



[www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

c/o Howard Rosen Solicitors, Baarerstrasse 98, PO Box 2258, 6302 Zug, Switzerland  
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09; email: [howard.rosen@railworkinggroup.org](mailto:howard.rosen@railworkinggroup.org)

## **Le Protocole Ferroviaire de Luxembourg en quelques points...**

- On considère que les chemins de fer investissent aujourd'hui autour de 24 milliards d'Euros par an dans le matériel roulant ferroviaire alors que les besoins qui sont en réalité beaucoup plus élevés ne peuvent être satisfaits par les seuls gouvernements ;
- A moins d'être garantis par les Etats, les banquiers qui financent le matériel roulant veulent des assurances que les avances qu'ils font au travers de prêts ou de baux seront remboursées ou que leurs droits de propriété seront respectés et qu'ils puissent reprendre le contrôle du matériel en cas de défaillance ou d'insolvabilité du débiteur et cela même lorsque le bien financé est appelé à se déplacer entre les territoires de plusieurs Etats ;
- Un problème crucial est qu'il n'existe pas de système international d'inscription pour que les prêteurs inscrivent leurs droits et garanties ni même le plus souvent un registre national déterminant les priorités entre les droits des différents créanciers ;
- Lors d'une Conférence diplomatique qui s'est tenue en février 2007 au Luxembourg sous les auspices conjoints d'Unidroit et de l'OTIF et à laquelle ont assisté 42 Etats et 12 organisations internationales, le Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a été adopté, créant ainsi un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties

Members of the Rail Working Group: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn • The Alta Group • Arendt & Medernach • Armfelt & Associés • Ashurst • Aviation Advocacy • Bombardier Transportation • CIT Comité international des transports ferroviaires • Community of European Railways • Costaferroviaria • debis Financial Engineering GmbH • Denton Wilde Sapte • Deutsche Bahn • Deutsche Verkehrs Bank • DLA Piper • Dresdner Kleinwort • English Welsh and Scottish Railway • Europe Rail Consultancy Ltd • European Intermodal Association • European Investment Bank • Field Fisher Waterhouse LLP • Freehill Hollingdale & Page • Freshfields Bruckhaus Deringer LLP • GE Capital • Global Capital Finance GmbH & Co. Europe KG • Gorrissen Federspiel Kierkegaard • Howard Rosen Solicitors • HSBC Rail • HSH Nordbank • Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) • KfW Kreditanstalt for Wiederaufbau • Lenz & Staehelin • Mayer, Brown, Rowe & Maw LLP • McCarthy Tétrault • Nauta Dutilh • NIB Capital Bank N.V. • Norton Rose • Ober Kaler • Private Wagon Federation • Rajinder Narain & Co. • Simmons & Simmons • Stephenson Harwood • Transnet • Trinity Industries • UIC International Union of Railways • Union of European Railway Industries • White & Case • Wiersholm Mellbye & Bech



des prêteurs, des bailleurs et des vendeurs conditionnels lorsque celles-ci sont prises sur le matériel roulant ;

- Le Protocole s'applique à tout matériel roulant (du train à grande vitesse au tramway) et crée un système international d'inscription accessible 24h/24 et 7j/7 permettant ainsi aux titulaires de droits ou de garanties de les inscrire via Internet et de faciliter la vérification par les créanciers de l'état des droits et garanties grevant un matériel donné ;
- Le Protocole crée également un système uniforme de reprise de contrôle du matériel en cas de défaillance ou d'insolvabilité du débiteur sous réserve du respect dû à l'intérêt public ;
- Bien que le Protocole soit particulièrement pertinent en ce qui concerne les équipements exploités sur les territoires de plus d'un Etat, évitant ainsi les difficultés existantes en matière de reconnaissance par une juridiction d'un Etat ou le bien est situé d'un droit constitué sur ce bien en vertu du droit d'un autre Etat, il facilitera également les opérations internes ;
- En réduisant les risques pour le financement du matériel roulant, il permet :
  - d'attirer davantage de prêteurs privés sur le marché, de réduire le coût des financements pour les opérateurs non garantis par l'Etat et de réduire les risques associés au financement du secteur privé. Davantage de prêteurs entreront ainsi sur le marché, introduisant une concurrence profitable aux opérateurs en ce qui concerne le coût et les formules de financement ;
  - de faciliter le crédit aux emprunteurs lorsque, jusqu'ici, l'insuffisance de l'infrastructure juridique dissuadait les banques de prêter ;
  - d'encourager la participation du capital qui devrait en retour dopper la construction du matériel roulant ;
  - de faciliter les opérations de leasing à court terme, pas seulement entre opérateurs de chemins de fer et banquiers mais aussi entre opérateurs, garantissant ainsi une optimisation de l'utilisation du matériel ;

Ainsi, en faisant tomber les obstacles à l'entrée des opérateurs du secteur privé, en rendant les opérateurs existants plus efficaces et compétitifs et en réduisant la dépendance aux finances publiques des opérateurs privés et étatiques, le dynamisme du secteur ferroviaire devrait être stimulé et les gouvernements pourront ainsi se focaliser sur le financement des infrastructures plutôt que sur le financement du matériel roulant.

Pour le texte du Protocole ainsi que des articles, commentaires et présentations explicatifs de cet instrument, voir [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)