




# RAPPORT ANNUEL 2025 DU GROUPE CFL





Pour la deuxième année, les CFL publient leur Rapport Annuel en intégrant l'esprit de la directive européenne Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Outre les réalisations du Groupe en 2025 et ses performances financières, le présent Rapport détaille sa démarche et ses réalisations en lien avec les piliers de la responsabilité sociale des entreprises. Rendez-vous à partir de la page 86 pour en savoir davantage.

RAPPORT ANNUEL 2025  
DU GROUPE CFL





*Avec 34 nouveaux trains Coradia, les CFL ont réalisé une commande historique en matériel roulant.*

# SOMMAIRE

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION . . . . .	6
--	---

## L'ANNÉE 2025 DU GROUPE CFL

LE GROUPE CFL SE PRÉSENTE. . . . .	10
UNE STRATÉGIE EN ACTION. . . . .	18
INTERVIEW DU DIRECTEUR GÉNÉRAL . . . . .	32
LES RESSOURCES HUMAINES . . . . .	36
LE RAPPORT D'ACTIVITÉS . . . . .	44
LES ACTIVITÉS VOYAGEURS . . . . .	52
LES SERVICES ET DES SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES . . . . .	62
LES ACTIVITÉS FRET . . . . .	68
GESTION INFRASTRUCTURE . . . . .	74
RETOUR SUR LES ÉVÉNEMENTS CLÉS DE 2025 . . . . .	84

## RAPPORT DE DURABILITÉ

Informations générales . . . . .	86
Environnement . . . . .	102
Social . . . . .	130
Gouvernance . . . . .	174

## COMPTES ANNUELS 2025

COMPTES ANNUELS ET RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ . . . . .	182
COMPTES CONSOLIDÉS ET RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ . . . . .	201
<b>ANNEXES . . . . .</b>	<b>221</b>

# AVANT-PROPOS

**JEANNOT WARINGO**

Président du Conseil d'Administration

**La publication du Rapport Annuel de notre entreprise est un moment propice pour mettre en perspective les actions menées durant l'année écoulée et pour jeter un regard prospectif sur nos activités ainsi que la place de notre Groupe dans son écosystème. Le document que vous tenez entre vos mains, riche de nombreuses informations sur les réalisations des CFL, permet de cerner l'importance des Chemins de fer pour la vie sociale et économique du pays et de la Grande Région.**

En tant qu'entreprise promouvant une mobilité et une logistique modernes et décarbonées grâce aux atouts du train, mais aussi en tant que principal employeur du Luxembourg, le développement durable fait partie de notre raison d'être et de nos actions sur le terrain. C'est ainsi que, pour la deuxième année consécutive, notre Rapport Annuel est élaboré en tenant compte de la Directive européenne CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Bien que le travail législatif entourant la CSRD soit toujours en cours, le « Rapport de Durabilité » inclus dans le présent Rapport Annuel permet aux lectrices et aux lecteurs de saisir nos engagements dans les trois piliers du développement durable : l'environnement, le social et la gouvernance. En poursuivant cet effort de transparence et de comparabilité des informations extra-financières, les CFL souhaitent partager leur expérience voire inspirer d'autres entreprises qui seront amenées à publier ce document selon cette nouvelle méthodologie. En outre, la mise sur un même niveau d'importance et de reporting des performances financières et non-financières résume l'enjeu majeur auquel notre Groupe – et toute entreprise – doit répondre : être en mesure de pérenniser ses activités sans empiéter sur les ressources nécessaires aux générations futures. Le Rapport Annuel dépasse ainsi le simple exercice formel puisque sa préparation et les informations qu'il contient livrent à l'entreprise, à ses responsables et à ses parties prenantes une grille de lecture pour améliorer et amplifier les politiques et plans d'action en matière de développement durable.

La gestion sur le long terme de nos activités et des fonds publics qui y sont liés est ancrée dans l'ADN de notre Groupe, comme il est possible de le découvrir via les projets et les interviews présentés dans le Rapport Annuel 2025. L'adoption, en juillet 2025, par le Conseil d'Administration des CFL de nouvelles feuilles de route stratégiques courant jusqu'en 2030 illustre cet état

**LA GESTION SUR  
LE LONG TERME  
DE NOS ACTIVITÉS  
EST ANCRÉE DANS  
L'ADN DE NOTRE  
GROUPE**

d'esprit. Alors que la stratégie de notre Groupe demeure centrée sur la clientèle et ses besoins, les objectifs et axes stratégiques ont été revus au sein de nos différentes activités pour répondre aux évolutions des besoins de nos clientes et clients privés et de notre clientèle professionnelle. Grâce à cette stratégie, nous voulons rester des partenaires privilégiés de notre clientèle en tant que fournisseur de services combinant sécurité, qualité, innovation et efficacité et ce du premier au dernier kilomètre de leurs déplacements ou du transport de leurs marchandises.

Cette culture d'entreprise tournée vers notre clientèle repose sur un atout précieux et indéniable pour les CFL : les 5.345 collaborateurs et collaboratrices qui s'engagent chaque jour, notamment pour accompagner une clientèle toujours plus nombreuse à bord de nos trains. Bien que la progression soit plus modérée que lors de l'exercice précédent, l'année 2025 a prouvé à nouveau l'importance du train au cœur de la mobilité avec 31,4 millions de voyageurs et voyageuses (+0,6 % par rapport à 2024). Ces derniers ont été interrogés à plusieurs reprises lors de notre enquête de satisfaction qui nous sert de baromètre pour ajuster nos actions et améliorer nos services. Je salue à cet égard les excellents scores recueillis par notre personnel auprès de notre clientèle durant cette enquête.

Les investissements consentis par les CFL en 2025 en matériel roulant et services se sont poursuivis à un rythme soutenu afin de répondre à cette demande croissante. Le programme de mise en service des 34 nouvelles automotrices Coradia s'est poursuivi alors que le programme de rénovation « mi-vie » de 10 automotrices TER2N-ng a touché à sa fin. Les 11 autres automotrices TER2N-ng seront également modernisées en « mi-vie » dans les prochaines années, confirmant ainsi la volonté des CFL d'utiliser leur matériel roulant avec efficacité. Pour le Service Bus des CFL, 12 nouveaux bus électriques ont été mis en service dans le cadre de l'électrification de notre flotte de bus visée à l'horizon 2030.

Sur le plan financier, le chiffre d'affaires du Groupe a progressé de 7,9 % en passant de 1,215 milliard d'euros en 2024 à 1,311 milliard d'euros en 2025. Le résultat net du Groupe CFL a de son côté progressé de 25,6 millions d'euros en 2024 à 35,3 millions d'euros en 2025. La contribution des différentes activités au chiffre d'affaires du Groupe se répartit entre 34 % pour les Activités Voyageurs ; 43,5 % pour la Gestion de l'Infrastructure et 22,2 % pour les Activités Fret.

Dans le domaine des Activités Fret, CFL cargo et CFL multimodal ont réalisé des résultats très encourageants en dépit d'un contexte économique difficile en Europe. Le Groupe CFL multimodal (fret combiné) a enregistré un bénéfice de 3,0 millions d'euros, en amélioration par rapport à 2024 (perte de 1,8 million d'euros). Le chiffre

d'affaires consolidé du Groupe CFL multimodal diminue à 110,7 millions d'euros (116,4 millions d'euros en 2024), principalement en raison d'une activité moindre au niveau de CFL intermodal, où des liaisons, notamment en direction Europe de l'Est, ont été suspendues. Le Groupe CFL cargo (fret conventionnel) a atteint un résultat net record à 13,3 millions d'euros, en progression de 6,1 millions d'euros par rapport à 2024. Le chiffre d'affaires du Groupe CFL cargo est passé de 223,5 millions d'euros en 2024 à 235,5 millions d'euros en 2025 (+5,4 %).

Ces résultats remarquables découlent du travail des plus de 1.200 collaborateurs et collaboratrices des Activités Fret qui proposent à une clientèle locale, régionale et internationale des services à valeur ajoutée combinant compétitivité et durabilité. Ces performances mettent aussi en lumière les investissements consentis par les CFL en matériel roulant et dans le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange.

Le Groupe CFL se veut justement au rendez-vous de la mobilité de demain et des besoins afférents au travers d'investissements maintenus à des niveaux très élevés en 2025, qu'il s'agisse d'investissements propres (158,9 millions d'euros) ou d'investissements réalisés pour le compte du Fonds du rail (327,1 millions d'euros). Les résultats financiers permettent également aux CFL de maintenir le cap sur le moyen et le long terme.

Compte tenu des défis futurs qui s'annoncent, il est primordial de poursuivre sur la voie du dialogue social basé sur la concertation, la confiance réciproque et la prise de responsabilité. Je me réjouis à cet égard des avancées réalisées l'an dernier avec les représentants syndicaux partageant cette approche. Je salue par ailleurs la forte participation de nos équipes à l'enquête de satisfaction interne qui a livré des résultats à nouveau en amélioration. Tout comme pour sa clientèle, le Groupe CFL tient compte précieusement de ce type d'enquête pour améliorer ses engagements en tant qu'employeur.

Au nom du Conseil d'Administration, je voudrais profiter de cet Avant-Propos pour remercier l'ensemble de nos collaboratrices et collaborateurs de leur engagement au quotidien. Tout comme par le passé, nous avons aussi pu compter en 2025 sur l'excellente collaboration avec nos trois actionnaires et leurs représentants au Conseil d'Administration, en particulier l'État luxembourgeois en tant qu'actionnaire principal. Avec la signature, en décembre 2025, d'un nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2026-2040, le gouvernement et les CFL ont, à nouveau, démontré leur excellente relation et la volonté partagée de jeter les bases de la mobilité du futur dans lequel le train est amené à jouer un rôle prépondérant...et continuera à susciter des vocations !

**Je vous souhaite une bonne lecture !**



*L'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg sur la ligne  
Luxembourg - Ettelbruck - Troisvièrges - Gouvy.*

18  
9

# L'ANNÉE 2025 DU GROUPE CFL

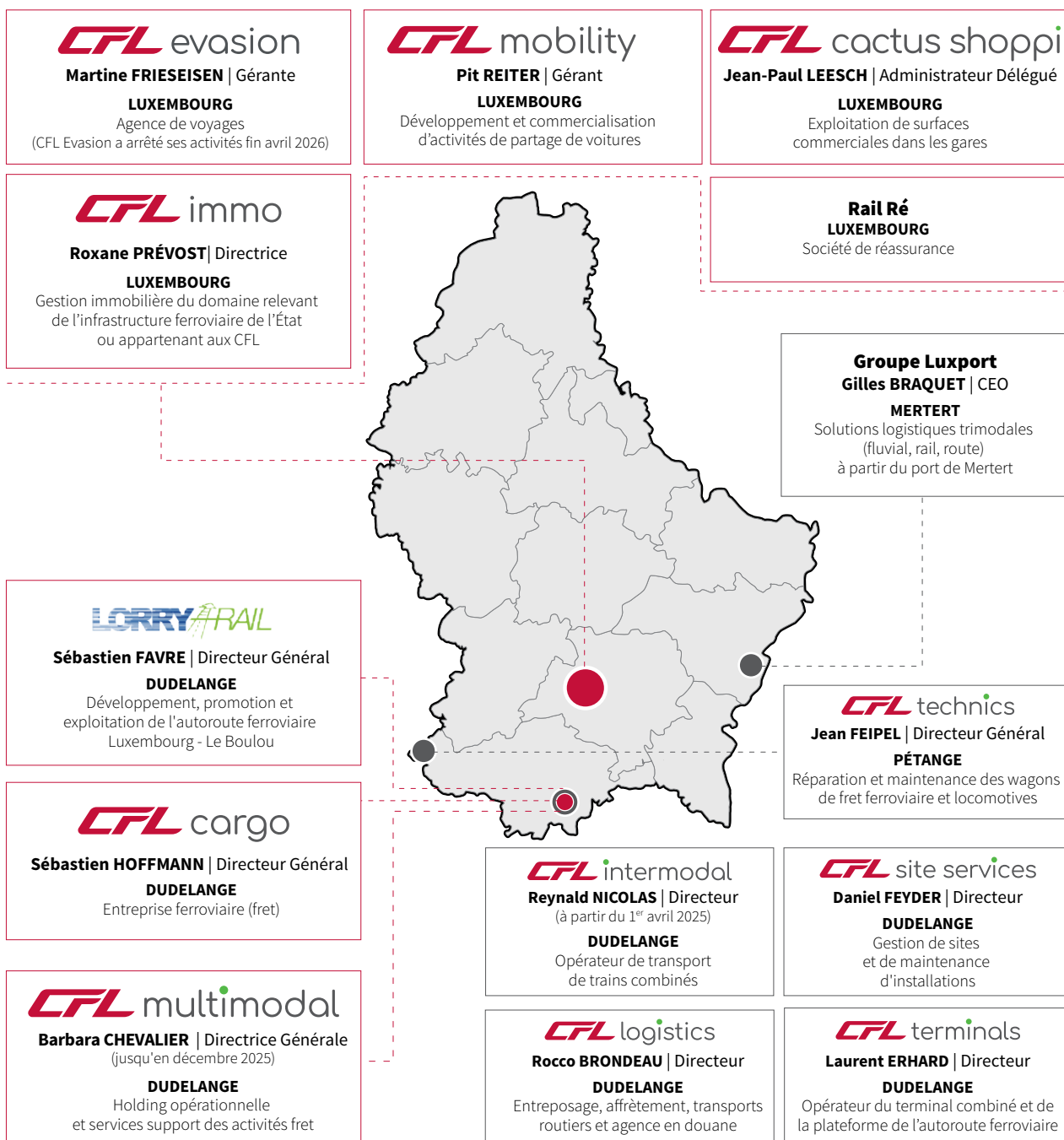


# LES FILIALES ET LA DIMENSION INTERNATIONALE DU GROUPE CFL

## UN GROUPE FORT DE SON CŒUR DE MÉTIER

Depuis 1946, la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois est l'un des moteurs de la vie sociale et économique du Luxembourg et des régions frontalières. En plaçant le train au cœur de la mobilité publique et de

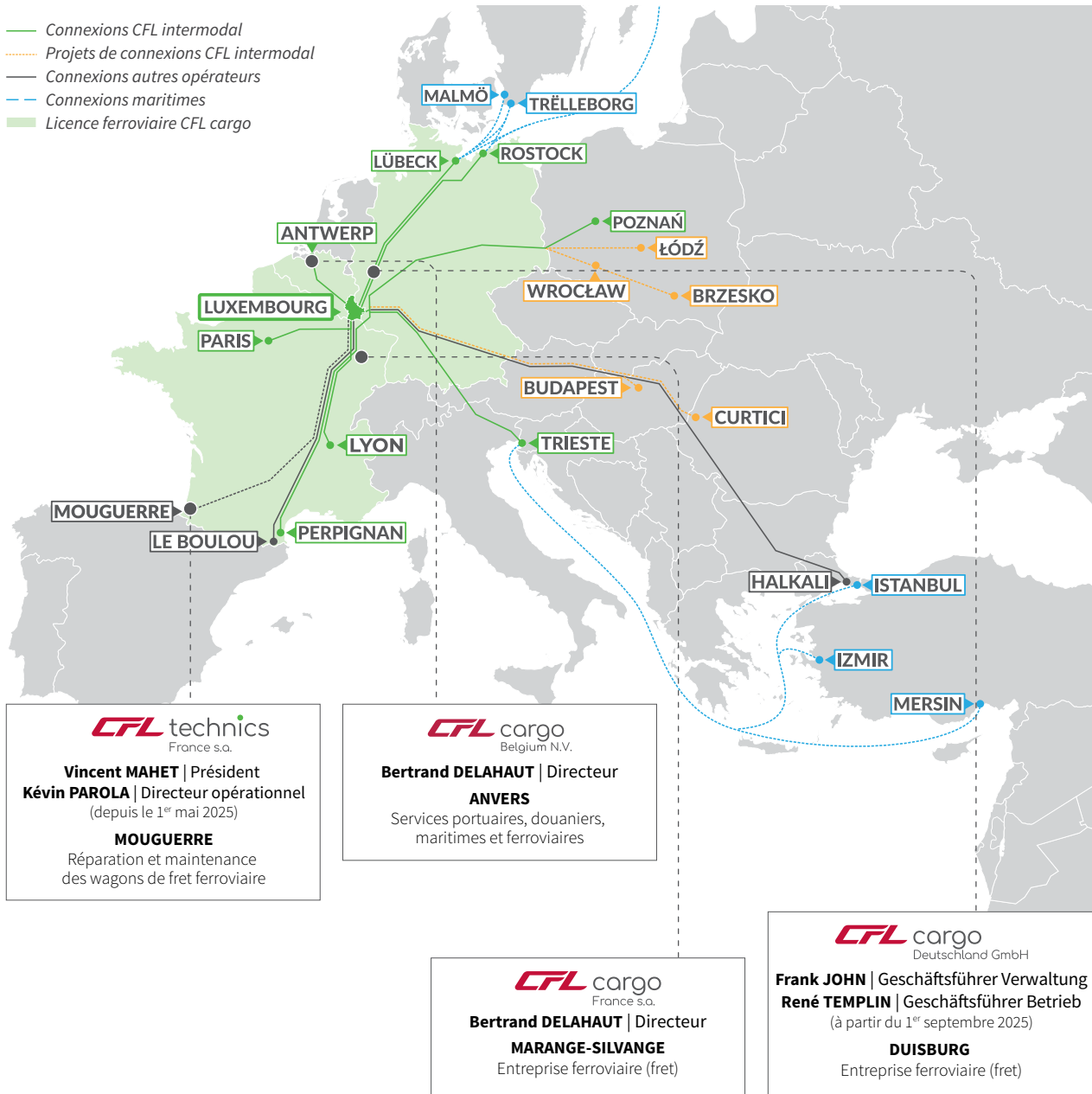
la chaîne logistique, les CFL font de leur cœur de métier un atout compétitif pour le développement durable du pays et de la Grande Région.



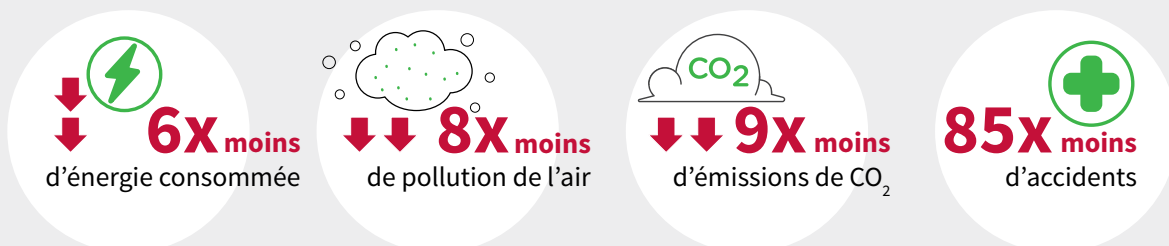
## UN AMBASSADEUR DU LUXEMBOURG EN EUROPE

Acteur clé de la logistique « Made in Luxembourg », le Groupe CFL porte les couleurs du pays en Europe grâce à son « hub » du terminal intermodal de Bettembourg – Dudelange. Les CFL proposent à leurs clients une offre logistique pour les accompagner

dans leur développement et dans la conquête de nouveaux marchés, tout en répondant à leurs enjeux de compétitivité et de durabilité.



Par rapport au transport routier, le fret ferroviaire représente :



Source : Rail Freight Forward

# LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

La composition du Conseil d'Administration (C.A.) du Groupe CFL reflète la structure actionnariale de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, détenue à 94% par l'État luxembourgeois, à 4% par l'État belge et à 2% par l'État français. Sur les 15 mandats composant le C.A., un tiers est attribué à des représentants du personnel. Cette gouvernance illustre l'importance accordée au modèle de cogestion et au dialogue social essentiel à la pérennité du Groupe et de ses activités.



**Jeannot WARINGO**  
Président



**Jean-Paul LICKES**  
Vice-Président,  
Directeur, Premier Conseiller de  
Gouvernement, Ministère de la  
Mobilité et des Travaux publics,  
DG III Mobilité, circulation et  
Infrastructures de transport,  
Luxembourg



**Nima AHMADZADEH**  
Directeur de l'Inspection Générale  
des Finances, Ministère des Finances,  
Luxembourg



**Mylène BIANCHY**  
Présidente du SYPROLUX,  
Luxembourg



**Gaby BIRTZ**  
Déléguée à l'égalité du Syndicat  
Chemins de Fer FNCTTFEL/  
Landesverband de l'OGBL,  
Luxembourg



*Raphaël Zumsteeg est absent de la photo.*



**Josy BOURGGRAFF**  
Secrétaire du Syndicat Chemins  
de Fer FNCTTFEL/Landesverband  
de l'OGBL, Luxembourg



**Marc D'AUBREBY**  
Ingénieur Général des Ponts,  
des Eaux et des Forêts, France



**Marianne HOFFMANN**  
Attachée, Ministère de l'Économie,  
Luxembourg



**Georges MELCHERS**  
Président du Syndicat Chemins de Fer  
FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL,  
Luxembourg



**Christophe REUTER**

Chef de service chargé de la direction, Premier Conseiller de Gouvernement, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, DG III Mobilité, circulation et Infrastructures de transport, Luxembourg



**Juliette WALCKIERS**

Coordinatrice cellule rail, Cabinet ministériel fédéral de la Mobilité, Cellule stratégique et Secrétariat, Belgique  
*(jusqu'au 7 juillet 2025)*



**Isabelle SCHLESSER**

Directrice de l'Agence pour le Développement de l'Emploi, Ministère du Travail, Luxembourg



**Steve WATGEN**

Secrétaire Général du SYPROLUX, Luxembourg



**Romain SPAUS**

Chef de service chargé de la direction, Conseiller, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, DG III Mobilité, circulation et Infrastructures de transport, Luxembourg



**Raphaël ZUMSTEEG**

Chef de service chargé de la direction, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, DG III Mobilité, circulation et Infrastructures de transport, Luxembourg



**Benoît PIEDBOEUF**

Député fédéral et chef de groupe MR à la Chambre des représentants, Bourgmestre de la commune de Tintigny, Belgique  
*(depuis le 7 juillet 2025)*



**Astrid MANGEN**

Secrétaire du Conseil d'Administration

# LE COMITÉ DES DIRECTEURS

**Placé sous la responsabilité du Directeur Général, Marc Wengler, le Comité des Directeurs est chargé de la gestion courante de l'entreprise, de sa représentation et de l'exécution des décisions prises par le Conseil d'Administration.**

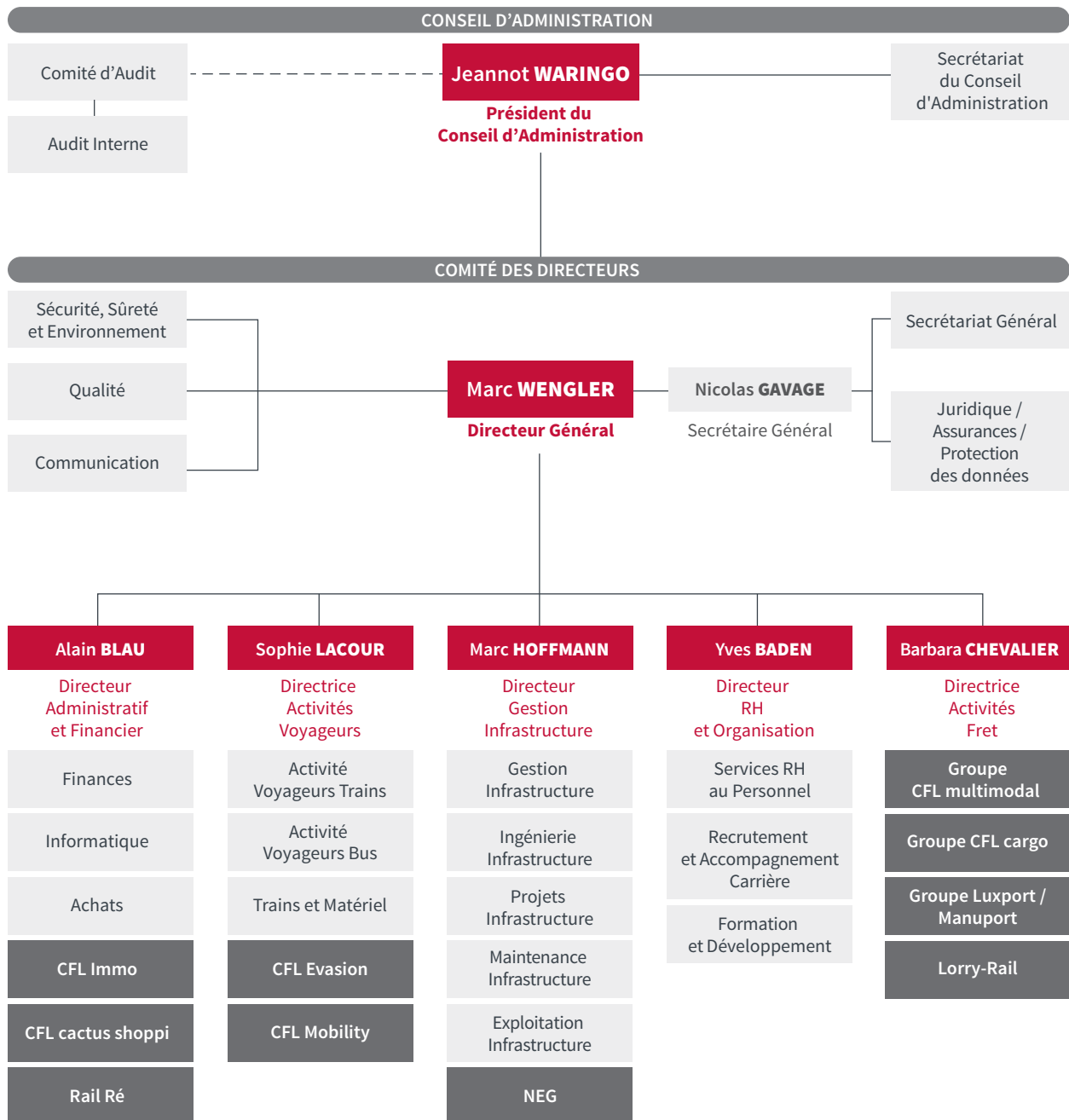
À la suite du départ en retraite d'Henri Werdel, Directeur Investissements Infrastructure, l'organisation du Comité des Directeurs a évolué en 2025. Le domaine « Investissements Infrastructure » a en effet été réintégré au sein de la Direction Gestion Infrastructure, afin de regrouper l'ensemble des activités liées à la gestion et au développement des infrastructures sous une seule Direction.

Dans le cadre de la directive CSRD, l'organisation de la gouvernance du Groupe CFL est explicitée dans le [rapport de durabilité](#) à partir de la page 90.



De gauche à droite : Marc Hoffmann, Nicolas Gavage, Alain Blau, Barbara Chevalier, Marc Wengler, Sophie Lacour et Yves Baden.

# L'ORGANIGRAMME



Filiales du Groupe CFL

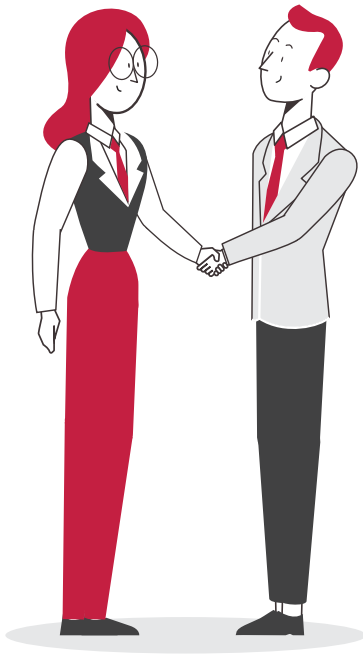
# CHIFFRES CLÉS DU GROUPE EN 2025

\*(Chiffres 2024)



# 5.345

collaborateurs  
et collaboratrices <sup>\*(5.199)</sup>



# 466

<sup>\*(503)</sup>

recrutements

# 293.993

PLACES ASSISES  
DISPONIBLES

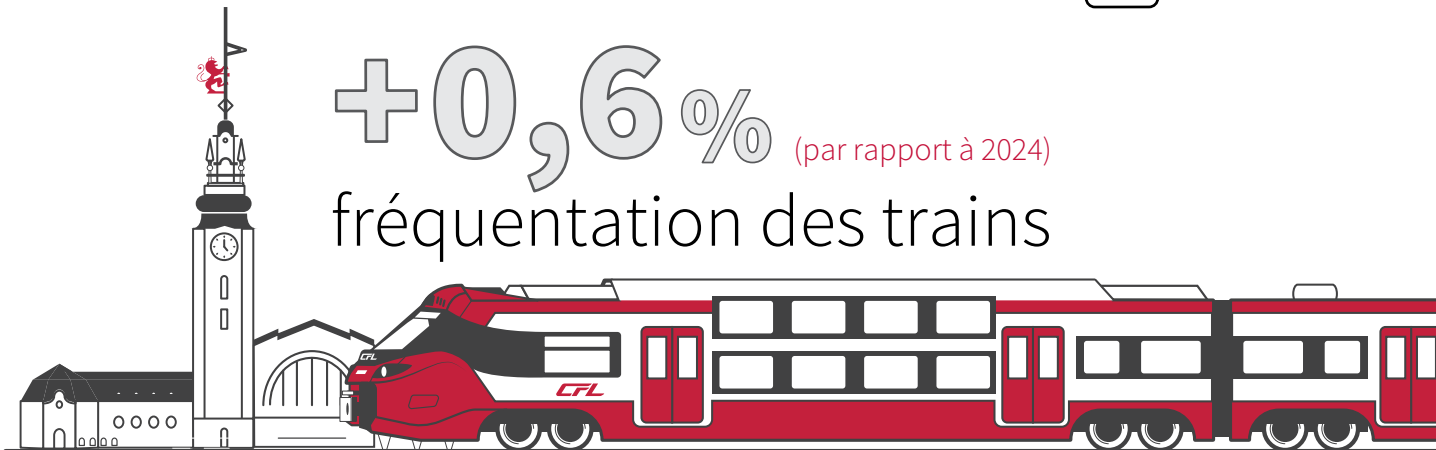
par jour ouvré <sup>\*(276.705)</sup>

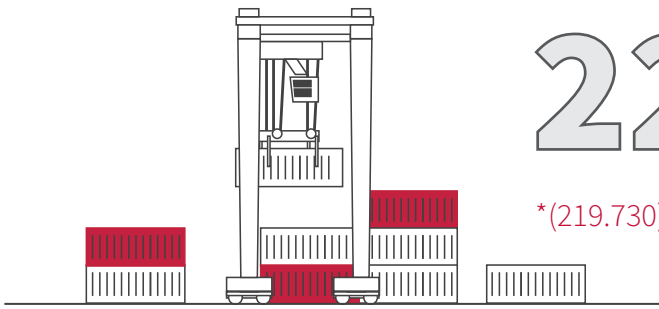


# +0,6%

(par rapport à 2024)

fréquentation des trains

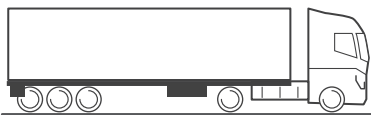




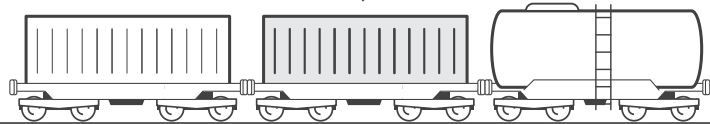
**228.235** manutentions  
sur le terminal

\*(219.730)

**77.323** envois routiers  
reportés sur le rail



\*(90.847)



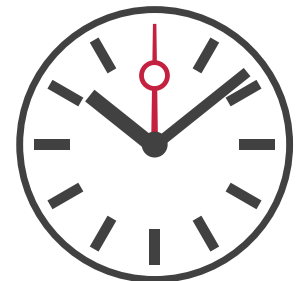
**31,4 millions** de voyageurs

\*(31,3)

**PONCTUALITÉ**  
des trains voyageurs  
sur le réseau CFL

**89,6%**

\*(90,8%)



# UNE STRATÉGIE CENTRÉE SUR LA CLIENTÈLE...

La stratégie des CFL est conçue autour des besoins de leurs clientes et clients, qu'ils soient particuliers ou professionnels. Elle repose sur cinq priorités complémentaires : la sécurité, la qualité, l'efficacité, l'innovation et le NOUS (les collaborateurs et collaboratrices du Groupe).



