



JMQ Journées
des Mobilités
du Quotidien

TOURS : 28-30 JANV. 26

Gouvernance et Financement

A24 : LES RER EUROPÉENS : RECOMMANDATIONS ET ÉCHANGES AVEC LES INTERVENANTS DE L'ATELIER 19

28 JANV. 2026 – SALLE HECTOR – 15:15

Organisé par

OBJECTIF **RER**
Métropolitains



Jochen SCHULZ

Intervenants

Directeur du département Offre auprès de l'autorité organisatrice du Land de Schleswig-Holstein

Fritz ENGBARTH

Directeur adjoint de l'autorité organisatrice de la Rhénanie-Palatinat Sud

Stanislaw BIEGA

Centrum Zrównoważonego Transportu

Rafael WOHLGEMUT

ETC, Suisse

Animation

Ludger SIPPEL

Consultant Senior chez Trans-Missions

Vers la création d'un RER régional sur l'étoile ferroviaire de Kiel

Quelques enseignements

Jochen Schulz / Nahverkehrsverbund
Schleswig-Holstein

Directeur du service „offre de transport“
de l'AOT du Land de Schleswig-Holstein

28 janvier 2026



NAH.SH

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

La mise en place d'un SERM peut se faire à petits pas en utilisant au maximum le réseau existant

Le réseau existant (même à voie unique) permet de belles dessertes

- Indépendance face à des investissements lourds
- Réalisation immédiate

Densifier le réseau des gares et des haltes permet un meilleur ancrage la politique locale

- Coûts d'investissement réduit (500.000 – 1.000.000 €)
- Correspondent souvent à une réelle demande

Amélioration des dessertes au fur et à mesure permet une meilleure gestion financière et de l'exploitation

- Sur le noeud de Kiel, les changements de dessertes ont souvent été faites lors de passages d'un contrat à l'autre
- Il n'y a jamais eu un „big bang“

L'idée d'une « Regio-S-Bahn », sorte de S-Bahn pour agglomérations de tailles moyennes semble être pertinente pour beaucoup de cas

« Regio-S-Bahn »: un label pour des systèmes adaptés

- Montrer que ce n'est pas un vrai « S-Bahn »
- Mais continuer à utiliser le mot « S-Bahn » très pertinent en Allemagne

« Regio-S-Bahn »: Le cadencement à la demi-heure comme desserte de base

- Desserte de base dans les agglos: un train omnibus toutes les 30 minutes; des dessertes express s'ajoutent
- Possibilité d'une desserte réduite tard en soirée ou les week-end
- En heure de pointe: éventuellement de trains supplémentaires

« Regio-S-Bahn »: Un projet adapté à beaucoup de villes

- Ulm, Ratisbonne, Kiel



A votre disposition pour toute question supplémentaire

Jochen Schulz

Directeur du service „offre de transport“

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Tel: 0431-66019-29
jochen.schulz@nah.sh



A 24 Les RER européens: recommonadations et échanges

S-Bahn Rhein-Neckar – RER Rhein-Neckar en Allemagne

Fritz Engbarth, Tours, le 29.01.2026



C. Les 12 recommandations en 5 minutes

- ✓ Veillez à ce que les tarifs soient attractifs : Un seul titre de transport pour l'ensemble des transports publics d'une région !
- ✓ Essayez de rouler en cadence dès le début, même aux heures de pointe le matin. Peut-être que les écoles pourront s'adapter - au lieu que le train doive s'adapter aux nombreuses écoles différentes - ce qui ne peut réussir qu'à grands frais.
- ✓ Ne négligez pas les lignes d'accès - les bus et les trains amènent les gens au S-Bahn. Et : attendez les clients - même si la correspondance a quelques minutes de retard. Prévoyez des marges de temps pour que le S-Bahn en attente puisse rattraper les quelques minutes perdues.
- ✓ Ne rendez pas l'exploitation trop compliquée - reliez les lignes à forte demande avec des lignes à demande à peu près équivalente.

