sous la forme d'une consultation de la COT. Quatre unités d'organisation de la Confédération ont fait part de leur avis sur les contenus du projet.

Leurs propositions concernaient principalement la partie conceptuelle. Les trois fiches d'objet de la partie spécifique aux objets n'ont soulevé que de simples remarques. Quant au rapport explicatif, il n'a fait l'objet d'aucune proposition ni remarque. Les unités d'organisation qui ont donné leur avis se sont exprimées chacune sur les thèmes de leur compétence et ont fait des propositions dont la prise en compte a été discutée avec elles.

Remaniement du projet de plan sectoriel

Les propositions issues de la consultation ont été examinées par l'OFROU et bon nombre d'entre elles ont été reprises dans la partie conceptuelle ou la partie spécifique aux objets, à titre de complément ou de précision. Seules quelques-unes ont dû être rejetées en raison de leurs effets sur le SIS.

Les modifications ont débouché sur un remaniement de la partie conceptuelle et de la partie spécifique aux objets.

4.3 Participation

Procédure

La Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la Conférence des ingénieurs cantonaux et la Conférence suisse des aménagistes cantonaux (groupe de travail Planification directrice) ont été informées des travaux en cours et du contenu sommaire du SIN2025 de la même manière que la COT.

Résultats de la consultation selon l'art. 19 OAT

La consultation selon l'art. 19 OAT a eu lieu du 27 juin au 30 septembre 2025. L'OFROU ne l'a pas mise en dépôt public, car les modifications proposées sont considérées comme des mises à jour et des adaptations. La partie conceptuelle a été adaptée à la partie Programme du plan sectoriel ainsi qu'à la densité normative de la partie Infrastructure rail. Les trois fiches d'objet concernent des projets généraux approuvés par le Conseil fédéral et n'ont pas de nouveaux effets importants.

Directement invités à participer à la consultation, les 26 cantons ont tous fait part de leur avis, de même que la Principauté de Liechtenstein. Certains cantons ont publié le projet dans leurs organes de publication officiels, d'autres ont informé les communes – dans leur ensemble ou uniquement celles concernées – et d'autres encore ont renoncé à toute publication. Les avis des communes ont été intégrés dans ceux des cantons. Deux régions ont donné leur avis directement auprès de l'OFROU. Il n'y a pas eu d'avis remis par des particuliers, des partis politiques ou des associations. L'analyse des résultats de la consultation repose donc sur les avis des cantons, de la Principauté de Liechtenstein et des deux régions.

Les cantons souscrivent à la version remaniée du SIN. Ils approuvent globalement les principes de planification ainsi que la sélection des types de projets relevant du plan sectoriel pour les routes nationales. Comme l'on s'y attendait, les cantons ont fait part de nombreuses propositions et prises de position en rapport avec la forte réduction du contenu de la partie conceptuelle et avec le fait que les fiches d'objet – hormis les trois incluses dans le projet – n'ont pas encore été remaniées. De manière générale, ils souhaitent être plus systématiquement intégrés dans la procédure du SIN et demandent que les processus soient mieux coordonnés.

Les cantons regrettent, en raison du fait que des fiches d'objet n'ont pas été remaniées, de ne pas disposer d'une vue d'ensemble de la partie conceptuelle du SIN ni de celle spécifique aux objets. Ils demandent tous que l'une et l'autre parties soient rapidement adaptées, cela dès que le rapport d'expertise « Transports '45 » de l'EPF aura été établi et le PRODES-RN remanié. Il s'agit ainsi de lever l'insécurité qui pèse sur la planification des projets de routes nationales et de combler les lacunes des processus le plus rapidement possible.

Les cantons directement concernés par les trois objets mis à jour (FR, TI et UR) en approuvent les fiches, tout en proposant quelques modifications.

Remaniement du projet de plan sectoriel

A) Partie conceptuelle

Plusieurs cantons critiquent l'absence d'une vue d'ensemble de la planification ou, pour le moins, d'une vue d'ensemble suffisamment détaillée. Ils estiment nécessaire d'améliorer la présentation du système global de transport et de coordonner ce dernier avec le développement visé de l'urbanisation. En ce qui concerne le développement des routes nationales, il doit être mieux intégré à la partie Programme du plan sectoriel, avec une planification des transports plus homogène et offrant une meilleure vue d'ensemble. De plus, les contenus contraignants pour les routes nationales doivent être vérifiés et clairement déterminés. La partie conceptuelle a donc été adaptée sur divers points afin de répondre à ces exigences. Les éléments signalés comme contraignants ont été vérifiés et si nécessaire complétés.

Plusieurs cantons ont rappelé la nécessité de décrire plus exhaustivement les effets positifs et négatifs des mesures adoptées – en particulier des mesures d'accompagnement et des mesures de gestion et de fluidification du trafic – ainsi que des interactions entre, d'un côté, les extensions du réseau ou les R-BAU et, de l'autre, les fonctionnalités des jonctions. Plusieurs précisions et compléments ont donc été apportés à la partie conceptuelle.

