



Christe & Gygax
Ingénieurs Conseils SA



Commune de Rochefort

Desserte en transports publics actuelle et future

Présentation de l'étude à la population

26 mai 2026

■ Contexte de l'étude

Fermeture de la gare de
Montmollin-Montezillon
(2015)

- réflexions communales
sur la desserte TP

Révision du PAL
(en cours)

- objectif de report
modal: une voiture
par ménage

Projet de liaison ferroviaire
directe Neuchâtel - La
Chaux-de-Fonds
(horizon 2040)

- suppression de la gare
de Chambrelieu

- Le Conseil communal de Rochefort a mandaté le bureau C&G afin de réaliser une étude de la situation actuelle et future au niveau des transports publics
- En parallèle à l'étude, un sondage a été effectué en été 2025 auprès de l'entier de la population de la Commune (1'350 habitant·e·s) afin de connaître ses habitudes de mobilité.



Analyse et diagnostic de la situation actuelle

Principaux constats

Offre en transports publics

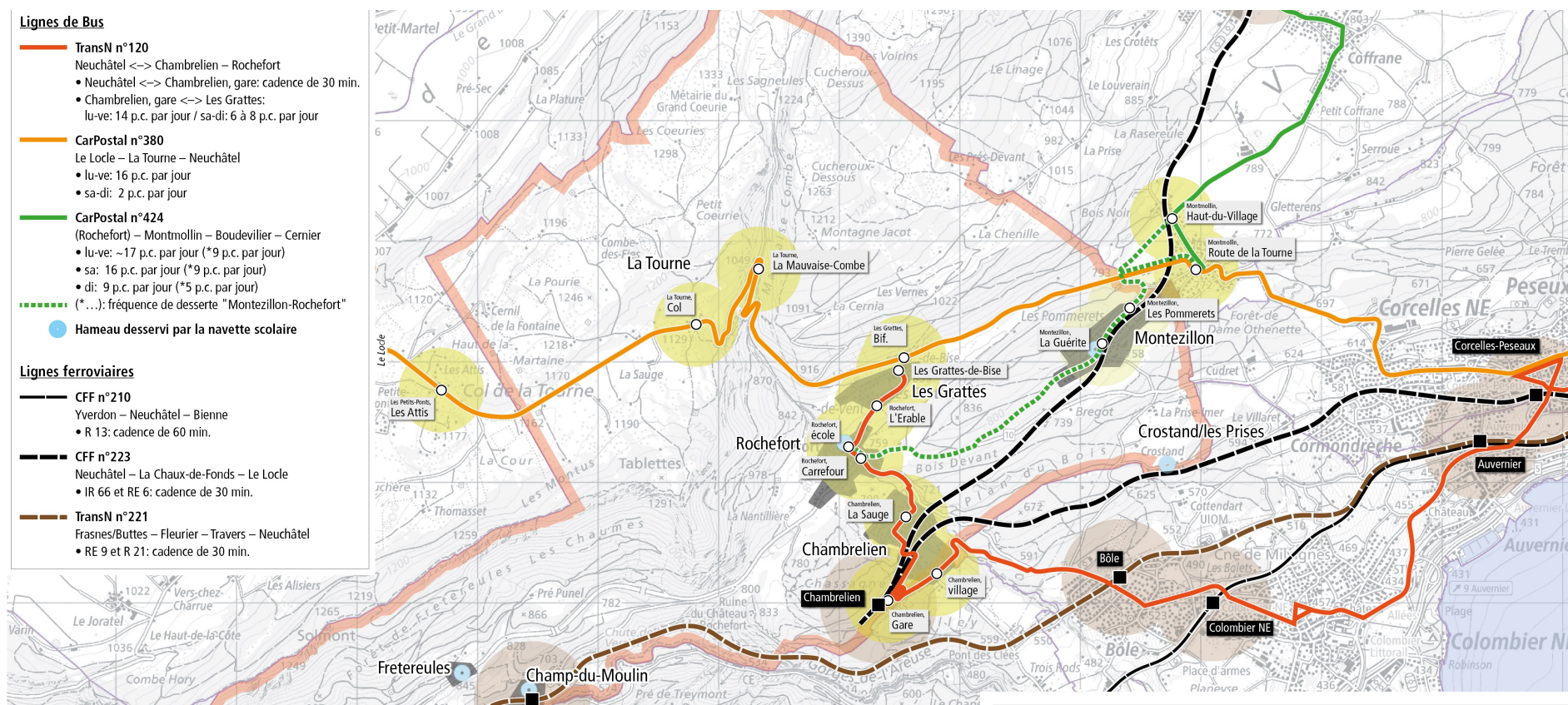
- L'offre TP communale est composée de 3 lignes de bus à fréquence différente et parfois irrégulière
- La gare de Chambrelieu est bien desservie par la ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et le bus transN 120, avec fréquence à la demi-heure en direction de Neuchâtel

Lignes de Bus

- TransN n°120**
Neuchâtel <-> Chambrelieu – Rochefort
 - Neuchâtel <-> Chambrelieu, gare: cadence de 30 min.
 - Chambrelieu, gare <-> Les Grattes:
 - lu-ve: 14 p.c. par jour / sa-di: 6 à 8 p.c. par jour
- CarPostal n°380**
Le Locle – La Tourne – Neuchâtel
 - lu-ve: 16 p.c. par jour
 - sa-di: 2 p.c. par jour
- CarPostal n°424**
(Rochefort) – Montmolin – Boudevilier – Cernier
 - lu-ve: ~17 p.c. par jour (*9 p.c. par jour)
 - sa: 16 p.c. par jour (*9 p.c. par jour)
 - di: 9 p.c. par jour (*5 p.c. par jour)
- (*...): fréquence de desserte "Montezillon-Rochefort"**
- Hameau desservi par la navette scolaire**

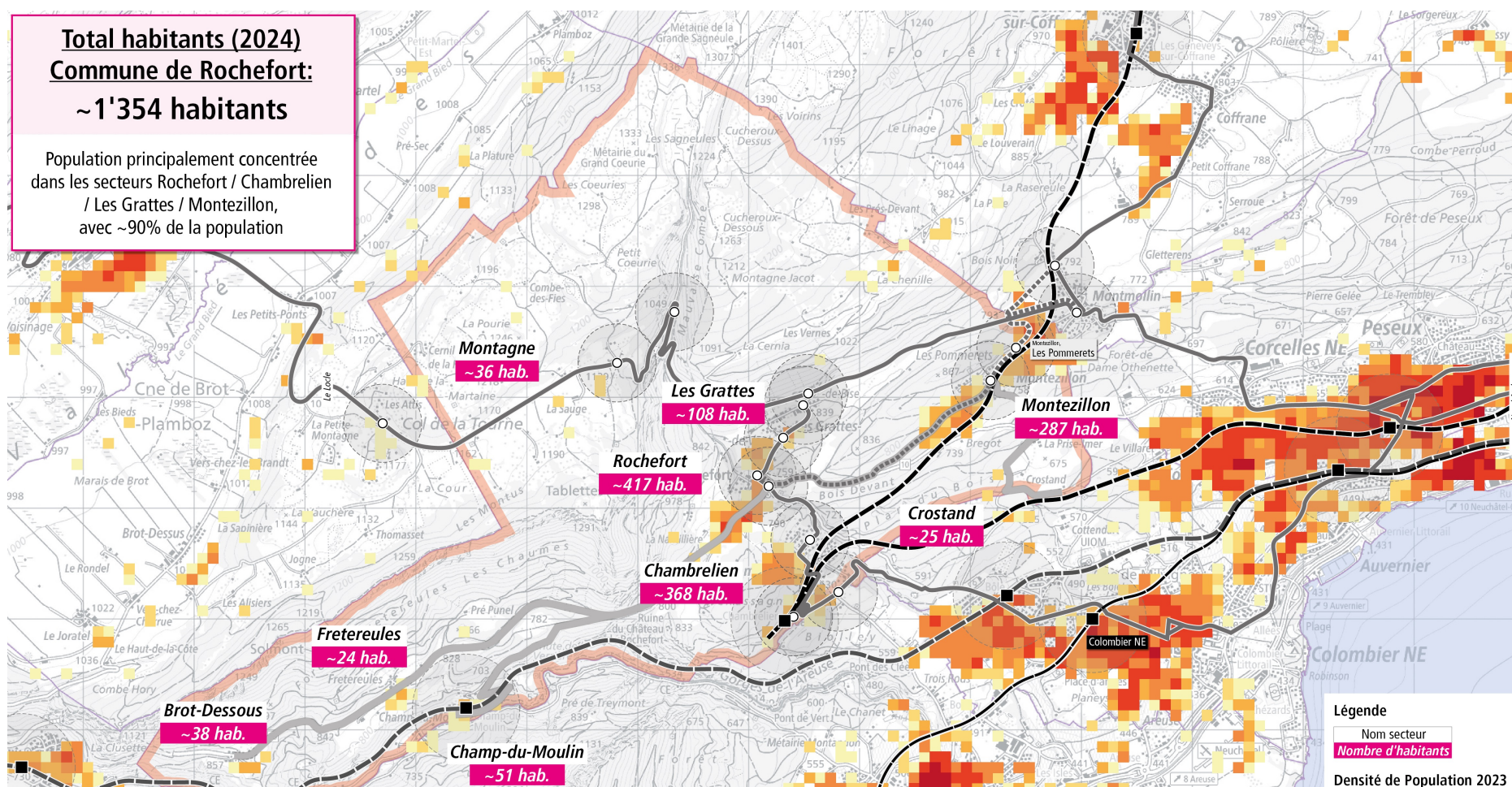
Lignes ferroviaires

- CFF n°210**
Yverdon – Neuchâtel – Bienne
 - R 13: cadence de 60 min.
- CFF n°223**
Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle
 - IR 66 et RE 6: cadence de 30 min.
- TransN n°221**
Frasnes/Buttes – Fleurier – Travers – Neuchâtel
 - RE 9 et R 21: cadence de 30 min.



