

PROTOCOLE RELATIF AU FINANCEMENT DES TRAVAUX DE REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE ROISSY-PICARDIE (LNRP)

PHASE 1 : LIGNE NOUVELLE A DOUBLE VOIE – AMENAGEMENTS EN GARE DE
PARIS AEROPORT ROISSY CDG ET SUR LA LIGNE CLASSIQUE PARIS-CREIL-
AMIENS

Entre les soussignés,

▪ **L'État**, représenté par M. Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

▪ **La Région Hauts-de-France**, représentée par le président du Conseil régional, M. Xavier BERTRAND ;

▪ **Le département de l'Oise**, représenté par le président du Conseil départemental, M. Edouard COURTIAL ;

▪ **Le département de la Somme**, représenté par le président du Conseil départemental, M. Laurent SOMON ;

▪ **La communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne**, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Philippe MARINI ;

▪ **La communauté de communes de l'aire cantilienne**, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Eric WOERTH ;

▪ **La Communauté de communes de Senlis Sud Oise**, représenté par le président du conseil communautaire, M. Jérôme BASCHER ;

▪ **La communauté d'agglomération du Beauvaisis**, représentée par la présidente du Conseil communautaire, Mme. Caroline CAYEUX ;

▪ **La Communauté de communes de la Vallée dorée**, représenté par le président du conseil communautaire, M. Olivier FERREIRA ;

▪ **La Communauté d'agglomération Amiens Métropole**, représenté par le président de la Communauté d'Agglomération, M. Alain GEST ;

▪ **La Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte** , représenté par le président du conseil communautaire, M. Christian MASSAUX ;

La communauté de communes du clermontois, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Lionel OLLIVIER ;

▪ **La communauté d'agglomération Creil Sud Oise**, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Jean-Claude VILLEMAIN ;

• **SNCF Réseau**, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés sous le n° RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est 15/17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93 418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par son président, M. Patrick JEANTET.

PREAMBULE :

Le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP) est un projet de maillage du réseau ferroviaire qui permettra, d'une part, la mise en place de services TGV entre Amiens, l'aéroport de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle puis l'est et le sud-est de la France et, d'autre part, la mise en place de services TER cadencés à partir de Compiègne, Creil et Amiens.

Plus particulièrement, cette opération vise à :

- améliorer l'accès du sud de la région Hauts-de-France au réseau à grande vitesse,
- proposer aux voyageurs des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile-de-France dans un contexte où l'augmentation des fréquences de desserte vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- améliorer les déplacements quotidiens vers le hub de transport de Roissy et vers les pôles d'emplois de la plate-forme de Roissy et de Paris-Nord 2 depuis le sud de la région Hauts-de-France et le nord-est du Val-d'Oise en Ile-de-France,
- développer l'intermodalité air-fer en gare d'Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle 2, renforçant ainsi l'attractivité du pôle ferroviaire.

Le projet permet de connecter par des liaisons sans correspondance à la gare de Paris Aéroport Roissy CDG, les agglomérations de Survilliers et Fosses dans le Val-d'Oise, de Chantilly, Creil et au-delà Pont-Sainte-Maxence, Clermont, Compiègne dans l'Oise et Amiens dans la Somme.

Le projet consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle de 7 km entre la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de l'aéroport de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle et la ligne classique Paris-Creil-Amiens, associée à des aménagements sur les infrastructures existantes, notamment en gares de Paris Aéroport Roissy CDG et Survilliers-Fosses en Ile-de-France et de Chantilly-Gouvieux et Amiens dans les Hauts-de-France.

Le coût global du projet s'établit à 344.9 M€ aux conditions économiques de janvier 2011, comprenant notamment la ligne nouvelle, les aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle, une section complémentaire de voies nouvelles à Survilliers et une quatrième voie en gare de Chantilly.

Les études ont fait apparaître que l'ensemble des aménagements complémentaires à Chantilly et Survilliers ne s'avéraient toutefois pas nécessaires dans un premier temps. Il est donc envisagé une réalisation progressive de l'opération en retenant une première phase estimée à 271,9 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (hors contribution forfaitaire de 2 M€ pour l'écopont dans la forêt de Chantilly). Cette première phase intègre la réalisation de la ligne nouvelle, les aménagements indispensables sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens et en gare de Survilliers-Fosses pour 211.9 M€. Elle comprend également les aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle (45 M€) et au niveau du raccordement à la ligne classique à Marly-la-Ville (15 M€), ainsi que, le cas échéant, une contribution à la réalisation d'un écopont sur la ligne classique en forêt de Chantilly (2 M€). Cette première phase ainsi chiffrée intègre les études de niveau avant-projet définitif de la ligne nouvelle Roissy-Picardie inscrites dans les contrats de plan Etat-Région 2015-2020 des régions Picardie et Île-de-France signés en 2015. Elle n'intègre pas les études préliminaires financées dans les CPER précédents ni la passerelle en Gare de Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment (13 M€).