Quelques cantons ont proposé que la planification de l'entretien en général soit définie comme une tâche relevant du plan sectoriel. Cette proposition n'a pas été retenue, mais le projet fait à plusieurs reprises concrètement référence aux tâches concernées et à la nécessité de les coordonner.

Plusieurs cantons ont en outre fait remarquer que les questions liées à la protection du climat, à l'objectif de zéro émission nette de CO₂ et à l'adaptation au changement climatique ne sont pas suffisamment prises en compte. Le remaniement de la partie conceptuelle inclut donc un sous-chapitre distinct traitant spécifiquement de ces questions.

Un petit nombre de cantons ont demandé que le chapitre traitant de la gestion des matériaux d'excavation, déjà très complet, soit encore plus détaillé. Comme il s'agit toutefois de ne pas faire de la partie conceptuelle une aide de travail, seules quelques adaptations rédactionnelles ont été apportées à ce chapitre.

Quelques cantons ont exprimé le souhait que le thème de la mobilité douce soit traité de manière plus approfondie, en particulier pour ce qui est de la coordination avec les planifications cantonales des chemins piétonniers et des voies cyclables ainsi que des interactions avec le système de transport intermodal. Les interactions globales au sein du système de transport ont donc été ponctuellement mieux mises en évidence. Il ne convient cependant pas d'inscrire dans le SIN des prescriptions de planification plus détaillées, allant au-delà de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables.

Plusieurs cantons frontaliers, l'association St. Galler Rheintal et la région Sarganserland-Werdenberg ont attiré l'attention sur la thématique des aires de stationnement et des aires d'attentes pour le trafic lourd des marchandises ainsi que des contrôles de ce trafic, arguant qu'il était nécessaire d'en réexaminer la conception. La partie conceptuelle a donc été complétée et précise que l'examen et l'adaptation de l'infrastructure des routes nationales a lieu dans le cadre de la planification de l'entretien.

B) Partie spécifique aux objets

Trois fiches d'objet sont mises à jour dans la présente version du SIN :

- 4.7 : N12 Couverture de Chamblieux (FR) : outre des modifications rédactionnelles de détail, le canton souhaite que la présentation cartographique du projet soit adaptée.
- 6.3 : N2 Allacciamento Sigrino (TI) : le canton propose une modification rédactionnelle.
- 10.1 : N2 Anschluss Altdorf-Süd (UR) : le canton attire l'attention sur la récente mise en service de la liaison ouest-est (West-Ost-Verbindung, WOV), qui est un projet cantonal coordonné avec le projet de l'OFROU.

Les cantons soulignent en outre l'urgence ou la nécessité du remaniement d'autres fiches d'objet. Celles-ci ne leur seront toutefois soumises que dans un projet ultérieur.

Enfin, les cantons renvoient à des projets qui sont exclus du réseau des routes nationales et à d'autres qui sont en cours de réalisation et peuvent donc passer au statut « Situation initiale » (sans fiche d'objet propre).

Résultats de la consultation selon l'art. 20 OAT

Dans le cadre de la consultation qui s'est déroulée du 13 février au 13 mars 2026, 23 cantons se sont exprimés. Tous indiquent l'absence de divergences au sujet des plans directeurs cantonaux approuvés. Quelques cantons confirment que les remarques et propositions formulées lors de l'audition ont été entièrement ou partiellement prises en considération. Certaines exigences relatives à d'autres fiches d'objets, formulées dans le cadre de l'audition, ont été réitérées. Elles devront être traitées lors d'adaptations ultérieures du SIN.

Remaniement du projet de plan sectoriel

Seules quelques adaptations linguistiques et matérielles ont été apportées à la partie conceptuelle ; certaines d'entre elles ne concernent qu'une langue. Compte tenu de remarques relatives à l'harmonisation du contenu du plan sectoriel et des plans directeurs des cantons, les fiches d'objet 4.7: N12 Couverture de Chamblieux (FR) et 10.1: N2 Anschluss Altdorf-Süd (UR) ont été légèrement modifiées.

4.4 Approbation et publication

Procédure

La deuxième consultation des offices s'est déroulée du 13 février au 6 mars 2026. Huit unités d'organisation de la Confédération se sont prononcées. Sur le plan du contenu, les propositions ont concerné la reproduction de déclarations relatives à la préservation de l'environnement et la protection contre le bruit ainsi qu'à la coordination avec les thématiques liées au territoire et aux transports dans les offices concernés. Quelques remarques d'ordre administratif et optimisations des traductions ont également été formulées.

L'ensemble des propositions ont été suivies. Il ne subsiste aucune divergence.

Remaniement du projet de plan sectoriel

Dans la partie conceptuelle, deux compléments ont été apportés ; ils concernent la préservation de l'environnement et la protection contre le bruit ainsi que la planification globale des transports dans l'espace périurbain.

Le Conseil fédéral a adopté les adaptations et compléments 2025 du SIN (SIN2025) lors de sa séance du 13 mai 2026. Conformément à sa décision, les gouvernements de l'ensemble des cantons seront informés par le DETEC. L'arrêté fédéral relatif à l'adoption du plan sectoriel est publié sous la forme d'une information dans la Feuille fédérale. Le plan sectoriel est publié dans cette dernière sous la forme d'un renvoi.