SÉCURITÉ



QUALITÉ



EFFICACITÉ



INNOVATION

NOUS

NOUS / MIR

## ...ET TOURNÉE VERS 2030

Dans une logique d'amélioration continue, les CFL se sont dotés en 2025 de nouvelles « feuilles de route » stratégiques élaborées autour des priorités stratégiques du Groupe. Cette démarche proactive a permis de traduire les ambitions des CFL d'ici 2030, en tenant compte des évolutions du marché et des besoins de la clientèle.

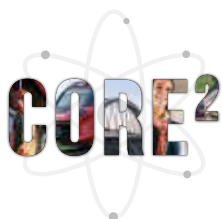
Avec ces nouvelles feuilles de route et les actions qui en découlent au niveau de chaque Activité, les CFL souhaitent que leurs clientes et clients puissent dire en 2030 :

« Les CFL sont mon premier choix pour la mobilité. »

- J'arrive à destination rapidement, en sécurité, dans le confort et à l'heure,
- Je me sens compris et on prend soin de moi,
- Je suis bien informé et je trouve facilement toutes les informations,
- On répond à mes attentes de manière flexible et proactive, avec le sourire.

« Les CFL sont mon partenaire stratégique en matière de logistique. »

- Ils proposent des solutions logistiques qui contribuent à améliorer ma compétitivité,
- Ils contribuent à la réduction de mes émissions de CO<sub>2</sub> et soutiennent mes actions pour l'environnement,
- Ils soutiennent le développement à l'international de mes activités.

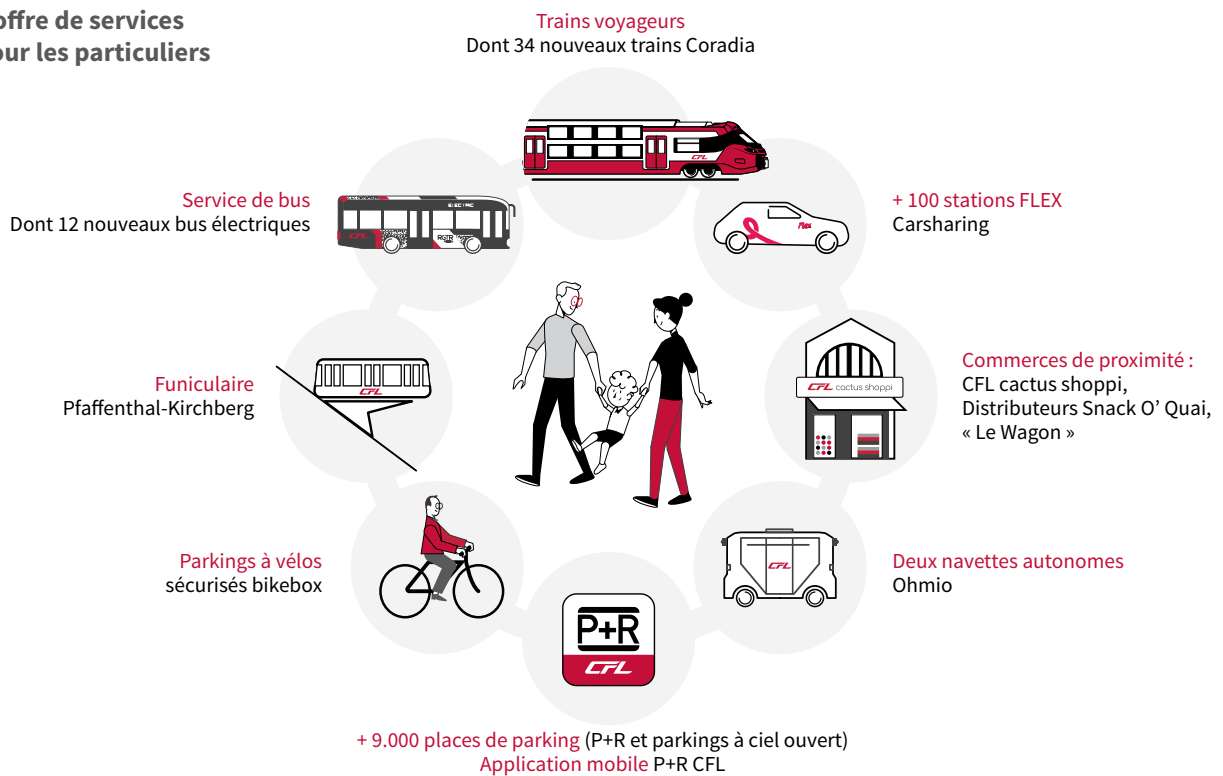


COOPÉRATION  
OUVERTURE  
RESPECT  
EXCELLENCE  
EXEMPLARITÉ

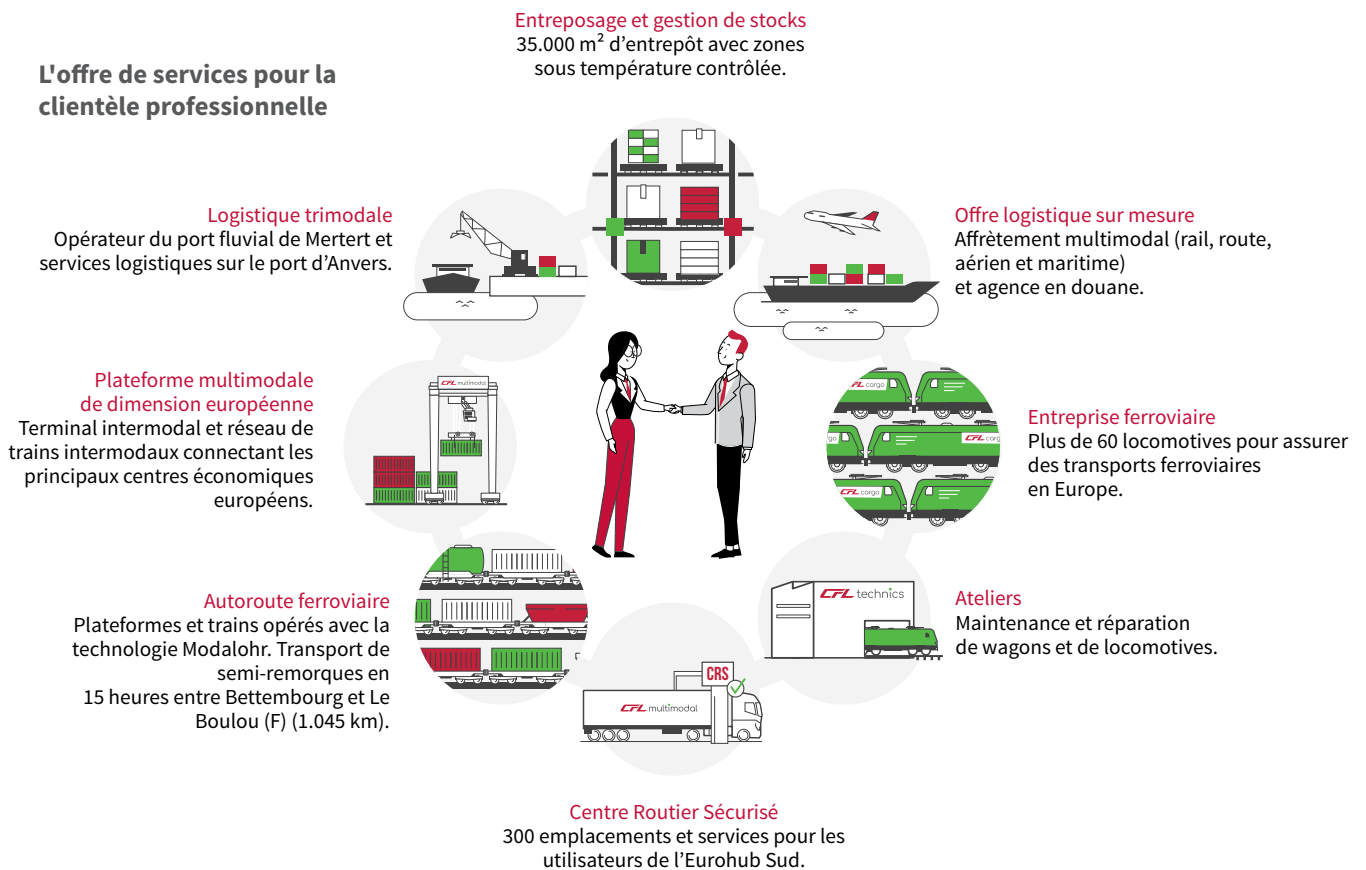
Les projets du Groupe et l'attitude de ses collaborateurs et collaboratrices reposent sur des valeurs d'entreprise transversales symbolisées par l'acronyme CORE<sup>2</sup>.

Pour en savoir davantage sur la culture d'entreprise, voir page 176.

## L'offre de services pour les particuliers



## L'offre de services pour la clientèle professionnelle



# UNE STRATÉGIE EN ACTION



La présence du personnel sur le terrain reste hautement appréciée par la clientèle.

**Incarnée par le travail des 5.345 collaborateurs et collaboratrices des CFL, la stratégie du Groupe se retrouve tant dans les projets au long cours que dans les actions ponctuelles. Voici quelques exemples (non exhaustifs) de réalisations en 2025.**



## NOS CLIENTES ET CLIENTS

### Écouter, dialoguer, agir

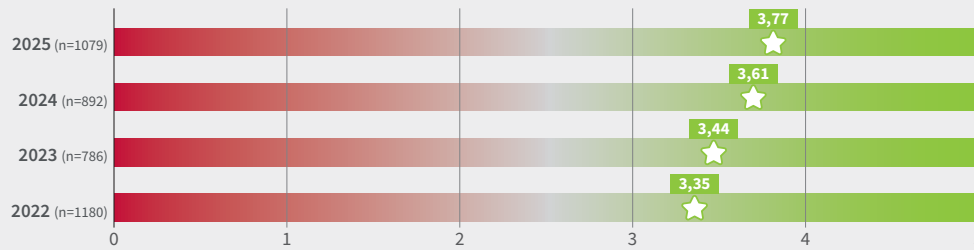
Le dialogue constant avec la clientèle est indispensable pour comprendre ses besoins. En plus des échanges quotidiens sur le terrain et des différents canaux de communication qui facilitent les interactions, les CFL organisent chaque année une grande enquête de satisfaction. Menée en plusieurs vagues dans les trains, dans les bus, dans les gares et autour des travaux, l'édition 2025 a permis de recueillir l'opinion de 6.692 clientes et clients. « *Les résultats confirment les attentes principales de notre clientèle autour de la ponctualité, de l'information liée à leur voyage ou encore de la sécurité. Elle livre aussi une image sur la perception de nos efforts continus, par exemple en matière d'informations diffusées en période de travaux* », résume David, Market researcher au sein de l'équipe Connaissance et Expérience Clients du Service Qualité des CFL. Cette enquête s'inscrit dans une approche globale de « user experience » et de connaissance de la clientèle. D'autres enquêtes complètent ce dispositif comme celle dédiée en 2025 à l'offre de parkings P+R CFL. Les clientes et clients sont par ailleurs impliqués dans les processus de conception de nouveaux produits comme la future nouvelle application mobile voire la commande de nouveau matériel roulant.

« *L'enquête de satisfaction est une base solide sur l'opinion de notre clientèle.* »

David Epstein,  
Market researcher



Alors que 55% des répondants à l'enquête de satisfaction se disent impactés par une période de grands chantiers durant les derniers mois, les scores de « l'Information Voyageurs » évoluent positivement.



### Accompagner les clientes et clients en toute circonstance

Chaque année, les CFL consacrent d'importants efforts à l'entretien, à la maintenance et à la modernisation des infrastructures ferroviaires. Pendant ces travaux, indispensables pour maintenir la sécurité et la qualité de service, les CFL accompagnent leurs clientes et clients avec des services de remplacement organisés en coopération avec d'autres acteurs publics comme les Administrations communales, l'Administration des transports publics, Luxtram et les entreprises ferroviaires voisines.



La planification et la mise en œuvre prioritaire des travaux durant le week-end et les vacances scolaires, lorsque l'affluence est moindre et les bus de remplacement nécessaires sont disponibles.



Une adaptation des horaires et de l'offre de trains pour tenir compte du planning des travaux et maximiser le service aux voyageurs.



Un service de bus de remplacement conséquent qui tient compte des retours d'expérience et de la clientèle. Pendant les travaux de l'été 2025, 1.100 mouvements de bus étaient organisés chaque jour.



Une Information Voyageurs renforcée (page internet dédiée, outil travaux, distribution de flyers,...) et une présence sur le terrain (personnel accompagnant la clientèle, stand d'information en Gare de Luxembourg).



Des alternatives par une autre ligne de train (dans certains cas).



L'équipe en charge de la coordination des bus de remplacement et des opérations techniques.



Le PN21 à Lintgen a été choisi comme cadre de la participation des CFL à la journée ILCAD 2025.



## LA SÉCURITÉ

Priorité absolue des CFL, la sécurité fait l'objet de nombreuses initiatives en interne et en externe. Formation, retour d'expérience, enquête, amélioration continue ou encore sensibilisation... un éventail d'initiatives qui toutes pointent en direction de la « Vision 0 accident » et d'une culture sécurité « indépendante » pour que les principes de sécurité soient intégrés par défaut dans les gestes et comportements au quotidien.

**40,9%**

C'est le taux de participation parmi les équipes des CFL (27,2 % en 2023 ; 21,3 % en 2021) à l'enquête de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) portant sur une évaluation volontaire de la culture sécurité. Une mobilisation interne qui illustre l'importance prise par cette priorité stratégique. (voir page 145)



Une campagne de sensibilisation a été diffusée pour rappeler les dangers des traversées illicites des voies ferrées.



CFL cargo et ArcelorMittal ont diffusé des dépliants de sensibilisation aux chauffeurs circulant sur les sites sidérurgiques, où subsistent encore environ 35 passages à niveau.

### Sensibiliser aux comportements dangereux... voire fatals

Le mois de juin est un moment important pour la sensibilisation aux abords des voies et des passages à niveau à l'occasion de deux journées internationales : la Journée de sensibilisation contre le franchissement des voies (TRESPAD, Trespassing Awareness Day) le 4 juin et la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau (ILCAD, International Level Crossing Awareness Day) le 5 juin. En 2025, les CFL ont diffusé une campagne et des messages pour alerter les usagers et usagères des dangers de ces mauvais comportements.



Le 5 juin, les CFL, en collaboration avec la Police Grand-Ducale, ont mené une action de sensibilisation au passage à niveau PN21 de Lintgen.

## Toujours moins de passages à niveau sur le réseau

Actuellement au nombre de 82 sur le réseau primaire, les CFL suppriment en moyenne chaque année un à deux passages à niveau. Dans chaque cas, de nouvelles infrastructures voient le jour au profit de la sécurité et de la mobilité. En 2025, 3 passages à niveau ont été supprimés (à Dippach-Reckange, à Dommeldange (fermé à la circulation routière depuis juin 2025, fin des travaux avril 2027) et à Bettembourg dans la zone d'activité Wolser). Les travaux de suppression du passage à niveau de Milbech (commune de Contern) ont également avancé significativement en 2025.

« Nous devons tenir compte de la présence de voiries, d'habitations, d'usagers et d'usagères, des équipes impliquées et bien entendu des infrastructures ferroviaires qui sont monitorées en permanence grâce à des moyens humains et techniques », explique à Milbech Damien Vieville, Ingénieur Chargé d'affaires au sein du Service Projets Infrastructure des CFL.



Tim, Chef de Projet au sein du Service Projets Infrastructure des CFL, en charge des travaux à Dommeldange.

« Après avoir sécurisé le site, nous avons enlevé les installations proprement dites du passage à niveau puis effectué les travaux préparatoires à la réalisation de la traversée souterraine des voies », résume Tim Hoscheit, Chef de Projet au sein du Service Projets Infrastructure des CFL, en charge du projet à Dommeldange qui sera bouclé pour avril 2027.



Un incendie dans une locomotive stationnée à l'Atelier central était le point de départ de l'exercice organisé en décembre.



## Être prêts en cas d'urgence

Afin d'envisager le maximum de scénarii possibles et de s'entraîner en conditions réelles, les CFL et le CGDIS organisent régulièrement des exercices de sécurité comme le 15 mars 2025 en gare d'Ettelbruck (en collaboration avec le Centre Hospitalier du Nord), le 27 septembre 2025 en gare de Bettembourg et le 17 décembre à l'Atelier central des CFL à Bonnevoie.

## La sûreté va de pair avec la sécurité

La sécurité et le sentiment de sûreté sont des préoccupations importantes pour la clientèle comme le montrent les résultats de l'enquête annuelle de satisfaction. Depuis plus de 10 ans, la présence d'agents de sécurité externes a été renforcée dans plusieurs gares du pays, en plus de la présence de personnel des CFL. En 2025, 14 % des trains étaient accompagnés par une équipe de sûreté externe (12% en 2024). 22 actions coup de poing ont aussi été réalisées avec la Police Grand-Ducale, ainsi que 31 avec l'Administration des Douanes et Accises. 400 trains ont fait l'objet d'une action commune afin d'augmenter le sentiment de sûreté des clients et clientes.



Le 10 décembre 2025, la Police Grand-Ducale a mené un contrôle à la Gare centrale, en collaboration avec l'Administration douanière et les Services Activités Voyageurs et Exploitation Infrastructure.



## LA QUALITÉ

Convivialité, fiabilité, ponctualité, information individualisée, offre en ligne avec la demande ou encore confort... les CFL s'engagent tous azimuts pour faire de la qualité de service un leitmotiv au quotidien. Des projets d'infrastructure à l'aménagement de nouveaux services, cette priorité recouvre l'ensemble des activités du Groupe.

### Un engagement collectif pour une meilleure ponctualité

Les CFL veulent atteindre 92% de ponctualité sur une année pour les trains voyageurs au Luxembourg. Comme le montrent les résultats des enquêtes de satisfaction, la ponctualité est le critère de qualité de service le plus important pour les clientes et clients. Lancé en 2025, le projet « H00 » est un marqueur important d'une culture de ponctualité promue au sein des CFL. « H00 » signifie que le premier tour de roue d'un train se fait, à la seconde près, à l'heure de départ affichée. Vécue en interne à tous les niveaux, cette ambition est aussi diffusée auprès de la clientèle qui peut être partie prenante.

### La gare de Mersch brille d'un nouvel éclat

La gare de Mersch brille désormais dans toute sa splendeur. Après les vastes travaux de transformation achevés au niveau des infrastructures ferroviaires et d'un nouveau P+R en 2023, le bâtiment-voyageurs de la gare ainsi que son parvis ont également bénéficié d'un rajeunissement.

*L'aménagement moderne du parvis harmonise avec le bâtiment rénové. Une attention particulière a été portée à la préservation de l'apparence afin de respecter l'héritage architectural du bâtiment historique.*



*Le nouvel espace d'attente de la gare. Les éléments boisés contribuent à une atmosphère accueillante et chaleureuse.*



*L'équipe transversale de coordination du projet H00, sponsorisé par Marc Hoffmann, Directeur Gestion Infrastructure.*

Plus d'infos :



Des opérations bouclées en 2025 et inaugurées le 12 mai dans le cadre de l'ouverture du nouveau CFL cactus shoppi, qui propose aux voyageurs et voyageuses ainsi qu'aux riverains et riveraines une offre commerciale de proximité facilement intégrable dans leurs habitudes de mobilité.

### Trois sites supplémentaires pour CFL cactus shoppi

Les CFL continuent d'imaginer et d'élaborer les « gares de demain » avec un accent important sur la qualité de service et l'écoute des besoins des clientes et des clients. Cette démarche avait conduit à l'ouverture en mai 2023 du premier CFL cactus shoppi en Gare de Luxembourg. En 2025, trois nouvelles implantations de l'enseigne commerciale de proximité se sont ouvertes dans les gares CFL : deux magasins à Mersch (mai) et Bettembourg (octobre) ainsi que l'espace de consommation, de détente et de passage « Le Wagon » en Gare de Luxembourg. En un an, l'équipe de CFL cactus shoppi a d'ailleurs plus que doublé, passant d'une vingtaine à aujourd'hui plus de 50 collaborateurs et collaboratrices. Plus d'informations en page 62.



Avec son barista bar et 40 places de consommation assises, « Le Wagon » traduit la volonté des CFL de penser les « gares de demain » avec de nouveaux services.



Le nouveau CFL cactus shoppi à Bettembourg – conçu avec des structures modulaires.

### Deux nouveaux P+R inaugurés à Troisvierges et Colmar-Berg

Qualité de service rime aussi avec multimodalité. Les CFL continuent de travailler sur l'élargissement de l'offre de places de parking aux abords des gares et arrêts ferroviaires. En 2025, deux nouveaux P+R ont été inaugurés sur la ligne Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges – Gouvy : un nouveau bâtiment P+R de 388 places en gare de Troisvierges et un P+R à ciel ouvert agrandi et modernisé à l'arrêt Colmar-Berg avec 237 places. Plus d'informations en page 81.



Le P+R de Troisvierges a été pensé pour s'intégrer parfaitement dans son environnement.



## L'EFFICIENCE

Pour être efficaces, les CFL gèrent les fonds publics et investissent de façon responsable, sur le long terme. Les CFL renforcent leur rôle de premier plan dans la mobilité durable en investissant dans du matériel roulant et des services toujours plus respectueux de l'environnement.

### Des bus plus silencieux, plus sûrs, plus confortables

Le 8 mai 2025, les CFL ont officiellement mis en service 12 nouveaux bus électriques Mercedes eCitaro : une première étape vers l'électrification visée de la flotte à l'horizon 2030.



« La transition acoustique du bruit du diesel aux chuchotements de la propulsion électrique n'est que le signe extérieur de cette évolution. Des aspects tels que l'infrastructure de recharge et sa gestion, l'autonomie, la technologie

des batteries et leur entretien ainsi que la formation des conducteurs et conductrices et du personnel d'atelier à l'électromobilité ont fait partie des défis relevés », explique Christophe Ronkar (photo), Chef de division Matériel au Service Bus des CFL.

14 nouveaux emplacements de recharge et deux pantographes ont été installés sur le site bus des CFL à Bonnevoie. Dans un second temps, des emplacements de chargement décentralisés seront installés sur le réseau des 10 lignes RGTR desservies par les bus des CFL.



La mise en service officielle des nouveaux bus a été célébrée en présence de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Yuriko Backes, de la Direction des CFL ainsi que des responsables et des équipes du Service Bus.

Ambiance cockpit high-tech pour le personnel, confort dernier cri pour la clientèle, ces bus combinent de nombreux avantages. Dotés d'une autonomie moyenne de 250 kilomètres, ils éviteront le rejet dans l'atmosphère de 1.651,37 tonnes de CO<sub>2</sub> par an pour un trajet comparable avec un modèle diesel. En 2026 et 2027, la livraison de 27 bus électriques supplémentaires est prévue.



Le juste usage de l'électricité est assuré grâce à un logiciel qui combine les données de l'état de chargement de la batterie, la distance de trajet prévue et le prix de l'électricité avant de procéder à la recharge.

Plus d'infos :



### Les CFL, branchés sur le durable

L'utilisation et la production d'énergie provenant de sources renouvelables sont maximisées par les CFL à différents niveaux de l'entreprise.

#### Pour les trains

Depuis 2008, les trains voyageurs des CFL circulent au Luxembourg avec de l'électricité provenant de sources renouvelables.

#### Du photovoltaïque de la Grande Région

Depuis début 2024, les CFL s'approvisionnent en énergie photovoltaïque produite par Enovos dans une ferme solaire géante en Rhénanie-Palatinat (Allemagne). Le partenariat permet aux CFL de couvrir 15 % de leurs besoins en énergie électrique (voir page 113).

#### Des surfaces utiles

Depuis 2023, les CFL produisent de l'électricité à partir de panneaux photovoltaïques situés sur les toits de bâtiments P+R. En 2025, une nouvelle station photovoltaïque a été mise en service à Troisvierges (voir page 113).

#### Le carsharing roule aussi à l'électrique

Les véhicules électriques qui représentent 30 % de la flotte de FLEX sont de plus en plus utilisés et ont permis en 2025 d'éviter l'émission de 85,8 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> (voir page 66).

La décarbonation de la chaîne logistique passe indéniablement par le train. Aux avant-postes de l'utilisation responsable des ressources et des outils technologiques performants, les Activités Fret des CFL répondent à la fois aux besoins de la clientèle et aux impératifs environnementaux.

### Un terminal exemplaire

Situé au carrefour des communes de Bettembourg et Dudelange, le terminal de 33 hectares est un point de rencontre entre le transport routier et l'écosystème de la logistique construit autour du train.



Le terminal intermodal est géré par une équipe de 106 expertes et experts équipés des outils dernier cri comme la commande à distance de trois ponts-portiques.

« Nous faisons partie des sites les plus modernes en Europe, déclare Laurent Erhard, CEO de CFL terminals. Le terminal a moins de 10 ans, il a donc été conçu dès l'origine avec les meilleures technologies pour le secteur. Et les investissements continus dont il bénéficie vont en ce sens. »



Laurent Erhard, CEO de CFL terminals.

« Nous concentrons nos efforts sur les principaux corridors ferroviaires européens avec pour objectif d'offrir les meilleures fréquences hebdomadaires », indique Barbara Chevalier, Directrice des Activités Fret des CFL. « L'expérience nous montre que sur les axes où nous massifions les volumes et optimisons l'utilisation de nos ressources, notre offre est compétitive, économiquement viable et fortement contributive à la réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports. »



Connecté aux principaux corridors ferroviaires et centres économiques européens, le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange, opéré par CFL terminals, est une des pièces maîtresses de la logistique « made in Luxembourg ».



Grâce à la technologie Modalohr, 40 semi-remorques prennent place sur chacun des trains de l'autoroute ferroviaire opérée par Lorry Rail.

Ouvert depuis 2017, le terminal fait partie d'un ensemble de 100 hectares. Ce cœur de la logistique au Luxembourg comprend notamment des ateliers de maintenance, des entrepôts logistiques, le Centre Routier Sécurisé, la gare de triage ainsi que le parc logistique Eurohub Sud.

#### Le terminal en chiffres-clés :

- **3 ponts-portiques sous grues**
- **4 voies ferrées de 700 m** chacune pour les trains combinés
- **Jusqu'à 12 trains combinés par jour**
- **2 plateformes d'autoroute ferroviaire** de 700 m chacune
- **Jusqu'à 16 trains par jour** sur l'autoroute ferroviaire
- **Capacité de 600.000** unités de transport intermodal (UTI) par an (conteneurs, semi-remorques, citernes...)
- **Capacité de stockage de 3.425 conteneurs**
- **840 places de parking** pour semi-remorques
- À ce jour, **400 semi-remorques** en moins sur les routes chaque jour

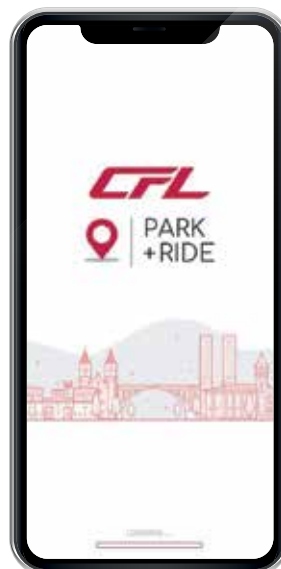


## INNOVATION

Exploiter le potentiel des nouvelles technologies pour anticiper les attentes de la clientèle et du personnel passe par une recherche active des potentiels d'innovation. Et un état d'esprit entrepreneurial. Entre les projets au long cours et les améliorations continues, l'innovation s'appréhende tous les jours aux CFL.

### P+R CFL : ça tient dans une app

Conçue pour encourager la multimodalité avec l'utilisation facile des parkings P+R CFL, l'application P+R CFL touche un public toujours plus nombreux. 59.169 utilisateurs et utilisatrices enregistrés et actifs étaient dénombrés au 31 décembre 2025. L'ouverture de nouveaux P+R et des collaborations originales ont contribué à cette dynamique : 388 places accessibles au nouveau P+R CFL de Troisvierges, une collaboration inédite avec l'Administration des ponts et chaussées pour gérer l'accès au P+R « Héienhaff » à proximité de l'aéroport ou encore la gestion partagée du P+R « Hippodrom » de Diekirch en collaboration avec l'administration communale locale.



### La mobilité autonome en test à Belval

Les CFL ont concrétisé en 2025 le projet pilote d'un nouveau service de mobilité : des navettes autonomes pour desservir le premier ou le dernier kilomètre de/vers la gare CFL. C'est le site urbain de Belval qui a été choisi pour expérimenter cette solution développée avec de nombreuses parties prenantes publiques et privées (voir page 61).



Mises en service le lundi 11 août 2025, les navettes autonomes ont officiellement été inaugurées le mardi 16 septembre 2025 en présence (de gauche à droite) de Meris Sehovic (Député-Échevin de la Ville d'Esch-sur-Alzette), Lex Delles (ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme), Yuriko Backes (ministre de la Mobilité et des Travaux publics), Marc Wengler (Directeur Général des CFL) et Robert Sykora (Directeur Europe d'Ohmio).



Aux CFL, l'intelligence artificielle est envisagée comme un nouveau levier pour anticiper les défis complexes de demain, tout en renforçant la performance de l'entreprise sur le long terme.

### Aux CFL, l'IA est sur les rails

Envisagée en complément voire en renforcement de l'expertise des collaborateurs et collaboratrices indispensables au travail des CFL, l'intelligence artificielle (IA) fait l'objet d'une analyse et d'une approche à 360 degrés. Avec un objectif commun : déployer l'IA là où elle a le plus d'impact vis-à-vis de la qualité de service délivrée aux clientes et clients. Trafic ferroviaire, gestion du réseau, logistique, les CFL ont mis en place une stratégie IA portée par une « taskforce » composée de représentants de différents départements. Avec cette démarche, l'intelligence artificielle devient progressivement un levier stratégique et opérationnel qui ne se limite pas à une exploration technologique comme l'illustre la conduite du projet « Skillsbridge » autour des compétences des collaborateurs et collaboratrices et récompensé par le prix « Future of Work leader » (voir page 39).

### Un terminal à la pointe de la modernité

CFL terminals a poursuivi ses investissements en 2025 autour de la transition énergétique et de la digitalisation de ses activités dans le cadre du projet PULSE (cofinancé par CINEA – European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency), en partenariat avec CFL terminals et CFL multimodal.

Le système « Vehicle Booking System » (VBS) a été lancé pour permettre aux opérateurs de transport routier de réserver des créneaux horaires afin de prévoir leur arrivée au terminal pour décharger leur marchandise. Ce système vise à réduire la congestion aux portes d'entrée du terminal, de limiter le temps de passage sur site et, par conséquent, d'optimiser l'efficacité globale du terminal par une meilleure utilisation de ses capacités et une fluidité renforcée.



Orientée vers l'innovation et l'employabilité du personnel des CFL vis-à-vis des nouvelles technologies, la stratégie de formation du Groupe s'adapte à l'intelligence artificielle avec le lancement d'un « Starter Pack IA » (voir page 40).



En phase finale de déploiement, un nouveau dispositif permettra la détection automatisée et en temps réel des dommages sur les conteneurs à l'entrée du terminal, améliorant la sécurité et la performance opérationnelle.

## NOUS

Les collaborateurs et collaboratrices des CFL tissent chaque jour le fil rouge de la stratégie du Groupe. Ensemble, ils sont la courroie de transmission pour fournir les services aux clientes et clients. Les équipes représentent des atouts indispensables à la pérennité des activités du premier employeur du pays.

### « Mataarbechtersgespräch » : des entretiens pour toutes et tous

La mise en place des « Mataarbechtersgespräch » (MAG) est une étape fondamentale dans la promotion d'une culture du « feedback » dans l'entreprise. En plus de l'extension de la gestion par objectifs pour les postes à responsabilités particulières, ces entretiens sont lancés pour l'ensemble du personnel. Afin de garantir la réussite de cette démarche, des formations spécifiques ont été organisées pour les managers et les collaborateurs et collaboratrices, consolidant ainsi l'ambition de continuer à développer cette culture du feedback et une gestion des compétences durable. « Nous sommes convaincus que l'entretien annuel est un outil important pour le développement de notre personnel et de notre entreprise, indique Yves Baden, Directeur des Ressources Humaines des CFL. En tant qu'entreprise, nous avons des objectifs annuels et il faut les partager avec tout le monde pour savoir comment chacune et chacun peut y contribuer. L'entretien annuel est donc un élément clé dans un processus global. » À noter qu'il ne s'agit pas d'une évaluation mais bien d'un moment d'échange propice au développement professionnel, à la communication transparente et au partage d'objectifs communs.



2.200 collaborateurs et collaboratrices sont impliqués dans la première vague des « Mataarbechtersgespräch ».