Dans le cadre de la concertation inter-administrative qui s'est tenue fin 2014, SNCF Mobilités a confirmé l'intérêt de faire circuler des relations TER entre Compiègne, Creil et la gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle tout en soulevant des interrogations sur les conditions de desserte d'Amiens par de nouveaux services TGV. A la suite de cet avis, M. Benoît WEYMULLER, président du comité de pilotage de l'opération, a réuni les partenaires et proposé de retenir un scénario combinant 2 allers-retours TGV Amiens-Roissy-CDG vers Strasbourg et vers Lyon/Marseille complétés par 3 allers-retours TER rapide Amiens-Creil-Roissy-CDG, sous réserve d'un conventionnement entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités. Fin 2016, la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités se sont accordés sur un protocole d'intention relatif à la

desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie actant une prise en charge financière du déficit global de la desserte TGV sur l'axe concerné par la Région Hauts-de-France.

Le « protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie » définit les grands principes suivants :

- circulation, expressément conditionnée à la conclusion d'une convention de financement avec la Région Hauts-de-France, de deux allers-retours TGV quotidiens entre Amiens et Strasbourg et Marseille,
- circulation organisée par la Région en qualité d'autorité organisatrice de trois allers-retours TER quotidiens Amiens-Roissy-CDG,
- circulation organisée par la Région de circulations TER cadencées à destination d'usagers pendulaires vers Creil et Compiègne,
- compensation par la Région du déficit des circulations TGV dans la limite de 10 M€ par an.

Les études de trafic et les études socio-économiques sont en cours d'actualisation afin de constituer le dossier d'enquête publique du projet, avec l'objectif d'une tenue de l'enquête début 2018, puis d'un lancement des travaux en 2020 en vue d'une mise en service en 2024.

Compte tenu de la participation des collectivités locales au tour de table financier, la nouvelle offre de transports sera améliorée et équilibrée entre les différents territoires, notamment l'offre de service entre Beauvais et Creil et entre Clermont et Creil.

Les études d'amélioration de la ligne Beauvais-Creil seront inscrites dans la prochaine contractualisation entre l'Etat et le Conseil régional des Hauts-de-France afin d'assurer l'articulation avec la ligne nouvelle Roissy-Picardie.

EN CONSÉQUENCE, IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Article 1 – OBJET DU PRESENT PROTOCOLE

Le présent protocole a pour objet de préciser les principes et modalités de réalisation et de financement de la première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP), correspondant à la réalisation de la ligne nouvelle à double voie ainsi que des aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle et sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens.

La réalisation de cette première phase permettra de faire circuler l'ensemble de la desserte prévue dans le protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie.

Article 2 – CONSISTANCE DE L'OPERATION

La première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie consiste à réaliser principalement les travaux suivants (coûts détaillés en annexe 1) :

- la ligne nouvelle à double voie entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville,
- le raccordement partiel et mesures conservatoires du raccordement définitif de Marly-la-Ville,
- les aménagements indispensables sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens : adaptation de la signalisation de la ligne, renforcement de l'alimentation électrique de la sous-station de Gonesse et électrification des garages de rames en gare d'Amiens ;
- les aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle : création d'une cinquième voie à quai en lieu et place des voies passantes centrales et aménagements associés ;
- les aménagements indispensables en gare de Survilliers-Fosses : réalisation de nouveaux quais. La faculté est laissée aux collectivités d'Ile-de-France d'apporter leur contribution pour la réalisation, en complément, d'une passerelle permettant aux voyageurs d'accéder aux quais de la gare. Le montant global de l'opération reprend les deux aménagements qui gagneraient à être concomitants ;
- la création d'un évitement en gare de Survilliers-Fosses ;
- l'adaptation du poste de signalisation régional de Lille ;
- la contribution éventuelle à la réalisation d'un écopont sur la ligne classique en forêt de Chantilly.

Article 3 - ESTIMATION DU COÛT DE L'OPÉRATION ET MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau est maître d'ouvrage de l'intégralité de l'opération objet du présent protocole. La maîtrise d'ouvrage comprend les études d'avant-projet et de projet ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne nouvelle et à l'adaptation des installations ferroviaires existantes et des ouvrages d'art impactés en lien avec les gestionnaires de voirie.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, sont exonérés de TVA.