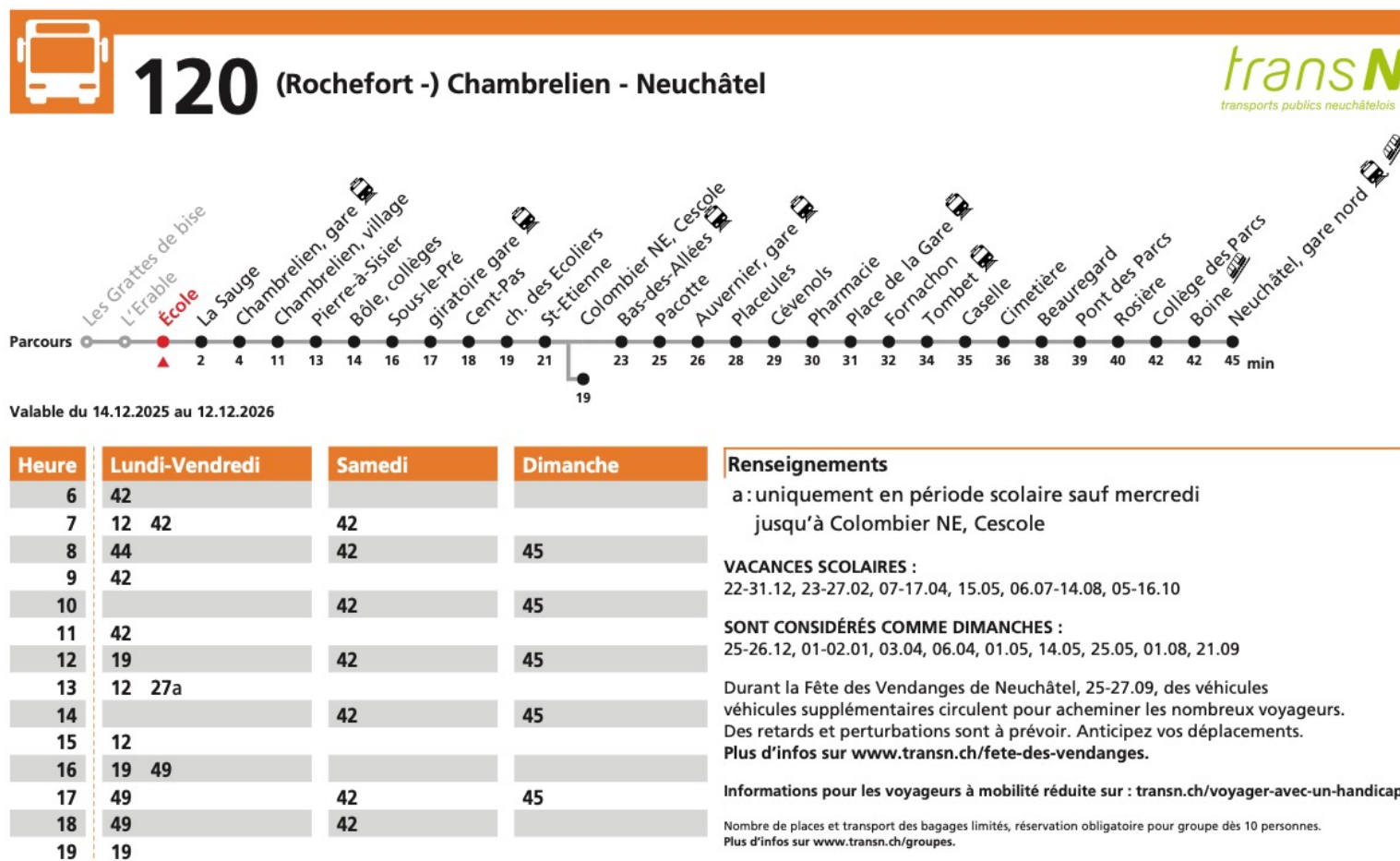
Desserte de la population

- Plusieurs zones ne sont pas ou peu desservies par les transports publics, notamment Montezillon, certains quartiers de Rochefort et les hameaux situés à l'Est de la Commune (Brot -Dessous, Fretereules).



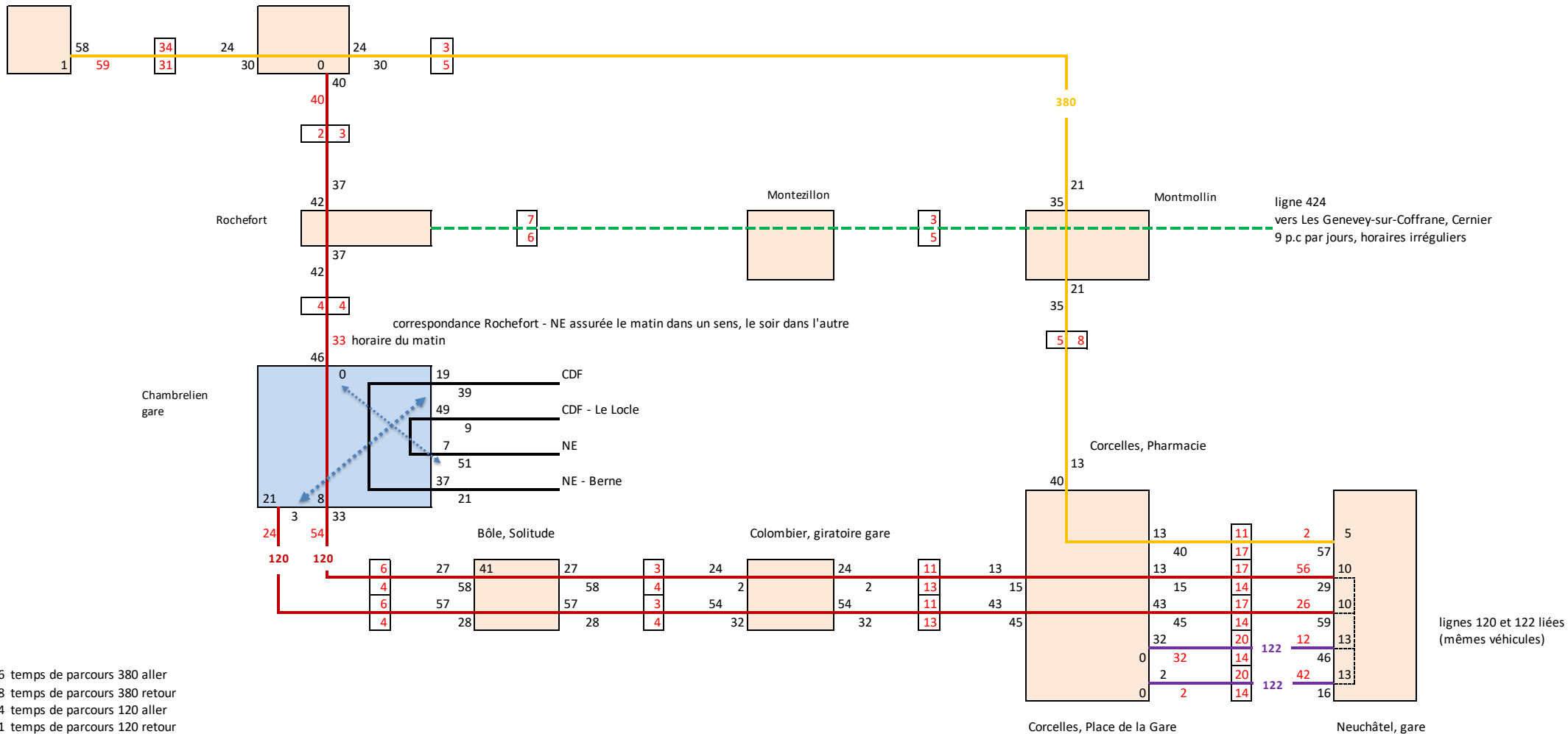
Amplitude horaire

- La desserte des lignes de bus est quasiment inexistante en soirée (dernières courses des lignes 120 et 380 à 19h30, 2 courses de la ligne 424 à 22h et minuit direction les Genevey-sur-Coffrane).



Temps de parcours

- L'itinéraire de la ligne 120 est relativement long (44 min) et le bus n'est pas priorisé, au risque d'être parfois ralenti par le trafic, notamment aux heures de pointe.



Interface bus - train

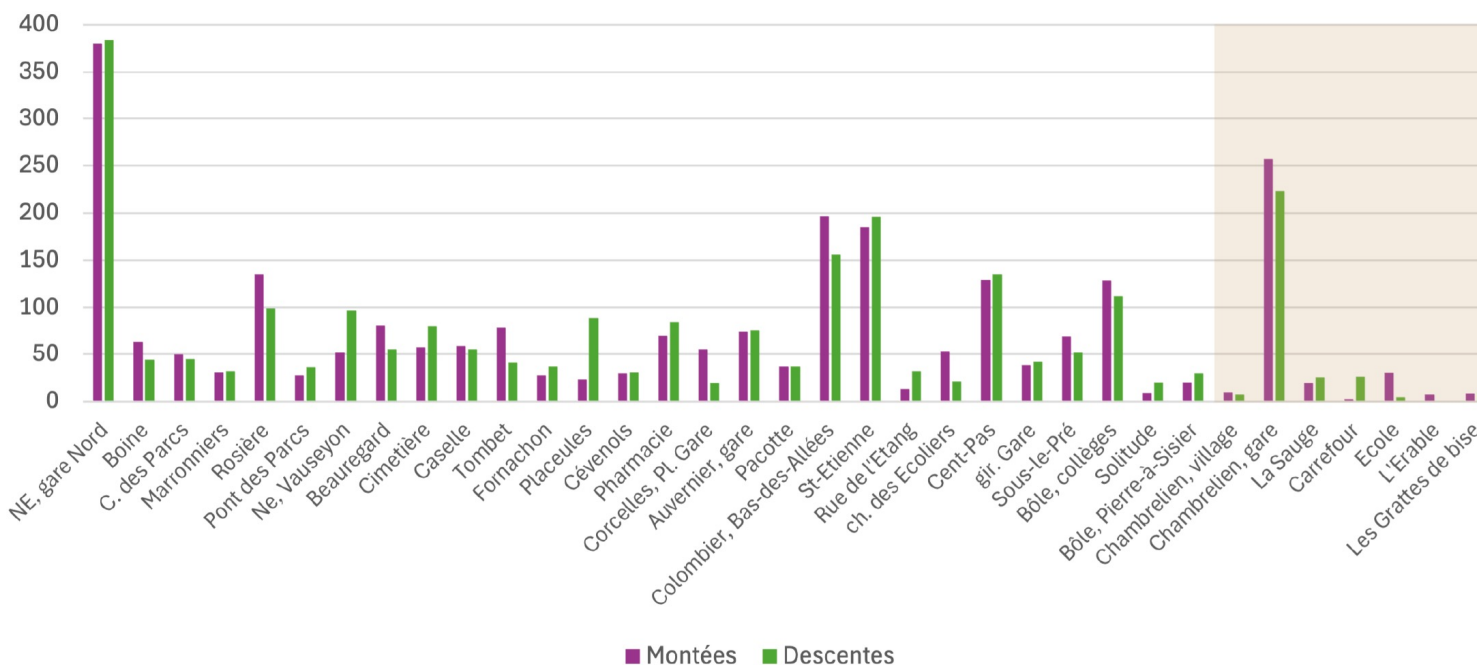
- La gare de Chambrelieu est relativement déconnectée du milieu bâti (distance > 500m pour l'ensemble des localités).
- La ligne 120 offre, à certaines heures, une possibilité de rabattement vers la gare de Chambrelieu pour les habitants de Rochefort et Chambrelieu.
- Problèmes de ponctualité de la ligne 120 (25% des courses en retard, perte de correspondance à Chambrelieu).



