



3^e tube du tunnel du Rosenberg à St-Gall

Fiche d'information – 27 septembre 2024

Nécessité d'agir

Mise en service en 1987, l'A1 à quatre voies dans la région de St-Gall traverse une zone fortement urbanisée. Sur ce tronçon autoroutier de neuf kilomètres de long, quatre jonctions assurent la liaison avec le réseau local des routes principales. D'ici 2030, l'A1 sera fortement surchargée entre St-Gall-Winkeln et St-Gall-Neudorf. Par ailleurs, de vastes travaux de réfection prévus vers 2037 nécessiteront la fermeture des tubes existants, ce qui perturbera considérablement la circulation.

Utilité et ampleur du projet

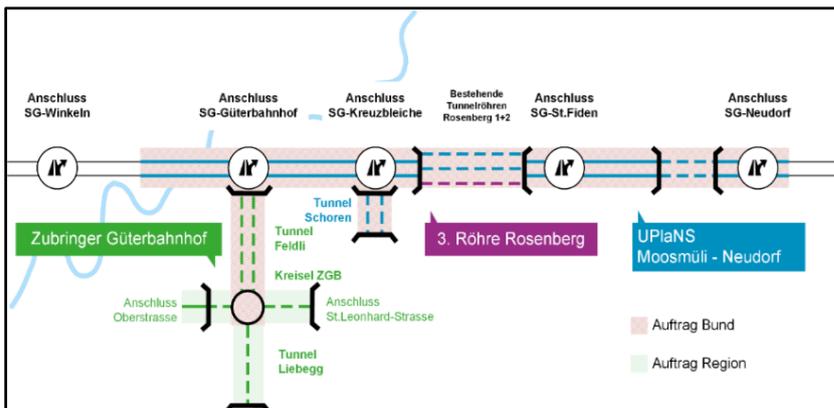
Le projet global relatif à l'élimination du goulet d'étranglement de l'A1 à St-Gall est composé des trois sous-projets suivants :¹

- 3^e tube du tunnel du Rosenberg
- raccordement de la gare de marchandises
- remise en état de l'autoroute entre l'ancienne aire de repos Moosmüli et St-Gall-Neudorf ainsi que des tubes existants du tunnel du Rosenberg.

Le projet global est porté conjointement par la Confédération et par le canton et la ville de St-Gall. L'Office fédéral des routes (OFROU) assume la planification du tunnel Feldli et du giratoire sous-terrain (qui font partie intégrante du raccordement de la gare de marchandises), du 3^e tube du Rosenberg et de l'entretien ; les autres éléments constitutifs du raccordement de la gare de marchandises (à savoir les jonctions avec le réseau urbain et le tunnel de Liebegg) relèvent de la compétence du canton de St-Gall. Le projet doit permettre aux parties prenantes non seulement d'éliminer le goulet d'étranglement sur la route nationale, une mission qui s'impose de toute urgence, mais aussi de raccorder la région d'Appenzell à l'autoroute A1 de manière plus compatible avec l'urbanisation.

¹ https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/nordostschweiz/a1_enqpassbeseitigung_sg/projektuebersicht.html
(en allemand)





Coûts et calendrier

Les coûts de l'accroissement des capacités sont estimés à 1244 millions de francs². Ils seront financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, et ne grèveront donc pas le budget général de la Confédération.

Les travaux de construction nécessaires au 3^e tube du tunnel du Rosenberg seront vraisemblablement lancés en 2030 au plus tôt. La planification de l'entretien (réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence incluse) ainsi que la réalisation du raccordement de la gare de marchandises suivront, probablement à compter de 2035. Le projet global relatif à l'élimination du goulet d'étranglement de l'A1 à St-Gallen ne sera pas achevé avant 2040 au mieux.

² État des coûts en 2020, hors TVA et renchérissement. La précision des coûts pour les projets de l'étape d'aménagement 2023 est de +/- 30 %.