Les études réalisées entre 2008 et 2014 par SNCF Réseau ont permis d'évaluer le coût de la phase 1 du projet à 267 M€ aux conditions économiques de janvier 2011, hors contribution forfaitaire de 2 M€ pour la réalisation d'un écopont dans la forêt de Chantilly.

Une provision supplémentaire pour aléas et imprévus de 4,9 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (soit 5,7 M€ courants) a été actée par les parties.

Le coût prévisionnel à terminaison de l'opération est évalué à 310,8 M€ courants. Cette estimation a été obtenue en actualisant le coût exprimé aux conditions économiques de janvier 2011 en fonction de l'évolution de l'indice TP01 constatée entre 2011 et 2013, puis en retenant, de manière conventionnelle, une stabilité de l'indice jusqu'en 2016. Au-delà, une hypothèse d'évolution indicative des indices des coûts de la construction de 1,5% par an et d'une réalisation des travaux entre 2020 et 2024 a été retenue.

Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses estimée à 13,0 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (soit 14,9 M€ courants) qui gagnerait à être réalisée concomitamment pour améliorer la desserte du territoire francilien.

Les coûts prévisionnels définitifs, ainsi que les délais prévisionnels d'études et de réalisation du projet, seront affinés lors de la poursuite des études et préalablement à la conclusion de la convention de financement définitive des travaux de l'opération.

Article 4 – DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 4-1 – Dispositions générales

Dans le cadre des articles suivants et sauf disposition contraire, l'engagement des partenaires porte sur les clés de financement exprimées en pourcentage du montant d'investissement de la première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie, sans préjudice de l'application des principes de partage de risques exprimés à l'article 6.

Article 4-2 – Dispositions financières sur les études antérieures

13 M€ de crédits ont été engagés au titre des conventions de financement des études complémentaires nécessaires à la préparation d'une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) et à la préparation du débat public (0,5 M€), des compléments d'études et de l'organisation du débat public (2,5 M€), de la phase d'études et de prestations préalables à l'enquête publique et à la déclaration d'utilité publique (10 M€).

Ces études ont été financées dans le cadre des contrats de projet 2007-2013 et ne sont pas comptabilisées dans le coût de la première phase de réalisation.

Article 4-3 – Dispositions financières de la première phase

Les parties au présent protocole conviennent de financer la première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie, dont la consistance est détaillée à l'article 3 du présent protocole, sur les bases suivantes, déduction faite du financement éventuel de l'Union Européenne :

	Clé de répartition du montant d'investissement (En %)	Montant indicatif de participation sur la base du coût prévisionnel* (M€ aux conditions économiques de janvier 2011)	Montant indicatif de participation sur la base du coût prévisionnel* (M€ aux conditions économiques de réalisation)
Etat	51,48%	140,0 M€	160,0 M€
Collectivités locales	43,18%	117,6 M€	134,2 M€
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	33,98%	92,4 M€	105,6 M€
<i>dont Conseil régional Ile-de-France**</i>	0,97%	2,6 M€	3,0 M€
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	1,03%	2,8 M€	3,2 M€
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	2,06%	5,6 M€	6,4 M€
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	5,14%	14,0 M€	16,0 M€
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,74 %	10,2M€	11,625 M€
<i>communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,42 %	1,1M€	1,315 M€
<i>communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne</i>	0,32 %	0,9M€	1,000 M€
<i>communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,25 %	0,7M€	0,775 M€
<i>communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,13 %	0,4M€	0,390 M€
<i>communauté de communes du Clermontois</i>	0,10 %	0,3M€	0,310 M€
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
SNCF Réseau	5,34%	14,5 M€	16,6 M€
TOTAL	100%	271,9 M€	310,8 M€
Passerelle de Survilliers-Fosses***		13,0 M€	14,9 M€

* hors contribution forfaitaire pour l'écopont de Chantilly de 2 M€ aux clés identiques ;

** engagement acté dans le CPER 2015 2020 d'Ile-de-France ;

*** Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment.

ARTICLE 5 – PARTICIPATION FINANCIERE DE SNCF RESEAU

La contribution de SNCF Réseau retenue est liée aux interventions identifiées au stade actuel d'avancement du projet pour assurer le maintien des performances du réseau existant, en synergie avec le projet objet du protocole.

Cette contribution doit s'inscrire dans le cadre fixé par les dispositions de la loi du 4 août 2014 et ses décrets d'application.