### Un employeur reconnaissant du travail de ses équipes

La reconnaissance non-monnaire fait aussi partie des atouts d'un employeur qui veut rester attractif. Reconnaître le travail accompli, c'est aussi saluer l'engagement de collaborateurs et collaboratrices et le petit « supplément d'âme » apporté dans le travail. Un programme d'avantages a également été introduit en 2025 en collaboration avec un partenaire proposant une panoplie de loisirs. Parce que la satisfaction au travail est également liée au bien-être en dehors du cadre professionnel.



Un premier événement dédié aux collaborateurs et collaboratrices comptant 20 ans d'ancienneté a été organisé en 2025.



Le premier « Mois du compliment » a recueilli un franc succès avec 1.500 compliments adressés entre collègues via une plateforme électronique.



Depuis 2018, les prix TopInitiative des CFL honorent l'innovation et la créativité du personnel.



*Aux CFL, l'humain est le fil rouge de la stratégie et le garant de la qualité de service délivrée à la clientèle.*





INTERVIEW

# MARC WENGLER

Directeur Général du Groupe CFL

« LE DIALOGUE  
EST PRIMORDIAL  
DANS NOTRE CULTURE  
D'ENTREPRISE »

# INTERVIEW

**MARC WENGLER**  
Directeur Général du Groupe CFL

**En 2025, les CFL se sont dotés de nouvelles feuilles de route stratégiques pour rester alignés aux besoins de leur clientèle et anticiper la mobilité de demain. Comment cet exercice a-t-il été mené ?**

La gestion à long terme de notre Groupe, telle que nous la concevons, est indissociable d'une approche proactive concernant notre stratégie, ainsi que des méthodes de travail, des projets et des plans d'actions qui en découlent. Or, depuis le dernier exercice stratégique comparable mené en 2021, notre secteur a connu de profondes mutations, notamment sous l'effet des enjeux environnementaux et sociétaux majeurs.

Notre ambition en 2025 a donc été de redéfinir la façon dont nous allons faire évoluer notre Groupe à court, moyen et long terme, en tenant compte de nos principaux défis : la croissance de la demande, l'évolution des besoins de la clientèle, l'adaptation de nos capacités, ainsi que les transformations du monde du travail et du digital.

Cette réflexion, nourrie par le dialogue interne et les retours de notre clientèle, a débouché sur de nouveaux engagements stratégiques pour la période 2026-2030. Une vision qui a ensuite été partagée avec l'ensemble de nos équipes lors de « roadshows » organisés durant le premier trimestre 2026.

**Comment résumer la vision définie pour le Groupe à l'horizon 2030 ?**

Notre vision est claire : d'ici 2030, nous voulons être le premier choix de mobilité pour notre clientèle privée et le partenaire stratégique en matière de logistique auprès de notre clientèle professionnelle.

Pour y parvenir, nous avons choisi de conserver des priorités stratégiques qui ont pleinement du sens : la sécurité, la qualité, l'efficience, l'innovation et le « Nous », à savoir nos équipes. Nous avons aussi défini de nouveaux objectifs spécifiques par priorité stratégique et pour nos différentes activités.

**Pouvez-vous nous partager quelques-uns de ces objectifs stratégiques ?**

Notre priorité absolue reste la sécurité de notre personnel et de notre clientèle. Nous y consacrons des plans d'actions annuels à court terme, tout en progressant vers la phase d'indépendance comme objectif à moyen terme. À long terme, nous voulons atteindre la « Vision 0 accident ». En matière de qualité, nous avons l'ambition d'atteindre à moyen terme 92 % de trains ponctuels et

94 % à long terme ainsi que dépasser le score de 4 sur 5 pour la satisfaction de notre clientèle mesurée via notre Baromètre Qualité (voir page 161).

Le facteur humain étant déterminant pour l'avenir de notre Groupe, nous avons également choisi de mettre l'accent sur notre culture d'entreprise orientée vers la qualité de service. **Promouvoir la prise d'initiative et le leadership, sont des leviers sur lesquels nous nous appuyons pour gagner en maturité dans notre culture d'entreprise.** Cette approche se retrouve dans l'introduction de projets novateurs tels que « H00 ». Avec l'ambition de faire partir tous nos trains à l'heure annoncée, nous ancrons la ponctualité dans la culture d'entreprise, comme l'est la sécurité avec la « Vision 0 accident ».

**Vous évoquiez l'importance du dialogue avec la clientèle. Comment celui-ci est-il organisé ?**

Le dialogue est primordial dans notre culture d'entreprise. **Pour intégrer le point de vue de notre clientèle dans l'ensemble de nos projets, nous avons mis en place un mécanisme spécifique reposant sur trois canaux principaux :** une grande enquête de satisfaction touchant plus de 6.000 clientes et clients, notre Cellule Suggestions et Réclamations Clients, ainsi que notre approche en matière de « user experience ».

Avec six vagues de sondages par an, notre enquête de satisfaction nous permet d'agir finement sur les points d'amélioration de notre offre. Pour exploiter au mieux les remontées du terrain, nous avons transformé notre processus de réclamations clients en véritable levier d'amélioration de nos services jusqu'à devenir, en février dernier, la première entreprise certifiée ISO 10002 – la norme de référence en la matière. Enfin, à travers notre approche de « user experience », nous intégrons les attentes de la clientèle dès la phase de développement d'un service ou de commande de matériel, comme ce fut le cas en 2025 autour de la nouvelle application CFL go et de la préparation de notre future série de trains (série 2500).

**Les CFL ont réalisé une nouvelle enquête de satisfaction interne en 2025. Comment interprétez-vous les résultats obtenus ?**

Je souligne tout d'abord que le dialogue avec notre personnel constitue le pendant interne de la démarche menée avec notre clientèle. Ces deux dimensions sont interdépendantes. Je suis très heureux de constater que la satisfaction globale de notre personnel évolue positivement. Les résultats de cette enquête – dont

la première édition remonte à 2016 – sont analysés finement, par activité, afin d’agir sur trois éléments clés : **le bien-être, la motivation et l’engagement de notre personnel.**

La satisfaction globale à l’égard de l’employeur n’est pas due au hasard, mais bien le résultat d’une volonté de proposer un cadre de travail dynamique et structuré, ainsi qu’une pratique ouverte, responsable et réaliste du dialogue social avec les syndicats qui partagent cette approche.

**En encourageant la culture du feedback en interne, nous souhaitons que chacune et chacun se sente à sa place et puisse apporter sa contribution à notre stratégie et, en conséquence, à l’amélioration de nos services.** Afin de soutenir la maturité de notre culture d’entreprise et l’employabilité de nos équipes, nous allons poursuivre nos investissements dans notre environnement de travail, dans le développement du leadership et dans la formation de nos équipes, notamment dans les nouvelles technologies.

**Les Activités Fret évoluent dans un contexte ultra-concurrentiel. Comment parvenir à tirer son épingle du jeu sur le long terme ?**

Même si de nombreux défis subsistent, tant sur le plan concurrentiel que conjoncturel, nous récoltons aujourd’hui les fruits de notre stratégie d’entreprise centrées sur le service à la clientèle locale et internationale.

**Le bilan 2025 de nos Activités Fret démontre l’importance de veiller à l’attractivité de nos services de logistique au Luxembourg, avec comme mots d’ordre le service sur mesure, la qualité de service et la valeur ajoutée.** Notre carte de visite est appréciée, comme en témoignent les nouveaux contrats remportés en 2025 auprès de Holcim, Vodafone, ainsi que pour la traction de l’autoroute ferroviaire vers Le Boulou.

Nous avons également créé en 2025 deux entités supplémentaires à l’étranger afin de renforcer notre présence à l’international : CFL cargo Belgique et CFL technics France.

**Quels sont les choix stratégiques passés qui ont permis aux Activités Fret des CFL de se positionner favorablement dans un contexte international délicat ?**

Nous avons tout d’abord opéré la transition d’une mono-activité, centrée sur le transport par train de produits issus de la sidérurgie, vers un large éventail de clients dans des secteurs variés. À cette diversification s’ajoute un positionnement clair sur la valeur ajoutée et sur notre expertise interne, afin de nous démarquer d’une concurrence qui mise principalement sur le prix comme argument de vente. Le développement de

notre filiale CFL technics constitue à cet égard un cas d’étude remarquable. D’un centre de coûts actif dans la réparation et la maintenance de wagons de la sidérurgie, l’entité est devenue un centre de profit, mettant à disposition d’une clientèle internationale un savoir-faire que beaucoup nous envient en Europe.

**L’égalité des genres en entreprise est un enjeu dont les CFL se saisissent, notamment via le plan d’action « Women@CFL ». Comment cet enjeu évolue-t-il selon vous ?**

Nous souhaitons tendre, à long terme, vers la parité en interne. Une fois encore, le dialogue sera déterminant pour atteindre cet objectif et pour aborder de manière transparente les difficultés susceptibles de se présenter. L’égalité entre les femmes et les hommes, ainsi que l’attraction de profils féminins, doivent être envisagées comme le résultat d’efforts continus et d’une ambition permanente à laquelle chacune et chacun doit contribuer. Nous recensons d’ores et déjà des progrès via des mesures concrètes pour améliorer le cadre de travail de nos collègues féminines ainsi que dans la prise de conscience collective des bénéfices qu’apporte la diversité.

**Comment envisagez-vous les prochains développements du Groupe ?**

Nous devons capitaliser sur nos points forts afin de pérenniser une belle aventure qui dure depuis 80 ans. Je sais que nous pourrions continuer à compter sur nos équipes, dont le travail a une nouvelle fois été salué lors de l’enquête de satisfaction menée auprès de notre clientèle.

L’avenir de notre Groupe dépendra également des investissements consentis dans nos services, notre matériel roulant et les infrastructures. Sur ces trois volets, nous n’avons pas démerité en 2025. Je pense notamment aux développements du service de carsharing Flex et de l’enseigne CFL cactus shoppi dans les services complémentaires, à la mise en service de nos nouveaux trains Coradia, ainsi qu’au nouveau contrat de gestion de l’infrastructure ferroviaire conclu avec l’État luxembourgeois.

Renforcer nos capacités, améliorer notre qualité de service, en appréhendant l’expérience client dans sa globalité, sont les axes qui nous permettront de poursuivre le développement de notre offre. Je me réjouis d’ailleurs de constater que le « Baromètre Qualité », issu de nos enquêtes de satisfaction, montre une progression du score de perception de nos services, en ligne avec notre volonté d’amélioration continue. Sans l’engagement de nos 5.345 collaborateurs et collaboratrices, de tels résultats ne seraient pas possibles. Merci à celles et ceux qui, en coulisses comme sur le terrain, font vivre au quotidien les services et l’image des CFL auprès de notre clientèle.

# LES RESSOURCES HUMAINES

## INTERVIEW

### YVES BADEN

Directeur Ressources Humaines  
et Organisation

**En 2025, les CFL figuraient à nouveau sur le podium - et pour la 8<sup>ème</sup> année consécutive - des Randstad Awards consacrés aux employeurs les plus attractifs. Comment faire en sorte que cette attractivité soit reconnue sur la durée ?**

La confirmation de cette reconnaissance traduit justement notre volonté de cultiver sur le long terme notre marque employeur, pour faire en sorte que les CFL soient attractifs sur la durée. Nous voulons continuer à figurer parmi les entreprises inspirantes avec notre démarche de marque employeur, d'autant plus que nos besoins en matière de recrutement restent importants. Nous allons donc poursuivre dans une approche multi-canal pour attirer les profils dont nous avons besoin avec de nouvelles campagnes, des vidéos, notre blog wearecfl, les réseaux sociaux sans oublier des événements et stages car le contact interpersonnel reste primordial. Nous envisageons aussi d'exploiter de nouveaux canaux et outils qui font du sens. Je pense notamment à la réalité virtuelle pour proposer, par exemple lors de foires et de salons de recrutement, des expériences immersives dans le futur lieu de travail et ainsi réinventer l'expérience des candidates et candidats.

**Comment voulez-vous convaincre les jeunes générations de se tourner vers les métiers ferroviaires ?**

Nous avons la chance d'exercer des métiers et des missions qui font du sens pour le développement du pays et qui apportent une réponse aux enjeux sociaux et environnementaux. Les profils technologiques et techniques trouvent chez nous des projets hors du commun en matière d'infrastructure et de digitalisation... et pour explorer de nouvelles voies, pas besoin de changer d'employeur avec nos nombreuses possibilités de mobilité interne. Les jeunes accordent aussi une grande importance à la formation continue, ce à quoi nous répondons avec une solide offre (voir article page 40). Enfin, notre culture d'entreprise, centrée sur l'humain, reste primordiale pour attirer de jeunes candidates et candidats. Mais pas seulement. Nous voulons en effet nous appuyer sur une diversité d'expériences et de points de vue en accueillant des candidates et candidats de tous âges et donc à différents stades de leur carrière.

**« NOUS VOULONS ACCUEILLIR DES CANDIDATES ET CANDIDATS À DIFFÉRENTS STADES DE LEUR CARRIÈRE »**

## **Les « ambassadeurs des CFL » occupent aussi une place importante dans la stratégie de marque employeur...**

Nous avons en effet choisi de mettre en lumière celles et ceux qui sont les mieux à même de parler des CFL : nos collègues. Depuis plusieurs années, ils et elles incarnent nos campagnes en expliquant le sens de leurs missions avec authenticité. Or, pour que cette démarche soit crédible sur la durée, nous devons veiller à l'alignement entre le vécu en interne et la promesse que nous diffusons en externe. Autrement dit, nous devons nous assurer que le cadre et le climat de travail permettent à l'entreprise d'atteindre ses objectifs stratégiques et au personnel de s'épanouir. L'enquête de satisfaction interne est primordiale à cet égard pour cerner les besoins de notre personnel (voir page 139), tout comme nous le faisons par ailleurs avec notre clientèle (voir page 162).

## **Que retirez-vous des résultats de la 4<sup>ème</sup> enquête de satisfaction interne menée en 2025 ?**

Je retiens tout d'abord l'excellent taux de participation de 55 % et un indice de satisfaction global de 60 % qui s'est encore légèrement amélioré par rapport à la dernière édition de 2022. Les résultats montrent une confirmation des tendances observées depuis plusieurs années comme l'attention portée à l'équilibre entre les volets professionnel et privé de la vie. L'expérience nous montre que, même avec des métiers spécifiques tels que les nôtres, même avec des horaires postés et variables, nous pouvons apporter des réponses concrètes au besoin de flexibilité dans la gestion de son temps. Je pense, par exemple, à l'utilisation du temps partiel sur les métiers postés et à la mise en place de l'horaire mobile pour nos collègues de bureau. Les résultats des enquêtes de satisfaction ne restent donc pas lettre morte puisque nous continuons à développer notre palette de propositions, par exemple avec la mise en place récente d'un partenariat avec une crèche externe pour nos collègues parents qui travaillent en horaires décalés.

Nous restons cependant humbles face aux bons résultats de l'enquête de satisfaction, en étant conscients que des problématiques persistent ou peuvent apparaître. Tout comme nous le faisons pour le service rendu à nos clientes et clients, nous sommes dans une optique d'amélioration continue de « l'employee experience ».

## **Le dialogue social occupe une place importante dans l'histoire des CFL. Quelles ont été les actualités en la matière en 2025 ?**

Le contexte social fut plus tendu qu'à l'accoutumée, en raison d'actions menées par l'un des deux syndicats représentés au sein de notre entreprise.

Malgré ce contexte, nous avons réussi à faire avancer beaucoup de dossiers. Je pense notamment à la refonte du processus d'astreinte des personnels concernés, à la révision de la « culture juste » sur le plan disciplinaire, à l'accord sur l'organisation du travail pour les métiers postés ou encore à l'introduction de la prime opérationnelle pour les métiers ferroviaires. Ces résultats démontrent que les échanges avec les représentants syndicaux qui travaillent dans un état d'esprit constructif portent leurs fruits. Le climat social apaisé et responsable promu par la Direction des CFL permet d'aboutir à des avancées en faveur des conditions de travail de notre personnel.

## **Les CFL se sont donnés de nouvelles ambitions stratégiques à l'horizon 2030. Quelles sont les priorités de votre Direction ?**

Nous allons travailler sur huit axes principaux, dans la continuité des actions entamées ces dernières années mais en ajustant nos actions en fonction de l'évolution du marché du travail. Je pense, par exemple, à l'attraction des talents en tenant compte de la diversité toujours plus grande au sein du marché du travail, à la poursuite de la digitalisation et de l'intégration de l'intelligence artificielle dans nos outils de ressources humaines, au leadership et à la gestion du changement, au travail sur notre cadre réglementaire ainsi qu'à la stratégie RSE de l'entreprise. Un autre axe de travail important sera le « workplace 2030 », soit la poursuite du développement de nouvelles formes d'organisations et de collaborations en interne. Enfin, et c'est une nouveauté pour cette nouvelle période stratégique, nous allons mettre un accent important sur l'état d'esprit et la culture d'entreprise nécessaires pour assurer un futur prospère à notre Groupe.

## **Comment les nouveaux entretiens annuels (Mataarbechtersgespräch, MAG) qui ont débuté en 2026 s'inscrivent-ils dans la nouvelle feuille de route stratégique des Ressources Humaines ?**

2.200 collaborateurs et collaboratrices sont impliqués dans la première vague de ces entretiens (qui ne sont pas des évaluations). Ils vont s'étendre ensuite à l'ensemble de notre personnel. L'objectif des Mataarbechtersgespräch est de développer une culture structurée du feedback, un élément important pour la culture d'entreprise que nous voulons forger pour l'avenir des CFL. Ces entretiens sont aussi un moment privilégié pour évoquer les besoins en formation et donc aborder l'employabilité et le développement professionnel du collaborateur ou de la collaboratrice. Il est encore trop tôt pour tirer un bilan mais les MAG résument bien notre approche : regarder vers l'avenir en nous appuyant sur le dialogue, sur nos forces et sur le facteur humain.

## DANS LE TOP 3 DES EMPLOYEURS LES PLUS ATTRACTIFS

Pour la 8<sup>ème</sup> année consécutive, les CFL ont figuré sur le podium des employeurs les plus attractifs selon l'édition 2025 de l'étude Randstad Employer Brand Research (REBR). Les entreprises mises en exergue dans l'étude se distinguent par leur capacité à aligner leur marque employeur avec les attentes clés du marché du travail, dont l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Un enjeu auquel les CFL apportent des réponses tangibles comme l'explique Yves Baden, Directeur des Ressources Humaines en page 36. Les actions de reconnaissance non-matérielles présentées en page 30 participent également à apporter une réponse globale aux besoins du personnel et des candidates et candidats vis-à-vis des CFL.

## UNE MARQUE EMPLOYEUR VÉCUE ET RECONNUE SUR LE TERRAIN

Dans un contexte de marché du travail toujours tendu, les CFL ont poursuivi en 2025 le développement de leur marque employeur pour convaincre de nouveaux talents de les rejoindre.

La campagne « Missions that rock ! » a continué de vivre sur différents supports, dont un fort accent sur les réseaux sociaux ainsi que sur le blog wearecfl.lu. Lancée en 2024, la campagne « Empow(her)ing Journey » a également été mise en avant à plusieurs reprises pour continuer à attirer davantage de femmes. Cette campagne a d'ailleurs été primée dans la catégorie recrutement lors des « Diversity Awards 2025 » (voir ci-joint) : « Nous notons un réel engagement et intérêt de la part de profils féminins à la suite de la diffusion de contenus spécifiques », indique Joya Blum, responsable HR Marketing aux CFL. La démarche « Empow(her)ing Journey » s'est prolongée avec le premier « Empow(her)ing Journey Summit » organisé le 5 mars 2026.



L'équipe de recrutement des CFL était au rendez-vous de plusieurs événements de recrutement comme le Moovijob Day (28 mars 2025), le Moovijob Trier (23 mai 2025), le salon Unicareers (26 septembre 2025) et la Moovijob Week (19 et 20 novembre 2025).

Sur le terrain, le « Jobdating On Tour » s'est arrêté à l'expo LUGA (10 mai 2025), au Shopping Center Massen (28 octobre 2025) et au Shopping Center Knauf Pommerloch (29 novembre 2025). « Nous avons également participé à de nombreux événements de recrutement tout au long de l'année, ajoute Joya Blum. En tant qu'employeur, la présence régulière sur le terrain est primordiale pour rester visible globalement sur le marché de l'emploi. »



Le 5 octobre 2025, les CFL ont reçu le Diversity Award 2025 dans la catégorie « Recrutement, accueil et intégration » en reconnaissance de la campagne « Empow(her)ing Journey » qui vise à promouvoir l'égalité des genres et attirer plus de femmes dans les métiers techniques du domaine ferroviaire.

### À la rencontre des jeunes générations

Les CFL vont régulièrement à la rencontre des jeunes générations pour leur présenter leurs métiers et susciter des vocations. De nombreux apprentis rejoignent d'ailleurs chaque année la famille des chemins de fer (voir page 41). En 2025, les CFL ont participé au MEGA Lab (20 novembre), un laboratoire d'idées organisé par le ministère de l'Égalité des genres et de la Diversité. Le jeudi 10 juillet 2025, 17 lycéens et lycéennes volontaires ont été accueillis lors de la 3<sup>ème</sup> édition du « Girls and Boys day » : un stage d'observation d'une demi-journée durant laquelle les jeunes ont découvert différents métiers (informatique, développement

durable, marketing & communication, qualité, ingénierie, accompagnement et conduite des trains) aux côtés d'ambassadrices des CFL.



Au MEGA Lab, les CFL ont sensibilisé les jeunes aux métiers ferroviaires grâce à un jeu pédagogique.

## IA : LE PROJET « SKILLSBRIDGE » RÉCOMPENSÉ

Identifier les fonctions et les compétences sur lesquelles l'intelligence artificielle (IA) aura un impact dans les cinq prochaines années et apporter les réponses nécessaires. Voici les enjeux structurels auxquels le projet « Skillsbridge » est consacré, dans une optique de maintien de l'employabilité des collaborateurs et collaboratrices concernés.

« Nous voulons embarquer dans le train du changement de l'IA de façon volontariste, au carrefour du savoir-faire de nos équipes et des apports de cette nouvelle technologie », déclarent Stefanie Kübel et Michel Arend de la Division Relancement et Conseil carrière.

Des entretiens et des sondages menés en interne indiquent notamment que les formateurs et les postes administratifs connaîtront une transformation importante en lien avec l'utilisation de l'IA, en particulier l'IA générative concernant les postes administratifs.

« Les conclusions de ce projet sont optimistes, dans la mesure où les personnes interrogées possèdent en grande majorité les compétences utiles à l'utilisation de l'IA. »

Pour avoir ouvert cette réflexion et mis en place une démarche qui va se poursuivre par un accompagnement des métiers concernés, les CFL ont reçu le prix « Future of Work leader » lors de la première édition du HR Evolution summit. Organisé le 1<sup>er</sup> avril 2025, l'événement a rassemblé près de 150 professionnels et professionnelles des ressources humaines au Luxembourg autour des défis actuels et à venir du métier.



Michel Arend et Stefanie Kübel de la Division Relancement et Conseil carrière.

## PRENDRE SOIN DE SON CORPS ET DE SON ESPRIT

Les CFL ont encouragé leur personnel à la pratique du sport en proposant de participer à plusieurs événements comme l'ING Night Marathon du 31 mai 2025 (voir page 149). La santé mentale des collaborateurs et collaboratrices fait aussi l'objet d'initiatives comme la formation pour devenir secouriste en santé mentale. Pour en savoir plus sur les activités du Service Santé au Travail des CFL, rendez-vous en page 145.

Respect **Engagement**  
 Télétravail **Mangement**  
 Diversité **Compensation**  
 Sécurité **Espace de travail**  
**Communication**  
 Horaires de travail et flexibilité  
 Equilibre entre vie professionnelle  
 Intérêt pour le travail  
 Processus internes  
 Autonomisation et responsabilité  
 Formation **Atmosphère**  
 Clients **Aide et support**  
 Planification **Coopération**

Les retours de l'enquête livrent une image sur les attentes du personnel.  
 Des retours essentiels pour continuer à faire évoluer collectivement  
 l'environnement de travail.

Le dialogue occupe une place prépondérante aux CFL, tant vis-à-vis de la clientèle que du personnel. Pour rester en phase avec les besoins de leurs collaborateurs et collaboratrices, les CFL organisent tous les trois ans une enquête interne. L'édition 2025 de la « Mataarbechteremfro » a livré un indice de satisfaction globale en légère amélioration, à 60 % par rapport à 2022.

Pour en savoir plus sur volet social découlant de la stratégie des CFL, rendez-vous dans le rapport de durabilité en page 130.

## « UTILISER LA TECHNOLOGIE POUR MIEUX ACCOMPAGNER ET SOUTENIR FORMATEURS ET APPRENANTS »



### INTERVIEW

#### ANGELIQUE JASKULA

Cheffe du Service Formation & Développement aux CFL

#### **Avec une telle diversité de métiers, comment est organisée la stratégie des CFL en matière de formation ?**

La diversité des métiers des CFL exige une stratégie de formation cohérente et coordonnée. Nous travaillons étroitement avec nos collègues des métiers pour identifier leurs besoins spécifiques, tout en maintenant une vision globale fondée sur les compétences clés : sécurité, qualité, excellence opérationnelle et innovation. Cette approche garantit à la fois l'expertise propre à chaque domaine et une culture commune au service de l'entreprise.

Nous nous reposons principalement sur quatre grands piliers pour atteindre nos objectifs et tenir compte de la diversité de nos métiers et profils : l'accès et l'autonomie avec des modules disponibles en ligne, l'expérience apprenant avec des innovations en matière de pédagogie digitale comme avec « CFL RAIL CONNECT 3D » pour la Coradia, l'efficacité avec l'intégration de l'intelligence artificielle ainsi que le pilotage et la gestion efficace des données. Nos collègues sont nos clientes et clients et donc le cœur de notre stratégie de formation comme l'est la clientèle externe pour les services des CFL.

#### **Un comité pédagogique a été mis en place fin 2024. Quel est sa raison d'être et comment son action s'inscrit-elle dans le cadre de la stratégie des CFL ?**

Il renforce la gouvernance pédagogique et la qualité de l'ensemble de nos dispositifs de formation. Il réunit les collègues des métiers, le Service Formation et les experts internes afin d'harmoniser les standards pédagogiques, prioriser les besoins stratégiques par exemple en matière de méthodes ou d'outils. Il permet aussi d'améliorer continuellement nos pratiques pédagogiques en s'enrichissant collectivement. Cette union des forces a permis de créer la Stratégie de Formation 2030 au niveau du Groupe ainsi qu'un plan d'actions concret sur cinq années, parfaitement aligné avec la stratégie des CFL et avec les besoins identifiés dans le domaine de la formation.

#### **Les formations réglementaires occupent régulièrement nos collègues de différents services. Comment faire de ces formations théoriques des atouts pour leur travail au quotidien ?**

Pour y parvenir, nous renforçons leur dimension pratique : scénarios réels, mises en situation, retours d'expérience, capsules vidéo issues du terrain. L'objectif est simple : que chaque règle devienne un réflexe opérationnel au service de la sécurité, de la maîtrise des gestes métiers et de la qualité du service rendu à la clientèle.

#### **Après la réalité virtuelle, place à l'intégration de l'IA dans les formations ?**

Il est vrai que l'intelligence artificielle (IA) entre progressivement dans nos pratiques. En 2025, nous avons travaillé sur les personas d'apprentissage, contribué à la feuille de route IA du Groupe, initié un projet de chatbot dédié à la réglementation ferroviaire et rédigé une charte d'utilisation pour garantir un usage éthique en formation. Nous explorons également comment l'IA peut améliorer nos examens. L'objectif est simple : utiliser la technologie pour mieux accompagner, renforcer la qualité pédagogique et soutenir nos formateurs et apprenants. D'ailleurs, pour accompagner l'ensemble des collègues dans la transformation numérique, nous avons lancé sur CFL e-Academy le « Starter Pack IA » : un parcours simple, accessible à tous, qui aide à comprendre l'intelligence artificielle, à utiliser Copilot en toute sécurité et à développer son propre esprit critique.

**Enfin, les CFL demeurent une entreprise où l'humain garde une place centrale et essentielle. Comment envisager le futur de la formation en tenant compte du facteur humain, tant du point de vue du formateur que du participant ?**

L'avenir de la formation repose sur un équilibre : la technologie permet de personnaliser, d'accélérer et de sécuriser l'apprentissage, mais c'est la relation humaine qui crée l'engagement, la confiance et la transmission des savoir-faire. Nos formateurs et formatrices demeurent au cœur du dispositif : ils contextualisent, accompagnent, motivent et incarnent les valeurs CFL. Pour nous, la formation reste avant tout de l'humain. Les formateurs et formatrices jouent un rôle clé : ils partagent leur expérience, créent de la confiance et accompagnent les parcours d'apprentissage. Mais l'apprenant a lui aussi une place centrale : nous construisons des parcours plus personnalisés, qui tiennent compte du niveau, du rythme, des besoins et de la réalité du terrain. Le digital apporte de la flexibilité, mais c'est l'échange, l'attention et l'écoute qui font réellement progresser.

#### Le Service Formation & Développement des CFL en quelques chiffres

Plus de 206.000 heures de formation en 2025 avec comme top 3 des catégories :

- Technique Métier : 59 %
- Management : 13 %
- Qualité/sécurité : 11 %

Plus de 2.000 attestations et certificats délivrés par le Centre de Formation CFL dont 60 licences de conducteurs et plus de 70 attestations de formation de base sur la réglementation ferroviaire, toutes spécialités confondues.



Plus de 36 apprentis ont été encadrés au Campus CFL.

#### Les temps forts de 2025 :



Un défi digital sur le thème du sport avec plus de 2.200 heures de formation suivies.



Un e-learning pour le personnel d'accompagnement des trains s'inspirant des formats Instagram.



Une nouvelle formation d'initiation au monde ferroviaire pour le personnel administratif a recueilli un succès important.



Des modules en 3D et en réalité virtuelle pour se former aux nouveaux trains Coradia.



# « POUR AVANCER SUR LES QUESTIONS DE MIXITÉ, IL FAUT AUSSI DU COLLECTIF »

## INTERVIEW

### JENNIFER MOREAU

Référente à l'égalité femmes-hommes

**Depuis 2022, la démarche « Women@CFL » a pour objectif d'augmenter la mixité au sein du Groupe CFL. Quel bilan intermédiaire peut-on en tirer ?**

Cette démarche se base sur une conviction : la force d'un collectif dépend de la diversité des talents. Après avoir contribué à l'accord européen « Women in Rail », signé en 2021, pour féminiser davantage le secteur ferroviaire en Europe, nous avons prolongé cette dynamique à notre niveau. Le recrutement, l'évolution professionnelle, les conditions de travail ainsi que la prévention du sexisme et du harcèlement sont les piliers sur lesquels repose le plan d'action « Women@CFL ». Nous agissons sur des points concrets comme l'aménagement de certains locaux ou l'adaptation des équipements, mais aussi sur des éléments qui porteront leurs fruits sur le long terme comme la culture d'entreprise ou la modification de certains comportements. Pour tirer les premiers enseignements de notre démarche, nous avons sollicité en 2025 l'opinion de toutes les collaboratrices des CFL. 43 % des répondantes nous ont indiqué que le plan d'action est très pertinent et que nous sommes sur la bonne voie. Dans le même temps, les retours formulés via cette enquête nous indiquent qu'il nous reste du travail.

**Deux premiers « Rooftop-talk » ont été organisés en 2025 à destination des cheminotes ? Quel est l'objectif d'un tel networking ?**

La création d'un réseau de femmes au sein du Groupe CFL était justement l'une des suggestions émanant de l'enquête que j'évoquais. Se rencontrer régulièrement entre cheminotes est un moyen simple et efficace pour échanger sans filtre sur les problématiques rencontrées, les aspirations communes et les moyens d'avancer ensemble. Les « Rooftop-talk » ont donc pour objectif de fédérer les collaboratrices autour des enjeux de diversité, d'échanger sur des thèmes précis et de recueillir des suggestions concrètes pour faire de l'égalité femmes-hommes une réalité. Pour avancer sur les questions de mixité, il ne faut pas seulement de la conviction et de la constance, mais aussi du collectif.