■ Demande en transports publics - bus

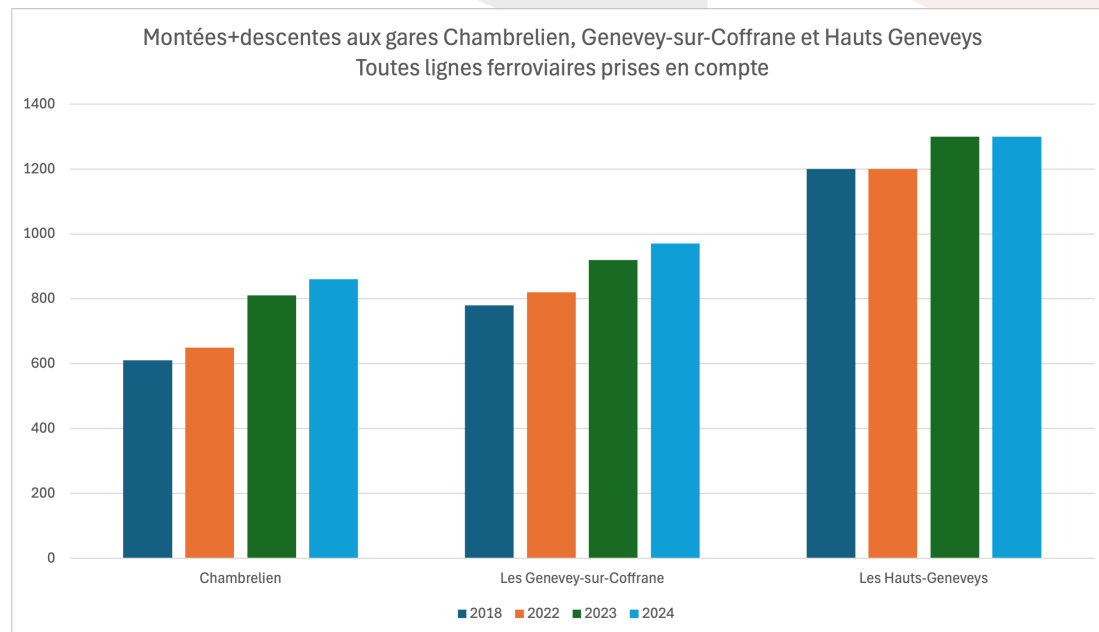
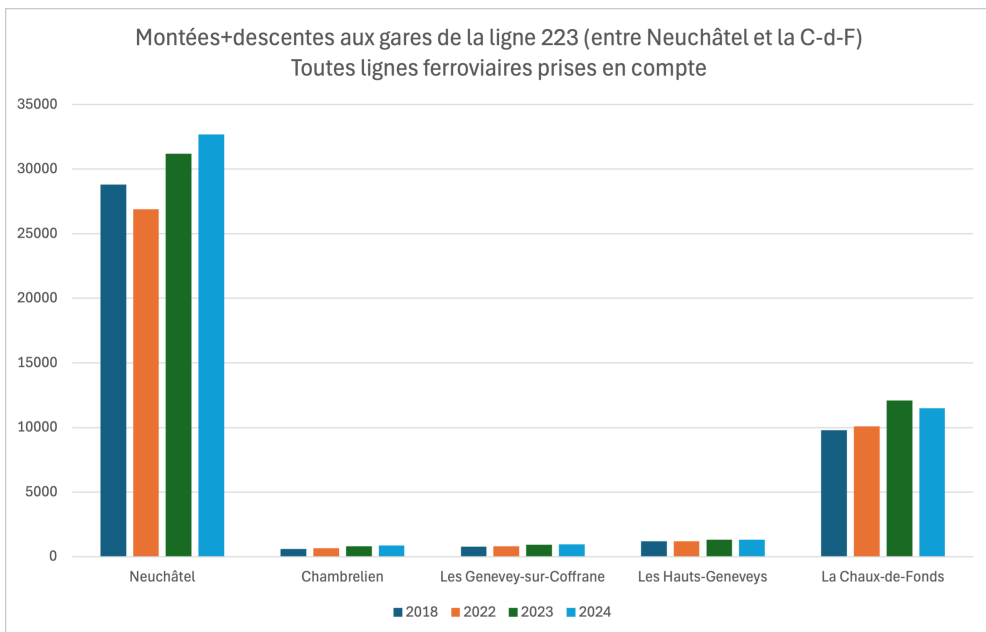
- L'arrêt de bus le plus important en termes de fréquentation est celui de la gare (480 M+D, transbordement bus-train).
- La demande TP est sinon faible pour les autres arrêts de Rochefort

Ligne bus n°120 - Montées/descentes - 10.12.23 au 14.12.24
Moyenne lundi-vendredi



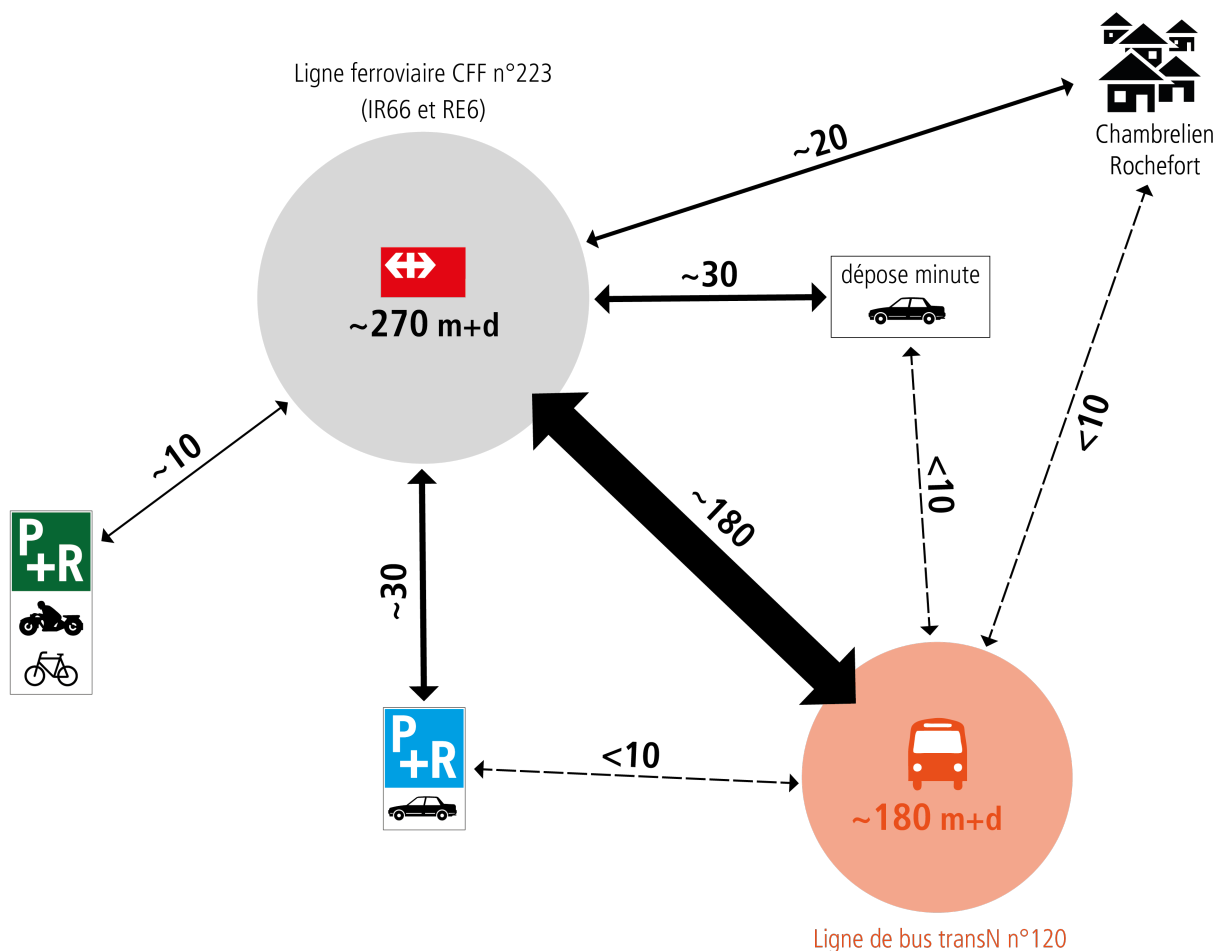
- Ligne 120: 5'000 M+D, dont 650 à Rochefort
- Ligne 380: 2'200 M+D, dont 30 à Rochefort
- Ligne 424: 1000 M+D, dont 10 à Rochefort

■ Demande en transports publics - train



- Chambrelieu est la gare la moins fréquentée de la ligne, avec 860 M+D par jour du lundi au vendredi
- Augmentation de la demande sur la ligne depuis 2018

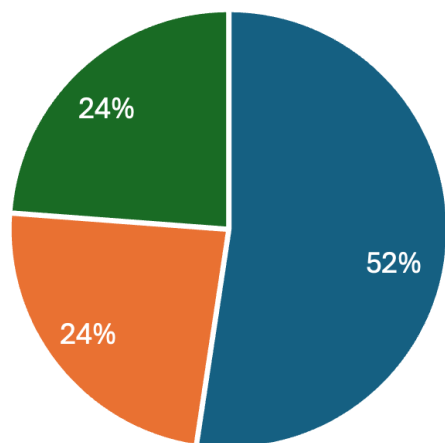
Gare de Chambrelieu - Estimation des flux des usagers (mardi 27.05.2025, 6h30-8h30)



- ~ 60% des usagers transbordent entre les trains et le bus 120
- moins de 10% des usagers arrivent à pied à la gare
- ~ 20% des usagers totaux viennent du P+R ou sont déposés en voiture (10% chacun)

