



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

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland  
Tel: +41 (0)41 760 28 88; email: [info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org)

[X RailWorkingGrp](https://twitter.com/RailWorkingGrp)  
[LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/rail-working-group/)

## Quels matériels sont couverts par le Protocole du Luxembourg ?

**Plus que ce que vous croyez...**

[Le Protocole ferroviaire de Luxembourg](#) applique la [Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles](#) aux véhicules ferroviaires. La définition de véhicule ferroviaire est faussement simple. Elle désigne tout véhicule « pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage, »<sup>1</sup> avec des composants et données variés.

La première question à aborder est en quoi consiste un véhicule ? Il n'existe pas d'orientation à ce sujet dans le commentaire officiel. La définition du dictionnaire « Petit Robert » est « ce qui sert à transmettre, à faire passer d'un lieu à un autre ». Fondamentalement, il désigne un moyen de transport physique ; et bien que la dérivation, du latin *vehiculum*, qui signifie wagon, implique une définition plus étroite, l'usage du mot est clairement plus large. Sinon, par exemple, à proprement parler, une locomotive qui ne tire que les voitures pourrait être en dehors du champ d'application du Protocole, alors que les locomotives de toutes sortes étaient bien incluses par les rédacteurs dans le champ d'application du Protocole.

La définition s'applique à deux catégories de véhicules, à savoir, ceux qui peuvent se déplacer sur (i) des emprises de voies ou (ii) des rails de guidage, soit sur ceux-ci, soit directement au-dessus ou en-dessous de ceux-ci.

La première partie de la définition implique non seulement les locomotives ferroviaires interurbaines et wagons de transport de personnes et de marchandises mais

<sup>1</sup> La définition entière de véhicule ferroviaire est « *un véhicule pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage, avec les systèmes de traction, moteurs, freins, essieux, bogies, pantographes, accessoires et autres composants, pièces et équipements qui sont installés ou intégrés aux véhicules, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférents.* » (Art I(e) du Protocole)

The Rail Working Group is a not-for-profit association constituted under Swiss law  
representing a broad cross section of the global railway community.

For a complete list of our members and more about us, please visit our website at [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

*EU Transparency Register ID: 958065448312-61.*

également des véhicules légers, wagons et trams sur rails, ainsi que les machines d'entretien qui se déplacent sur des voies, meuleuses de rails et tunneliers, chacun d'eux étant des véhicules se déplaçant sur des emprises de voie. Les portiques ou grues opérant dans les ports devraient aussi être concernés par le Protocole s'ils se déplacent sur des emprises de voie. En revanche, une caméra se déplaçant sur une voie ne sera pas concernée puisqu'elle n'est pas un véhicule. Même s'il y a un siège derrière la caméra qui porte le caméraman avec la caméra sur les emprises de voie, nous sommes d'avis que l'objet principal de l'équipement n'est pas le transport de personne.

En ce qui concerne la deuxième partie de la définition, le commentaire officiel sur le traité du Cap décrit une voie comme « une voie ou un canal qui gouverne la ligne exacte de mouvement d'un véhicule et alors qu'en principe, le terme inclut les voies ferrés classiques, il est plus souvent appliqué aux structures de guidage alternatives dont les roues ne sont pas des roues à collettes.<sup>2</sup> » Ceci veut dire que les véhicules monorail et maglev (train à sustentation magnétique), les navettes automatisées des aéroports, que ce soit des cabines individuelles ou des unités transportant un grand nombre de passagers autour de l'aéroport ainsi que les métros comme, par exemple, à Paris et à Lausanne qui se déplacent sur des rails de guidage et non pas des voies adaptées aux pneumatiques, sont tous des véhicules ferroviaires. La définition inclura aussi les transports ferroviaires en montagne se déplaçant par un système de câble sur des voies permanentes, que ce soit des chemins de fer ou des canaux bétonnés. En revanche, une voiture sur un circuit de course ne serait pas incluse, celle-ci n'étant pas guidée par une voie ou un rail.

Les règles types de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) relatives à l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, préparées par le Groupe de travail des transports ferroviaires, contiennent à l'annexe 2 une liste non exhaustive, mais néanmoins très utile, d'éléments du matériel roulant ferroviaire.<sup>3</sup>

Le cas des télécabines est intéressant. Est-ce que le câble fixé entre deux stations, sur lequel les télécabines se déplacent, est une voie ? On pourrait dire que oui, mais l'opinion courante va en sens contraire. Ceci aurait besoin d'être revu et l'opinion que tout praticien prudent devrait adopter est de considérer à présent, toute télécabine comme soumise au Protocole, et, par conséquent, enregistrer toute garantie en tant que garantie internationale.

Mais une voie doit être physique. Un système GPS qui fixe un trajet pour un véhicule ne serait pas soumis au Protocole.

Enfin, il peut y avoir de l'équipement qui peut se déplacer sur des emprises de voie mais qui n'y est pas forcément constamment. Il existe du matériel ferroviaire roulant assez sophistiqué qui est capable de se déplacer soit sur des emprises de voie soit sur les routes. Selon nous, ce dernier serait certainement inclus dans le cadre du

<sup>2</sup> Traduction de *Goode Official Commentary*, 3<sup>e</sup> édition (2024), Comment 5.6.

<sup>3</sup> Accessible sur [ECE-TRANS-337-Rev.2.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf) ; Voir également les notes d'orientation sur [https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743\\_E\\_PDF\\_WEB.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf)



Protocole du Luxembourg dès lors que c'est un véhicule roulant sur une telle voie même s'il ne roule pas tout le temps sur cette voie. Logiquement, cela devrait être le cas. Autrement, le matériel roulant qui n'est pas sur une voie (par exemple qui est en train de se faire transporter ou pendant son entretien ou qui a déraillé) ne serait pas soumis au Protocole s'il n'était pas sur les voies au moment de la conclusion du financement. Il serait préférable de créer un système où l'établissement qui finance ou le bailleur ne doit pas vérifier que l'équipement est physiquement sur les voies au moment du financement. L'établissement qui finance devrait seulement constater que l'équipement est capable de se déplacer sur de telles voies et non pas si l'équipement est en train de le faire au moment du financement.

Le Protocole du Luxembourg est en vigueur dans les Etats contractants depuis le **8 mars 2024**. L'Espagne, la Suède, le Luxembourg, le Paraguay, le Gabon et l'Union européenne pour ce qui est de ses compétences, ont tous ratifié le Protocole (ainsi que la Convention) ; l'Afrique du Sud est sur le point de le ratifier. Plusieurs autres pays, dont l'Italie, la France, la Suisse, l'Allemagne et le Royaume-Uni, ont tous signé le Protocole et progressent à des rythmes différents vers sa ratification.

Pour le texte du Protocole ainsi que des articles, commentaires et présentations explicatifs de cet instrument, voir [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org) ou écrivez-nous à [info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org). Restez au courant des derniers développements via la [page du groupe LinkedIn](#) du Rail Working Group (Groupe de Travail sur les Chemins de Fer).