**Les CFL ont préparé en 2025 la première édition de l'Empow(her)ing Journey Summit, événement organisé à l'occasion de la Journée internationale des Droits des femmes. Pourquoi avoir choisi de prolonger la campagne Empow(her)ing Journey avec un tel événement ?**

Nos collègues en charge du recrutement et du HR Marketing ont lancé en 2024 la campagne Empow(her)ing Journey pour recruter plus de femmes aux CFL et renforcer la mixité au sein de l'entreprise. Actuellement, les femmes comptent pour un peu moins de 16% des effectifs. Puisque nous sommes engagés depuis plusieurs années sur cet enjeu, il nous a semblé important de proposer un événement pour rassembler les acteurs et actrices du monde professionnel au Luxembourg pour échanger leurs retours d'expérience et identifier les solutions opérationnelles pour faire de la mixité un levier stratégique de toute entreprise. Tout comme en matière de développement durable, les entreprises doivent être solidaires pour faire avancer l'égalité femmes-hommes avec justesse.

<p><b>36.000</b> C'est le nombre de candidatures traitées par le Groupe CFL en 2025.</p>
<p><b>466</b> C'est le nombre d'embauches réalisées par les CFL en 2025.</p>
<p><b>22,10 %</b> C'est le pourcentage de femmes recrutées par les CFL en 2025.</p>



Dialogue entre Marc Wengler (Directeur General des CFL), Yves Baden (Directeur des Ressources Humaines) et des collaboratrices, le 7 mars 2025.

« L'égalité femmes-hommes est un impératif pour être en mesure de répondre aux défis de demain : croissance, efficacité et recrutement. »

Marc Wengler,  
Directeur Général des CFL.

NOUS



Faire de la mixité un levier stratégique pour l'innovation, le bien-être au travail et une réussite partagée. Cet objectif est pleinement aligné avec la stratégie d'entreprise tissée par le « NOUS » (les collaborateurs et collaboratrices du Groupe) et les valeurs d'entreprise « CORE<sup>2</sup> » (Coopération, Ouverture, Respect, Excellence, Exemplarité).

Pour en savoir plus sur le volet social découlant de la stratégie des CFL, rendez-vous dans le rapport de durabilité en page 130.

## « KIM DÉCOUVRE LES MÉTIERS DES CHEMINS DE FER »

Le samedi 29 novembre 2025 les CFL ont organisé trois séances de lecture (en luxembourgeois et en français) du livre « Kim découvre les métiers des chemins de fer » destiné aux enfants du personnel de la maison-mère inscrits en Spillschoul (maternelle) et dans le cycle fondamental. Fruit du travail de l'équipe HR Marketing des CFL, cet ouvrage est conçu comme un outil pédagogique et ludique pour faire découvrir les métiers des CFL, susciter des vocations et transmettre un message clé : les métiers n'ont pas de genre.



L'équipe HR Marketing des CFL à l'origine de l'ouvrage.

# LE RAPPORT D'ACTIVITÉS

## INTERVIEW

**ALAIN BLAU**

Directeur Administratif et Financier

### « DES INVESTISSEMENTS HISTORIQUES POUR PRÉPARER LA MOBILITÉ DE DEMAIN »

#### Quels sont les éléments marquants des résultats financiers du Groupe CFL en 2025 ?

L'année 2025 s'est révélée être un exercice très positif pour le Groupe CFL, tant sur le plan opérationnel que financier, malgré un contexte économique toujours délicat. Nous clôturons l'année avec un nouveau résultat net record à 35,3 millions d'euros, porté par la bonne dynamique de l'ensemble de nos activités — qu'il s'agisse de nos prestations de service public, de nos activités en autonomie commerciale ou des performances de nos filiales.

Cette solidité financière confirme la pertinence de notre stratégie axée sur une gestion responsable des fonds publics qui nous sont confiés, des investissements sur le long terme et un positionnement à haute valeur ajoutée dans les domaines où la concurrence est forte. Nous pouvons donc exprimer une certaine satisfaction quant à la trajectoire suivie par notre Groupe et son personnel en 2025.

#### Qu'en est-il de la performance des Activités Fret en particulier ?

À nouveau, le contexte conjoncturel a été particulièrement exigeant pour nos Activités Fret, confrontées à un environnement économique et géopolitique incertain ainsi qu'à une concurrence accrue du transport routier. Malgré ces défis, les investissements engagés ces dernières années, notre offre intégrée de services logistiques, ainsi que l'engagement constant de nos équipes, ont permis à nos Activités Fret d'enregistrer des résultats remarquables en 2025.

Le Groupe CFL multimodal signe ainsi son premier résultat positif depuis de nombreuses années. Nous saluons également les performances solides de Luxport et de Lorry Rail, où le Groupe CFL agit en tant qu'actionnaire engagé dans une logique de développement à long terme de ces deux entités. Elles complètent parfaitement notre offre, respectivement dans le domaine des services fluviaux et de l'autoroute ferroviaire.

## **Quels ont été les principaux investissements réalisés en 2025 au profit de notre clientèle ?**

Dans la continuité des exercices précédents, 2025 s'est inscrit dans un niveau d'investissements historiquement élevés destinés à préparer la mobilité de demain. Pour la seule maison-mère, nos investissements propres ont atteint plus de 130 millions d'euros.

L'adaptation et la modernisation de notre parc de matériel roulant constituent un enjeu essentiel pour répondre à la demande croissante de nos clients. En 2025, nous avons poursuivi la mise en service progressive des nouveaux trains Coradia, qui continueront de structurer nos investissements pour 2026 et 2027. Nous avons également achevé la révision « mi-vie » des dix premières automotrices TER2N-ng et préparons désormais la modernisation des dix suivantes.

Notre plan d'investissement se poursuivra en 2026 et dans les années à venir dans les services de la mobilité et du patrimoine immobilier.

## **En matière d'immobilier, les projets de CFL Immo sortent de terre, respectivement suivent leur cours. Quel est le bilan pour 2025 des principaux projets de la filiale dont vous assurez la présidence du Conseil d'Administration ?**

Le développement des projets de CFL Immo – visibles et en cours de préparation – corroborent la place prise par notre filiale avec son expertise complémentaire au cœur de métier ferroviaire : notre ambition est de positionner durablement CFL Immo en tant que bras immobilier de la mobilité. Les projets conduits par l'équipe d'une quarantaine de collaborateurs et collaboratrices concernent tout d'abord les besoins propres du Groupe CFL, mais pas uniquement puisqu'ils répondent aussi aux besoins de parties prenantes tierces. Quatre projets nous ont particulièrement occupés en 2025 : la rénovation et l'agrandissement du bâtiment de notre Direction Générale (Place de la Gare); les travaux de fondation du bâtiment administratif à Bonnevoie et le lancement des chantiers de notre futur Centre de formation et d'un bâtiment administratif destiné à la location à la rue de la Déportation. Outre ces projets d'investissement, les activités de CFL Immo couvrent aussi la promotion immobilière, l'urbanisme avec plusieurs projets de PAP, la gestion locative ainsi que le property management. La qualité de service pour les futurs occupants, ainsi que le lien avec la mobilité sont des axes transversaux sur l'ensemble des projets de CFL Immo.

*« Nous privilégions les solutions informatiques qui font sens pour notre stratégie d'entreprise. »*

## **Comment ont évolué les activités de CFL cactus shoppi en 2025 ?**

2025 a permis de franchir des étapes importantes pour notre joint-venture avec le Groupe Cactus : l'ouverture de deux nouveaux magasins en gares de Mersch et de Bettembourg, ainsi que de l'espace de consommation « Le Wagon » en Gare de Luxembourg.

CFL cactus shoppi poursuit une croissance dynamique, tant en termes d'activités que d'emplois : nous avons franchi en 2025 la barre des 50 collaborateurs, soit un effectif doublé en un an. La fréquentation soutenue des points de vente démontre l'adéquation de notre offre commerciale de proximité qui répond à un besoin exprimé par nos clientes et clients dans une enquête spécifique réalisée en 2022.

Ce développement s'appuie sur des valeurs communes fortes – dont la promotion des produits locaux et la qualité de service – ainsi que sur une vision entrepreneuriale partagée entre le Groupe CFL et le Groupe Cactus.

## **Quelles seront les priorités de votre Direction à l'horizon 2030 dans le contexte des nouvelles feuilles de route stratégiques des CFL, en particulier au niveau informatique ?**

Notre service IT continue de mettre en pratique une feuille de route de digitalisation depuis plusieurs années sur le plan des outils informatiques en général et des besoins de nos métiers en particulier. Je pense, par exemple, à la mise en production de l'outil « BMM » (Boom Maintenance Manager), destiné à couvrir l'ensemble des activités du Centre de Maintenance de l'Atelier Central. La digitalisation reste un axe fort pour notre Groupe, d'autant plus que la technologie y a toujours joué un rôle important. Notre approche privilégiée reste la recherche de solutions informatiques qui font sens pour notre stratégie d'entreprise.

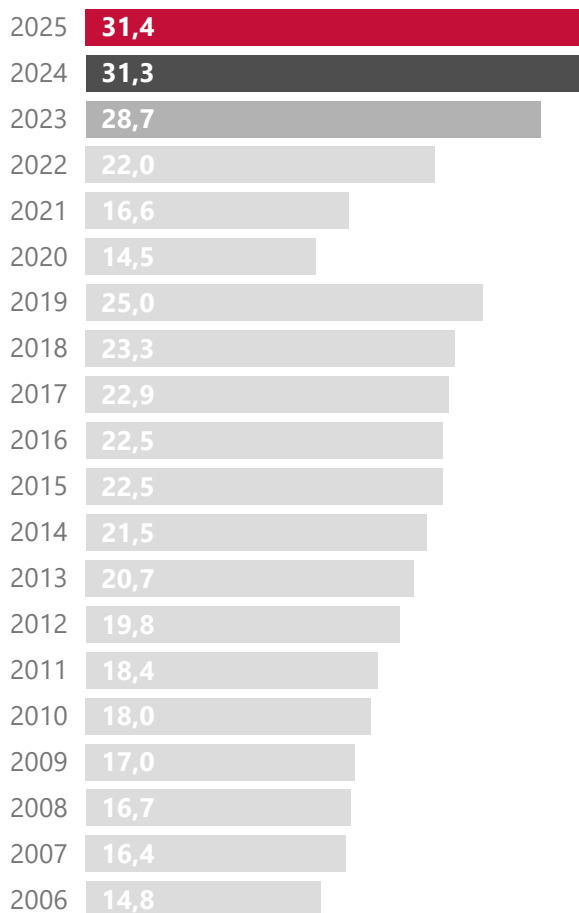
Cette approche se vérifie aussi pour l'intelligence artificielle à laquelle nous consacrons une « task force » transversale – réunissant de nombreux services en interne – chargée d'étudier des cas d'usage potentiels et d'envisager les solutions ad hoc que nous pouvons expérimenter dans un premier temps. In fine, nous pensons l'ensemble de nos projets de digitalisation en fonction du bénéfice qu'ils peuvent apporter directement ou indirectement à notre clientèle.

# LE RAPPORT FINANCIER CONSOLIDÉ

## TRAFIC DES VOYAGEURS

Après l'année record 2024, les CFL ont à nouveau établi un record au niveau du transport de voyageurs en trafic national et transfrontalier avec 31,4 millions de passagers transportés. La progression a cependant été moins importante que les années précédentes et a représenté ainsi une évolution de 0,6 % par rapport à l'année précédente.

### NOMBRE DE VOYAGEURS TRAIN (EN MILLIONS)



Le taux de ponctualité atteint en 2025 une valeur de 89,6 % en retrait par rapport aux objectifs visés et aussi par rapport à l'année précédente (90,8 %). En 2025, la ponctualité a été influencée par des incidents techniques touchant l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant. Si les incidents liés au matériel sont restés globalement maîtrisés grâce aux mesures correctives et à la maintenance préventive,

les facteurs externes ont eu un impact plus marqué, notamment les grèves sur les réseaux voisins, la présence de personnes ou d'animaux sur les voies et les conditions météorologiques défavorables, entraînant des retards et des suppressions de trains.

Les prestations kilométriques se sont élevées à 7,7 millions de km, en légère diminution par rapport à 2024 (7,8 millions de km en 2024).

L'évolution positive des activités liées au transport des voyageurs, tant par le rail que par la route, s'est aussi traduite par une croissance des revenus des activités concernées de 422,4 millions d'euros en 2024 à 446,0 millions d'euros en 2025 (+5,6 %).

Les investissements dans le domaine de l'activité de transport des passagers ont été principalement constitués des acomptes payés dans le cadre de l'acquisition des 34 automotrices Coradia d'Alstom, dont dix ont été mises en circulation en 2025 et de la modernisation des 21 automotrices TER2N-ng dont quatre ont été mises en service en 2025. Les investissements dans la digitalisation des processus et la mise en place de nouvelles applications informatiques ont aussi avancé de manière à améliorer le service aux clients.

Dans ce contexte, ces nouveaux investissements sont financés par fonds propres, hormis les automotrices Coradia financées par crédit externe.

La société de « carsharing » CFL Mobility, exploitant la marque Flex, a continué le développement de ses activités à travers ses propres stations pour les clients particuliers et les collaborations avec des communes et sociétés privées. Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, CFL Mobility a intégré le réseau carsharing Carloh de la Ville de Luxembourg. La progression constante du chiffre d'affaires permet d'améliorer progressivement le résultat et ainsi d'envisager à terme une rentabilité positive de l'entreprise.

La filiale CFL cactus shoppi, créée en 2022, a enregistré également une augmentation de son chiffre d'affaires. Deux nouveaux magasins en gares de Mersch et de Bettembourg ainsi que l'espace d'accueil « Le Wagon » en Gare de Luxembourg ont été ouverts en 2025.

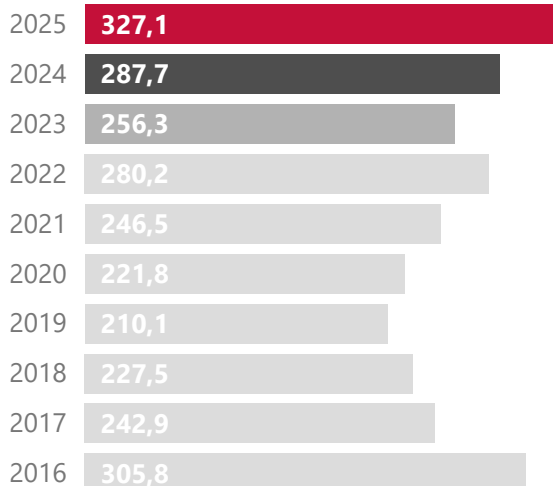
## GESTION DU RÉSEAU, RÉALISATION DES GRANDS CHANTIERS

Le niveau de réalisation des grands projets par les CFL au niveau de l'infrastructure ferroviaire pour le compte du Fonds du Rail a continué à être très important en 2025 et a ainsi atteint un niveau record avec un montant d'investissement de 327,1 millions d'euros (287,7 millions d'euros en 2024).

Plusieurs projets d'infrastructure ont bénéficié d'importants investissements via le Fonds du Rail en 2025. Les grands chantiers de la construction de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg et du pôle de mobilité Howald ont bien avancé en 2025. À Howald, une étape importante a été franchie avec la mise en place d'un deuxième quai. Par ailleurs, les travaux de construction de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg ont bien progressé, notamment avec le ballastage et la mise en place des premières installations de signalétique. En même temps, les travaux à la tête Sud de la Gare de Luxembourg ont été terminés. Finalement, le P+R à Troisvierges a été mis en service en 2025.

Dans leur rôle de gestionnaire du réseau ferroviaire luxembourgeois, les CFL ont assuré en 2025 la régulation du trafic ferroviaire et réalisé le programme d'entretien prévu sur le réseau ferroviaire permettant de garantir un niveau élevé de sécurité, de fiabilité et de disponibilité de l'infrastructure ferroviaire. Le chiffre d'affaires de l'activité de gestion du réseau ferroviaire s'est élevé à 241,6 millions d'euros en 2025 (218,2 millions d'euros en 2024).

### INVESTISSEMENTS POUR LE COMPTE DU FONDS DU RAIL (EN MILLIONS D'EUROS HTVA)



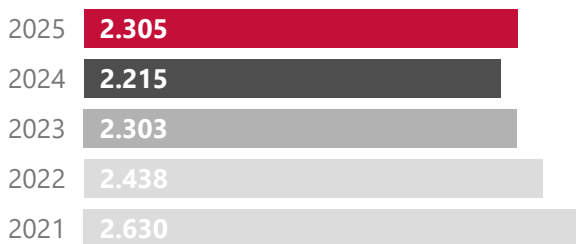
## TRANSPORT DE MARCHANDISES

Au niveau du fret, dans un environnement conjoncturel difficile, les deux Groupes, CFL cargo et CFL multimodal, ont réalisé des résultats très encourageants.

Le Groupe CFL cargo (fret conventionnel) atteint un résultat net record en 2025, alors que le Groupe CFL multimodal (fret combiné) signe son premier résultat net positif depuis de nombreuses années.

Le Groupe CFL cargo a réalisé un résultat net consolidé de 13,3 millions d’euros, en amélioration de 6,1 millions d’euros par rapport à 2024. Le chiffre d’affaires du Groupe CFL cargo a progressé de 223,5 millions d’euros en 2024 à 235,5 millions d’euros en 2025 (+5,4 %). Le Groupe CFL cargo a développé son activité, sur le marché domestique, notamment au départ de Luxembourg, mais aussi dans les filiales étrangères. En termes de tonnes-km de marchandises transportées, celles-ci augmentent (+90 millions de tonnes-km par rapport à 2024) en raison d’un mix de trafic différent.

### MILLIONS TKM (TONNES-KILOMÈTRES) GROUPE CFL CARGO



En dehors des activités du transport de fret conventionnel, la filiale CFL technics, spécialisée dans la maintenance de wagons et de locomotives, a continué à développer son activité et enregistre un résultat net statutaire de 3,7 millions d’euros, en léger retrait par rapport à 2024 (5,1 millions d’euros en 2024).

Les investissements du Groupe CFL cargo s’élèvent à 14,2 millions d’euros et sont constitués principalement par le paiement des jalons contractuels pour l’achat de 6 locomotives Traxx et de wagons ainsi que de travaux d’infrastructure.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, CFL cargo a acquis la société CFL port services devenue CFL cargo Belgium.

Concernant les activités du fret combiné, le Groupe CFL multimodal a enregistré un bénéfice de 3,0 millions d’euros, en amélioration par rapport à 2024 (perte de 1,8 million d’euros). Le chiffre d’affaires consolidé du Groupe CFL multimodal diminue à 110,7 millions d’euros (116,4 millions d’euros en 2024).

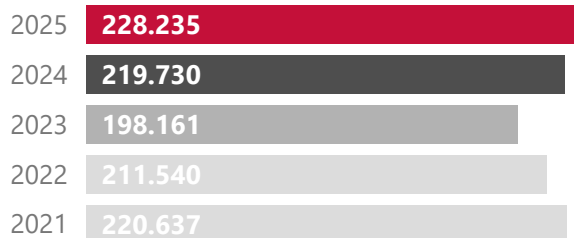


La diminution du chiffre d’affaires provient principalement d’une activité moindre au niveau de CFL intermodal, où des liaisons, notamment en direction de l’Europe de l’Est, ont été suspendues. Cependant, la restructuration des trafics a permis à CFL intermodal d’enregistrer un résultat net positif de 1,3 million d’euros.

Le chiffre d’affaires de la filiale CFL logistics s’est développé positivement. La société a enregistré un résultat net positif de 0,4 million d’euros (0 million d’euros en 2024).

La filiale CFL terminals, principalement en charge de l’exploitation du terminal mis en exploitation depuis 2017, a réalisé un nombre record de manutentions opérationnelles, en augmentation de 3,9 % par rapport à 2024, lui permettant de présenter un résultat net à l’équilibre (0,1 million d’euros en 2024).

### MANUTENTIONS SUR LE TERMINAL



Le Groupe Luxport, dont les CFL détiennent un contrôle de 50 % à travers la société Manuport, a généré une contribution positive à hauteur de 0,6 million d’euros (1,0 million d’euros en 2024).

La société Lorry-Rail, opérant dans le domaine du transport de fret par autoroute ferroviaire, et détenue par les CFL à hauteur 34,51 % des parts du capital a enregistré un résultat positif de 8,7 millions d’euros en 2025 (8,2 millions d’euros en 2024).

Fin 2025, les CFL ont décidé la liquidation courant 2026 de leur filiale Rail Réassurances et début 2026 a été également décidée la liquidation de CFL Evasion.

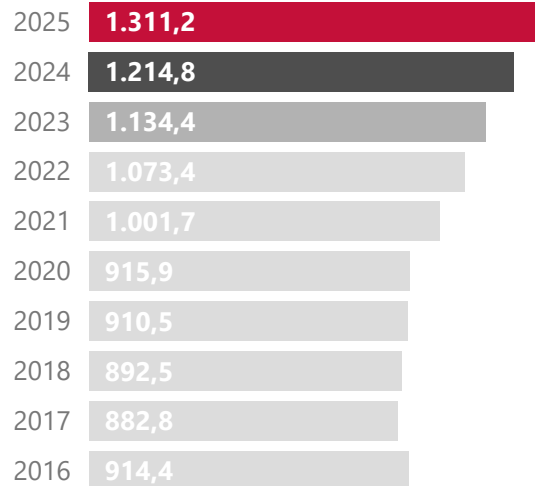
## RÉSULTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Le montant net du chiffre d'affaires du Groupe augmente de 7,9 % en passant de 1,215 milliards d'euros en 2024 à 1,311 milliards d'euros en 2025. Il tient compte du fait que :

- la contribution au chiffre d'affaires des activités liées au transport des voyageurs s'élève à 446,0 millions d'euros, en progression de 5,6 % par rapport à 2024 (422,4 millions d'euros), principalement sous l'effet de l'évolution du coût du service public et du développement des filiales CFL cactus shoppi et CFL Mobility. Ces revenus représentent 34,0 % du chiffre d'affaires du Groupe CFL et comprennent ainsi essentiellement les contributions de l'État pour le financement du service public par rail et route ;
- les revenus en relation avec les projets du Fonds du Rail, la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le patrimoine immobilier progressent de 12,3 % et s'élèvent 570,1 millions d'euros (507,5 millions d'euros en 2024) en raison notamment d'un rythme de réalisation des projets d'investissement pour le compte du Fonds du Rail plus élevé que l'année précédente et d'une augmentation du coût de la Gestion d'Infrastructure. L'ensemble des revenus en relation avec les projets, la gestion d'infrastructure et le patrimoine immobilier représentent 43,5 % du chiffre d'affaires du Groupe CFL ;
- la contribution au chiffre d'affaires des activités du fret s'élève à 291,3 millions d'euros et progresse de 3,7 % par rapport à l'année précédente (280,8 millions d'euros en 2024). Le fret représente une quote-part de 22,2 % dans le chiffre d'affaires du Groupe CFL.

Le résultat brut opérationnel mesuré par l'EBITDA progresse par rapport à celui de l'année précédente avec 119,8 millions d'euros en 2025 (112,0 millions d'euros en 2024).

### ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES CONSOLIDÉ (EN MILLIONS D'EUROS)



Après prise en compte des amortissements, corrections de valeur et provisions, le résultat d'exploitation correspondant à l'EBIT augmente entre 2024 et 2025, de 32,8 millions d'euros à 42,2 millions d'euros.

En 2025, le cash-flow net dégagé s'établit à 112,9 millions d'euros, en amélioration par rapport à l'année précédente (104,8 millions d'euros).

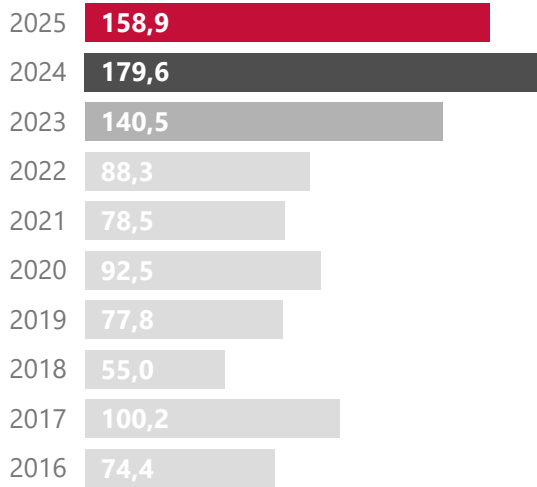
La somme bilantaire augmente de 1.460,2 millions d'euros en 2024 à 1.521,9 millions d'euros en 2025.

La structure bilantaire du Groupe reste marquée par la proportion importante de l'actif immobilisé avec une évolution à la hausse importante de 937,2 millions d'euros en 2024 à 1.022,7 millions d'euros en 2025.

Les investissements du Groupe se sont élevés à 158,9 millions d'euros en 2025, en légère baisse par rapport à 2024 avec 179,6 millions d'euros.

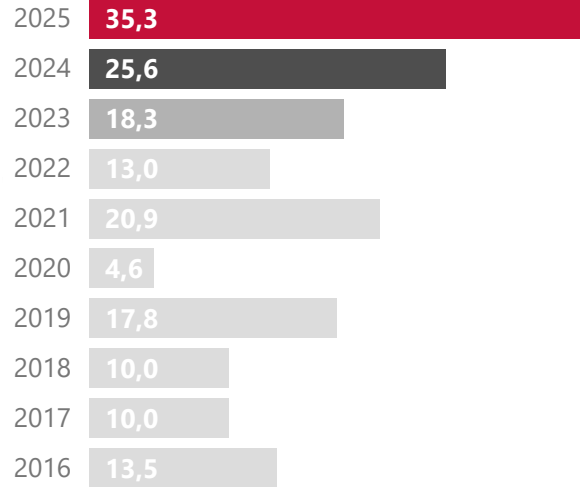


**INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES NON FERROVIAIRES ET D'APPUI AUX SERVICES (EN MILLIONS D'EUROS)\***



\*Hors Fonds du Rail

**ÉVOLUTION DU RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ (EN MILLIONS D'EUROS)**



Au passif, le total des capitaux propres progresse de 36,8 millions d'euros, en proportion principalement du résultat consolidé (35,3 millions d'euros), pour passer de 549,7 millions d'euros en 2024 à 586,5 millions d'euros en 2025.

La dette financière consolidée du Groupe CFL augmente et atteint un niveau de 398,8 millions d'euros en 2025 (394,3 millions d'euros en 2024), le montant des nouveaux financements étant légèrement supérieur aux remboursements d'emprunts.

Le résultat net du Groupe CFL s'établit, pour l'exercice 2025, à un montant record de 35,3 millions d'euros, après un résultat positif en 2024 de 25,6 millions d'euros.

En ce qui concerne les perspectives économiques à court et moyen terme, le Groupe CFL est bien positionné pour développer ses activités dans un cadre économique qui favorise le secteur ferroviaire comme vecteur de développement efficient et écologique.




**CHIFFRES-CLÉS 2023-2025**  
**(EN MILLIONS D'EUROS)**

	2023	2024	2025	Variation 2025/2024
Somme du bilan	1.337,8	1.460,2	1.521,9	4,2 %
Capitaux propres	545,5	549,7	586,5	6,7 %
Immobilisations	828,2	937,2	1.022,7	9,1 %
Dettes financières	357,0	394,3	398,8	1,1 %
Chiffre d'affaires	1.134,4	1.214,8	1.311,2	7,9 %
Charges de personnel	488,5	514,4	553,3	7,6 %
EBITDA	92,7	112,0	119,8	7,0 %
EBIT	22,7	32,8	42,2	28,7 %
Résultat du Groupe	18,3	25,6	35,3	37,6 %
Cashflow	88,3	104,8	112,9	7,7 %
Investissements consolidés du Groupe CFL	140,5	179,6	158,9	-11,5 %
<i>dont investissements CFL</i>	126,0	141,4	135,4	-4,2 %
Investissements nets pour Fonds du rail	256,3	287,7	327,1	13,7 %
Taux d'endettement net	-0,37 %	7,05 %	10,10 %	43,2 %
Rentabilité des capitaux propres	3,35 %	4,66 %	6,01 %	28,9 %

# LES ACTIVITÉS VOYAGEURS



« L'EXPÉRIENCE CLIENT EST INTÉGRÉE PAR DÉFAUT DANS TOUS NOS NOUVEAUX PROJETS »

## INTERVIEW

**SOPHIE LACOUR**  
Directrice Activités Voyageurs

**31,4 millions de clientes et clients sont montés à bord des trains CFL en 2025. Il s'agit d'un nouveau record, même si la hausse est moins marquée qu'en 2024 (+9 %) et 2023 (+30,4 %). Comment interprétez-vous cette évolution ?**

Avant tout, je tiens à remercier nos fidèles clientes et clients au Luxembourg et dans la Grande Région. Leur choix du train pour leurs trajets quotidiens comme pour leurs déplacements de loisirs nous motive chaque jour. La progression plus modérée observée en 2025 s'explique en partie par l'évolution durable de l'organisation du travail. Depuis la période du Covid-19, le télétravail occupe en effet une place non négligeable, notamment chez les frontaliers qui disposent d'un quota de 34 jours de télétravail autorisés et harmonisés entre les trois pays frontaliers. Quant au marché de l'emploi dans son ensemble, la croissance du nombre d'emplois frontaliers belges et allemands ralentit, tandis que celle des frontaliers français et des résidents luxembourgeois se poursuit à un rythme plus modéré. Ces tendances réduisent mécaniquement le nombre de déplacements annuels pour une part plus importante de la population active qu'auparavant.

Il faut toutefois replacer l'évolution de la fréquentation de nos trains dans une perspective plus large : entre 2005 et 2025, nous avons enregistré une croissance de plus de 122 %. Cette tendance de fond confirme la place centrale du train dans la vie sociale et économique du pays et des régions frontalières. Nous restons donc concentrés sur la trajectoire à long terme, qui plaide en faveur de la multimodalité et de l'usage du train en tant qu'atout phare pour la mobilité du plus grand nombre avec le moins d'impact sur l'environnement.

**La satisfaction renouvelée à l'égard des équipes dans l'enquête de satisfaction clients souligne l'importance du rôle des équipes sur le terrain. Comment accompagnez-vous les collaborateurs et collaboratrices qui sillonnent chaque jour le pays pour accomplir leurs missions ?**

Nous comptons plus de 1.000 collaborateurs et collaboratrices au 31 décembre 2025 qui, chaque jour, se relaient pour conduire nos trains et nos bus, accompagner notre clientèle dans nos trains et dans les gares, assurer la circulation de notre matériel roulant... Elles et ils sont le fil rouge de notre stratégie et représentent le cœur de

métier de notre Groupe auprès de nos clientes et clients. Nous avons mis en place un programme spécifique pour les accompagner au mieux, dans l'optique d'un développement professionnel et d'une amélioration continue de nos services. L'implication du management de terrain joue un grand rôle dans cette optique.

### **L'arrivée des trains Coradia s'est poursuivie en 2025 à un rythme soutenu. Que retenir de ce projet historique qui court jusqu'en 2027 ?**

Avec seize Coradia de la série 2400 en service fin 2025, nous sommes en ligne avec notre engagement en termes d'augmentation progressive de places assises et de confort de voyage. Nos efforts ont payé dans la mise en place le 15 octobre 2025 du premier train Coradia en « unité multiple » avec deux automotrices de la série 2400 couplées, soit 668 places assises. Nous avons aussi utilisé les Coradia pour des liaisons frontalières vers la Belgique à destination d'Arlon en début d'année et de Libramont à l'occasion du changement d'horaire du 14 décembre 2025. Il s'agit d'un bel exemple de coopération en interne pour les préparatifs et la formation du personnel concerné, ainsi qu'avec nos homologues belges au service de la clientèle résidente et frontalière. La mise en service de la première automotrice de la série 2450, à six voitures en un seul tenant, a aussi été préparée en grande partie en 2025. Elle a effectué son premier voyage vers Athus le 19 janvier 2026.

### **Autre moment important en 2025, la mise en service des 12 premiers bus électriques...**

L'arrivée officielle de 12 nouveaux bus électriques en mai 2025 et les 27 autres qui suivent en 2026 et 2027 prouvent que nous suivons la voie de l'électrification totale de notre flotte de bus à l'horizon de 2030. Mais la réussite d'une telle transformation ne se limite pas au choix du modèle de bus le plus judicieux sur le plan des performances et du confort de conduite et de voyage, loin de là. L'électromobilité implique de repenser toute l'organisation et la chaîne de gestion de notre flotte de bus, de la mise en place de stations de chargement décentralisées à l'adaptation de notre atelier pour les entretiens et la maintenance. Sans oublier la formation de nos collaboratrices et collaborateurs responsables de ces opérations et de la conduite quotidienne. C'est dans ce contexte que nous allons transformer le dépôt de notre Service Bus pour l'adapter à nos nouveaux besoins et le moderniser dans l'idée d'investir sur le long terme.