P+R Chambrelien – Origine-destination des usagers et usagers

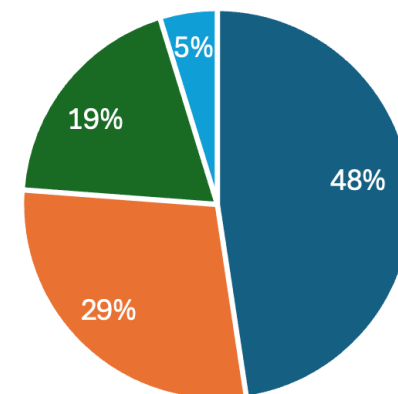
Origine des usagers du P+R



■ Littoral ■ Montagne ■ Rochefort



Destination des usagers du P+R

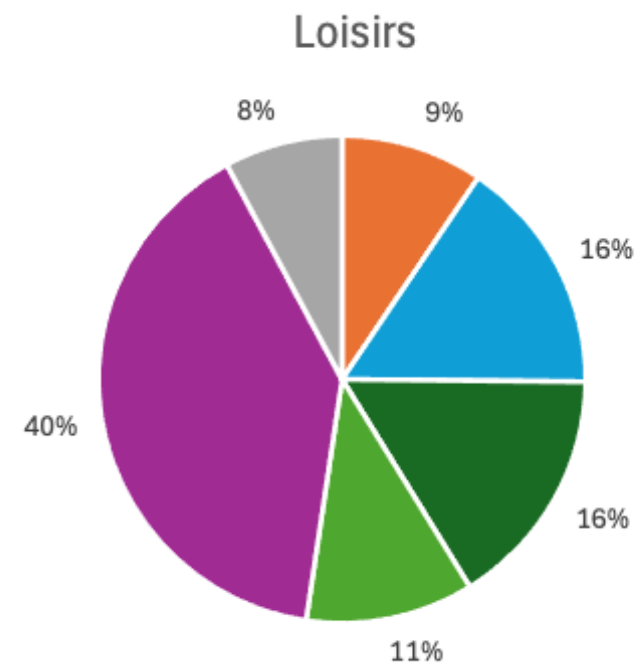
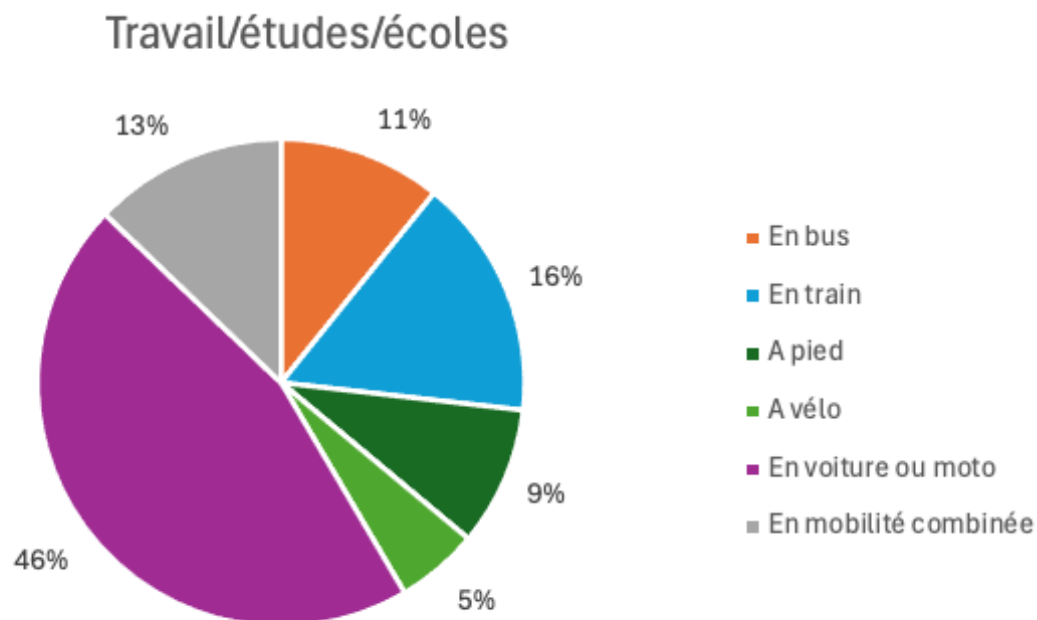


■ La Chaux-de-Fonds/Le Locle ■ Lausanne/Genève
■ Berne ■ Autre

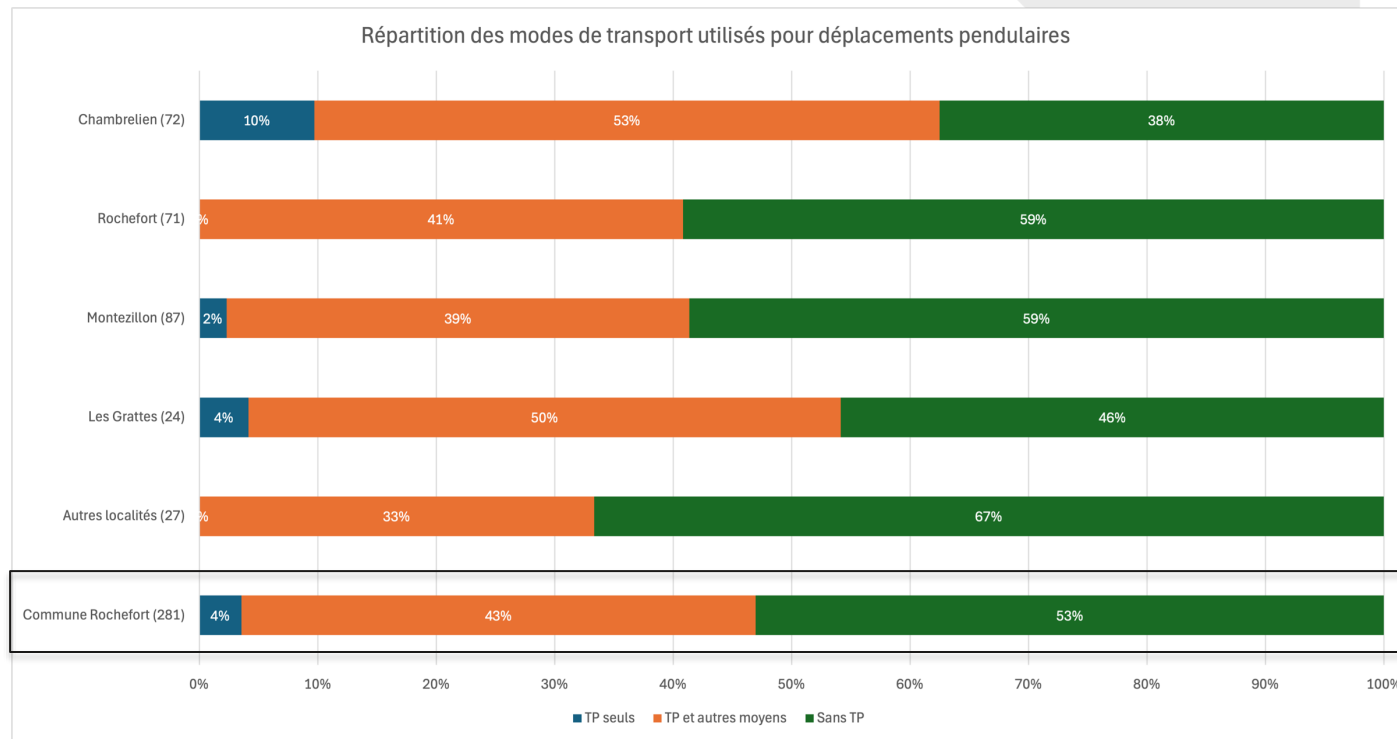
- Le P+R est principalement utilisée par des usagers en provenance des communes du Littoral (Boudry, Cortaillod, Colombier, Chez-le-Bart).
- La majorité des usagers en provenance du Littoral se rendent à la Chaux-de-Fonds ou au Locle
- Les usagers en provenance des Montagnes/Rochefort se dirigent principalement vers Lausanne/Genève

■ Pratiques de mobilité (sondage)

- 27% de répondant·e·s affirment utiliser régulièrement les transports publics pour le motif travail, 25% pour le motif loisirs (sans mobilité combinée, plusieurs réponses possibles)
- Pour les loisirs, la marche et le vélo sont plus souvent cités que pour le travail (27% loisirs, 15% travail)

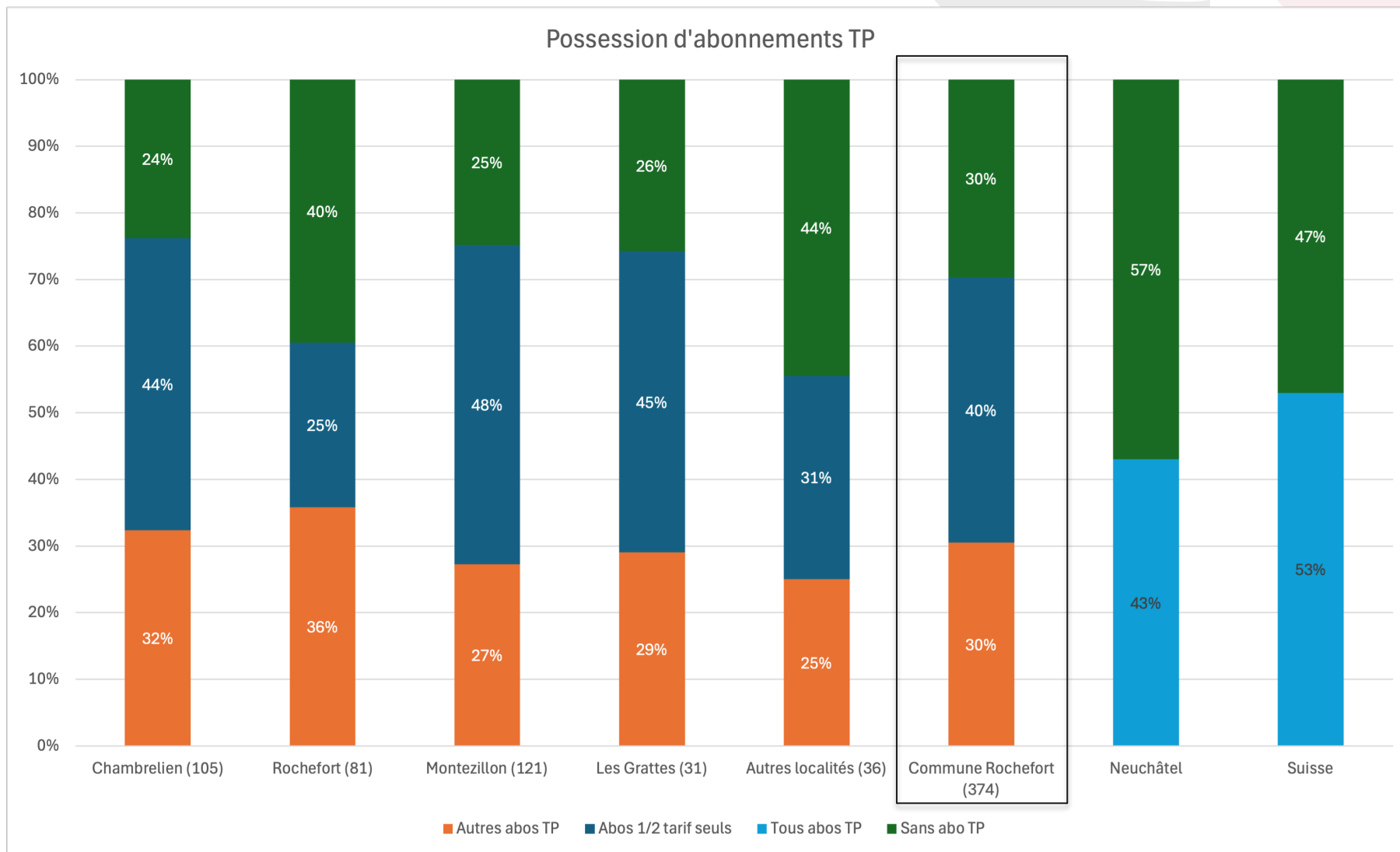


Pratiques de mobilité (sondage)



- Environ la moitié des pendulaires de la commune utilisent les transports publics, dont ~5% uniquement ceux-ci
- L'utilisation des transports publics est plus marquée à Chambrelieu, où se situe la gare, et plus faible dans les petites localités, où la desserte bus est faible ou inexistante
- Seuls 10% des sondé·e·s n'utilisent jamais les TP