C. Les 12 recommandations en 5 minutes

- ✓ Les points forts et les points faibles des trains avec tampons temporels ne doivent si possible pas se situer aux heures de pointe, car cela signifie des potentiels de retards : mais aux heures creuses, ils peuvent économiser de l'argent.
- ✓ Dans les appels d'offres, fixez courageusement des normes de qualité élevées : Les entreprises peuvent les respecter. Et les clients se réjouissent de voir des trains propres et des toilettes qui fonctionnent.
- ✓ L'ouverture et la fermeture des portes prennent du temps. C'est là que le secteur allemand des transports urbains a dû apprendre : vérifiez les possibilités techniques et prescrivez des temps d'arrêt réalistes mais maximaux dans les stations.

C. Les 12 recommandations en 5 minutes

- ✓ Prévoyez suffisamment de temps pour la mise en service. Des tests, des essais ou des livraisons tardives de véhicules ?
- ✓ Peut-être est-il possible d'échelonner la mise en service ? De toute façon, les véhicules n'arrivent pas en quelques semaines, mais en quelques mois. Les véhicules immobilisés dans les entreprises coûtent de l'argent. Un cycle de production coordonné peut réduire quelque peu les coûts d'approvisionnement.
- ✓ Circulent-ils sur leurs propres voies pour le RER ? Ce n'est pas obligatoire, mais c'est mieux pour la fiabilité et la ponctualité. Il serait peut-être judicieux d'aménager plusieurs voies sur certains tronçons - de préférence avec une utilisation en principe séparée. Aux heures creuses de la journée, le trafic de marchandises peut partager les lignes et ainsi utiliser l'infrastructure de manière optimale.

C. Les 12 recommandations en 5 minutes

- ✓ Fêtez le RER. Pas seulement pour la mise en service. Sur place, avec la population et les politiques. Car c'est "ton RER".



Ne vous laissez pas troubler par ceux, qui mettent l'accent sur les problèmes.

- ✓ Posez les aiguillages pour le RER !



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Merci pour votre patience

Traduction en français à l'aide de deepL

Les deux conférences/interventions ont été présentées dans une version abrégée en anglais.

Sources: Toutes les photos: fritz engbarth
Les 2 cartes aux pages 7 (www.welt-atlas.de) et 8 (www.deutschebahn.com)

Fritz Engbarth, Directeur adjoint du Zweckverband ÖPNV Rhénanie-Palatinat Sud
Tours, le 29.01.2026

Recommendations: What should French cities and regions consider when designing a new RER network?





9 different systems of RER in Poland

Only 1 system in Warsaw is typical (German pattern) – number of passengers is still below prepandemic level

Majority of systems – in Małopolska, in Łódzkie, in Podkarpacie, in Dolny Śląsk, in Pomorskie got very fast growing rates.

All of these systems are mixed – RER connections are part of regional transport network. Of course frequency of trains, capacity are bigger.

Because this process of growing railway market is stable & very intensive especially around main cities (SKM Warsaw is one of two exception in region with fast growing number of passengers in trains) should be considered as a one of models to be useful for others railways organizers.

Starting point to discussions

1. Polish experiences proves that more important is visions & plans with details on many levels using existing solutions.
2. Give yourself more time & you will succeed
3. New investments on tracks are essential but not exceptional.
4. Different categories of trains give us more power (more passengers) not less.

Polish experience with the RER proves that creating new connections and parts of the network should be done using existing railways.

1. Step-by-step process
2. Many levels & parts of process – success demands the calm work and cooperation of many institutions.
3. The final outcome may differ from initial expectations (some lines are more attractive than previously thought, while others are less so).
4. Attractive and competitive ticket prices
5. A high level of car ownership in the region is not an obstacle to the development of RER systems.
6. Modern fleets are important and part of modern network, but safety is more important.



Recommendations: What should French cities and regions consider when designing a new RER network?