### **Les CFL se sont dotés de nouvelles feuilles de route stratégiques à l'horizon 2030. Quels sont les principaux axes sur lesquels vous allez œuvrer au niveau des Activités Voyageurs ?**

Ces feuilles de route stratégiques s'inscrivent dans la continuité du travail que nous menions autour des critères déterminants pour notre clientèle vis-à-vis de

la qualité de nos services. À commencer par le critère primordial pour nos clientes et clients : la ponctualité des trains. La ponctualité fait l'objet, au même titre que notre priorité absolue de sécurité, d'une véritable culture transversale. Ceci s'illustre par exemple avec le projet de « H00 » qui mobilise les forces en interne pour faire en sorte que le premier tour de roue de nos trains s'effectue systématiquement à l'heure annoncée (voir page 24). Ce concept renforce notre rigueur opérationnelle et ancre la ponctualité dans les esprits. Nous comptons aussi sur nos clientes et clients pour adopter les bons réflexes, en l'occurrence en évitant de prendre tout risque qui pourrait retarder le départ du train comme courir sur le quai ou bloquer la fermeture d'une porte. Avec 1.000 trains qui circulent chaque jour sur le réseau ferré, chaque minute compte.

La qualité de nos services passe aussi indéniablement par la diffusion à notre clientèle d'une information toujours plus claire, fiable et personnalisée via nos différents canaux en situation normale, de travaux ou perturbée. L'amélioration de notre offre de trains est une autre priorité stratégique que nous déclinons en tenant compte de la saturation du réseau ferré sur certains tronçons et de la tenue de travaux d'infrastructure planifiés. Nous avons par exemple renforcé nos liaisons dans le Kayldall, sur la ligne du Nord et vers Libramont (voir page 58) à l'occasion du changement d'horaire du 14 décembre 2025.

### **Comment faire en sorte que le train conserve sa place privilégiée auprès de la clientèle sur le long terme ?**

C'est tout l'objet de notre stratégie d'entreprise. Nous œuvrons sans relâche pour faire en sorte que notre offre de trains et nos services complémentaires soient alignés aux besoins de nos clientes et clients. Cette démarche n'est pas conduite en vase clos : nous travaillons directement avec nos clientes et clients en utilisant plusieurs canaux de communication, des enquêtes ou encore des workshops.

Les résultats de l'enquête de satisfaction annuelle (voir page 162) nous aident à prioriser nos actions puisqu'ils nous fournissent des indications précises sur la perception de nos services et les attentes de notre clientèle. Notre équipe en charge des réclamations et suggestions clients dispose aussi de remontées directes du terrain très utiles pour agir sur des éléments d'amélioration de nos services (voir page 165).

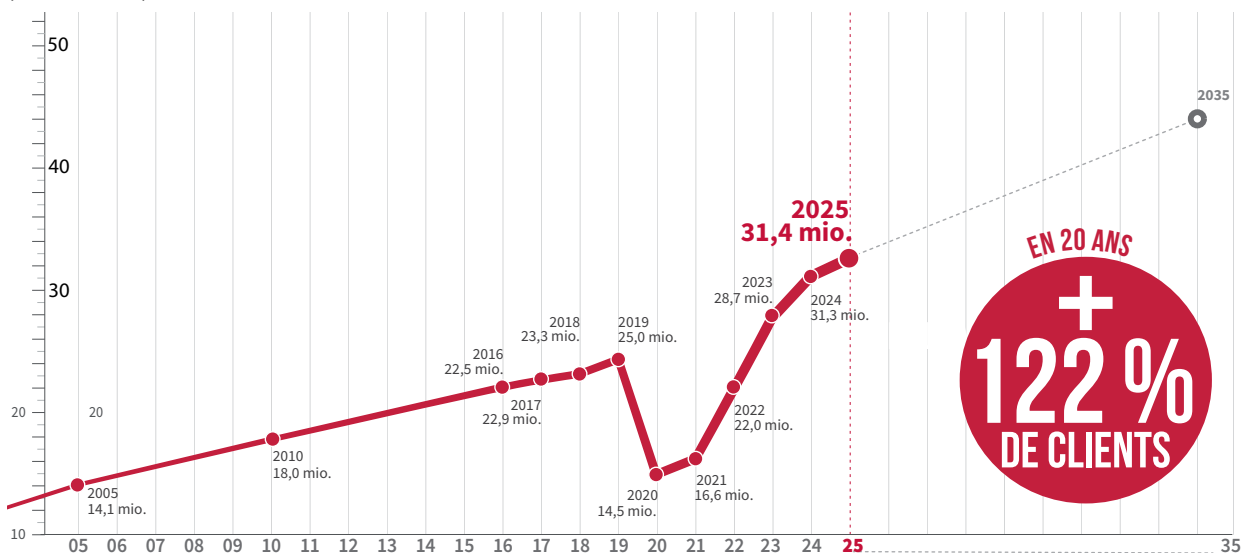
Nous sollicitons aussi régulièrement notre clientèle pour participer à des groupes de travail consacrés à la conception de nouveaux services ou encore la commande de nos futurs trains. La satisfaction et l'expérience client sont donc intégrées par défaut dans tous nos nouveaux projets.

# 31,4 MILLIONS DE VOYAGEURS ET VOYAGEUSES

Après une année 2024 marquée par une forte croissance (+9%) de la fréquentation des trains CFL, 2025 a été caractérisée par une hausse plus modérée de +0,6%. Le nombre de voyageurs et voyageuses accueillis à bord des trains reste toutefois appréciable à 31,4 millions. Ce haut niveau de fréquentation démontre la place centrale du train dans la multimodalité au quotidien au Luxembourg et dans la Grande Région.

Pour répondre à cette demande, les CFL continuent à investir dans leur matériel roulant avec notamment l'arrivée des nouveaux trains Coradia (voir page 56), à renforcer leur offre (voir page 57) et à moderniser le réseau ferré (voir page 74).

## Évolution annuelle du nombre de voyageurs dans les trains CFL (en millions)

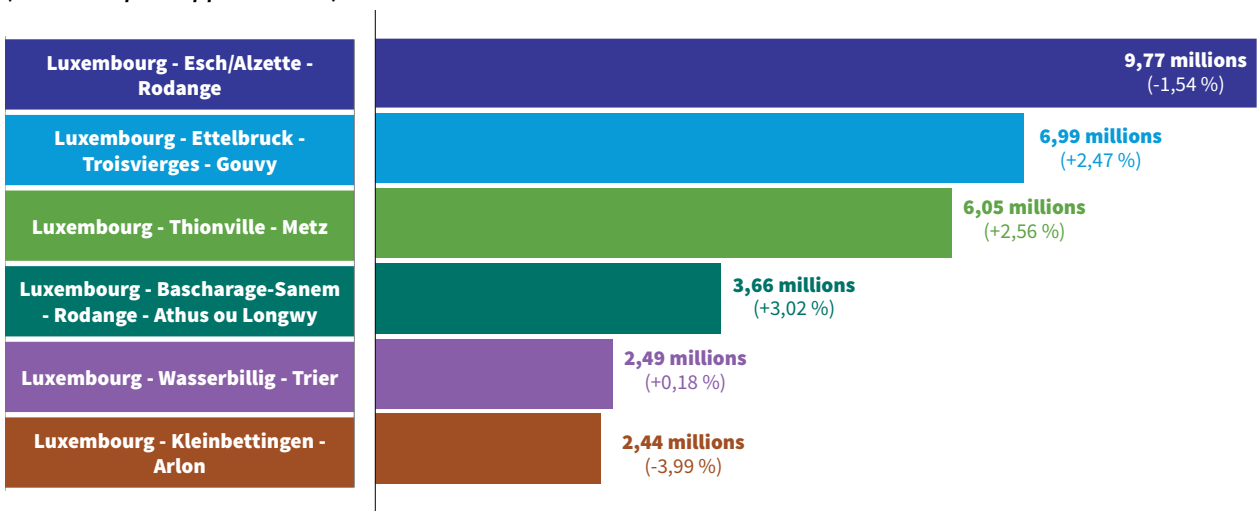


Les automotrices Coradia de la série 2400 proposent 334 places assises en unité simple.



Le train, la solution la plus efficace pour transporter le plus grand nombre avec le moindre impact environnemental.

### Nombre de voyageurs et croissance par ligne (Évolution par rapport à 2024)



### La flotte de trains voyageurs des CFL



**22** automotrices Alstom Coradia Stream High Capacity (série 2400)\*

**12** automotrices Alstom Coradia Stream High Capacity (série 2450)\*



**21** automotrices Alstom TER2N-ng (série 2200)



**21** automotrices Stadler KISS (série 2300)



**20** locomotives Bombardier de la série 4000



**20** voitures pilotes Bombardier à double étage (DoSto)

**67** voitures intermédiaires Bombardier à double étage (DoSto)

Situation au 31 décembre 2025.

\* L'ensemble des 34 Coradia sera livré à l'horizon 2027

## DES CORADIA EN PLUSIEURS FORMATS, SUR PLUSIEURS RÉSEAUX

16 automotrices Coradia (série 2400) accueillent des clientes et clients des CFL fin 2025. Une année qui a vu la poursuite du programme de mise en service des nouveaux trains, en unité simple ou multiple et vers la Belgique.

Les Coradia ont aussi fait leur entrée sur de nouvelles liaisons en 2025 : Kautenbach et Wiltz, Bettembourg et Volmerange-les-Mines, Esch/Alzette – Audun-le-Tiche et Noertzange – Rumelange. Le 10 février 2025, une première Coradia partait vers Arlon en configuration à trois voitures (unité simple) proposant 334 places assises. La bonne collaboration avec la SNCB a aussi permis de proposer les Coradia sur le nouveau train direct (sans changement de train à Arlon) vers Libramont à partir du 14 décembre 2025. Autre moment fort de 2025, l'obtention le 27 juin de deux autorisations de mise en circulation en unité multiple (jusqu'à neuf voitures) pour la série 2400 ainsi que pour la série 2450. Une première automotrice de la série 2450 (six voitures en un seul tenant) a été acheminée au Luxembourg en décembre 2025 et a effectué son premier trajet le 19 janvier 2026 entre Luxembourg et Athus.

Les CFL et le constructeur Alstom ont aussi débuté le programme de maintenance préventive des nouvelles automotrices des séries 2400 et 2450. Il permettra d'identifier proactivement les besoins en maintenance grâce à des données fournies en temps réel par des capteurs installés à bord du train.

D'ici 2027, les six prochaines automotrices 2400 à trois caisses et les onze rames 2450 à six caisses arriveront au Luxembourg. Ensemble, les 34 nouvelles Coradia permettront aux CFL de proposer 46% de places assises supplémentaires à leur clientèle.



Mike Strotz (responsable de l'acquisition du matériel roulant aux CFL) et Christophe Kaut (chef de projet aux CFL pour l'acquisition des séries 2400/2450), chez ALSTOM à Barcelone.

### Au cœur de la « cathédrale » d'ALSTOM

À l'occasion d'une visite de l'usine du constructeur ALSTOM près de Barcelone le mardi 7 octobre 2025, des représentants des deux entreprises ont souligné la bonne marche de la collaboration qui remonte à décembre 2018, lors de la signature de cette commande historique pour les CFL.

Pour en savoir plus sur la fabrication des Coradia, c'est ici :



Le 15 octobre 2025, le premier train Coradia des CFL circulant en unité multiple a été mis à disposition de la clientèle entre Luxembourg et Diekirch (ligne Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges – Gouvy). Pas moins de 668 places assises sont proposées grâce au couplage de deux automotrices Coradia qui forment un train d'une longueur de 164 mètres.



La rénovation des TER2N-ng : un projet en faveur de l'utilisation efficace du matériel roulant.

## OPÉRATION « MI-VIE » RÉUSSIE POUR 10 TER2N-NG

Entre mai 2022 et novembre 2025, 10 automotrices TER2N-ng de la série 2200 des CFL ont fait l'objet d'une opération « mi-vie ». Après 18 ans de bons et loyaux services, ces trains ont été démontés, inspectés et rénovés de fond en comble. Ces opérations menées au sein du Technicentre de la SNCF à Saint-Pierre-des-Corps (France) ont permis de proposer aux clientes et clients des CFL des trains modernisés avec un confort et un look rehaussés.

Grâce à la collaboration fructueuse entre la SNCF et les CFL, les automotrices seront utilisées pour les 20 prochaines années avec une fiabilité et une qualité de service au rendez-vous. Lors de sa séance du 23 mars 2026, le Conseil d'Administration des CFL a validé la rénovation de la sorte des 11 autres TER2N-ng restantes.

## CHANGEMENT D'HORAIRE 2025 : UNE OFFRE DE TRAINS ÉTOFFÉE

Chaque deuxième dimanche de décembre, les entreprises ferroviaires européennes opèrent leur changement d'horaire. De nouveaux horaires de départ, d'arrêt et d'arrivée sont mis en place pour améliorer la ponctualité et la qualité de service. Les CFL ont redoublé d'efforts à cette occasion sur la ligne du Nord, le Kaldall et la liaison vers Libramont (voir page 58).

Sur la ligne Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges – Gouvy, l'offre en vigueur les week-ends et jours fériés entre avril et septembre est étendue à tous les week-ends et jours fériés de l'année. Soit quatre trains par heure entre Luxembourg et Ettelbruck ainsi que deux trains par heure entre Luxembourg et Troisvierges. Les CFL souhaitent ainsi répondre à leur clientèle loisirs et cycliste, toujours plus nombreuse à vouloir découvrir le Nord du Luxembourg via la ligne Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges – Gouvy.

Autre changement majeur, cette fois dans le sud du pays, les CFL proposent plus de trains et plus de flexibilité dans le Kaldall. L'offre de trains entre Noertzange et Rumelange a été renforcée avec deux trains par heure (entre 6 - 8h et entre 16 - 19h) et un train par heure en dehors des heures de pointe, au lieu de sept trains par jour.

Un soin particulier a été apporté aux correspondances en gare de Noertzange pour les clientes et clients qui rejoignent la Gare de Luxembourg. Cette hausse de l'offre complète les améliorations effectuées par l'Administration des Transports publics pour améliorer l'offre de bus dans le sud du pays et faire en sorte que les clientes et clients disposent constamment d'un moyen de transport public.

## AU SERVICE DES CLIENTES ET CLIENTS DE LA GRANDE RÉGION

Les CFL et leurs homologues belge (SNCB), français (SNCF) et allemand (DB) ont noué de nouveaux partenariats en 2025 pour renforcer l'offre ferroviaire.

### Réactivation de la Weststrecke (ligne Trier-West)

Après plus de 40 ans, des trains voyageurs ont circulé à nouveau sur la rive gauche de la Moselle à Trèves. À partir du 3 mars 2025, l'ouest de Trèves a été reconnecté au trafic ferroviaire en provenance et à destination du Luxembourg, grâce à cinq nouveaux arrêts (Trier Zewen, Trier Euren, Trier West, Trier Pallien, Trier Hafenstraße). Avec la mise en service de la ligne ouest, la circulation de la ligne régionale RB83 (Luxembourg – Wasserbillig – Trier-West – Wittlich) a été définitivement déviée comme prévu vers la rive ouest de la Moselle. Les clientes et clients qui souhaitent prendre leur départ de la gare de Trier Hauptbahnhof pour rejoindre le Luxembourg continuent de disposer d'un train régional express par heure ainsi que d'un train régional par jour dans chaque sens. Ce dernier dessert tous les arrêts.

### Une capacité renforcée sur le Sillon Lorrain

Grâce à une initiative conjointe du ministère de la Mobilité et des Travaux publics, de la Région Grand Est et de la mobilisation des CFL ainsi que de SNCF Voyageurs, un train « XXL » a été mis en service le 15 septembre 2025 entre Luxembourg et Metz aux heures de pointe. Formé par trois automotrices couplées, ce train permet d'accueillir environ 1.000 voyageurs et voyageuses, soit 340 places supplémentaires par rapport à l'offre habituelle. Les parties impliquées prévoient de continuer à augmenter ce type de train, à la faveur de l'agrandissement du parc roulant des CFL et de la SNCF. Cette initiative est aussi rendue possible par l'agrandissement du parc roulant des CFL et par l'allongement des quais dans plusieurs gares du Luxembourg et du Sillon Lorrain pour accueillir des trains plus longs.



Le train « XXL » vers la France formé par des automotrices TER2N-ng des CFL.

À partir du 14 décembre 2025



Plus confortable, plus rapide



CFL

### Un nouveau train direct Luxembourg – Libramont

Depuis le changement d'horaire du 14 décembre 2025, un train direct circule chaque heure entre Luxembourg et Libramont, sans changement à Arlon. Il dessert les gares et arrêts intermédiaires de Bertrange-Strassen, Mamer-Lycée (en période scolaire du lundi au samedi, de 7 h à 20 h), Mamer, Capellen, Kleinbettingen, Arlon, Vville, Stockem, Habay, Marbehan et Neufchâteau.

Pensée pour faciliter les déplacements des frontaliers et frontalières belges, cette nouvelle offre a été développée en étroite collaboration avec la SNCB. Cette coopération a notamment porté sur la formation du personnel belge d'accompagnement afin d'assurer le service à bord des trains Coradia des CFL.

Les conductrices et conducteurs de trains des CFL ont, quant à eux, été formés à leur nouveau parcours. Celui-ci se prolonge en effet vers de nouvelles gares en Belgique afin d'optimiser l'utilisation du matériel roulant. Il est donc désormais courant de voir circuler des Coradia CFL vers Bertrix et Athus avant de revenir vers Arlon puis la Gare de Luxembourg.

## POUR ICI ET AILLEURS, LES ATOUTS DU TRAIN MIS EN VALEUR

En 2025 également, les CFL ont promu les atouts du train pour les déplacements de loisirs au Luxembourg et en Europe, notamment avec la mise en place du sentier pédestre interactif « Let's Play » à Wasserbillig ou encore la promotion de liaisons TGV au départ de Luxembourg en collaboration avec la SNCF. L'année aura également servi d'occasion pour la mise en avant de destinations européennes facilement joignables en train depuis la Gare de Luxembourg, dont Paris, Strasbourg ou certaines autres destinations en Autriche dans le cadre de la période des sports d'hiver.

Dans la continuité de la Stratégie Vélo des CFL, les avantages de la combinaison train-vélo pour les déplacements de loisirs ont été mis en avant tout au long de l'année. À l'occasion du « World Bicycle Day », un événement d'information et d'animation a été organisé le 3 juin 2025 et la combinaison train-vélo a été mise en valeur lors du 6<sup>ème</sup> « Vélosummer » du 19 juillet au 24 août 2025 avec un renforcement des capacités pour accueillir les cyclistes à bord des trains vers les destinations de l'événement.

Les CFL ont renforcé leur offre de trains à plusieurs moments de l'année pour permettre à leur clientèle d'assister à un concert, de partir à la découverte du pays ou encore de participer à un événement sportif : l'expo Luxembourg Garden (LUGA), les concerts à la Rockhal ou aux Francofolies d'Esch-sur-Alzette, une visite du Centre Pompidou, la Fête nationale, la Schueberfouer, la Dikricher Cavalcade, le Festival des Migrations, des Cultures et de la Citoyenneté à Luxexpo, la Fête de la Musique, le Festival de Wiltz et la Nuit des Lampions à Wiltz, la Foire agricole d'Ettelbruck, le Loa Festival au Kirchberg et à Esch-Belval ou encore la Nuit de la Culture à Esch-sur-Alzette.



Les CFL ont proposé des tours à vélo en ville lors du « World Bicycle Day ».



## LES BUS DE REMPLACEMENT DANS L'APP

Dans une optique d'amélioration continue, l'application CFL mobile a fait l'objet d'améliorations en 2025 comme la mise à disposition des horaires en temps réel des bus de remplacement. Ces derniers sont organisés pendant les travaux ou les interruptions ponctuelles du trafic ferroviaire. Depuis 2024, les bus réguliers sont déjà renseignés dans l'application.

## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE PONCTUALITÉ

Pour l'année 2025, le taux de ponctualité sur l'ensemble du réseau ferré national s'élevait à 89,6 %, en retrait de 1,2 points par rapport à 2024 et en dessous de la vision CFL (92 %). Le taux de suppressions, quant à lui, s'élève à 3,5 % et est supérieur de 0,6 points par rapport à 2024.

Les 48 jours de grève sur les réseaux voisins, notamment à la SNCB et à la SNCF, ont fortement pesé sur la performance globale avec 2.429 suppressions de train. Hors grèves, le taux de ponctualité aurait atteint 90,4 %.

Plusieurs facteurs ont influencé la ponctualité en 2025 :

- Des incidents techniques liés à l'infrastructure ferroviaire.
- Des incidents techniques sur le matériel roulant qui sont restés maîtrisés en termes d'impacts grâce aux mesures correctives et à la maintenance préventive pour améliorer progressivement la fiabilité du matériel.
- Des causes externes qui ont fortement impacté l'augmentation des incidents. Outre les grèves sur les réseaux voisins, la présence de personnes ou d'animaux à proximité ou sur les voies demeure un facteur important auquel les CFL répondent avec des actions de prévention et de sensibilisation renforcées. Les conditions météorologiques défavorables ont également contribué à des retards et suppressions de trains.



### La ponctualité : une ambition partagée

Les CFL restent mobilisés à tous les niveaux de l'entreprise en faveur de la ponctualité comme avec le lancement, en mars 2025, du projet H00 pour renforcer la ponctualité et la sécurité sur le réseau ferroviaire (voir page 24). Avec une approche transversale et participative, ce projet a impliqué des actions de sensibilisation auprès du personnel et des clientes et clients.

Dans le contexte de la mise à jour de la stratégie du Groupe CFL, une démarche intitulée « Ambition Ponctualité » a été initiée, sous la houlette du Service Qualité, dans le but d'impliquer l'ensemble des services du Groupe CFL dans l'amélioration de la ponctualité.

Pour en savoir plus sur les projets issus de la priorité stratégique de Qualité, rendez-vous en page 160 du rapport de durabilité.

## ANALYSE DÉTAILLÉE DES RETARDS ET SUPPRESSIONS

Ligne	Trains à l'heure ou accusant un retard inférieur à 6 minutes à l'arrivée		Trains accusant un retard supérieur ou égal à 6 minutes à l'arrivée		Trains supprimés sur une partie de leur parcours		Trains supprimés sur la totalité de leur parcours	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Luxembourg - Ettelbruck - Troisvierges - Gouvy	92,9 %	90,3 %	4,6 %	6,2 %	1,0 %	2,0 %	1,4 %	1,5 %
Luxembourg - Wasserbillig - Trier	89,7 %	87,4 %	6,8 %	10,3 %	1,2 %	0,6 %	2,3 %	1,7 %
Luxembourg - Kleinbettingen - Arlon	94,2 %	90,9 %	2,6 %	2,3 %	0,4 %	0,6 %	2,7 %	6,1 %
Luxembourg - Esch/Alzette - Rodange	89,4 %	90,7 %	7,5 %	6,8 %	0,9 %	0,8 %	2,2 %	1,8 %
Luxembourg - Bascharage-Sanem - Rodange - Athus ou Longwy	93,3 %	92,2 %	3,9 %	4,1 %	1,4 %	2,1 %	1,4 %	1,5 %
Luxembourg - Thionville - Metz	82,7 %	82,6 %	14,1 %	13,3 %	0,1 %	0,1 %	3,1 %	4,0 %
<b>Total</b>	<b>90,8 %</b>	<b>89,6 %</b>	<b>6,3 %</b>	<b>6,8 %</b>	<b>0,9 %</b>	<b>1,1 %</b>	<b>2,0 %</b>	<b>2,4 %</b>



Les nouveaux bus électriques des CFL ont officiellement été inaugurés le 8 mai 2025.

## PLUS DE 3 MILLIONS DE VOYAGEURS ET VOYAGEUSES À BORD DES BUS CFL

Le Service Bus des CFL et ses 352 collaborateurs et collaboratrices ont connu deux moments forts en 2025 avec la mise en service de 12 nouveaux bus électriques et des navettes autonomes Ohmio à Belval.

L'arrivée de 12 bus électriques à la pointe de la modernité marque un nouveau chapitre dans l'histoire du Service Bus des CFL existant depuis 1952. Leur mise en service officielle a eu lieu le 8 mai 2025 sur le site bus des CFL (boulevard de Kyiv à Luxembourg-Bonnevoie). Pour en savoir plus, voir page 26.

Au total, la flotte de bus des CFL était composée en 2025 de 14 bus électriques, 5 bus hybrides et 64 bus diesel. En 2026 et 2027, la livraison de 27 bus électriques supplémentaires est prévue.

### La conduite autonome en test à Belval

Le 11 août 2025, les CFL ont concrétisé le projet pilote de mise en service de deux navettes autonomes OHMIO à Belval. Une manière de sortir des sentiers battus pour couvrir un maximum de maillons de la chaîne de mobilité et rester le premier choix de leur clientèle - du premier au dernier kilomètre.

Afin de garantir la sécurité de tous les usagers et usagères de la route et des passagères et passagers, les navettes autonomes avaient parcouru plus de 5.000 km en conditions réelles afin de se préparer à toutes les éventualités. Des opérations menées en collaboration avec le constructeur HMI Technologies ainsi que la Ville d'Esch-sur-Alzette, la commune de Sanem et le bureau d'études d'ingénieurs-conseils Schroeder & Associés.

### NOMBRE DE VOYAGEURS BUS (EN MILLIONS)

2025	3,3
2024	2,9
2023	3,5

En 2025, les autobus CFL ont parcouru 7.227.313 km (7.251.971 km en 2024) dans le cadre des prestations RGTR. 224.851 clientes et clients ont utilisé la desserte entre Luxembourg et Sarrebruck (+10,58 % par rapport à 2024). Quant à la navette entre Luxembourg et Lorraine TGV, elle a enregistré une baisse de réservations de 21,57 % (5.728 réservations) en raison d'un problème technique au niveau du système de vente des billets.

À la suite d'un appel d'offres lancé en 2020 avec le support de Luxinnovation, le fabricant néo-zélandais HMI Technologies avait été retenu avec son modèle « Lift » issu de sa gamme Ohmio. La concrétisation de ce projet repose sur de précieux partenariats public-privé. Plusieurs institutions et acteurs ont en effet associé leur expertise à celle des CFL pour concrétiser ce projet : le ministère de la Mobilité et des Travaux publics, le ministère de l'Économie, le LIST (Luxembourg Institute of Science and Technology), Luxinnovation, les administrations de la Ville d'Esch-sur-Alzette et de la commune de Sanem, Goodyear, IEE, Schroeder & Associés.



Ces navettes autonomes électriques proposent huit places assises et sont adaptées aux personnes à mobilité réduite.

# DES SERVICES ET DES SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES

## CFL CACTUS SHOPPI : TOUJOURS PLUS PROCHE DE LA CLIENTÈLE

**Le plan de développement de la joint-venture CFL cactus shoppi s'est poursuivi à un rythme soutenu en 2025. Deux magasins et « Le Wagon » ont ouvert leurs portes pour proposer une offre alimentaire et des services de proximité adaptés à la demande locale.**

Deux ans après l'ouverture du « flagship store » en Gare de Luxembourg et la mise en place des distributeurs automatiques « Snack O' Quai » sur les quais de nombreux arrêts et gares, CFL cactus shoppi accueille chaque jour une clientèle nombreuse, diverse et fidèle... à l'image de la clientèle des CFL.

« Cette fréquentation démontre la pertinence du concept de CFL cactus shoppi. Nous remercions chaleureusement nos clientes et clients pour leur confiance et leur fidélité chaque jour », déclare Alain Blau, Président du Conseil d'Administration de CFL cactus shoppi.

### Mersch, Bettembourg et « Le Wagon »

Trois nouvelles surfaces commerciales et d'accueil ont vu le jour en 2025, tout d'abord en gare de Mersch le 12 mai avec un magasin de 68 m<sup>2</sup>. « Notre objectif est de correspondre au flux des voyageurs et voyageuses propres à chaque site ainsi qu'aux besoins de la clientèle locale », explique Jean-Paul Leesch, COO de Cactus Shoppi.

Ouvert depuis le 24 octobre 2025, le magasin CFL cactus shoppi de la gare de Bettembourg (78 m<sup>2</sup>) a, quant à lui, été conçu en utilisant des containers modulaires. « Cette approche permet de répondre plus rapidement à la demande tout en restant flexible et, de surcroît, en limitant la mobilisation des ressources pour concevoir un magasin », indique Alain Blau.

CFL cactus shoppi a également inauguré un concept original le 25 septembre 2025 : « Le Wagon », un espace de consommation, de détente et de passage. Situé au cœur de la Gare de Luxembourg, il traduit la volonté des CFL de penser les « gares de demain » en imaginant de nouveaux services et de nouveaux concepts.

« Nous avons pensé Le Wagon comme un véritable lieu de vie au cœur de la principale gare du pays avec un barista bar, un nouvel espace de consommation de 45 places assises, une offre pensée pour les trois moments de la journée — petit-déjeuner, pause déjeuner et fin d'après-midi », ajoute Jean-Paul Leesch.

## Une équipe étoffée et de nouvelles ouvertures

L'origine de CFL cactus shoppi remonte à une enquête réalisée en 2020 auprès de la clientèle. Cette démarche avait permis de cerner les besoins en matière de « food to go », d'achats alimentaires de proximité et de services complémentaires.

Depuis 2023, CFL cactus shoppi propose ainsi une expérience combinant services, praticité et convivialité dans les gares du pays. « Nous faisons vivre le concept en fonction de la demande effective et des habitudes d'achat, qui ne se limitent pas au dépannage, bien au contraire, ajoute Alain Blau. Beaucoup de nos clientes et clients effectuent des achats qui seront consommés dans les prochaines minutes. Nous devons donc maintenir une offre d'ultra-frais la plus variée et disponible à tout moment afin de répondre à cette demande. »

Un accent a été mis en 2025 sur le recrutement de nouveaux collaborateurs et collaboratrices, des rouages essentiels pour servir la clientèle avec la meilleure qualité de service. En un an, l'équipe de CFL cactus shoppi a plus que doublé, passant d'une vingtaine à plus de 50 personnes.

Prochaine ouverture en date : un magasin CFL cactus shoppi à Diekirch prévu pour l'automne 2026. L'installation d'automates « Snack O' Quai » se poursuivra aussi, notamment dans les zones à fort passage.

« Nous allons profiter de 2026 pour optimiser notre fonctionnement et bénéficier des premiers mois de recul sur les ouvertures de 2025, ajoute Alain Blau. Notre collaboration fait du sens car elle repose sur des expériences et des expertises complémentaires et surtout des valeurs communes : le développement durable, l'ancrage local de nos deux Groupes et bien entendu le service à la clientèle. »



Pour Alain Blau (CFL) et Jean-Paul Leesch (Cactus, à dr.), les premières ouvertures de CFL cactus shoppi servent de base solide pour la poursuite de la collaboration entre les deux Groupes.



Les distributeurs « Snack O' Quai », une offre variée qui participe à l'ambition de CFL cactus shoppi : atteindre 85% de la clientèle des CFL.



Le nouveau CFL cactus shoppi à Bettembourg – conçu avec des structures modulaires.



Le Wagon et son " shop-in-the-shop " avec des sushis frais préparés sur place.



À Mersch, des automates (boissons chaudes, froides et produits d'impulsion) ont été installés pour prolonger l'accès à l'offre en dehors des horaires d'ouverture classiques.

#### CFL cactus shoppi en trois chiffres :

- 51 collaborateurs et collaboratrices,
- + 550m<sup>2</sup> de surface commerciale cumulée,
- 37 automates « Snack O' Quai » installés sur les quais de gares et arrêts.



25.000 visiteurs chaque jour en semaine au CFL cactus shoppi de la Gare centrale. Dans l'esprit entrepreneurial et d'amélioration continue qui anime CFL cactus shoppi, des adaptations ont été apportées au flagship store parallèlement à l'ouverture de l'espace « Le Wagon ».



## « NOTRE AGENDA REFLÈTE LA CROISSANCE DES CFL »

### CFL IMMO

Des études aux opérations préliminaires jusqu'à la poursuite de travaux avancés, une vingtaine de projets immobiliers ont poursuivi leur genèse en 2025 sous la houlette de CFL Immo. Sa Directrice, Roxane Prévost, revient sur le travail mené par une équipe de 40 collaborateurs et collaboratrices.