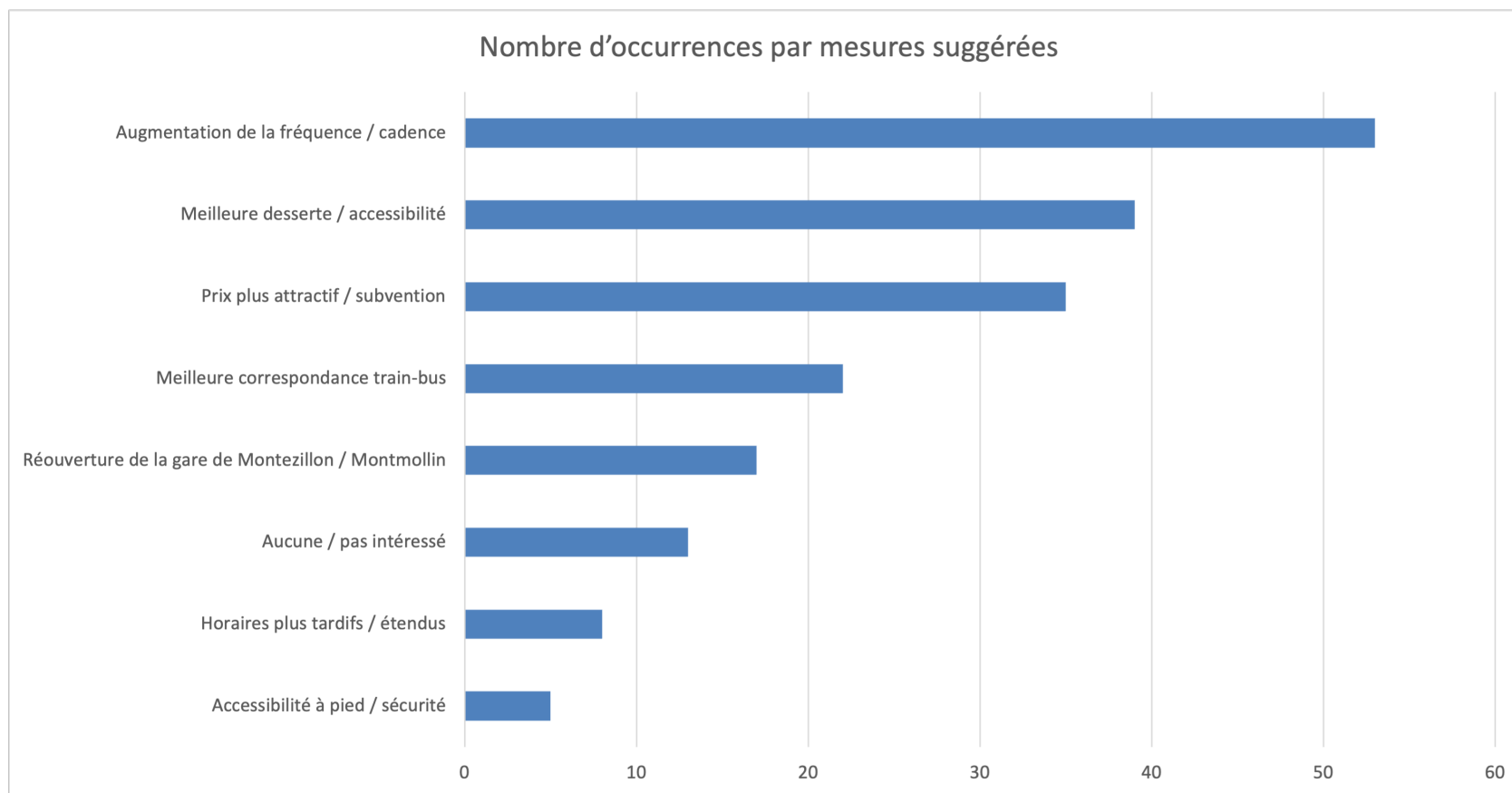
Résultats sondage – Possession d'abonnements TP



- Possession d'abonnements TP relativement élevée dans la Commune de Rochefort (70%, possible sur-représentativité des usagères et usagers des TP relevée dans les réponses au sondage)
- 40% des répondant·e·s ne disposent cependant que d'un abonnement 1/2 tarif (utilisateurs occasionnels, déplacements liés plutôt aux loisirs)

■ Pratiques de mobilité (sondage)

- « Quelles mesures vous inciteraient à utiliser davantage les transports publics? »



- Résultats complets du sondage sous: <https://www.rochefort.ch/actualites/detail/desserte-en-transports-publics-a-rochefort-resultats-du-sondage>

■ Objectifs et enjeux à court-moyen terme

- Appuyer une amélioration de l'efficacité et de la fréquence des liaisons bus vers la gare de Chambrelieu et les centralités
- Améliorer la qualité de desserte et la couverture territoriale des secteurs peu ou pas desservis, notamment Montezillon (faible desserte depuis la suppression de la gare)
- Augmenter la cadence en heure de pointe et l'amplitude horaire des lignes de bus
- Prioriser les bus dans les secteurs problématiques, pour améliorer la ponctualité (principalement hors du périmètre communal)
- Aménager les arrêts de bus (accessibilité universelle) et leurs accès
- Favoriser l'attractivité des déplacements à pied et à vélo, à l'échelle communale et régionale (aménagement, sécurisations, etc.)



Recherche de propositions de compléments du réseau TP

Horizon court / moyen terme

■ Améliorer les cadences et amplitudes horaires des lignes existantes

- Ajout de paires de courses le soir sur l'entier de la ligne 120
- Ajout de paires de courses en heures de pointe entre Chambrelieu gare et les Grattes
- Renforcement des horaires de la ligne 424, prolongement plus régulier vers Rochefort

- Avantages:
 - Peu d'impact sur l'exploitation actuelle des lignes (fonctionnement comparable à l'état actuel en HP)

- Enjeux:
 - Assurer les correspondances à la gare de Chambrelieu pour la ligne 120
 - Augmentation des coûts (+ 5 à 10% pour 2 paires de courses supplémentaires)

■ Renforcer la couverture territoriale

■ Objectifs:

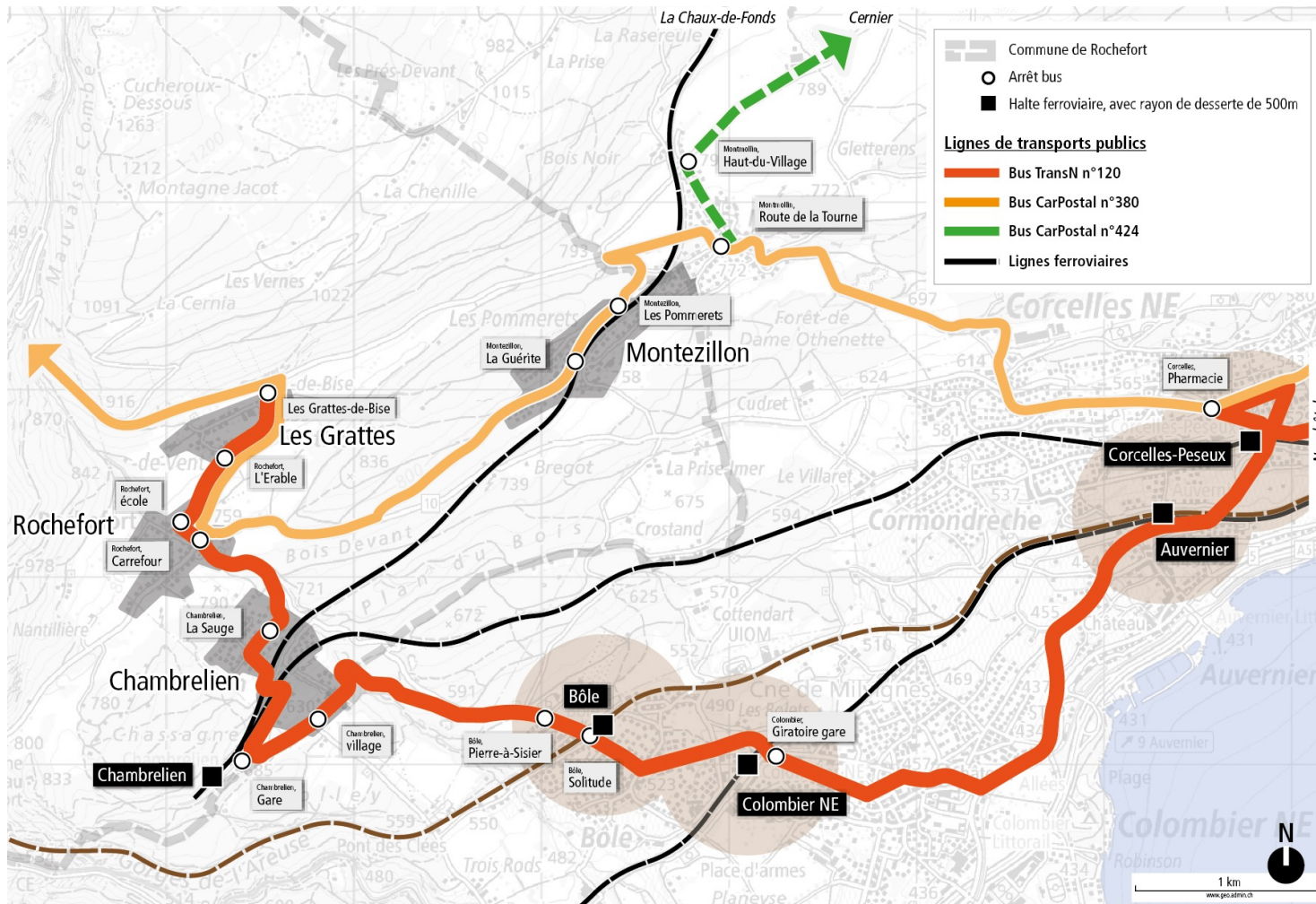
- Amélioration de la couverture territoriale des zones peu ou pas desservies
- Amélioration de l'efficacité et de la fréquence des liaisons bus vers la gare de Chambrelieu et les centralités
- Connexions au réseau ferroviaire
- Intégration des besoins liés au scolaire

■ Plusieurs options étudiées:

- Déviation de l'itinéraire de la ligne 380 via Montezillon – Rochefort – Les Grattes
- Plusieurs variantes de prolongement de la ligne 120
- Introduction d'un bus à la demande
- Réouverture de la gare de Montmollin/ Montezillon

Modification du tracé de la ligne 380

- Déviation de l'itinéraire de la ligne 380 via Montezillon – Rochefort – Les Grattes (proposition du PDCant TP pour le long terme, analyse de sa mise en application à court terme)