Thank You for your attention



Stanisław Biega
Centrum Zrównoważonego Transportu
staszek-biega@o2.pl



La gestion de la qualité comme facteur de succès des RER Suisse

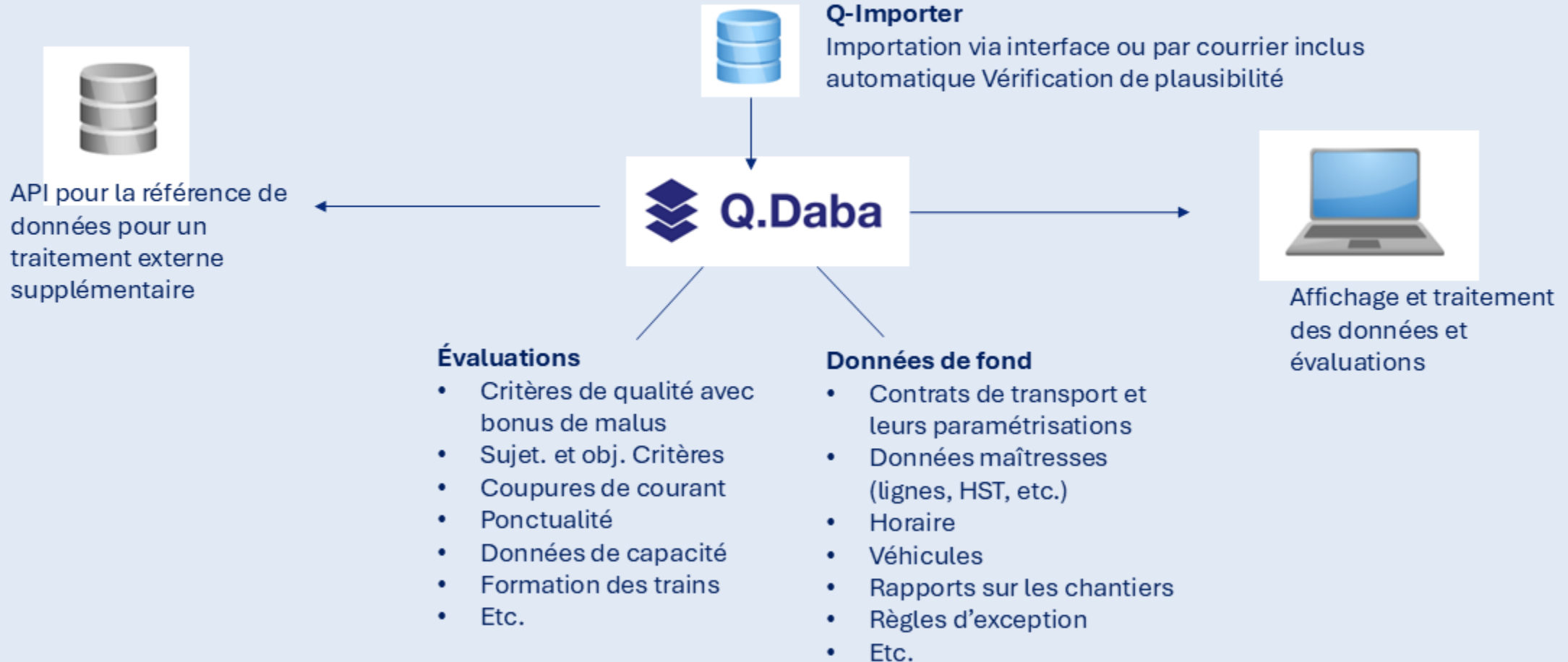
Pourquoi la qualité des données est une question de gouvernance

Quality management as a factor in the success of Swiss regional express railways

Why data quality is a matter of governance.



Solution phare pour les autorités de transport public – bus et train combinés



Un RER, c'est une promesse publique. Et une promesse doit être tenue.

- Mobilité du quodient = crédibilité politique
- Le citoyen juge le résultat, pas la complexité
- Les décisions reposent sur des données fiables

A RER is a public promise. And a promise must be kept

- *Daily mobility = public credibility*
- *Citizens judge the outcome, not the complexity*
- *Decisions rely on reliable data*





QMS– Transparence et pilotage, sans complexité supplémentaire

- Visibilité objectives sur la qualité des données
- Instrument de gouvernance, pas un système de plus
- Base factuell commune exploitation / autorités

**QMSne mesure pas les trains.
Il mesure la fiabilité des décisions**

QMS– Transparency and control. Without added complexity

- Objective visibility on data quality
- Governance tool, not just another system
- Common factual basis for operations/authorities