**Une part importante des activités de CFL Immo est consacrée aux projets répondant aux besoins des CFL. Comment les principaux projets de bureaux ont-ils évolué en 2025 ?**

Le projet le plus visible et emblématique est la rénovation et l'agrandissement du siège social des CFL à la Place de la Gare. Les travaux de démolition et de terrassement ont été achevés fin juillet 2025. La suite des opérations s'est enchaînée selon le déroulement prévu avec les travaux de gros œuvre et clos couvert. Les travaux de techniques spéciales ont démarré au printemps 2026. Les choix des aménagements intérieurs ont été finalisés via les espaces témoins.

Nous poursuivons deux autres projets pour répondre aux besoins des CFL qui seront livrés en 2028 : un nouveau bâtiment administratif à Bonnevoie et le Centre de formation à Hollerich. L'ensemble de ces trois bâtiments – qui accueilleront quelque 1.800 collaborateurs et collaboratrices des CFL – ont pour ambition d'améliorer les conditions de travail et le bien être de nos collègues. Ces futurs bâtiments représentent de nouveaux challenges pour CFL Immo en termes de gestion, car ces dernières années nous avons investi sur les solutions technologiques qui vont être mises à l'épreuve dès leur livraison. Je pense au Building Information Modeling (BIM) et aux solutions de « jumeaux numériques » qui seront les outils quotidiens de nos property managers. Notre ambition est de choisir des technologies qui font du sens pour les utilisateurs et également pour les responsables d'exploitation du bâtiment qui s'occupent de l'entretien, la maintenance et le facility management.



*Roxane Prévost souligne l'importance de rechercher des solutions technologiques qui apportent une valeur ajoutée pour l'utilisation future des nouveaux bâtiments développés par CFL Immo.*

**Qu'en est-il des projets en rapport avec les besoins de la clientèle des CFL ?**

Nous collaborons activement au développement des magasins CFL cactus shoppi et au déploiement des distributeurs automatiques « Snack O' Quai » sur les quais de nombreuses gares et arrêts CFL (voir page 63). Le confort d'accueil de la clientèle a aussi été sensiblement rehaussé dans les gares de Belval-Université, de Mersch et de Bettembourg grâce à la rénovation des salles d'attente. Elles présentent le concept similaire à celui visible depuis fin 2024 dans les gares de Luxembourg et Esch-sur-Alzette.

**La valorisation du patrimoine ferroviaire fait aussi partie de vos missions...**

Nous déployons en effet un plan d'action pluriannuel pour la rénovation de certains bâtiments voyageurs. Deux projets sont en cours à Leudelange et Oetrange. Nous préparons aussi la future rénovation des bâtiments voyageurs de Differdange, Bettembourg et également l'enveloppe extérieure de celui de Walferdange. L'idée est d'entretenir et de valoriser ce patrimoine qui est étroitement lié à l'image des CFL.

## De nouvelles missions ont été attribuées à CFL Immo en 2025 dont la réalisation d'un « masterplan » de gestion des espaces de travail. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Ce projet, entamé en 2025, vise à établir un inventaire global des terrains et bâtiments susceptibles d'accueillir les employés CFL. L'objectif est d'anticiper les besoins des différents services en matière d'espaces de travail. Une autre nouvelle mission concerne le dépôt central du Service Bus à Bonnevoie qui sera totalement rénové en perspective de l'électrification totale des 83 bus des CFL. Outre la rénovation de l'atelier, nous allons aussi prendre en charge la réalisation d'infrastructures de recharge décentralisées à Echternach et à Wasserbillig afin d'opérer ces nouveaux bus selon les modalités de l'électromobilité (voir page 61).



Après la fin des travaux de terrassement en septembre 2025, les travaux de géothermie du nouveau bâtiment administratif à Bonnevoie ont débuté dans la foulée.

Nous sommes donc, plus que jamais, au cœur d'un agenda fourni avec de nombreux projets reflétant la croissance sur le long terme du Groupe CFL et sa volonté de valoriser durablement le patrimoine foncier du Fonds du Rail avec des projets qualitatifs.



Le futur Centre de formation est attendu d'ici 2028 à la rue de la Déportation sur une surface de 7.200 m<sup>2</sup>.



Fin des travaux de terrassement et blindage du bâtiment administratif flot 5.



CFL Immo a géré le renouvellement du contrat de concession de régie publicitaire sur le domaine ferroviaire de l'État, dans l'optique de l'échéance arrivant en mai 2026. Au terme du processus de sélection, le prestataire JC Decaux a été reconduit pour une période de dix ans.

### BIM & Smart building au quotidien

En 2025, CFL Immo a franchi une nouvelle étape en lançant plusieurs projets dès l'origine selon des processus Building Information Modeling (BIM). Ses équipes travaillent désormais chaque jour avec la **maquette numérique** et s'appuient sur l'environnement de données du BIM pour mieux piloter les projets et anticiper leur exploitation future. Les ponts ont également été érigés entre le BIM et la solution de Smart Building qui sera mise en place pour les bâtiments de la nouvelle direction générale, le Centre de formation et le Bâtiment Administratif (CRM). Cette solution proposera des services destinés aux occupants et exploitants tout en effectuant le lien avec les règles de sécurité et l'environnement IT du Groupe CFL. Par ailleurs, CFL Immo s'est dotée en 2025 d'une nouvelle procédure pour effectuer des inspections des bâtiments existants sous gestion afin d'améliorer leur contrôle et leur niveau de sécurité.

## FLEX FRANCHIT LA BARRE DES 25.000 CLIENTS

En 2025, FLEX a ancré son statut de principal opérateur de la mobilité partagée au Luxembourg. Accessibilité, efficacité et convivialité ont guidé les actions de CFL Mobility (filiale du Groupe CFL) qui a franchi, pour la première fois, la barre des 25.000 clientes et clients abonnés.



Les fourgonnettes électriques s'imposent aussi comme une solution pratique et durable et contribuent à réduire le bilan carbone de l'autopartage.

« FLEX a été créé pour s'adresser à celles et ceux qui ont besoin d'une voiture en complément de l'offre de transport public et plus particulièrement du train, sans obligation de posséder un véhicule. Le carsharing est désormais bien ancré dans les habitudes, mais il reste une marge de progression pour toucher de nouveaux usagers et usagères en continuant à étendre notre réseau de stations », résume Pit Reiter, Gérant de CFL Mobility.

### Un réseau et des partenariats solides

Pour que le succès de FLEX perdure, CFL Mobility multiplie les partenariats avec des communes et des entreprises. Objectif : proposer un maximum de solutions du nord au sud du pays, en fonction des habitudes de déplacement des clientes et clients d'aujourd'hui... et de demain.

37 stations ont été inaugurées en 2025, ce qui porte le réseau national de stations au nombre de 105. (1) De nouveaux emplacements ont vu le jour dans les communes de Differdange, Steinsel, Schifflange, Luxembourg-Ville, Kayl, Hesperange et Schuttrange. (2) Le 17 décembre 2025, un partenariat a été scellé entre CFL Mobility et Cactus (photo ci-contre) pour proposer une voiture et une camionnette sur les parkings des supermarchés Cactus Belle Étoile et Bascharage. (3) Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2026, FLEX a intégré l'offre du réseau d'autopartage Carloh développé par la Ville de Luxembourg. Dans la capitale, les clientes et clients de FLEX disposent désormais de 16 stations supplémentaires et d'une flotte totale de 72 véhicules.

### Une flotte polyvalente

Étudiants et étudiantes, familles, communauté d'expatriés, utilisateurs et utilisatrices occasionnels... l'offre de FLEX attire une multitude de profils et convient à une panoplie d'usages. Plus de 2,2 millions de kilomètres ont ainsi été parcourus en 2025 avec les 200 véhicules de la marque, de la voiture urbaine compacte à l'utilitaire électrique. Près de 120 entreprises font également de FLEX un atout pour réduire les coûts de leurs flottes.

Dans les prochaines années, FLEX va continuer à simplifier l'autopartage et faire en sorte que la qualité de service reste très appréciée, comme l'ont montré les derniers sondages menés auprès de la clientèle. Pour que la mobilité soit partagée, la satisfaction des clientes et des clients doit l'être tout autant.

**612.899**

C'est le nombre de kilomètres parcourus avec des véhicules électriques de FLEX en 2025 (+13,5 %). Soit 85,8 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées. Une dynamique favorisée par l'extension de l'infrastructure de recharge aux stations d'Esch-sur-Alzette et de Mondorf.



Des compacts aux utilitaires en passant par les berlines, le catalogue de FLEX est accessible via l'application mobile.



De gauche à droite : Cédric Gonnet (COO, Cactus), Laurent Schonckert (Administrateur - Directeur, Cactus), Jean-Paul Leesch (Responsable Proximité et Partenaires Stratégiques, Cactus), Alain Blau (Directeur Administratif et Financier des CFL), Sophie Lacour (Directrice des Activités Voyageurs des CFL) et Pit Reiter (Gérant de CFL Mobility).

## NOMBRE DE CLIENTS (STATIONS PUBLIQUES)

2025	25.545 (+25,58%)
2024	20.341
2023	15.812
2022	12.574
2021	6.614
2020	3.994

## NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS (STATIONS PUBLIQUES)

2025	2.214.188 (+24,33%)
2024	1.780.903
2023	1.618.808
2022	1.460.297
2021	975.843
2020	635.542



*L'immortalisation de la reprise de Carloh par FLEX. De gauche à droite : Pit Reiter (Gérant de CFL Mobility), Sophie Lacour (Directrice des Activités Voyageurs des CFL), Marc Wengler (Directeur Général des CFL), Yuriko Backes (ministre de la Mobilité et des Travaux publics), Lydie Polfer (Bourgmestre de la Ville de Luxembourg), Jeannot Waringo (Président du Conseil d'Administration des CFL) et Raphaël Zumsteeg (Chef de service, chargé de la direction, ministère de la Mobilité et des Travaux publics).*

## CFL EVASION CESSE SES ACTIVITÉS

En 2025, les ventes globales de l'agence de voyages ont enregistré une baisse de 7,74% par rapport à l'année précédente. Le segment des voyages d'affaires a, quant à lui, connu une progression notable, avec une croissance de 23,56% par rapport à 2024.

Bien que des efforts aient été déployés pour augmenter la visibilité de la filiale des CFL (refonte du site internet, publication de contenus sur les réseaux sociaux, transformation de l'environnement des locaux en Gare de Luxembourg), les mutations profondes du marché touristique se sont confirmées l'an dernier.

Ainsi, dans le cadre de leurs réflexions stratégiques, les CFL ont décidé de mettre fin aux activités de CFL Evasion au 30 avril 2026. Cette décision a été prise, d'une part, au vu des changements structurels du secteur qui auraient nécessité des investissements importants en technologie, en formation et en infrastructures.

D'autre part, avec moins de 3% de voyages en train vendus, CFL Evasion s'était éloignée de ce qui fait l'essence des CFL. Face à ces constats, le Conseil d'Administration des CFL a fait le choix de recentrer les investissements et les ressources dans le développement du cœur de métier du Groupe.

Une reconversion et de nouvelles missions au sein du Groupe CFL ont été proposées aux cinq collaborateurs et collaboratrices de CFL Evasion. Il a aussi été garanti aux clientes et clients ayant réservé un voyage avec CFL Evasion que l'exécution des engagements existants et un accompagnement professionnel de qualité seraient effectués en collaboration avec Travel Group Luxembourg.

Les CFL tiennent à remercier les clientes et clients de CFL Evasion pour la confiance et la fidélité accordées pendant de nombreuses années.

# LES ACTIVITÉS FRET



## INTERVIEW

**BARBARA CHEVALIER**  
Directrice Activités Fret

« ÊTRE LE PARTENAIRE STRATÉGIQUE DE NOS CLIENTS DANS LA DÉCARBONATION DE LEUR CHAÎNE LOGISTIQUE »

**Les Activités Fret signent un résultat positif en 2025 malgré d'importantes turbulences sur le plan de l'économie européenne. Comment expliquer cette performance ?**

Le marché européen de la logistique est resté fortement sous tension du fait de la faiblesse de l'industrie européenne. Cette situation intensifie la concurrence avec le secteur routier et pèse sur l'ensemble du fret ferroviaire en Europe. Malgré ces turbulences conjoncturelles, nous avons maintenu un cap clair en nous appuyant sur notre discipline opérationnelle, l'optimisation des coûts et la concentration de nos efforts sur nos priorités. Bien que le chiffre d'affaires en lien direct avec notre activité commerciale ait été légèrement en dessous de nos attentes, notre diversification géographique et sectorielle ainsi que les efforts de nos équipes nous ont permis d'amortir en partie les conséquences de ce contexte.

En 2025, une partie de nos bons résultats provient également de revenus exceptionnels comme des ventes d'actifs. Ce bilan global encourageant est le fruit d'un travail collectif. Merci à toutes et tous pour ces efforts !

**Comment s'est développée l'activité de CFL cargo ?**

CFL cargo est présent en tant qu'entreprise ferroviaire au Luxembourg, en Allemagne, en France et en Belgique. En 2025, nous avons principalement renforcé notre position sur le corridor stratégique Mer du Nord-Méditerranée avec la traction des trains de l'autoroute ferroviaire entre Bettembourg-Dudelange et Le Boulou opérée par Lorry Rail. Cette collaboration va progressivement monter en puissance : nous assurons actuellement la traction d'un tiers des trains et il est prévu d'en assurer la moitié d'ici juin 2026.

Nous avons également remporté un appel d'offres en Belgique pour le groupe Holcim. Dans la foulée, nous avons fait évoluer notre structure en Belgique : au 1<sup>er</sup> janvier 2026, CFL port services filiale de CFL multimodal basée à Anvers est devenue CFL cargo Belgium filiale de CFL cargo. Ce changement traduit notre volonté d'étendre notre portefeuille d'activités sur le marché belge avec un accent mis sur le développement de nos activités ferroviaires.

**CFL logistics participe à la mise en place du nouveau hub logistique européen de Vodafone ouvert en 2026 à Bettembourg. Peut-on parler d'un partenariat majeur ?**

Oui, tout à fait. Ce partenariat s'inscrit dans la continuité de projets menés par le passé avec d'autres grands clients basés au Luxembourg. Ce projet va par ailleurs renforcer notre visibilité sur le marché de la logistique et j'espère que cette collaboration structurante en appellera d'autres.

**Quels ont été les éléments déterminants pour remporter les contrats de traction ferroviaire pour les clients Holcim en Belgique et Lorry Rail en France ainsi que le contrat logistique avec Vodafone ?**

Ces succès reposent sur trois éléments : notre capacité à proposer des solutions sur mesure, notre compétitivité et la qualité de nos équipes. Dans les trois cas, nous avons démontré notre capacité à offrir un schéma opérationnel compétitif dans un contexte exigeant. Ces nouveaux marchés démontrent que nous disposons de véritables atouts pour répondre aux besoins d'une clientèle internationale exigeante.

**CFL technics a ouvert une structure en France, quel est l'objectif de la démarche ?**

Les objectifs étaient clairs : répondre aux besoins précis de notre client Brittany Ferries, élargir notre présence européenne avec une offre de services pour laquelle notre expertise est reconnue et, à plus long terme, capter de nouveaux marchés pour CFL technics. Avec cette nouvelle structure à Mouguerre (Pyrénées-Atlantiques), nous faisons le pari entrepreneurial d'accompagner notre client dans son projet de développement d'une autoroute ferroviaire entre Mouguerre et Cherbourg (Manche). Ce modèle pourrait être répliqué ailleurs si des opportunités se présentent, notamment pour la maintenance et la réparation des wagons Modalohr utilisés dans les trains d'autoroutes ferroviaires.

*« La sécurité n'est pas un objectif ponctuel, c'est un engagement quotidien. »*

**Comment se sont portées les activités de Luxport en 2025 ?**

Luxport a poursuivi une dynamique positive grâce aux liens extrêmement forts qu'elle a su tisser au fil des années avec ses principaux clients, grâce à l'agilité de son organisation et à la politique de diversification en cours. Je me réjouis de la bonne collaboration avec les autres actionnaires et du développement des échanges entre les équipes en vue de développer de nouveaux marchés.

**Quels sont les éléments qui permettent de produire des résultats positifs sur la durée en matière de sécurité au travail ?**

Nos progrès reposent sur l'ancrage de notre culture sécurité dans notre organisation, autour de la prévention, de la formation continue et d'une communication transparente. Chacun se sent concerné, donc chacun agit. Nous travaillons tous ensemble dans une optique d'amélioration continue avec des retours d'expérience systématiques car la sécurité n'est pas un objectif ponctuel, c'est un engagement quotidien.

**Comment les nouvelles feuilles de route stratégiques des CFL seront-elles déclinées globalement au sein des Activités Fret ?**

La préparation d'un nouveau cycle stratégique est l'occasion de regarder le chemin parcouru, de tirer le bilan de nos actions et les leçons. En cohérence avec la stratégie du Groupe CFL nous avons mené notre réflexion autour de trois questions clés : Que voulons-nous devenir ? Quelle est notre raison d'être ? Quelles valeurs portons-nous ? L'ensemble des Directeurs des entités Fret a travaillé de manière collaborative et itérative, avec leurs équipes respectives, pour fixer le cap des cinq prochaines années.

**Ce processus met en avant la volonté du Groupe CFL de tirer profit du dialogue en interne et de l'implication de ses talents pour contribuer à la stratégie d'entreprise. Quels ont été les résultats de cette démarche prospective ?**

Nous avons repensé notre proposition de valeur comme ceci : nous voulons être le partenaire stratégique de nos clients dans la décarbonation de leur chaîne logistique. Nous avons souhaité clairement mettre nos clients au centre de nos attentions et sommes également convaincus que l'enjeu de la décarbonation est un enjeu au long cours qui va continuer à structurer nos activités, notre secteur et l'économie dans son ensemble. Sur base de cette ambition et en lien avec les valeurs CORE<sup>2</sup> de notre Groupe, nous nous sommes fixés comme missions de proposer à nos clients des solutions logistiques et innovantes à valeur ajoutée, de contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de la chaîne logistique et d'ancrer le Luxembourg dans le réseau de transport multimodal européen.



Les portes du terminal de Bettembourg-Dudelange étaient ouvertes au grand-public dans le cadre de la Journée Portes Ouvertes des entreprises du pays. Le 21 septembre 2025, plus de 500 visiteurs et visiteuses, petits et grands, étaient au rendez-vous.

## LE TERMINAL, VITRINE DE LA LOGISTIQUE ET DU FRET FERROVIAIRE

Tout au long de 2025, le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange a accueilli de nombreuses visites institutionnelles, témoignant de l'intérêt pour le site. Parmi les moments marquants : en janvier, la visite de M. Jean-Louis Thill, Ambassadeur du Luxembourg en Belgique ; en mai, une délégation de la Chambre de Commerce accompagnée d'une représentation du Cluster for Logistics ; en novembre, CFL multimodal a accueilli la Direction du groupe Mars Logistics, en présence de M. Engin Yürür, Ambassadeur de Turquie au Luxembourg, afin de fêter plus d'une décennie de collaboration et 200.000 UTI transportées. À cela se sont ajoutées de nombreuses visites d'écoles et d'universités, ainsi que la participation, aux côtés d'une quarantaine d'autres entreprises, aux Portes Ouvertes Luxembourg le 21 septembre 2025. Plus de 500 visiteurs et visiteuses, petits et grands, étaient au rendez-vous pour découvrir le terminal, le secteur de la logistique et pourquoi pas susciter des vocations.

## UNE PRÉSENCE À DE NOMBREUX ÉVÈNEMENTS

Comme chaque année, les Activités Fret ont participé à des salons professionnels en Europe pour présenter leur palette de solutions logistiques. Le salon Transport Logistic à Munich, l'un des plus grands événements internationaux du secteur, fait partie des incontournables (du 2 au 5 juin 2025). Pour la première fois, une délégation était présente au salon LOGIPharma à Lyon (printemps 2025), avec un focus sur l'offre à destination du secteur médical et pharmaceutique (voir page 72).

La présence renouvelée au salon Translogistica, organisé en novembre 2025 à Varsovie, témoigne de l'ambition de se développer sur les marchés d'Europe de l'Est.



Les salons professionnels, l'occasion de placer les solutions fret des CFL sur la carte.

## 14 POUTRELLES DE 47M TRACTÉES PAR CFL CARGO

Durant plusieurs mois, ArcelorMittal, CFL technics, CFL cargo et Luxport ont uni leurs forces pour produire et transporter des poutrelles d'une longueur de 47 m, destinées au chantier d'un pont à Troisdorf en Allemagne.



Le 9 juillet 2025, les poutrelles sont parties pour rejoindre leur destination finale.



*Forte de sa vaste expérience remontant à 1869, CFL technics combine tradition et technologie moderne au service de sa clientèle.*

## **CFL TECHNICS, UN CHAMPION EUROPÉEN**

CFL technics continue de développer ses activités de maintenance et de réparation de matériel roulant. Son expertise est reconnue en Europe par les acteurs du fret ferroviaire. Ses activités sortent des frontières du Luxembourg avec une nouvelle entité créée en France : CFL technics France a vu le jour à Mouguerre, à la faveur d'un partenariat noué avec Brittany Ferries pour le nouveau train d'autoroute ferroviaire opéré entre Cherbourg et Mouguerre. CFL technics consolide ainsi son positionnement comme acteur européen de référence.

## **LE GROUPE CFL CARGO DÉMONTRE SES COMPÉTENCES**

En 2025, le Groupe CFL cargo a renforcé sa présence sur plusieurs marchés européens avec de nouveaux contrats à la clé et des missions complémentaires à son cœur de métier. CFL cargo Deutschland a remporté un appel d'offres de TotalEnergies pour le transport de produits pétroliers dans la région sud-ouest de l'Allemagne. À la traction s'ajoute un service « first and last mile » entre la gare centrale et le port de Hanau, illustration de la capacité de CFL cargo à proposer des solutions logistiques intégrées. En plein mouvement, la filiale allemande est d'ailleurs conduite depuis septembre 2025 par une nouvelle équipe de direction formée par Frank John et René Templin. CFL cargo France a, pour sa part, signé un contrat avec Saarstahl Rail pour le transport de rails de grande longueur, notamment vers la Suisse et la Roumanie. Du côté de la Belgique, un contrat a été remporté auprès du groupe Holcim, illustrant la volonté de renforcer la présence sur ce marché. Afin de supporter la croissance des activités ferroviaires en Belgique, la société CFL port services, basée à Anvers, est passée dans le Groupe CFL cargo pour devenir, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, CFL cargo Belgium.

Le Groupe CFL cargo est présent sur cinq corridors prioritaires en Europe : vers la mer Baltique (Baltic), vers l'Europe centrale (Central), vers la mer Adriatique (Adriatic), sur l'axe Nord-Est/Sud de la France (Mediterranean) et en direction de la Manche via la Belgique ou le Nord-Est de la France (Channel).

## **L'AUTOROUTE FERROVIAIRE TRACTÉE PAR CFL CARGO**

CFL cargo Luxembourg et CFL cargo France ont franchi une étape importante en assurant progressivement, depuis janvier 2025, la traction d'une partie des trains de l'autoroute ferroviaire sur l'axe Bettembourg-Dudelange – Le Boulou. L'autoroute ferroviaire qui contribue par ailleurs à l'attractivité du terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange et à son dynamisme.

Grâce aux deux plateformes d'autoroute ferroviaire de 700 mètres chacune, le terminal intermodal est un élément clé de l'autoroute ferroviaire qui parcourt les 1.045 km entre Bettembourg-Dudelange et Le Boulou en 15 heures. Quatre fois par jour, 40 semi-remorques par train sont chargées sur des wagons Modalohr. Ce train opéré par Lorry-Rail contribue à éviter la circulation de 320 camions sur les routes chaque jour.

## **REYNALD NICOLAS À LA DIRECTION DE CFL INTERMODAL**

Reynald Nicolas a été nommé au poste de directeur général de CFL intermodal en avril 2025 avec pour objectif de poursuivre et renforcer le développement des activités intermodales en Europe. Il succède à Marc Kennel qui prend en charge le développement d'une offre de conseil au sein de CFL multimodal, avec pour objectif de diversifier le portefeuille de services de l'entreprise.

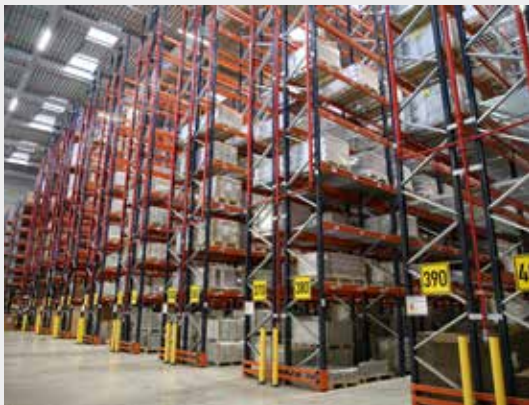
## **LE LABEL « GOLD » POUR LE CENTRE ROUTIER SÉCURISÉ (CRS)**

CFL site services, filiale en charge de l'exploitation du Centre Routier Sécurisé (CRS) de Bettembourg, a obtenu le label « GOLD » pour cette infrastructure après un audit de la société DEKRA. Zone dédiée aux transporteurs routiers usagers du terminal de Bettembourg-Dudelange et du parc logistique Eurohub Sud, le CRS répond à toutes les exigences de la norme « EU Parking Standard – Safe and Secure Truck Parking Area » en matière de sécurité, de sûreté et de qualité de service.

## VODAFONE X CFL LOGISTICS

Le 18 juin 2025, la première pierre d'un nouveau projet d'envergure a été posée sur la zone d'activités économiques Wolser à Dudelange. Vodafone va y développer son nouveau hub logistique pan-européen. Opérationnelle en 2026, l'infrastructure logistique de 36.000 m<sup>2</sup>, permettra à l'entreprise de centraliser la gestion de son stock européen, optimisant ainsi l'approvisionnement de ses clients à travers toute l'Europe. L'entrepôt logistique est conçu pour être à la pointe de la technologie, mais également un modèle en termes de durabilité. Vodafone vise en effet la certification internationale BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), reconnue pour évaluer la durabilité et la performance environnementale des bâtiments.

Dans ce cadre, CFL logistics a remporté en 2025 un appel d'offres majeur lancé par Vodafone. En tant que prestataire logistique, CFL logistics s'appuiera sur une équipe spécialisée d'une vingtaine de collaboratrices et collaborateurs pour gérer le stockage, mettre en place des systèmes informatiques, les services douaniers ainsi qu'une partie du transport routier. Cette opportunité représente une étape majeure pour CFL logistics, renforçant sa présence sur le marché et affirmant son rôle clé dans un projet de grande envergure.



**CFL logistics exploite un entrepôt de 30.000 m<sup>2</sup> à Dudelange, dans lequel les installations dédiées au secteur pharmaceutique et médical garantissent la qualité et la sécurité sanitaire :**

- Contrôle continu de la température.
- Contrôle d'accès.
- Lutte contre les nuisibles (rongeurs, insectes...).
- Traçabilité complète des opérations.

## GDP RENOUELÉE POUR LE SECTEUR MÉDICAL ET PHARMACEUTIQUE

CFL logistics renforce son portefeuille d'activités en développant des solutions à valeur ajoutée et en appliquant les standards les plus exigeants dans les secteurs qu'elle adresse, notamment dans le secteur médical et pharmaceutique.

« Le développement de l'activité dédiée à l'industrie pharmaceutique et au secteur médical fait partie des priorités de CFL logistics », déclare Rocco Brondeau, Directeur de CFL logistics. « Grâce au portefeuille de solutions proposé par les Activités Fret des CFL, nous sommes en mesure d'offrir à nos clients des solutions de stockage adaptées, ainsi que du transport routier ou du transport intermodal incluant les pré- et post-acheminements routiers. »

La certification GDP (Good Distribution Practice), renouvelée en 2025, est en particulier un gage de la qualité de service pour les activités de CFL logistics dans le stockage et de transport de médicaments à usage humain en température ambiante (+15°C à +25°C).

« Cette reconduction confirme l'engagement de nos équipes pour servir nos clients et imaginer avec eux des réponses à leurs besoins, déclare Alexandre Nicolai, Pharmacien Responsable au sein de CFL logistics. « Nous sommes un partenaire de confiance pour les clients institutionnels et industriels, ainsi que pour les grossistes. Notre infrastructure constitue un maillon clé dans la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement pharmaceutique au Luxembourg et dans la Grande Région. »



CFL logistics dispose d'un certificat GDP (Good Distribution Practices) délivré par le ministère de la santé luxembourgeois.

## Les 5 priorités à l'Horizon 2030

**La stratégie Fret H2030 s'appuie sur la sécurité, la proximité client, l'innovation, la durabilité et l'attractivité pour relever les défis de la logistique européenne de demain.**

### **1. Ancrer l'indépendance en matière de sécurité au coeur des Activités Fret**

La sécurité reste un pilier central, avec la volonté de renforcer l'indépendance de la culture sécurité sur le terrain et d'obtenir le certificat de sécurité unique pour nos activités ferroviaires en Europe.

### **2. Développer des partenariats avec nos clients clés autour de solutions qualitatives et à valeur ajoutée**

Nous misons sur le développement de partenariats durables, en priorité avec notre top 10 clients, via des solutions sur mesure et des projets à valeur ajoutée. L'évolution de nos infrastructures et la modernisation de nos équipements s'inscrivent dans cette dynamique.

### **3. Disposer d'une organisation durable**

La durabilité est envisagée sous tous ses aspects : financier, environnemental et social. Un plan d'affaires à horizon 2030 a été défini, intégrant des investissements ciblés pour atteindre les objectifs de décarbonation et d'indépendance énergétique des activités, tout en optimisant la productivité et la qualité de service.

### **4. Adapter notre organisation pour répondre aux attentes des clients et gagner en efficacité grâce à la digitalisation**

Notre organisation doit s'adapter pour répondre à l'évolution des attentes des clients grâce à la transformation digitale, la gestion des données, et l'intégration de solutions innovantes (nouvelles technologies, outils collaboratifs, intelligence artificielle).

### **5. Développer l'identité « Fret » comme levier d'attractivité**

Au fil des années, les activités fret ont grandi, se sont diversifiées. Elles réunissent des histoires et des expertises différentes. Fédérer l'ensemble des collaborateurs autour d'une culture commune tout en reconnaissant nos spécificités, c'est comprendre ce que chacun d'entre nous apporte au groupe, donner du sens et de la cohérence à cet ensemble et être capable de parler d'une seule voix à nos clients.

# GESTION INFRASTRUCTURE



## INTERVIEW

**MARC HOFFMANN**

Directeur Gestion Infrastructure

Pour le Gestionnaire d'Infrastructure, deux projets majeurs se trouvent sur leur dernière ligne droite : la nouvelle ligne à deux voies entre Luxembourg Bettembourg et le pôle de mobilité Howald. D'autres chantiers d'envergure se dessinent déjà à l'horizon comme le renouvellement de la gare de Bettembourg et le pôle de mobilité Hollerich. Les nouvelles feuilles de route de la stratégie du Groupe vont servir de boussole.

**Comment le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) va-t-il mettre en œuvre les nouvelles feuilles de route stratégiques du Groupe CFL ?**

Nous allons travailler surtout sur deux axes. D'un côté, il y a la réalisation de nouveaux projets à partir du Plan National de Mobilité (PNM), par exemple le futur pôle de mobilité Hollerich. D'un autre côté, nous travaillons sur nos infrastructures existantes dans le but d'améliorer la robustesse du réseau ainsi que le confort et la sécurité pour notre clientèle, y inclus l'accessibilité pour tous. Tous ces projets ont en commun un défi majeur : il nous faut des concepts solides pour assurer la mobilité pendant les phases des chantiers. Nos clientes et clients ont droit à de bonnes solutions. Ceci vaut évidemment aussi en cas de perturbations pour lesquelles des plans dégradés sont élaborés pour prendre en charge notre clientèle. S'y ajoute un troisième volet avec tout ce qui touche à la digitalisation – que ce soit le remplacement imminent du réseau GSM-R ou la cybersécurité avec la protection de nos infrastructures.

**Tous ces projets nécessitent une très bonne planification et coordination.**

Elle se fait en premier lieu à partir de la priorisation des projets retenue dans le PNM auquel tous les acteurs de la mobilité ont contribué. Au sein du GI, nous disposons d'une cellule qui gère la concertation avec les acteurs externes comme l'Administration des ponts et chaussées ou les communes pour définir qui fait quoi

et pour coordonner le déroulement d'un chantier. Un défi consiste par exemple dans l'application des mesures de compensation prévues par la législation. Et puis, il y a la coordination en interne, entre Gestionnaire d'Infrastructure, Entreprise ferroviaire et Activités Fret afin de prendre en compte les besoins et préoccupations de chaque entité.