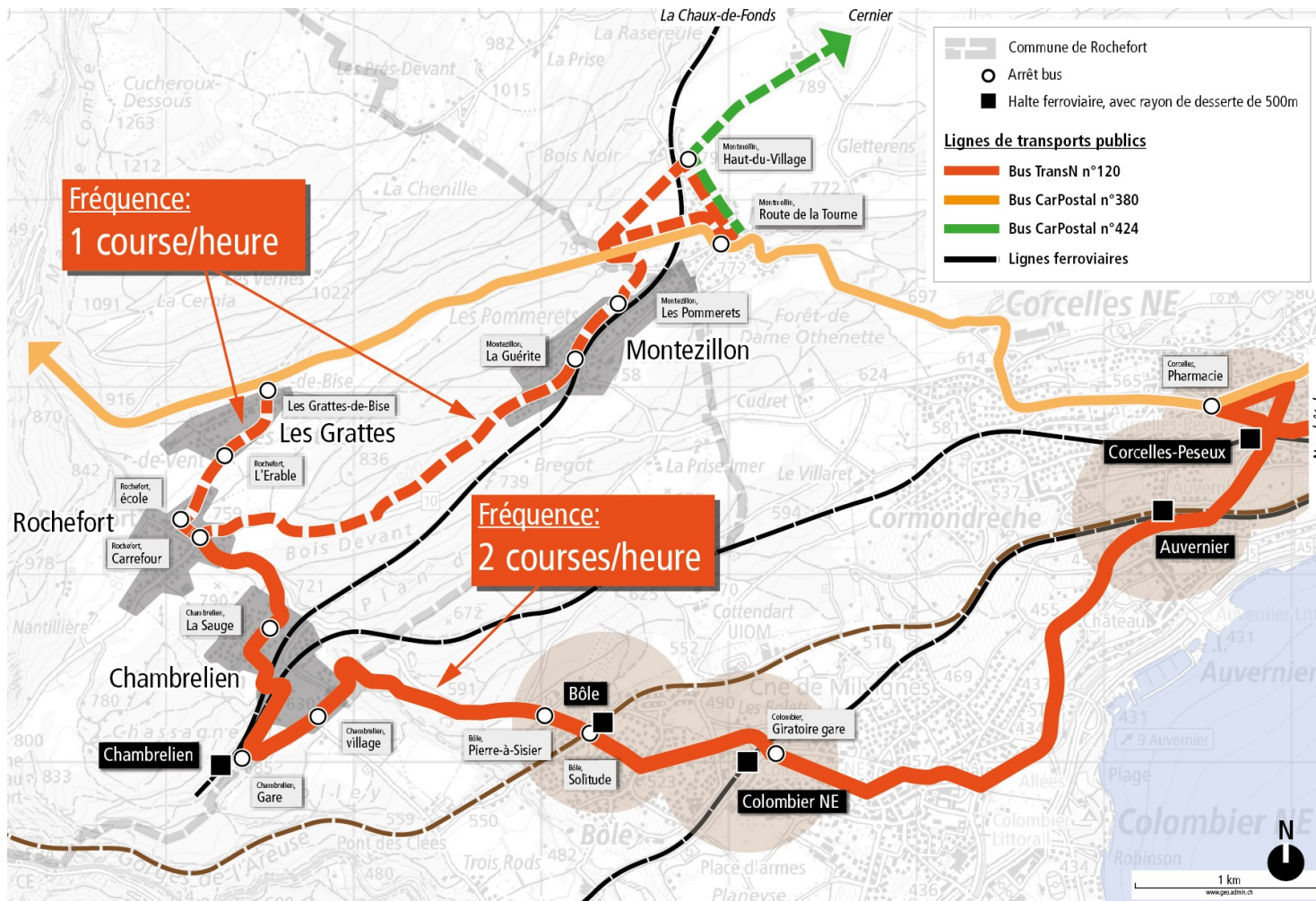


- **Avantages:**
 - Couverture territoriale renforcée
 - Liaison Montezillon – Corcelles renforcée

- **Enjeux:**
 - Fort impact sur l'exploitation de la ligne → coût
 - Pas de liaison directe Montezillon - Chambrelieu

Prolongement ligne 120 – Scénario A avec prolongement alternatif

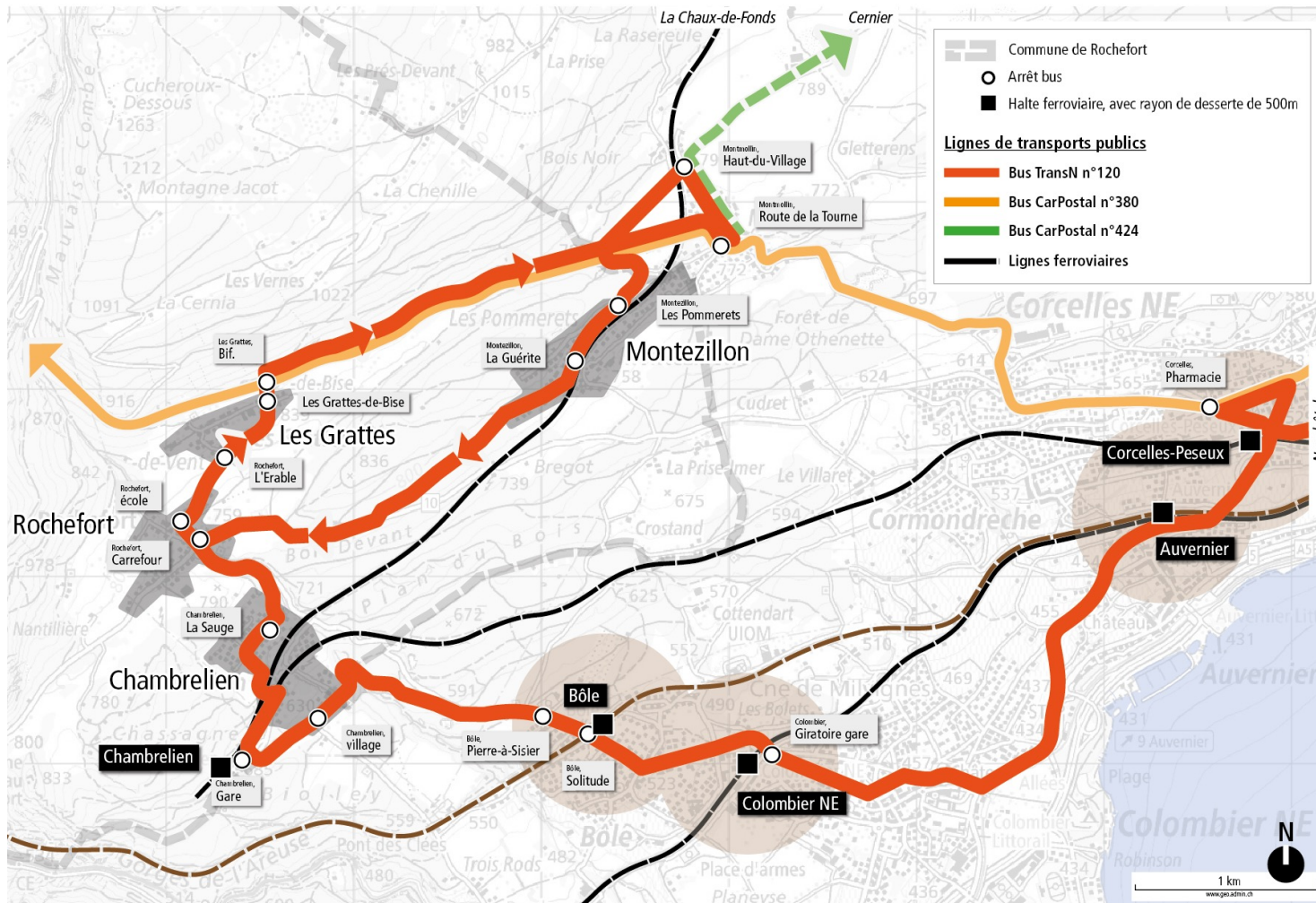
- Ligne 120 à la demi-heure jusqu'à Rochefort, puis 1x/h jusqu'aux Grattes et 1x/h jusqu'à Montezillon et Montmollin



- Avantages:
 - Couverture territoriale renforcée
 - Cadence à la 1/2h entre Rochefort et Chambrelieu
- Enjeux:
 - Temps de parcours déséquilibré entre les 2 branches → faible efficacité de la ligne

Prolongement ligne 120 – Scénario B2 avec boucle par Montezillon et Montmollin

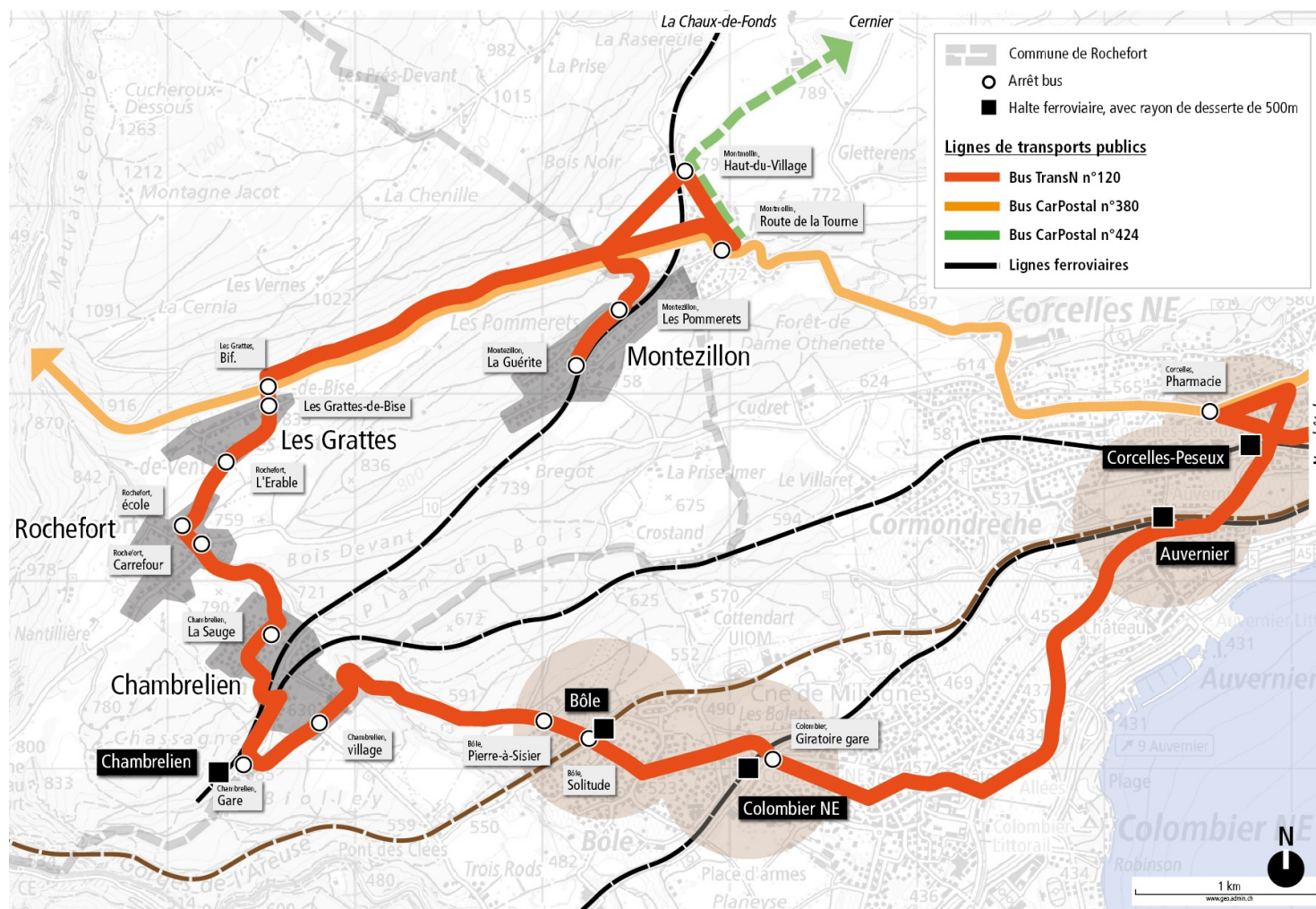
- Itinéraire de la ligne 120 prolongé depuis les Grattes jusqu'à Montmollin, Montezillon retour via Rochefort (boucle, envisageable dans les 2 directions). Fréquence à l'heure ou à la demi-heure depuis Chambrelien gare