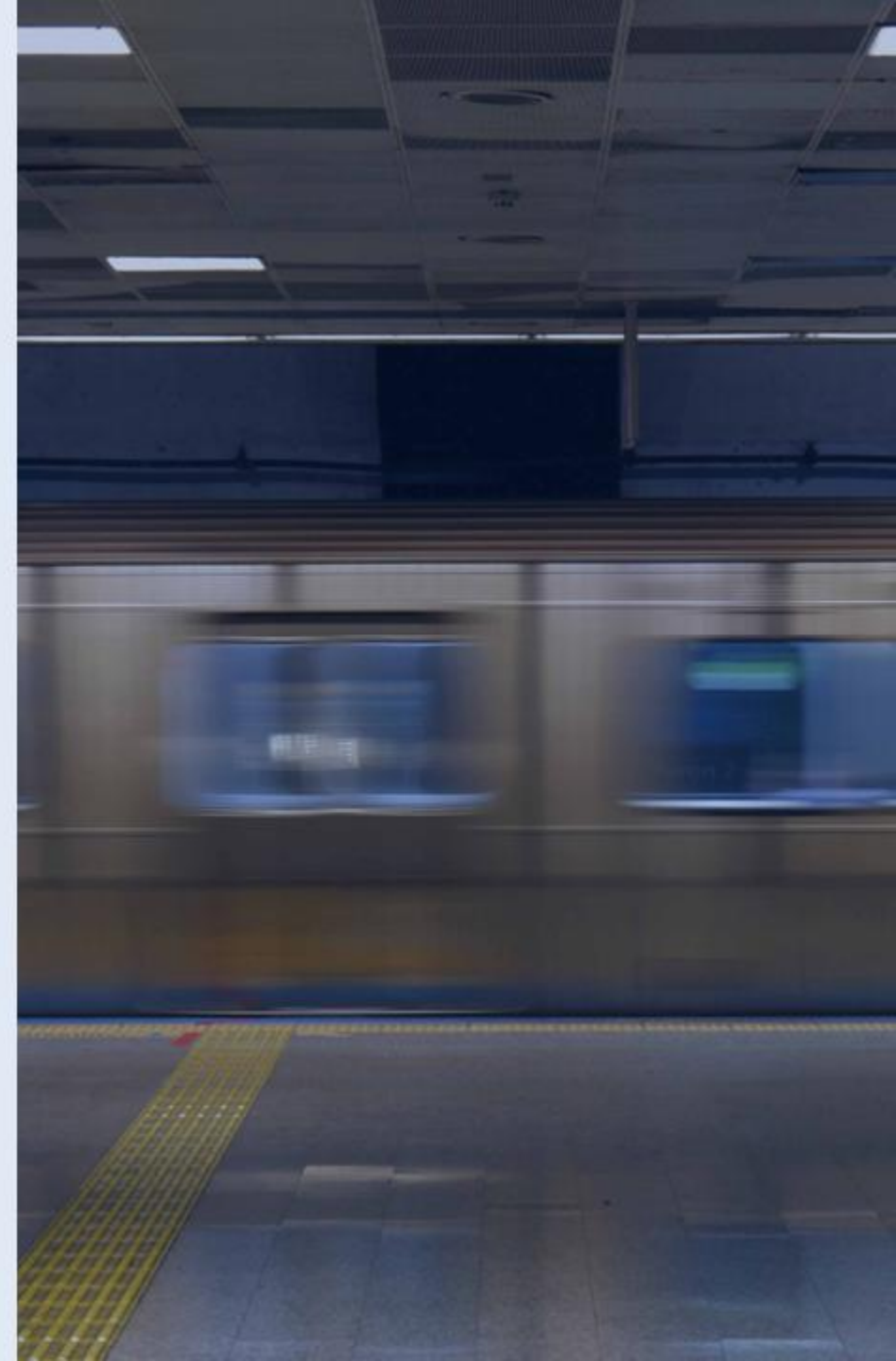


Moins de crises **Plus de pilotage** **Plus de confiance**

- Décisions basées sur des faits
- Pilotage sans micro-gestion
- Confiance institutionnelle renforcée

Fewer crises. Better control. More trust

- Fact-based decisions
- Steering without micromanagement
- Stronger institutional trust



**QMS ne pilot pas les trains.
Il sécurise la responsabilité publique.**

QMS does not run trains. It secures public responsibility



ETC Solutions GmbH



www.etc-solutions.ch



rafael.wohlgemuth@etc-consult.ch



+41 (0) 76 263 61 19



Merci pour votre attention !

Vous avez écouté :

Gouvernance et Financement

**A24 : LES RER EUROPÉENS :
RECOMMANDATIONS ET
ÉCHANGES AVEC LES
INTERVENANTS DE L'ATELIER 19**

28 JANV. 2026 – SALLE HECTOR – 15:15

A suivre :

-

-

-