Elle devra donc être confirmée, et le cas échéant ajustée pour s'inscrire dans ce cadre, avant la conclusion de la convention de financement relative à la réalisation des travaux prévue à l'article 7.

ARTICLE 6 – PARTAGE DES RISQUES

Les risques financiers liés à l'actualisation du coût de l'opération en fonction de l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés solidairement par les signataires, au prorata de leurs clés de financement définies à l'article 4-3 du présent protocole.

Les risques financiers concernant les aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier découlant de choix propres au maître d'ouvrage, qui apparaîtraient au cours de la réalisation de l'opération, sont supportés par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Si des aléas liés à des circonstances imprévisibles ou exceptionnelles devaient survenir, le maître d'ouvrage saisit les signataires pour décider des suites à donner et notamment pour examiner si une adaptation du principe précédent leur apparaît nécessaire.

Les demandes de modifications de programme formulées par un signataire de la convention ou un tiers devront être intégralement prises en charge financièrement par le demandeur.

Article 7 – CONVENTIONS DE FINANCEMENT

Le présent protocole sera mis en œuvre au plan financier par une ou des convention(s) de financement des études d'avant-projet définitif dans le cadre des Contrats de plan Etat-Région 2015-2020 et une convention de financement de réalisation des travaux, dans laquelle la participation de l'Etat sera portée par l'Agence Française de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

La convention de financement de l'opération, qui sera conclue préalablement au lancement des travaux, précisera les mécanismes permettant de mettre en œuvre les principes du protocole.

Celle-ci précisera le contenu des programmes financés, leurs montants et la répartition définitive des financements entre les parties ainsi que les calendriers prévisionnels correspondants.

Les engagements pris par l'État et les collectivités au titre du présent protocole restent subordonnés à l'ouverture annuelle des crédits en autorisation d'engagement (AE) / autorisation de programme (AP) et en crédits de paiement (CP). La convention de financement engagera la participation financière de l'État et des collectivités territoriales vis-à-vis du maître d'ouvrage.

Article 8 – GOUVERNANCE DU PROJET

Un comité de pilotage du projet, regroupant les signataires du présent protocole, le préfet de la région des Hauts-de-France et le préfet de la région d'Ile-de-France, sera institué sous la présidence de l'ingénieur général du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable afin de suivre l'exécution de l'opération, d'en préparer les principales étapes et d'informer l'ensemble des partenaires signataires de l'avancement technique et des principales décisions prises.

Le présent protocole est établi en 14 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A Lille,

le 3 mai 2017

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche M. Alain VIDALIES	Le Président du Conseil régional de la région des Hauts-de-France M. Xavier BERTRAND
Le Président du département de l'Oise M. Edouard COURTIAL	Le Président du département de la Somme M. Laurent SOMON
Le Président de la communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne M. Philippe MARINI	Le Président de la communauté de communes de l'Aire Cantilienne M. Eric WOERTH
Le Président de la Communauté de communes de Senlis Sud Oise M. Jérôme BASCHER	La Présidente de la communauté d'agglomération du Beauvaisis Mme Caroline CAYEUX
Le Président de la Communauté de communes de la Vallée Dorée M. Olivier FERREIRA	Le Président de la Communauté d'agglomération Amiens Métropole M. Alain GEST
Le Président de la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte M. Christian MASSAUX	Le Président de la communauté de communes du Clermontois M. Lionel OLLIVIER
Le Président de la communauté d'agglomération Creil Sud Oise M. Jean-Claude VILLEMMAIN	Le Président de SNCF Réseau M. Patrick JEANTET

Annexe 1

Décomposition des coûts du projet

Montants exprimés en M€ aux conditions économiques de 01/2011

Projet complet	M € CE01/11	Phase1	M€ CE01/11
Ligne Nouvelle y/c raccordements et aménagements réseau existant	211,9	Ligne nouvelle entre Vémars et Marly y/c raccordement à la LGV d'interconnexion	130,7
		Raccordement ligne nouvelle sur ligne classique Paris-Creil-Amiens à Marly-la-Ville	44,2
		Nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses	10,8
		Modification de la signalisation sur la ligne Paris-Creil-Amiens	8,0
		Electrification voies garages à Amiens	1,2
		Renforcement alimentation électrique sous-station de Gonesse (adaptation)	1,0
		Anticipation du renouvellement du poste de signalisation d'Orry-la-Ville (adaptation)	1,5
		Mistralisation poste de signalisation PAR de Lille (adaptation)	14,5
Gare Aéroport CDG2	45,0	Gare Aéroport CDG2 : création d'une 5ème voie à quai, aménagements et circulations quai/gare	45,0
Doublet de voie entre Marly-la-Ville et Survilliers- Fosses	45,0	Mesures conservatoires du raccordement définitif à Marly-la-Ville	2,0
		Création évitement en gare de Survilliers-Fosses (travaux anticipés)	13,0
4ème voie en gare de Chantilly-Gouvieux	30,0		
Passerelle accessible PMR de desserte de l'ensemble des nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses*	13		
TOTAL PROJET COMPLET	344,9	TOTAL PHASE 1	271,9
Ecopont en forêt de Chantilly (contribution)	2,0	Ecopont en forêt de Chantilly (contribution)	2,0
	346,9	TOTAL A FINANCER	273,9

* Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment.

Annexe 2

Décomposition des appels de fonds

Montants exprimés en k€

Hypothèse d'actualisation: 1,5% par an

PHASE 1 :									
Ligne nouvelle – Aménagements Gare de Paris-Roissy-CDG2 et ligne classique									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
M€ constants (année)	Etudes	4 334	8 227	4 723					17 284
	Réalisation			6 607	29 767	102 623	84 657	30 963	254 616
M€ constants Cumul		4 334	12 561	23 891	53 658	156 280	240 937	271 900	271 900
M€ courants (année)	Etudes	4 644	9 002	5 237					18 884
	Réalisation			7 326	33 410	116 771	97 782	36 627	291 916
M€ courants Cumul		4 644	13 647	26 210	59 619	176 390	274 172	310 800	310 800

Annexe 3 – service TER

Evolution du service TER existant à la mise en service de la liaison

La mise en service de la liaison Roissy-Picardie sera l'occasion d'une révision du service ferroviaire existant au sud de la Région Hauts-de-France, afin de diffuser l'effet de cette liaison sur l'ensemble du territoire et d'adapter l'offre TER aux nouveaux besoins de déplacements. Cette refonte de l'offre existante, menée par l'autorité organisatrice régionale, sera initiée à partir de 2020, en concertation avec les territoires et les usagers, et fixée en 2022, conformément aux délais de commande des horaires par SNCF Réseau. Dans ce cadre, l'offre de transports sera améliorée et équilibrée entre les différents territoires, notamment l'offre de service entre Beauvais et Creil et entre Clermont et Creil.

Service TER et TGV sur la liaison nouvelle

Les hypothèses pour l'offre qui sera mise en place sur la liaison nouvelle sont une donnée essentielle pour l'appréciation des coûts et de l'intérêt économique du projet. L'offre définitive, y compris les horaires, sera fixée en 2022.

Les hypothèses prises en compte pour le service ferroviaire sont les suivantes :

- un fonctionnement du service entre 6h et 23h ;
- une fréquence de 2 trains TER par heure en heure de pointe, de 6h à 9h, 12h à 15h et 17h à 20h, soit sur 9h pendant la journée ;
- une fréquence d'un train TER par heure en heure creuse ;
- deux allers-retours TGV par jour depuis et vers Amiens.

Le schéma de service prévoit donc :

Pour les TER Compiègne-Roissy :

Un aller-retour par heure de 6h à 23h avec une desserte des gares de :

- Compiègne
- Pont-Ste-Maxence
- Creil
- Chantilly-Gouvieux
- Survilliers-Fosses
- Roissy-CDG TGV

Soit 17 allers-retours Compiègne-Roissy CDG TGV.

Pour les TER Creil-Roissy :

Un deuxième aller-retour aux heures de pointe (6h-9h, 12h-15h et 17h-20h) avec une desserte des gares de :

- Creil
- Chantilly-Gouvieux
- Survilliers-Fosses
- Roissy-CDG TGV

Soit 9 allers-retours Creil- Roissy CDG TGV (dont 3 sont prolongés jusqu'à Amiens).

Soit un total de 52 TER par jour.

Pour la desserte mixte TGV-TER Amiens-Roissy (2 TAGV + 3 TER) :

Deux allers-retours TGV quotidiens (Amiens-Strasbourg et Amiens-Marseille) avec une desserte des gares de :

- Amiens
- Creil
- Roissy-CDG TGV

- Arrêts TGV vers Strasbourg ou vers Marseille

Les trois allers-retours TER prolongés (Creil-Roissy) cités ci-dessus avec une desserte des gares de :

- Amiens
- Creil
- Clermont
- Chantilly-Gouvieux
- Survilliers-Fosses
- Roissy-CDG TGV

Les études sur la desserte de Clermont seront réalisées après l'enquête publique.