- Avantages:**
 - Couverture territoriale renforcée → 1 bus par heure à Montezillon
 - Correspondances avec NE garanties
- Enjeux:**
 - Temps de trajet important pour les usagers en début de boucle (~20 min)

Prolongement ligne 120 – Scénario C

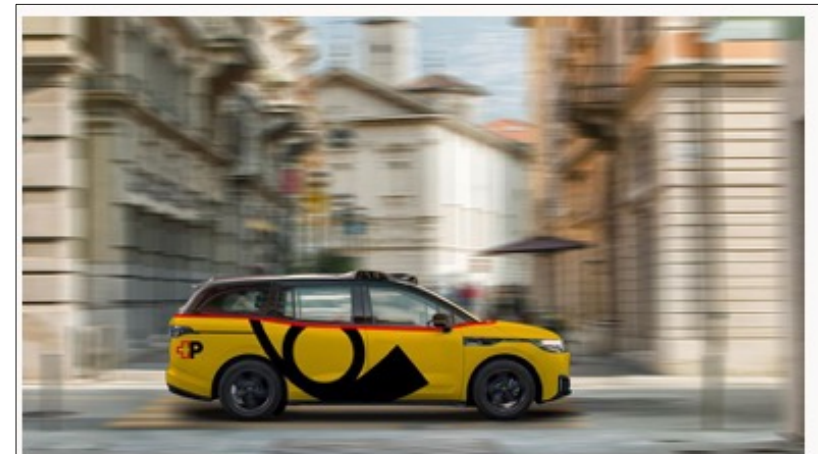
- Itinéraire de la ligne 120 prolongé depuis les Grattes jusqu'à Montmollin et Montezillon, avec aller-retour par le même itinéraire. Fréquence à l'heure ou à la demi-heure depuis Chambrelien gare



- Avantages:**
 - Couverture territoriale renforcée → 1 bus par heure à Montezillon
 - Bonne lisibilité de la ligne
- Enjeux:**
 - Rebroussement à Montezillon
 - Faible efficacité de la ligne, si horaires similaires entre NE et Chambrelien

■ Bus à la demande

- Mise en place d'un service de bus à la demande (avec arrêts et itinéraires prédéfinis, ou service de porte-à-porte), en complément aux lignes 120 et 380
- Avantages:
 - Desserte du territoire non desservi par les lignes régulières
 - Réponse aux besoins particuliers en termes d'horaires, selon amplitude horaire proposée
- Enjeux:
 - Lisibilité de l'offre (système de réservation, horaires, itinéraires)
 - Potentiel d'utilisateurs relativement faible (petit bassin de population, personnes captives) → service à envisager de manière intercommunale?
 - Complémentarités à trouver avec le réseau régional régulier
 - Coûts relativement élevés
 - Mise en place d'un projet pilote?



Communiqués de presse,
Innovation, AmiGo

22.10.2025

**«AmiGo»: CarPostal
introduit des véhicules
automatisés en Suisse
orientale**

Source: <https://www.postauto.ch/fr/portrait-et-actualites/innovation/conduite-automatisee/amigo>

■ Réouverture de la gare de Montmollin-Montezillon

- Volonté communale de réouverture de la gare de Montmollin-Montezillon exprimée au canton et au CFF à plusieurs reprises
- Avantages:
 - Couverture territoriale de Montezillon garantie par le train
 - Développement de l'offre bus pour desservir Montezillon pas forcément nécessaire
- Enjeux:
 - Technique (points de croisement des trains, compatibilité du quai avec le matériel roulant)
 - Multiplicité des acteurs et dépendance aux planifications à échelle supérieure
 - Soutien politique



Photo: archives Christian Galley (arcinfo)

Synthèse des évaluations des propositions et recommandation

Critères	Prolongement ligne 120				Modification itinéraire ligne 380	Renforcement ligne 424	Réouverture halte Montmollin/Montezillon	Bus à la demande	Etat actuel
	Scénario A Prolongement alterné	Scénario B Boucle Montezillon	Scénario B2 Boucle Montezillon/Montmollin	Scénario C Prolongement vers Montezillon					
Couverture territoriale	+	+	+	+	+	+	+	+	-
Liaisons internes à la commune	+	+	+	+	+~ pas de liaison directe Montezillon - Chambrelie	+~ pas de liaison directe Montezillon - Chambrelie	+~ pas de liaison directe Montezillon - Rochefort	+	~ pas de liaison directe Montezillon - Chambrelie, peu de liaisons Montezillon - Rochefort
Rabattement sur réseau ferroviaire	+ vers Chambrelie	+~ vers Chambrelie, mais boucle	+~ vers Chambrelie, mais boucle	+	~ vers Chambrelie ou Corcelles avec la 380, pas de rabattement Montezillon - Chambrelie	~ vers Chambrelie ou Geneveys-sur-Coffrane, pas de rabattement Montezillon - Chambrelie	+	+	~ pas de rabattement depuis Montezillon
Liaisons régionales	+	+~ pas de liaison directe Rochefort - Montezillon et Montmollin	+	+	+	+~ pas de liaison régionale directe Montezillon - Littoral	+	+~ pas de liaison régionale directe Montezillon - Littoral	+~ pas de liaison régionale directe entre Montezillon et le Littoral
Fréquence de desserte	+ à l'heure sur chaque branche, mais 1/2h systématique Rochefort - Chambrelie	+ à l'heure, demi-heure possible	+ à l'heure, demi-heure possible	+ à l'heure, demi-heure possible	+ à l'heure, demi-heure possible	~ à l'heure, demi-heure dépend du réseau régional	~ à l'heure, demi-heure à préciser techniquement	+	+~ à l'heure, demi-heure en HP
Prise en compte des besoins scolaires	+	+	+	+	+~ uniquement primaire vers Rochefort	+~ uniquement primaire vers Rochefort	-	-	+~ 120, 424 et bus scolaire
Mise en œuvre / exploitation	~ Efficacité ~60% 1 bus supplémentaire	~ Efficacité ~55%, améliorée si ligne à la demi-heure 1 bus supplémentaire	~ Efficacité ~55%, améliorée si ligne à la demi-heure 1 bus supplémentaire	- Efficacité ~60%, péjorée si ligne à la demi-heure 1 bus supplémentaire (2 si 1/2h)	- Diminution de l'efficacité de la ligne 380 1 bus supplémentaire (2 si 1/2)	~ Impact sur réseau régional du Val-de-Ruz à tester	- Multiplicité des acteurs et dépendance aux planifications supérieures	~ Fonctionnement à déterminer	~ 6 bus nécessaires
Potentiel d'usagers	~ Modéré	~ Modéré - Faible	~ Modéré	~ Modéré	~ Modéré - Faible	~ Modéré - Faible	~ Modéré	- Faible	- Modéré
Recommandation	Envisageable, horaires à affiner pour améliorer l'efficacité	Non recommandé (boucle intégrant Montmollin plus favorable)	Envisageable, horaires à affiner pour améliorer l'efficacité	Envisageable, horaires à affiner pour améliorer l'efficacité	Non recommandé (pas de liaison Montezillon - Chambrelie)	Non recommandé (pas de liaison Montezillon - Chambrelie / Littoral)	Impacts sur exploitation générale des lignes de train à préciser par CFF	Non recommandé (faible potentiel d'usagers)	

■ Recommandation pour le court terme

- Les variantes de **prolongement de la ligne 120** permettent de combiner différentes fonctions: rabattement vers la gare, desserte scolaire, liaisons internes à la commune, liaisons régionales
- Le développement de ces variantes nécessiterait de pouvoir optimiser leur efficacité (diminution de temps de parcours, éventuelle coupure ligne 120 à Corcelles)
- La mise en place d'un bus à la demande est actuellement moins attractive en termes de potentiel d'usagers, mais des projets pilotes sont en cours pour le développement de ce type d'offre (véhicules automatisés)
- La réouverture de la gare de Montezillon permettrait de répondre à plusieurs critères, mais nécessiterait des vérifications techniques et un soutien politique à échelle supérieure

■ Poursuite des recommandations pour le court terme

Consultation du SCTR, qui entre en matière sur les propositions suivantes:

- Horaire 2028:
 - Amélioration de l'amplitude horaire de la ligne 120 (2 paires de courses supplémentaires en soirée)
 - Prolongement de 2 paires de courses de la ligne 424 jusqu'à Rochefort
- Possibilité de prolonger plus systématiquement la ligne 120 jusqu'au centre de Rochefort envisageable en lien avec l'aménagement d'un rebroussement bus sur la future place du Village
- A moyen terme: étude pour évaluer les impacts d'une limitation de la ligne 120 à Corcelles, sous réserve de validation de la CRT