### **Les grands chantiers de la Neibaustreck et du pôle de mobilité Howald ont bien avancé en 2025 et abordent maintenant leur dernière phase.**

À Howald, les derniers travaux, entre autres l'installation d'escaliers mécaniques, sont en train d'être réalisés et le chantier pourra être bouclé d'ici l'automne 2026. L'an passé, une étape importante a été franchie avec la mise en place d'un deuxième quai qui nous permettra d'exploiter séparément deux lignes au moment de la mise en service de la Neibaustreck entre Luxembourg et Bettembourg, fin 2027. Il s'agira d'un milestone historique. En 2025, ce chantier a bien avancé avec le ballastage et la mise en place des premières installations de signalétique. En même temps, les travaux à la tête Sud de la Gare de Luxembourg ont été terminés ce qui nous permettra d'exploiter quatre voies au lieu de deux entre le pôle d'échange Howald et la Gare de Luxembourg et de séparer les lignes depuis/en direction d'Esch-sur-Alzette et de Thionville. Prochainement, les travaux vont débiter du côté de la tête Ouest et de Hollerich avec la même finalité opérationnelle : séparation de lignes et augmentation de la capacité et de la robustesse.

### **Les réaménagements des gares et de leurs alentours ont des répercussions non-négligeables sur le vécu de notre clientèle.**

Nous avons mis en place un programme pour améliorer la qualité et le confort de nos gares et arrêts. L'année passée, les nouvelles salles d'attente au décor chaleureux et contemporain à la Gare Centrale, à Belval-Université, à Bettembourg, à Esch-sur-Alzette et à Mersch ont accueilli leurs premiers voyageurs et voyageuses. À Mersch, le bâtiment voyageurs a été rénové pour y installer un CFL cactus shoppi et à Esch-sur-Alzette, toute la gare a profité d'une cure de jouvence. Nous poursuivons aussi l'augmentation de notre offre en P+R et la promotion du passage de la voiture vers le train et le bus : en 2025, les installations à Troisvierges, Colmar-Berg et Wecker ont été mises en service. En complément, notre application P+R CFL propose une utilisation conviviale à notre clientèle.

### **Un moment fort de l'année écoulée a été la signature du nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

Le nouveau contrat nous donne une garantie de planification pour les prochaines 15 années. Les infrastructures se planifient à long terme et nous sommes heureux de la confiance dont nous témoigne notre ministère de tutelle pour accomplir cette mission. Nous avons d'ailleurs profité de l'occasion pour retravailler les critères de performance liés à l'exécution du contrat. Désormais, un accent encore plus prononcé est mis sur la bonne qualité des services offerts à notre clientèle. Afin d'y arriver, nous cascadons nos objectifs et nous menons une communication cohérente sur nos priorités en matière d'infrastructure.

### **Un projet d'envergure des prochaines années sera le réaménagement de la gare de Bettembourg.**

Il s'agit d'un bel exemple pour illustrer notre façon de procéder qui englobe tous les aspects de la mobilité, mais aussi le service clients, y compris les habitants de Bettembourg. Si nous

*« Nous sommes un acteur de l'urbanisation. »*

réaménageons une gare, le défi consiste à créer d'une part un lieu permettant un passage facile de A vers B et à créer d'autre part un lieu de rencontre où les gens apprécient de passer leur temps. Autrement dit : nous sommes un acteur de l'urbanisation. C'est ainsi qu'à Bettembourg, la passerelle prévue dans le projet voté en 2025 à la Chambre des députés va promouvoir la mobilité douce et relier en même temps les deux parties de Bettembourg séparées par les voies ferrées. Outre une amélioration du confort pour les clientes et clients par des marquises et une conformité PMR, le projet de la nouvelle gare va optimiser son fonctionnement opérationnel. Le plan de voies adapté augmentera la robustesse et la capacité. Enfin, le projet englobe aussi le réaménagement de la gare de bus et la construction d'un P+R ce qui reflète notre approche globale en matière de mobilité.

### **Vous êtes un des initiateurs du projet H00 lancé en mars 2025 visant à optimiser la ponctualité.**

Il s'agit d'un projet transversal qui comporte une dimension opérationnelle et culturelle. La dimension culturelle nécessite un changement de mentalité, ce qui signifie que la ponctualité ne peut s'améliorer qu'avec l'engagement de tous, de notre personnel et de notre clientèle. Chacun(e) doit être conscient(e) qu'il/elle peut y contribuer. Il en découle la dimension opérationnelle et procédurale qui comporte un planning détaillé pour la mise à quai des premiers trains en début de journée et les mouvements de manœuvre et qui définit les responsabilités pour y arriver. Ainsi, tous les services et acteurs impliqués savent quelle est leur contribution pour optimiser notre ponctualité.

## L'ÉTAT ET LES CFL RENOUVELLENT LEURS ENGAGEMENTS EN FAVEUR DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

**Le 12 décembre 2025, un nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire a été conclu pour 15 ans, du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2040.**

Par ce contrat, l'État – propriétaire des infrastructures ferrées – renouvelle aux CFL la délégation de la gestion du réseau ferré national, y compris les infrastructures ferroviaires du port de Mertert, ainsi que des 68 gares et arrêts, dont deux se trouvent sur le territoire français (à Audun-le-Tiche et à Volmerange-les-Mines).

### Le Luxembourg en tête des investissements par habitant en Europe

Approuvé à l'unanimité par la Chambre des députés le 30 octobre 2025, le projet de loi afférant (N°8494) prévoit 4,7 milliards d'euros entre 2026 et 2040, afin de réaliser plusieurs missions dont la gestion quotidienne du trafic des trains voyageurs et marchandises des CFL et d'autres entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois.

En liant le financement du contrat à des critères de qualité et de performance, les deux parties expriment leur engagement pour une vision orientée vers la plus haute qualité de conduite des missions attribuées aux CFL. Les investissements dans les infrastructures sont d'ailleurs complémentaires aux investissements propres des CFL effectués dans la flotte de trains et les services complémentaires pour promouvoir la sécurité, qualité et la multimodalité avec les autres modes de transport.



*Jeannot Waringo (Président du Conseil d'Administration des CFL), Yuriko Backes (ministre de la Mobilité et des Travaux publics), Marc Wengler (Directeur Général des CFL) et Marc Hoffmann (Directeur Gestion Infrastructure des CFL) au moment de la signature du nouveau contrat.*

### Des compétences et du matériel essentiels

Ce nouveau contrat de gestion donne aux CFL la prévisibilité nécessaire pour continuer à investir dans les compétences des 1.800 collaborateurs et collaboratrices du Gestionnaire d'Infrastructure. En complément des missions d'entretien et de maintenance inscrites au contrat, il est également projeté de renouveler le matériel roulant utilisé pour différentes opérations de maintenance sur le réseau ferré dont 10 engins d'intervention Robel, une bourreuse (assurant l'alignement et la stabilisation des voies), une régaleuse (ajout et distribution de ballast) et des wagons pour le transport de ballast.

Au-delà du nouveau contrat de gestion de l'infrastructure, le programme pluriannuel de modernisation et d'agrandissement de l'infrastructure ferroviaire fait quant à lui l'objet d'investissements propres supplémentaires.

### Le réseau ferré luxembourgeois en chiffres-clés





Du 14 mars au 4 avril 2025, 20 aiguillages ont été remplacés entre Luxembourg et Pétange (ligne Luxembourg – Bascharage-Sanem – Rodange – Athus / Longwy) après le remplacement préventif de 10.000 traverses en béton fin 2024.

## PRÉSERVER LE PLUS HAUT NIVEAU DE QUALITÉ ET DE SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES

Outre les nombreux travaux d'agrandissement et de modernisation, les CFL ont, comme chaque année, réalisé de nombreux travaux d'entretien et de maintenance sur les infrastructures. L'ensemble de ces opérations a représenté 270 jours de travaux en 2025 (264 jours en 2024) sur une ou plusieurs lignes. Parmi celles-ci, le tronçon entre Luxembourg et Bertrange (ligne Luxembourg – Kleinbettingen – Arlon) a été renouvelé pendant les vacances scolaires de Pâques sur une longueur totale de six kilomètres afin de continuer à assurer la sécurité et le confort des clientes et clients et du personnel des CFL. Parmi les opérations figurait également le début du renouvellement des installations de traction électrique sur la ligne de Pétange à Esch/Alzette. Les travaux sur le site de Belval-Usines ont débuté en septembre 2025.

## RÉSEAU FERRÉ RIME AVEC CONNECTIVITÉ

Les CFL poursuivent leurs efforts pour améliorer la connectivité sur le réseau ferré et proposer de nouveaux services à leur clientèle. CFL Free Wifi, l'accès gratuit au Wi-Fi, est d'ores et déjà disponible dans l'ensemble des 68 gares et arrêts ferroviaires et dans les bus CFL. Depuis janvier 2025, la communauté de l'éducation et de la recherche (lycéens et lycéennes, enseignants et enseignantes du Secondaire, étudiantes et étudiants, professeurs de l'Université, personnel des instituts de recherche,...) dispose d'un accès automatique et gratuit à eduroam dans les gares et bus CFL.

Cette connexion sécurisée est accessible grâce à une collaboration entre les CFL et la Fondation Restena qui coordonne l'accès à eduroam au Luxembourg.

En novembre 2024, l'État, les CFL et les opérateurs de réseaux mobiles se sont engagés pour améliorer la couverture des réseaux mobiles publics le long du réseau ferré. Cette alliance passe par la mise en place de sites de radiodiffusion sur le domaine ferroviaire. Le premier pylône issu de cette collaboration a été posé en 2025 à proximité de l'ouvrage d'art dit « saut-de-mouton » par lequel la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dépassera en hauteur la ligne ferroviaire existante.



Le pylône a été posé en juillet 2025 aux abords de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg.

## UN TRIPTYQUE GAGNANT POUR LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Les CFL ont poursuivi en 2025 la transformation et l'aménagement d'infrastructures clé pour la mobilité de demain en Gare de Luxembourg, au pôle d'échange Howald et sur le tracé de la nouvelle ligne supplémentaire entre Luxembourg et Bettembourg.

### Howald : le deuxième quai en service

Inclus dans un des pôles d'échange de mobilité stratégiques pour le pays, l'arrêt ferroviaire Howald a été le théâtre d'opérations titanesques organisées 7/7j en trois postes, du 11 juillet au 14 septembre 2025. Les infrastructures ont été totalement renouvelées sur 900 mètres, de la plateforme de la voie aux caténaires.



Le nouveau quai, mis en service le 15 septembre 2025, s'étend sur 307 mètres.



Durant l'été 2025, six kilomètres de voie ont aussi été renouvelés entre les gares de Berchem et Howald.



Les nouveaux accès au triage de Luxembourg et l'accès sud au Centre de Remisage et de Maintenance sont opérationnels depuis le 15 septembre 2025.

À l'issue de ces travaux, le quai II flambant neuf a été ouvert aux voyageurs et voyageuses qui transitent par Howald. La deuxième partie de l'année a été consacrée au quai I mis hors service pour le renouveler et le préparer au futur raccordement de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.

Les travaux de transformation de l'arrêt Howald seront bouclés en 2026. « Le travail de chaque intervenant influe sur celui des autres et donc sur le respect du planning », indique David, ingénieur aux CFL, chargé d'affaires du projet de transformation du site.



2.650 mètres de voies, 4.420 traverses ou encore 13 aiguillages ont été remplacés durant les opérations d'été.



David, ingénieur aux CFL et chargé d'affaires du projet de transformation du site Howald.

Pour en savoir plus :



### Gare de Luxembourg : les quais réaménagés, le plan des voies adaptés

Entre mi-juillet et fin décembre 2025, les CFL ont bouclé la dernière phase du projet d'assainissement et de plateforme, de renouvellement de la voie et d'appareils de voie. Les travaux de ce projet impliquaient des adaptations aux installations de traction électrique et de signalisation dans différentes parties de la Gare de Luxembourg. Les travaux comportaient aussi l'adaptation de l'about sud du quai IV pour tenir compte des adaptations effectuées au niveau des voies.

Des travaux d'envergure ont également été réalisés au niveau du système de canalisation et d'assainissement avec la pose, jusqu'à 6 mètres de profondeur, de nouveaux collecteurs d'eaux pluviales et d'eaux usées.

### « NBS » : le raccord d'une pièce maîtresse du réseau

La « NBS » (Neubaustrecke) Bettembourg-Luxembourg continue de dévoiler son visage au fil de ses 7 kilomètres. En 2025, de nombreuses opérations ont été réalisées ou entamées comme l'aménagement de la plateforme du tronçon 1 au nord de la gare de Bettembourg ainsi que les travaux préparatoires au raccordement de la nouvelle ligne à la gare de Bettembourg.



*Durant l'été, 200 inclusions rigides ont été placées pour assurer la prise en charge des poids impressionnants des trains qui, à l'avenir, enjambreront en hauteur le tracé de la ABS par l'ouvrage d'art dit « saut de mouton ».*

D'autres opérations se sont poursuivies respectivement ont été finalisées sur les autres tronçons de la ligne comme la finalisation (avril 2025) des travaux technico-biologiques visant à stabiliser les talus proches de la voie ferrée sur une longueur de plus de trois kilomètres.

### 8 trains par heure sur la NBS

La nouvelle ligne offrira la possibilité de faire circuler jusqu'à 8 trains par heure entre le Luxembourg et la France (hors TGV). Une hausse de capacité et donc de service à la clientèle rendue possible grâce à la séparation de deux lignes très fréquentées qui disposeront d'un quai attitré tant à Howald qu'en Gare de Luxembourg.

À Howald (photo), le quai II reviendra à la ligne Luxembourg – Esch/Alzette – Rodange (ABS), la ligne plus fréquentée du réseau. Quant au quai I (créé 2017), il accueillera les voyageurs et voyageuses du sillon lorrain qui circuleront alors sur la NBS.



*Des murs anti-bruit ont été érigés sur 150 mètres pour limiter les nuisances sonores liées à la circulation ferroviaire.*

### LE POSTE DIRECTEUR DE LUXEMBOURG MIS À JOUR

Redimensionner les infrastructures de mobilité passe aussi par des éléments moins visibles du grand public comme les installations de commande et surveillance des infrastructures ferroviaires (aiguillages, signaux, ...) ainsi que leurs postes de contrôle. C'est ainsi que le poste directeur de Luxembourg a été mis à jour à l'été 2025 dans le cadre de l'adaptation de la Gare de Luxembourg et du pôle d'échange Howald.

## ETTELBRUCK: LA GENÈSE DU PÔLE D'ÉCHANGE SE POURSUIT

Projet d'ampleur pour la mobilité dans le Nord du pays, la création d'un pôle multimodal en gare d'Ettelbruck se concrétise progressivement, conformément aux étapes clés fixées pour ce projet porté par les CFL, l'Administration des ponts et chaussées et l'Administration des Bâtiments Publics.

En 2025, les CFL ont poursuivi les travaux de finition au niveau des souterrains et sur les quais pour améliorer le confort de la clientèle, avec la pose d'abris ouverts et de sièges. Les travaux de fondation du futur parking P+R CFL (435 places sur 4 étages) se sont poursuivis. La construction d'une gare routière provisoire au niveau du quai 1 a débuté après les congés collectifs.

Les différents éléments du projet étant indissociables, ils impliquent une parfaite coordination entre les parties prenantes. Les porteurs du projet ont également choisi de réaliser des infrastructures provisoires comme la gare routière et de faire évoluer la configuration du site au fur et à mesure de l'avancement des travaux, afin de concilier la priorité absolue de sécurité (pour les usagers et le personnel) avec la nécessité de maintenir l'activité de mobilité pendant le chantier.

À la fin des travaux, la gare disposera de trois quais et de 5 voies à quais. En parallèle, les CFL créent sur une zone jouxtant la gare de nouveaux faisceaux de garage (quatre voies électrifiées et deux quais de service) pour stationner des trains voyageurs. Ils pourront notamment y être nettoyés. Cinq voies supplémentaires sont aménagées pour les besoins du Service Maintenance Infrastructure qui sera ainsi doté d'une nouvelle base de travaux, y compris un nouveau quai de chargement. Des installations qui, en coulisses, contribuent à la qualité de service rendue à la clientèle.

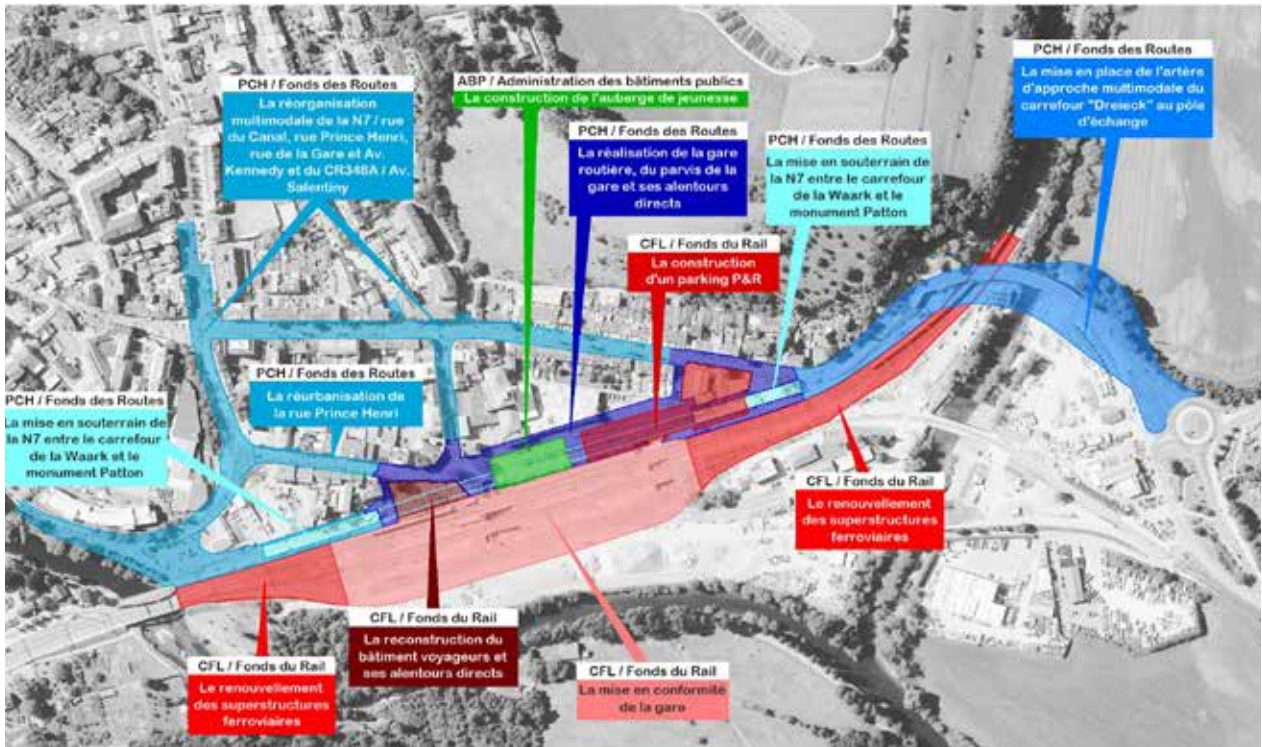


Un accent est mis sur la qualité d'accueil des clientes et des clients, notamment au niveau des souterrains.



La gare d'Ettelbruck présente le même type de marquise qu'en Gare de Luxembourg.

### Le projet global et ses maîtres d'ouvrage





À Troisvierges, les travaux entamés ont permis de doubler le nombre de places de parking proposées à la clientèle du nord du pays et des régions frontalières.

## DEUX NOUVEAUX P+R SUR LA LIGNE DU NORD

Les CFL ont mis en service en 2025 un bâtiment P+R de 388 places en gare de Troisvierges et un P+R à ciel ouvert agrandi et modernisé à l'arrêt Colmar-Berg (237 places).

Au départ d'une structure de 602 tonnes d'acier, le P+R de Troisvierges présente une identité singulière. Du côté de la rue, la façade est constituée de lames métalliques verticales, accentuant l'effet d'ondulation. Du côté des voies ferrées, elle est réalisée avec des lames métalliques disposées horizontalement. « Ce bâtiment a été pensé pour s'intégrer parfaitement dans son environnement et dans le contexte résidentiel de la localité », résume Jérôme, Gestionnaire de projet et ingénieur au sein du service Projets Infrastructure du Gestionnaire d'Infrastructure des CFL (photo).



Comme pour chaque nouveau projet de bâtiment P+R, les CFL ont végétalisé la toiture et y ont installé des panneaux photovoltaïques. Les installations photovoltaïques généreront jusqu'à 142 kWc d'énergie injectée directement dans le circuit électrique du P+R qui fonctionne ainsi majoritairement de façon autonome.



L'inauguration officielle s'est déroulée le mercredi 23 juillet 2025 en présence de la ministre de la Mobilité et des Travaux Publics, Yuriko Backes, du Directeur Général des CFL, Marc Wengler, du Directeur Gestion Infrastructure des CFL, Marc Hoffmann ainsi que des équipes en charge des deux projets et d'autres invités d'honneur.



Le P+R de Colmar-Berg comprend sept emplacements PMR, deux emplacements équipés de bornes Charge pour les véhicules électriques, des emplacements pour les deux roues, une série de râteliers à vélos et un parking à vélo sécurisé bikebox dans la rue de l'Alzette.

**9.000**

C'est le nombre de places de parking proposées par les CFL à proximité des gares et arrêts CFL sur le réseau ferré.

## LA COMPOSITION DES TRAINS PRÉSENTÉE SUR LES ÉCRANS

Depuis la mi-décembre 2025, les CFL proposent une nouvelle information utile à leurs clientes et clients pour faciliter leur positionnement sur le quai avant leur montée à bord du train. Les afficheurs présents en hauteur sur les quais renseignent en effet la composition du prochain train avec : le nombre de voitures à disposition (longueur du train), l'emplacement des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classes, l'emplacement dédié aux personnes à mobilité réduite et celui dédié aux vélos, le sens de la marche du train et l'emplacement de l'écran d'affichage par rapport au train sur le quai. Ce nouvel affichage a été conçu en étroite collaboration avec un panel de clientes et clients sollicités en 2024.

## LES CFL RENFORCENT LA VISIBILITÉ DE LA LANGUE LUXEMBOURGEOISE SUR LES QUAIS

Dans le cadre de leur engagement en faveur du multilinguisme et de la valorisation de la langue luxembourgeoise, les CFL ont entrepris d'afficher les noms des localités à la fois en français et en luxembourgeois sur les 280 panneaux des quais de l'ensemble du réseau.

Les nouvelles signalétiques seront installées dans l'ensemble des gares gérées par les CFL, y compris dans deux gares situées sur le territoire français, à Audun-le-Tiche (Däitsch-Oth) et Volmerange-les-Mines (Wuelmereng), a souligné Henri Werdel, Directeur Investissements Infrastructure aux CFL qui a dirigé le projet.



*Fin 2025, 14 gares et arrêts ferroviaires étaient équipés de ce dispositif.*

Le premier panneau bilingue a été dévoilé le 21 mars 2025 à Esch-sur-Alzette (Esch-Uelzecht), en présence de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Yuriko Backes et du ministre de la Culture, en charge de la promotion de la langue luxembourgeoise, Eric Thill, de Jeannot Waringo, Président du Conseil d'Administration des CFL, et des Directeurs Marc Hoffmann (Gestion Infrastructure) et Henri Werdel (Investissements Infrastructure).



*Inauguration des panneaux bilingues à Esch-sur-Alzette en présence des ministres Yuriko Backes et Eric Thill.*

## HENRI WERDEL, UNE CARRIÈRE AU SERVICE DES CHEMINS DE FER

Le 31 mars 2025, le Conseil d'Administration des CFL a rendu hommage à Henri Werdel à l'occasion de son départ en retraite. Un moment émouvant qui ponctuait une carrière consacrée au développement des infrastructures ferroviaires du pays et donc de la mobilité au service de la clientèle.

Expertise, prévoyance et professionnalisme sans failles ont caractérisé le parcours de l'ingénieur et cheminot passionné durant près de 40 ans. « Il a marqué de son empreinte le développement des infrastructures ferroviaires au Luxembourg », a déclaré Jeannot Waringo, Président du Conseil d'Administration des CFL au moment de rendre hommage à M. Werdel. « Henri Werdel a toujours été un interlocuteur respecté au sein de notre entreprise et un ambassadeur estimé des CFL à l'extérieur. »



Inauguration en septembre 2023 des nouvelles installations de la gare de Mersch avec le ministre de la Mobilité et des Travaux publics de l'époque, François Bausch.

Entré en 1987 aux CFL, Henri Werdel était en charge de la Direction Gestion Infrastructure depuis 2012. Cette période a été marquée par un impressionnant volume d'investissements dans le réseau ferré.

Interrogé sur le fait le plus marquant de son long parcours ferroviaire, Henri Werdel cite l'introduction du système européen de contrôle de vitesse, ETCS (European Train Control System) : « Ce système empêche que de graves accidents ne se produisent. Il s'agit de la réalisation la plus importante pour les chemins de fer luxembourgeois et je l'ai accompagnée et promue activement durant une large partie mon parcours professionnel. »



Inauguration en septembre 2024 de la gare de Rodange rénovée, aux côtés notamment de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Yuriko Backes.



Jusqu'au 31 mars 2025, une phase transitoire avait été organisée avec Marc Hoffmann pour assurer un transfert de connaissance et profiter de l'expérience d'Henri Werdel. Depuis cette date, Marc Hoffmann assure la Direction de la Gestion Infrastructure après avoir dirigé pendant 16 ans les Activités Voyageurs.

(de g. à d.)  
Jeannot Waringo,  
Président du Conseil d'Administration,  
Henri Werdel,  
Directeur Investissements Infrastructure,  
Marc Wengler, Directeur Général.

# RETOUR SUR LES ÉVÉNEMENTS CLÉS DE 2025

**10/02** – Premier trajet transfrontalier pour une nouvelle Coradia des CFL vers Arlon.



**26/02** – Inbetriebnahme der Weststrecke: Neue Zugverbindungen westlich der Mosel und Anpassung des Zugangebots zwischen Luxemburg und Deutschland.

**29/04** – 478 paires de chaussettes produites en édition limitée et vendues au profit de Trisomie 21 Lëtzebuerg asbl.



**03/05** – 3<sup>e</sup> Journée nationale du respect dans les transports en commun

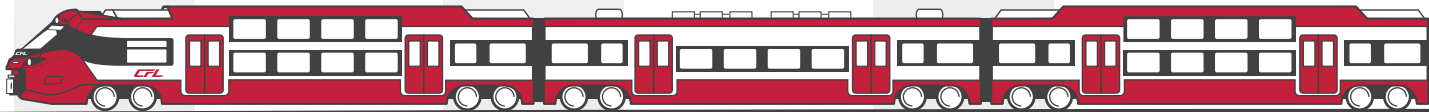
**07/05** – Ouverture de l'exposition LUGA (Luxembourg Urban Garden)



**08/05** – Inauguration de 12 bus électriques et de 14 stations de chargement



**12/05** – CFL cactus shoppi ouvre ses portes en gare de Mersch.



JAN

FÉV

MAR

AVR

MAI

JUIN

**13/01** – Les CFL et Restena étendent l'accès au WiFi « eduroam » pour la communauté de la recherche et de l'éducation.

**28/01** – Conférence de presse de présentation des grands travaux d'infrastructure, d'entretien et de maintenance pour 2025.



**07/03** – Ouverture des salles d'attente rénovées en Gare de Luxembourg.



**21/03** – Début de l'affichage des localités des gares en français et en luxembourgeois sur les 280 panneaux sur l'ensemble du réseau ferré.



**25/03** – 130 Coradia Stream High Capacity miniatures vendues au profit d'associations sociales et caritatives.

**03/06** – Les CFL célèbrent le « World Bicycle Day » au pôle d'échange Pfaffenthal-Kirchberg et à la gare de Belval-Université.

**05/06** – Journée ILCAD : les CFL et la Police sensibilisent les usagers de la route au PN21 à Lintgen.

**07/06** – Fermeture définitive du passage à niveau de Dommeldange.

**16/06** – Conférence de presse de présentation du Rapport Annuel 2024 du Groupe CFL.

**18/06** – Remise des médailles de distinction honorifique à l'occasion de la Fête Nationale

**04/07** – 16<sup>ème</sup> édition du CFL Safety Day.



**19/07 - 24/08**  
Vélosommer 2025

**23/07** – Deux nouveaux P+R inaugurés à Troisvierges et Colmar-Berg.



**25/07** – Visite avec les médias sur le chantier du Pôle d'échange Howald



**16/09** – Trajet inaugural des navettes autonomes Ohmio à Belval.

**16/09 au 22/09** – Semaine européenne de la mobilité

**19/09** – Staff Day des CFL



**19/09** – Présentation d'une automotrice TER2n-NG habillée aux couleurs de la Rockhal dans le cadre du 20ème anniversaire du Centre de Musiques Amplifiées.

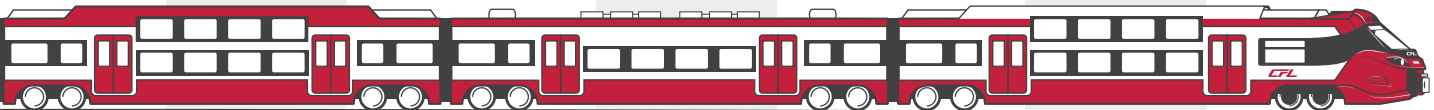


**25/09** – Inauguration : « Le Wagon », un nouvel espace de consommation, de détente et de passage en Gare de Luxembourg.

**24/11** – Visite du Conseil d'Administration et du Comité des Directeurs des CFL du chantier de la Direction Générale, Place de la Gare.



**25/11** – Semaine européenne de la réduction des déchets : journée de sensibilisation en Gare de Luxembourg.



JUIL

AOÛT

SEPT

OCT

NOV

DÉC

**11/08** – Deux navettes autonomes OHMIO prennent la route à Belval.



**02/10** – Les CFL s'associent au Trounwiessel avec une locomotive arborant l'identité visuelle du changement de trône.

**06&07/10** – Visite des ateliers d'Alstom à Barcelone où sont construites les Coradia

**16/10** – „Grenzenlos Gedenken“ - Commémoration Comité Auschwitz Luxembourg

**24/10** – CFL cactus shoppi ouvre ses portes à Bettembourg.

**27/10** – Une locomotive des CFL en l'honneur des 25 ans de l'association Trisomie21 Lëtzebuerg a.s.b.l.

**12/12** – Signature du nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2026-2040



**14/12** – Mise en place des nouveaux horaires de trains et d'une nouvelle offre.



# RAPPORT DE DURABILITÉ



*À chaque train son tandem indispensable au départ: le conducteur (ou la conductrice) et le personnel d'accompagnement.*

# INFORMATIONS GÉNÉRALES

**En tant qu'acteur principal de la mobilité au Luxembourg et dans les régions frontalières, et développant une partie de ses activités en Europe, le Groupe CFL agit pour une mobilité responsable, durable et inclusive et souhaite avoir un impact positif sur la planète et l'humain. Cet engagement s'applique aux clientes et clients, aux collaborateurs et collaboratrices du premier employeur du pays, ainsi qu'à sa chaîne de valeur (voir page 150).**

Dans le cadre du processus de mise en conformité avec la nouvelle directive européenne encadrant le reporting extra-financier (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD), les CFL continuent à publier proactivement leur rapport de durabilité, pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2025. Publié dans le Rapport Annuel 2025, il a notamment pour objectif de décrire les impacts du Groupe CFL sur l'environnement et la société, ainsi que la manière dont les enjeux de durabilité (environnementaux, sociaux et de gouvernance) l'affectent.

Le rapport de durabilité couvre les activités de la Maison-Mère et de ses filiales (voir page 10), basées au Luxembourg et à l'étranger. Selon les thématiques de durabilité, il peut également considérer l'amont et l'aval de la chaîne de valeur du Groupe CFL (voir page 96). Le périmètre de consolidation du rapport correspond à celui des états financiers. Le rapport de durabilité suit les projets de standards européens de reporting extra-financier (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) publiés en novembre 2025 et contient des informations qualitatives et quantitatives basées sur les données actuellement disponibles<sup>1</sup>. En ligne avec les ESRS en vigueur fin 2025, l'information concernant quelques thèmes matériels est désagrégée lorsque ces derniers ne couvrent pas l'ensemble des activités du Groupe CFL. Certaines activités sont également exclues du calcul de métriques lorsque ces dernières ne représentent pas d'impact, de risque ou d'opportunité importants dans le cadre d'un thème matériel.