Mesures complémentaires en faveur d'un report modal vers les TP



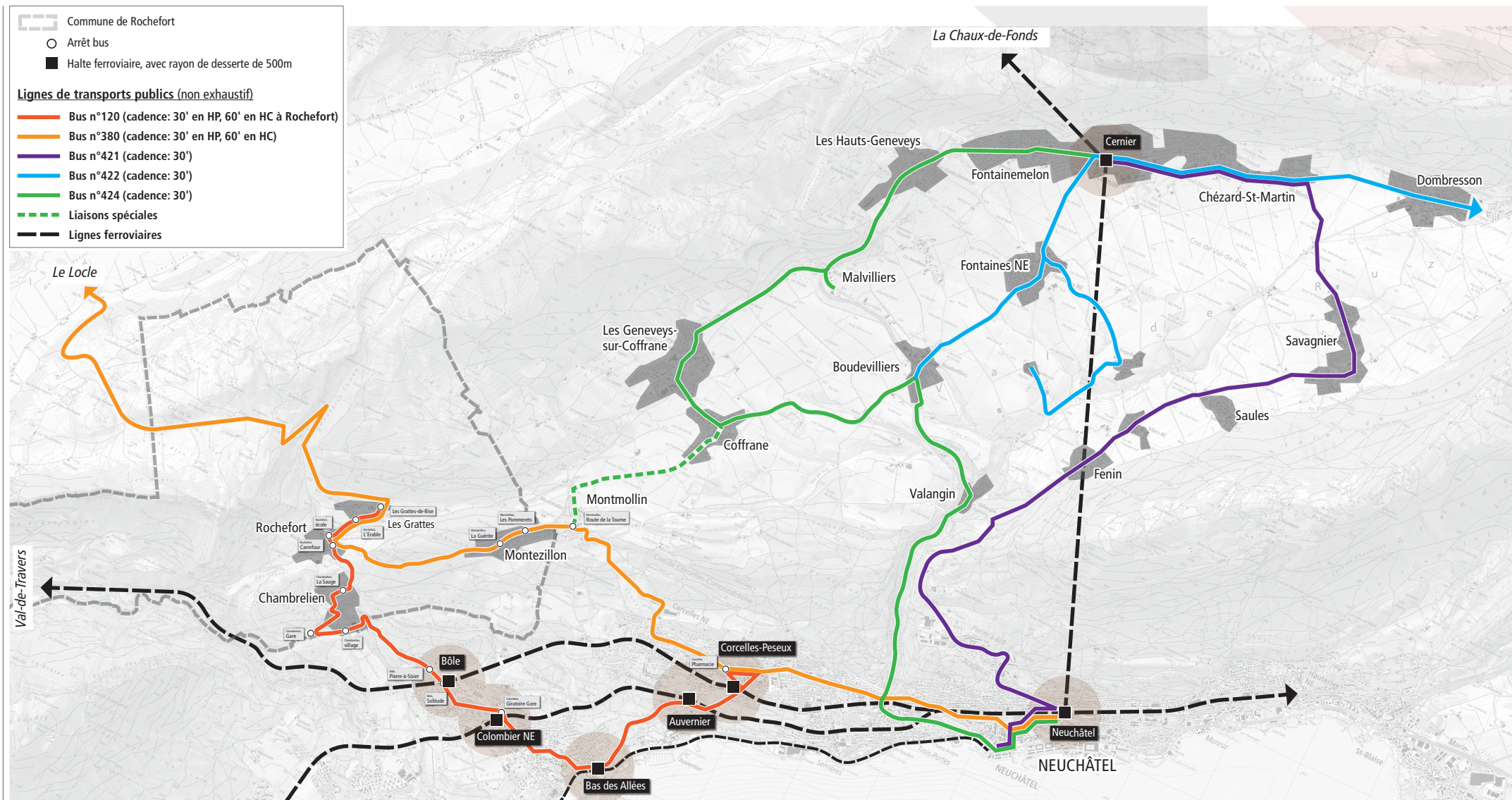
- Mise en conformité LHand et valorisation des arrêts de bus (qualité des espaces publics, concentration d'activités)
- Développement des aménagements en faveur des piétons (notamment en lien avec la gare et les arrêts de bus) et des cycles (liaisons vélo régionales, stationnement vélo à la gare, etc.)
- Amélioration de la disponibilité du P+R pour les habitants de Rochefort non desservis par le bus (limitation de la durée de stationnement, tarification avec macarons, etc.)
- Incitations à expérimenter d'autres pratiques de mobilité (location de vélos, subvention pour les abonnements de TP, campagnes de communication, plateforme de covoiturage, etc.)
- Permettre une diminution de la demande en déplacement, en favorisant une mixité fonctionnelle, développant les équipements et commerces, proposant des services itinérants (bibliobus), etc.



Recherche de propositions de compléments du réseau TP

Horizon 2040 – avec la ligne directe

Etat planifié 2040 (PDCant TP, partie bus, 2024)



■ Impacts sur la desserte en TP communale

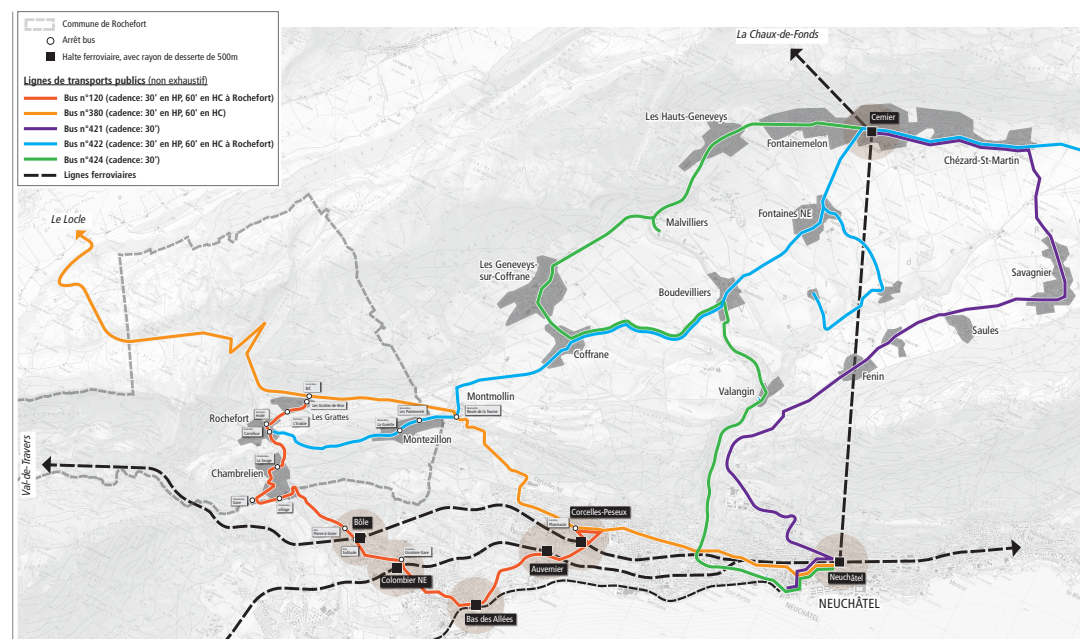
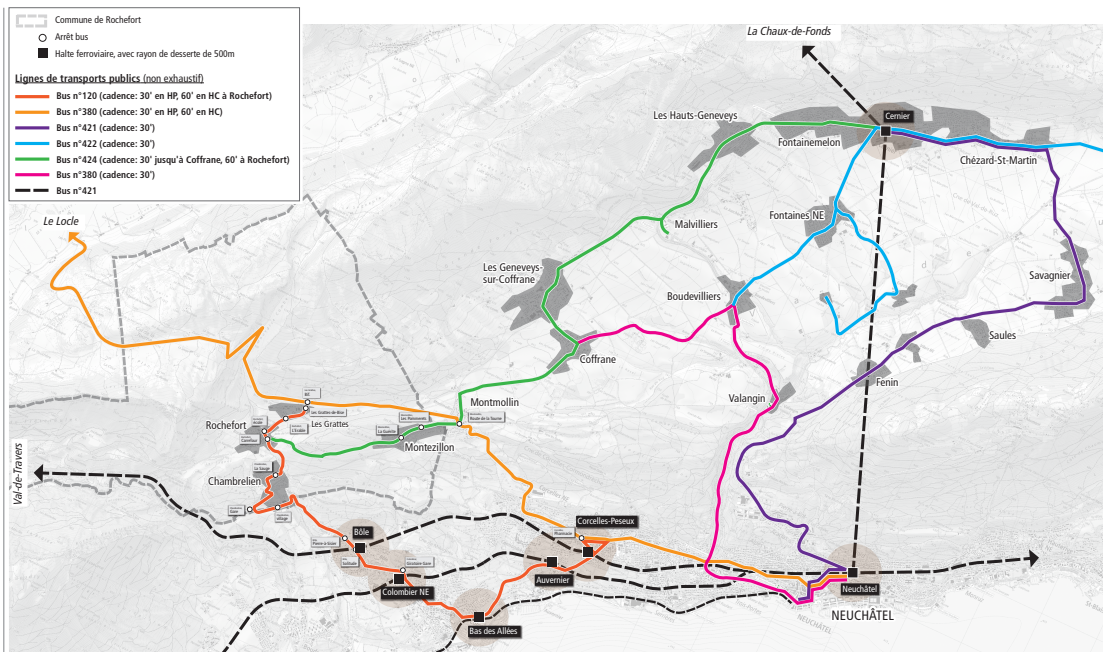
- Qualité de desserte:
 - Impact sur la population habitant à proximité piétonne de la gare (~350 habitant·e·s à moins d'1km) et desservie par la ligne 120 (~500 à Rochefort et aux Grattes)
 - rabattement vers Bôle ou Colombier
 - Impact sur les usagères et usagers du P+R
 - changement d'itinéraire, report vers d'autres gares
- Temps de parcours jusqu'aux principales centralités:
 - Perte de la liaison directe Chambrelieu NE et Chambrelieu CDF
 - Transbordement nécessaire et doublement du temps de trajet vers NE et CDF
- Demande potentielle:
 - Perte d'attractivité des TP
 - selon la qualité des possibilités de rabattement sur le rail et les fréquences offertes, report probable des usagers TP sur le réseau de bus restructuré

■ Enjeux à long terme (avec ligne directe)

- Organiser le rabattement en transports publics vers le réseau ferroviaire:
 - futurs pôles de correspondance régionaux (Bôle, Colombier, Corcelles-Peseux)
 - ligne directe (Cernier, notamment pour les déplacements vers CDF et Montagnes)
- Renforcer le réseau bus communal et régional
- Réfléchir aux possibilités de transformations du tracé de la ligne ferroviaire (mobilité innovante, voie verte, ...)

Pistes pour le développement de lignes de bus

- Prolongement de la ligne 120 (voir variantes pour le court terme)
 - Rabattement vers Bôle ou Colombier
- Prolongement de la ligne 424 ou 422
 - Renforcement des liaisons directes vers le Val-de-Ruz
 - Prolongement jusqu'à Rochefort, via Montezillon, voire jusqu'à Bôle ou Colombier (cadence 30' avec la ligne 120)
- Variantes dépendantes de la planification de l'ensemble du réseau régional



Potentiel de transformation du tracé de la ligne ferroviaire

- Réutilisation des rails avec des véhicules autonomes légers
 - Plusieurs projets de recherches ou prototypes en cours de développement en France et en Allemagne
- Création d'une voie verte (infrastructure pour les piétons et les vélos)
 - Nombreux exemples existants: voie verte d'agglomération entre Genève et Annemasse, plusieurs itinéraires régionaux en France, Vennbahn entre la Belgique et l'Allemagne



Train léger Drais de la SNCF



Bordeaux Métropole – voie verte entre Le Bouscat et Bruges

■ Que retenir?

- Offre en TP communale aujourd'hui lacunaire: qualité de desserte, amplitude horaire, possibilités de rabattement vers le réseau ferroviaire
- Intérêt de la population pour le développement des TP, utilisation régulière du train, mais plus sporadique du bus
- A court terme, un prolongement de la ligne 120 permettrait d'atteindre différents objectifs: rabattement vers la gare de Chambrelieu, desserte scolaire, liaisons internes à la communes, liaisons régionales, amélioration de la couverture territoriale
- Une coordination régionale est nécessaire pour garantir une bonne efficacité et viabilité économique sur l'ensemble de la ligne
- A long terme, avec la ligne directe, nécessité de renforcer le raccordement au réseau ferroviaire par des lignes de bus régionales consolidées et de valoriser le tracé ferroviaire (voie verte)
- Garder un œil sur le développement des alternatives technologiques (véhicules autonomes, projets pilotes en cours)



Echanges et discussions