Le rapport de durabilité 2025 n'inclut pas de rapport taxonomique, conformément au règlement européen sur la taxonomie. Le rapport taxonomique inclus dans le Rapport Annuel 2024 reste encore d'actualité en termes d'identification des activités du Groupe CFL « durables » et compatibles avec les objectifs de l'Accord de Paris.

<sup>1</sup> Pour le bilan carbone, des estimations sont par exemples utilisées pour des postes spécifiques.



« LA PUBLICATION D'UN RAPPORT DE DURABILITÉ EST BIEN PLUS QU'UN EXERCICE DE REPORTING »

# INTERVIEW

**FLORIAN CZECH**

Responsable de la Cellule  
Développement Durable

**Un accord au niveau européen a été atteint en décembre 2025 sur la proposition de directive dite « Omnibus » visant la simplification des directives CSRD (reporting de durabilité) et CS3D (devoir de vigilance). Quel impact cette nouvelle directive a-t-elle sur le Groupe CFL ?**

2025 a déjà été pour nous l'année de la publication de notre premier rapport de durabilité, y compris de notre premier rapport taxonomique. Ces derniers ont par ailleurs été audités (à blanc), sur la base des « anciens » standards ESRS (European Sustainability Reporting Standards). Ce premier exercice fut très riche, mais aussi parfois assez complexe du fait du niveau très détaillé d'informations à fournir. La rédaction de ce deuxième rapport de durabilité s'oriente sur les nouvelles versions de standards inspirées de la nouvelle directive « Omnibus ». Leur simplification a facilité sa préparation, effectuée étroitement avec les services opérationnels du Groupe, sans pourtant diluer l'effort de transparence et la substance. C'est dans cet esprit que le Groupe poursuit sa démarche « développement durable » : sur la forme, avec le reporting exigé par les directives, mais surtout sur le fond, pas à pas, en structurant davantage notre démarche et en menant des actions concrètes sur le terrain, indépendamment de la nouvelle législation. Même si le Groupe CFL n'est, pour le moment, pas concerné par la directive CS3D, nous publions depuis 2023 un rapport sur les droits humains dans le cadre de notre adhésion au Pacte national « Entreprises et droits de l'Homme ». Il présente nos démarches en interne et vis-à-vis de notre chaîne de valeur, surtout de nos fournisseurs, en faveur des droits humains.

**Comment le Groupe CFL se prépare-t-il à la mise en conformité avec la directive CSRD ? Avez-vous des procédures spécifiques en place pour son suivi ?**

Nous avons entamé notre préparation à la CSRD il y a quelques années déjà, avec la mise en place notamment d'un Comité de pilotage et d'un Plan d'action dédiés. Nous avons d'ailleurs débuté notre Plan d'action par l'analyse de « double matérialité » qui nous a permis d'identifier les effets du Groupe CFL sur son environnement et les effets de son environnement sur ses activités. Les thématiques prioritaires qui en ressortent structurent ce deuxième rapport de durabilité, mais influent surtout les feuilles de route stratégiques du Groupe préparées en 2025

pour la période 2026-2030. Cette prise en compte démontre à nouveau que la RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) est complètement intégrée à la stratégie d'entreprise, qui se décline en plusieurs objectifs et engagements. Afin de mesurer la mise en œuvre de ces objectifs, nous continuons à identifier les indicateurs pertinents et à collecter les données auprès des équipes opérationnelles. Nous poursuivons notamment nos efforts pour la collecte des données auprès de nos fournisseurs, dans le cadre du scope 3 de notre bilan carbone par exemple. Les données sont en effet indispensables pour assurer un véritable pilotage de nos enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance.

**Que retirez-vous de la publication en 2025 pour l'exercice 2024 d'un premier rapport de durabilité conçu selon l'esprit de la CSRD ? Comment le Groupe CFL s'assure-t-il que la CSRD ne se résume pas à un « simple » exercice de reporting ? Cette directive peut-elle aider à engager des actions concrètes sur le terrain ?**

La publication du premier rapport de durabilité en 2025 a été bien plus qu'un exercice de reporting. La CSRD impose en effet un cadre exigeant en matière de reporting de durabilité, mais son ambition va bien au-delà de la simple conformité réglementaire. Elle encourage avant tout les entreprises comme les CFL à suivre une véritable logique de pilotage de leurs enjeux de durabilité, fondée sur une démarche d'amélioration continue. La CSRD constitue ainsi un levier de transformation plutôt qu'un simple exercice de reporting. Notre deuxième rapport de durabilité met en lumière de nombreuses actions d'envergure en termes de réduction des consommations énergétiques, de design de projets de construction ou de soutien à la diversité. Mais c'est aussi la somme de nos initiatives et de nos petits impacts quotidiens, au niveau de chaque collaborateur et collaboratrice, qui font la différence. On observe d'ailleurs, au fil des années, une dynamique très positive : les services s'approprient de plus en plus les enjeux de durabilité, en les intégrant au cœur même de leurs projets et de leurs processus, et en se posant les bonnes questions en amont. Cette évolution est particulièrement encourageante. La CSRD contribue à nous donner un cadre pour reconnaître et valoriser ces efforts, et plus largement les atouts du secteur ferroviaire et de la multimodalité, au service de l'humain et de la planète.

# NOTRE GOUVERNANCE

**La Charte de gouvernance des CFL encadre la composition, le rôle et les responsabilités des organes de la Société, y compris le Conseil d'Administration et le Comité des Directeurs. Ensemble, ces organes assurent la gestion, le contrôle et la surveillance de la Société, y compris le suivi des questions de durabilité et de leurs impacts, risques et opportunités.**

## LE RÔLE DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE (GOV-1)

### Le Conseil d'Administration

Placé sous la présidence de M. Jeannot Waringo, le Conseil d'Administration (C.A.) du Groupe CFL est composé de quinze membres, tous non-exécutifs. Le C.A. représente la structure actionnariale de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois et reflète le modèle de cogestion de l'entreprise avec un tiers des sièges attribués à des représentants et représentantes du personnel. Le C.A. est mixte avec 27% de femmes et 73% d'hommes. Selon la Charte de gouvernance des CFL, « les administrateurs sont soumis à une obligation de loyauté » et « font preuve d'intégrité et prennent leurs décisions, en toute indépendance, dans l'intérêt du Groupe CFL ». 13% des administrateurs sont indépendants.

La diversité des formations, les connaissances, les compétences et l'expérience des membres du Conseil d'Administration contribuent également au contrôle et à la surveillance efficace des questions de durabilité. Les administrateurs et administratrices s'engagent à « développer en permanence leurs connaissances sur les thématiques et les tendances qui influencent les activités du Groupe CFL (par exemple, la mobilité, les transports, la gestion des risques, etc.) ».

Le C.A. détermine la politique et supervise la gestion de l'entreprise en étroite coordination avec le Comité des Directeurs. Le Comité d'Audit et le Comité de Rémunération sont rattachés au C.A.. Le Comité d'Audit apprécie l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques (voir page 92).

Le Comité de Rémunération est quant à lui chargé de déterminer les objectifs annuels de la Société, y compris ceux liés aux impacts, risques et opportunités (IRO) importants, et d'évaluer leur réalisation.

### Le Comité des Directeurs

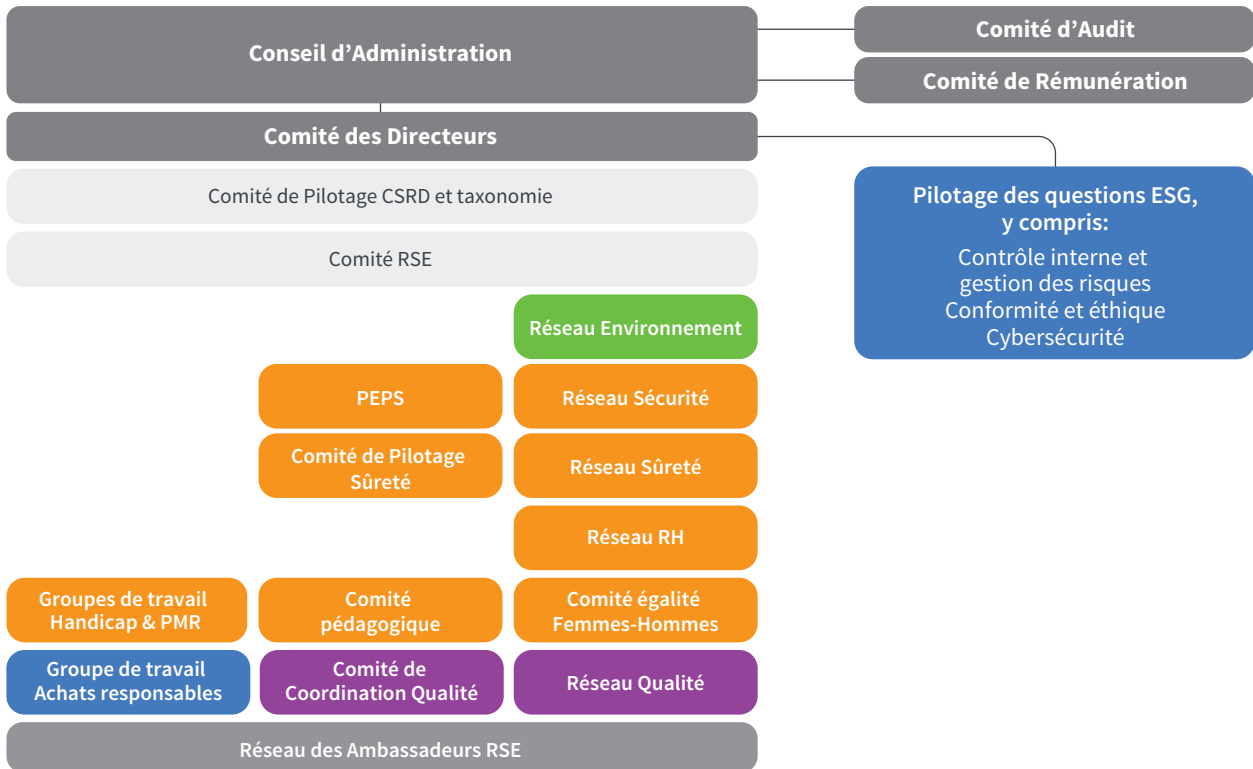
Placé sous l'autorité du Directeur Général, M. Marc Wengler, et composé de six membres (quatre hommes et deux femmes), ainsi que du Secrétaire Général, le Comité des Directeurs est chargé de la gestion courante de l'entreprise, de sa représentation et de l'exécution des décisions prises par le Conseil d'Administration.

La RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) faisant partie intégrante de la stratégie d'entreprise du Groupe CFL (voir SBM-2 page 95), le Conseil d'Administration et le Comité des Directeurs effectuent un suivi régulier des thématiques durables matérielles (voir SBM-3 page 100), en particulier des objectifs annuels et des projets stratégiques qui y sont rattachés (voir GOV-2 page 91). Les administrateurs et administratrices reçoivent régulièrement en amont de chaque réunion, au travers des rapports de gestion du Directeur Général et de rapports thématiques, des informations liées aux impacts, risques et opportunités du Groupe, y compris en matière de durabilité. Des points d'actualité sur l'avancée des différents projets et des discussions autour des enjeux de durabilité du Groupe sont également organisés dans le cadre des réunions hebdomadaires du Comité des Directeurs. Le graphique ci-contre liste ceux traités courant 2025.

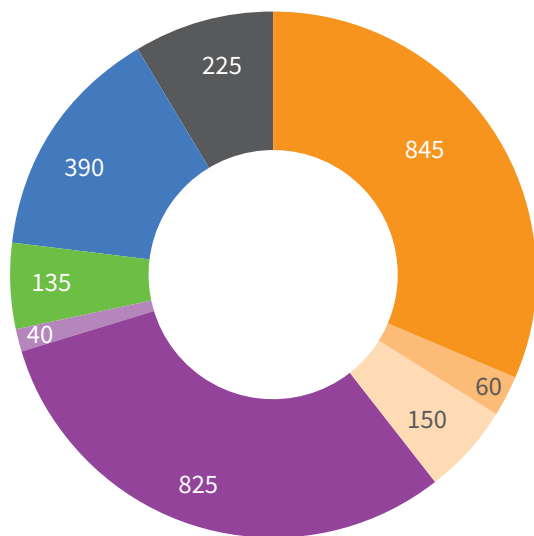
### Comités et réseaux spécifiques

Les CFL comptent également plusieurs comités et réseaux transversaux en charge de différentes thématiques environnementales ou sociales et de plans d'action ad hoc (voir SBM-2 page 95). Le Comité de pilotage « CSRD et taxonomie » est chargé de la supervision de la mise en œuvre du Plan d'action « CSRD et taxonomie », y compris les éléments à publier dans le Rapport Annuel du Groupe. Une communauté active d'Ambassadeurs et d'Ambassadrices RSE internes aide à diffuser les informations et à nourrir la réflexion liée au développement durable aux CFL.

### Organisation de la gouvernance RSE des CFL



### Thématiques et enjeux RSE discutés au Comité des Directeurs en 2025 (en minutes)



- Sécurité, santé et bien-être
- Dialogue et consultations
- Emploi, formation et employabilité
- Qualité des services de transport
- Offre de mobilité et report intermodal
- Changement climatique
- Cybersécurité
- Autres

### L'INTÉGRATION DES RÉSULTATS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ DANS LES SYSTÈMES D'INCITATIONS (GOV-2)

Afin d'accompagner la transformation du Groupe, de soutenir la réalisation de ses objectifs annuels et de mesurer leur concrétisation, le Conseil d'Administration a mis en place un système formalisé de gestion par objectifs et un système de gestion de la performance et de développement. Celui-ci introduit notamment une part de salaire annuel variable pour certaines catégories de personnel. Cette part dépend de la catégorie de poste, du degré de réalisation des objectifs du Groupe et de la performance individuelle. Pour 2025, le Comité de Rémunération a fixé 13 objectifs (voir page 92) qui découlent des priorités de la stratégie d'entreprise (voir page 92). Les objectifs sont déclinés au niveau des services du Groupe. Sur les 13 objectifs, 9 objectifs ont un caractère de durabilité (presque 70% de la rémunération variable est donc liée à la durabilité). Ils couvrent également la réalisation des projets stratégiques qui ont un caractère transversal.

### Le Comité RSE

Le Comité RSE, constitué de représentants de différents services du Groupe, définit la feuille de route RSE, sur proposition de la Cellule développement durable. Actualisée continuellement et englobant les initiatives RSE du Groupe, telles que les achats responsables, la diversité, l'engagement social, le bien-être ou encore l'environnement, la feuille de route RSE est présentée et discutée en Comité des Directeurs une fois par an. Ce dernier passe également en revue l'ensemble des impacts, risques et opportunités de tous les thèmes matériels prioritaires du Groupe CFL (voir SBM-3 page 100).

### Objectifs 2025 du Groupe CFL



Le taux de fréquence (nombre d'accidents de travail)



L'indicateur de sécurité ferroviaire pondéré



L'objectif intermédiaire, dit « de moyen » au niveau de la sécurité



Le plan d'actions de réduction de CO<sub>2</sub>



Le respect des budgets



La réalisation de projets inscrits au Fonds du rail



Les minutes de retard des trains voyageurs



Le résultat net du Groupe CFL



Le pourcentage de suppressions de trains voyageurs



Le baromètre de la satisfaction clients



Le taux de satisfaction du personnel



La réalisation des projets stratégiques



Le taux de réalisation des commandes Fret

### LA DÉCLARATION SUR LA DILIGENCE RAISONNABLE (GOV-3)

Avec la signature du Pacte national « Entreprises et droits de l'Homme » en juillet 2022 et dans le cadre de sa mise en conformité avec la Directive CSRD, le Groupe CFL a entamé une procédure de diligence raisonnable en matière de durabilité.

- Depuis 2023, le Groupe CFL publie un rapport sur les droits humains qui suit le Cadre de Reporting conforme aux Principes directeurs des Nations Unies. Ce rapport inclut notamment une cartographie des risques relatifs aux droits humains en lien avec ses activités internes et une cartographie en lien avec ses relations commerciales. Ces cartographies ont notamment permis d'identifier les sujets saillants en termes de droits humains, ainsi que les catégories d'achats les plus exposées aux risques relatifs aux droits humains.
- D'autres éléments essentiels de la diligence raisonnable se retrouvent directement dans le Rapport Annuel 2025 du Groupe CFL, à travers son intégration dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique (voir pages 90, 94 et 95) et à travers la collaboration avec les parties intéressées touchées, notamment les riverains (voir page 154) et plus largement avec le dialogue et les consultations avec toutes les parties prenantes (voir SBM-2 page 95). L'analyse des impacts, risques et opportunités réalisée dans le cadre de la préparation du Rapport Annuel 2025 contribue également à l'identification et à l'évaluation des incidences négatives sur la population et l'environnement, et l'identification d'actions pour y remédier.

Consultez le Rapport 2025 sur les Droits Humains publié par les CFL



### LA GESTION DES RISQUES ET LES CONTRÔLES INTERNES DE L'INFORMATION EN MATIÈRE DE DURABILITÉ (GOV-4)

Le Groupe CFL a développé des procédures et systèmes de gestion des risques et de contrôle interne visant à identifier, évaluer, traiter et contrôler les risques liés aux activités de l'entreprise, afin de protéger les personnes, les biens et l'environnement ainsi que garantir la sécurité et la qualité des produits et services.

Le modèle de gouvernance du management des risques et contrôles du Groupe s'appuie sur trois lignes de maîtrise : (1) le management opérationnel au niveau des services rattachés aux directions « de terrain » (notamment Direction Activités Voyageurs et Direction Gestion Infrastructure) ; (2) le management par les services transversaux (notamment les Services Juridique et Sécurité, Sûreté et Environnement). Le Service d'Audit interne, qui rapporte au Comité d'Audit interne, a quant à lui pour mission d'évaluer, de manière indépendante et objective, l'adéquation et l'efficacité des processus de gouvernance d'entreprise, de gestion des risques et de contrôle interne.

Le management des risques s'appuie sur différents niveaux de cartographie :

- Cartographies spécifiques à la réglementation : Directive CSRD (au travers de l'analyse de double matérialité et l'analyse des incidences, risques et opportunités, IRO, voir page 234), Directive RGPD et Pacte national « Entreprises et droits de l'Homme » (voir GOV-3 page 92);
- Cartographies thématiques : Climat (au travers de l'analyse des risques climatiques, voir page 116), Sécurité (chaque entité est invitée à faire une évaluation des risques) et Cybersécurité.

#### Les méthodes d'évaluation des risques

Dans le cadre des activités du Groupe CFL, l'évaluation des risques prend en compte la probabilité d'occurrence

du risque et son impact potentiel. Cette méthode générique est déclinée en fonction des domaines d'activités. Dans le cadre de ce Rapport Annuel, et en ligne avec la priorité absolue du Groupe CFL de sécurité (de son personnel et de sa clientèle), sont présentées les méthodes d'évaluation des risques liés à la sécurité ferroviaire et à la sécurité-santé au travail. La méthode d'évaluation des risques climatiques est détaillée en partie E1 (voir à partir de la page 116).

**Gestion des risques ferroviaires**

Au niveau des Entreprises Ferroviaires et de la Direction Gestion Infrastructure, les risques ferroviaires sont gérés via leur système de management de la sécurité (SMS), conformément au règlement européen 2018/762 qui fixe les exigences précises en relation avec la gestion des risques. Le bon fonctionnement de ce système de management de la sécurité (SMS) est matérialisé par la délivrance du « Certificat de sécurité unique » (renouvelé en juillet 2024 pour une durée de cinq ans pour la Direction Activités Voyageurs et en octobre 2021 pour la Direction Activités Fret/CFL cargo) par l'ERA (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) et d'un agrément de sécurité (délivré en avril 2023) par l'ACF (l'Administration des chemins de fer). Le SMS prévoit une évaluation des risques ferroviaires débouchant sur une priorisation des risques et des moyens de contrôles pour évaluer les risques identifiés, respectivement identifier des risques non maîtrisés ou non acceptables.

**Gestion des risques de santé-sécurité au travail**

Les facteurs de risques santé-sécurité au travail sont identifiés au travers de la pyramide des événements sécurité du Groupe CFL (Maison-Mère). Elle permet de visualiser les types d'actes et d'incidents/d'accidents vécus. L'identification des risques santé-sécurité par poste de travail et la gestion de ces risques relèvent de la responsabilité des travailleurs désignés qui, dans le cadre d'un incident/accident, sont chargés de comprendre la genèse de l'incident/de l'accident à l'aide de « l'arbre des causes ». Cet outil d'analyse permet de déceler toutes les causes qui ont conduit à l'incident/accident et de prendre des mesures préventives y relatives. Pour la division Fret, les risques santé-sécurité au travail sont identifiés au sein de chaque entité puis déclinés par activités. Des registres sont tenus à jour avec l'évaluation des risques et les mesures de prévention associées.

Ces méthodes d'évaluation sont complétées par des évaluations externes de la culture sécurité du Groupe CFL, notamment par Dupont Sustainable Solutions (dss+), tous les cinq ans, et l'ERA, tous les deux ans (dernière évaluation en 2025, voir page 145). Sur base des observations et recommandations liées à la gestion des risques sécurité, le Groupe actualise sa « Safety

Railmap », coordonnée par le Service Sécurité, Sûreté et Environnement. La version 2024 de la Railmap doit permettre d'atteindre une culture sécurité dite « indépendante », basée notamment sur l'engagement des collaborateurs et collaboratrices et la prise de conscience que la « Vision 0 accident » est possible (voir page 144).

**Communication des évaluations des risques de santé-sécurité au travail**

Le résultat des évaluations des risques est communiqué en interne aux directions, notamment dans le cadre de la revue de direction. Cette revue permet de fixer les objectifs de sécurité des directions, en ligne avec les objectifs du Groupe CFL et en tenant compte des risques majeurs identifiés. Des rapports sur la santé-sécurité au travail et les risques ferroviaires sont transmis six fois par an au Conseil d'Administration. Un « Rapport annuel de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité d'exploitation » est quant à lui produit une fois par an pour l'ACF (le rapport 2024 a été publié en novembre 2025 sur le site de l'ACF). Sur base des différents rapports annuels établis par l'ensemble des autorités nationales des pays membres de l'Union européenne, l'ERA publie un « Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires ».

**Tableau de synthèse des principaux risques de durabilité**

Principaux risques extra-financiers	Stratégies d'atténuation y compris les contrôles
<b>Sécurité au travail, santé, bien-être</b>	Ordre Général N°14 "Organisation de la sécurité du Groupe CFL"  Ordre Général N°34 "Sécurité au travail – accidents du travail / de trajet - déclarations / KPI" et  Plans d'action sécurité, y compris Safety Railmap  Audits sécurité, évaluations dss+ et ERA
<b>Sécurité ferroviaire</b>	Ordre Général N°37 "Gestion des événements ferroviaires (incidents/accidents)"  Système de management de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure
<b>Accès de l'offre et réponse aux attentes des clientes et clients</b>	Contrat de Service Public et Baromètre qualité, suivi des suggestions et réclamations
<b>Changement climatique</b>	Ordre Général N°41 et Plan d'adaptation, revue annuelle du bilan et de la trajectoire carbone
<b>Emploi, formation et employabilité</b>	Feuille de route RH : actions RH Marketing et formation, enquête collaborateurs
<b>Cybersécurité</b>	Politique de Sécurité du Système d'Information (PSSI), actions de sensibilisation et simulations de gestion d'incidents, suivi des incidents
<b>Droits humains</b>	Actions de soutien aux droits humains dans les activités internes et actions pour les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur, procédure de lanceurs d'alerte

# STRATÉGIE

**La stratégie RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) est pleinement intégrée à la stratégie d'entreprise. Le Groupe CFL s'engage notamment pour une gestion économique durable et efficiente ainsi que pour une empreinte environnementale exemplaire. La stratégie du Groupe repose aussi sur le « NOUS » à savoir ses collaborateurs et collaboratrices, renforçant ainsi la dimension sociale de sa stratégie de développement durable.**

## STRATÉGIE, MODÈLE ÉCONOMIQUE ET CHAÎNE DE VALEUR (SBM-1)

### Les priorités stratégiques du Groupe CFL et la durabilité

Les questions de durabilité, y compris le respect des droits humains, sont couvertes par la Politique Générale et la Stratégie du Groupe CFL. Cette dernière, conçue autour des clientes et des clients, repose sur cinq priorités interconnectées – la sécurité, la qualité, l'efficacité et l'innovation - et le NOUS (les collaborateurs et collaboratrices) (voir page 18).

Dans le cadre de ces priorités, le Groupe CFL a pris un certain nombre d'engagements qui portent ou influent sur des enjeux de durabilité :

- **Environnement** (au travers de la priorité « Efficience ») : protéger notre environnement (faune, flore, eau, sol, sous-sol, air) pour une empreinte écologique exemplaire par l'utilisation efficiente des ressources, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores ainsi que la gestion durable des déchets et de l'eau.
- **Social** (au travers des priorités « Sécurité » et « NOUS ») : maintenir la sécurité (opérationnelle et ferroviaire) comme priorité absolue pour garantir sécurité et santé aux collaborateurs et collaboratrices, aux clientes et clients, ainsi qu'aux intervenants et intervenantes externes. Soutenir un comportement et une culture orientés sécurité pour être en ligne avec la « Vision 0 accident ». Considérer chaque collaborateur et chaque collaboratrice comme essentiel en soutenant la cohésion, le leadership participatif, l'esprit d'équipe, la reconnaissance et le bien-être. Veiller au développement professionnel permanent de même qu'à la capacité et la volonté de changement.

- **Gouvernance** (au travers de la priorité « Efficience ») : assurer une gestion économique durable et efficiente, ainsi qu'une gestion responsable des fonds publics pour être performants et compétitifs, notamment face à d'autres modes de transport.

La qualité des services de transport fait partie des priorités stratégiques du Groupe.

Dans le cadre de leur Politique Générale, les CFL s'engagent également à :

- Analyser de façon systématique et proactive les risques ou impacts liés aux activités, ainsi que les incidents et accidents afin de prendre des mesures préventives ou correctives adéquates ;
- Évaluer les activités et l'atteinte des objectifs sur base d'indicateurs pertinents.

La RSE est également au cœur des Valeurs « CORE<sup>2</sup> » portées par l'entreprise : la coopération, l'ouverture, le respect, l'exemplarité et l'excellence (voir page 176).

Les engagements des CFL s'orientent vers les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies, notamment douze objectifs considérés comme pertinents (voir annexe pages 234-245). Ces engagements tiennent aussi compte du Plan National pour un Développement Durable, notamment en matière de mobilité durable, d'utilisation du territoire, de protection du climat et d'éducation.

**CFL**  
**POLITIQUE GÉNÉRALE DU GROUPE CFL**

Selon la stratégie du Groupe CFL, les clients sont au centre de toutes nos préoccupations et répondre à leurs besoins est la condition pour assurer la continuité du Groupe CFL. Autour du client au centre, la stratégie se compose de 5 priorités : sécurité, qualité, efficacité, innovation et la priorité « NOUS ».

**La Direction, les services et les filiales des CFL mettent à disposition des moyens humains, financiers, organisationnels et techniques pour atteindre les objectifs et respecter les principes suivants :**

**Maintenir la sécurité** (opérationnelle et ferroviaire) comme priorité absolue pour garantir **sécurité et santé** aux collaborateurs et aux clients. La sécurité est non négociable, elle est vécue tous les jours et est constamment à améliorer.

**Sécuriser** un comportement et une culture orientés **sécurité** pour être en ligne avec la vision « zéro accident ».

**Viser un excellent niveau de qualité**, être à l'écoute et répondre aux besoins des clients internes et externes.

**Assurer une gestion économique durable et efficiente**, ainsi qu'une gestion responsable des fonds publics pour être performants et compétitifs, notamment face à d'autres modes de transport.

**Protéger** notre environnement (faune, flore, eau, sol, sous-sol, air) pour une **empreinte écologique exemplaire** par l'utilisation efficiente des ressources, la réduction des émissions et des nuisances sonores et la gestion durable des déchets et de l'eau.

**Améliorer en continu nos processus et nos systèmes de management** Qualité-Sécurité-Environnement et développer les certifications correspondantes.

**Analyser de façon systématique et proactive les risques ou impacts** liés aux activités, ainsi que les incidents et accidents afin de prendre des mesures préventives ou correctives adéquates.

**Évaluer** les activités et l'atteinte des objectifs sur base d'**indicateurs** pertinents.

**Innovier** et anticiper les nouvelles technologies, les attentes des clients et des collaborateurs, en expérimentant de nouvelles idées et en soutenant l'esprit entrepreneurial.

**NOUS**  
Considérer chaque **collaborateur** comme essentiel en soutenant la cohésion, le leadership participatif, l'esprit d'équipe, la reconnaissance et le bien-être. Veiller au **développement professionnel** permanent et à la capacité et la volonté de changement.

Le Groupe CFL s'engage à respecter la législation, la réglementation et les normes applicables, y compris celles relatives aux **droits humains**. En tant qu'entreprise socialement responsable, elle veille à avoir un **impact social et sociétal** positif.

La Direction s'engage à promouvoir une **communication transparente**, basée sur le dialogue, l'écoute et la participation, et à porter les **valeurs CORE<sup>2</sup>** du Groupe CFL (coopération, ouverture, respect, excellence et exemplarité). La mise en œuvre de cette Politique générale passe par l'implication de chacun, nous comptons sur l'**engagement de chaque collaborateur** et partie prenante pour contribuer à notre politique.

**Henri Binger**  
Directeur Général  
Groupe CFL

**Sophie Lathier**  
Directrice  
Affaires Régionales

**Hans Hoffmann**  
Directeur  
Grandes Infrastructures

**Barbara Chevalier**  
Directrice  
Affaires Étr.

**Yves Babin**  
Directeur  
Ressources Humaines  
et Organisation

**Alain Blin**  
Directeur  
Adressé(eur)  
et Financier

**NOUS**

## La chaîne de valeur des CFL

Ces priorités stratégiques s'appliquent à l'ensemble de la chaîne de valeur du Groupe CFL (voir graphique pages 96 - 97), c'est-à-dire :

- Aux activités principales et aux offres de service correspondantes (le transport de voyageurs, la gestion des infrastructures ferroviaires, le transport de marchandises et les activités logistiques<sup>1</sup>, voir détails page 19), et à sa clientèle respective, mais également aux collaborateurs et collaboratrices du Groupe ;
- En amont, aux intrants nécessaires à la mise en œuvre des activités, notamment l'énergie, les matières premières, le matériel ferroviaire, etc., et aux fournisseurs et sous-traitants associés (voir page 150) ;
- Ainsi qu'aux principales parties prenantes (voir page 98), ainsi qu'aux travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur (voir page 150), en amont, aux communautés touchées (voir page 154), en aval.

Les thématiques durables suivantes (listées par ordre alphabétique) identifiées comme matérielles prioritaires dans le cadre de l'analyse de double matérialité (voir ci-dessous) s'appliquent à l'ensemble de la chaîne de valeur :

- **Changement climatique** : par leurs achats, leurs activités et celles de leurs clientes et clients ("dernier kilomètre" du client), les CFL participent activement à décarboner la mobilité mais peuvent aussi avoir des impacts négatifs sur le changement climatique.
- **Cybersécurité** : concerne le fonctionnement des activités propres, mais également l'amont et l'aval étant donné que les CFL sont considérés comme une « infrastructure critique ». L'arrêt de leurs activités peut avoir un impact négatif sur l'économie et la population.
- **Dialogue et consultations** : thématique transversale, elle concerne l'ensemble des parties prenantes du Groupe CFL.
- **Sécurité, santé et bien-être** : priorités des CFL pour l'ensemble des parties prenantes : les clientes et clients ; les collaborateurs et collaboratrices ; les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur, ainsi que les communautés touchées.

Les thèmes sectoriels spécifiques au Groupe CFL concernent également l'ensemble de la chaîne de valeur :

- **Offre de mobilité et report intermodal** : concerne les Activités Voyageurs et les Activités Fret du Groupe CFL, tout comme l'aval des activités étant donné que la multimodalité est promue par un certain nombre de services complémentaires (parking P+R, bikebox, FLEX, etc.), et l'amont des activités du fait de la dépendance des fournisseurs pour assurer l'offre et la multimodalité, en période de travaux notamment (prestataires de bus externe pour le service de remplacement).
- **Qualité des services de transport** : concerne les Activités Voyageurs et les Activités Fret du Groupe CFL, tout comme l'aval et l'amont étant donné que le Groupe CFL souhaite proposer des services de qualité dans le cadre de l'ensemble de ces activités.

Seule la thématique prioritaire suivante couvre uniquement les activités principales du Groupe CFL :

- **Emploi, formation et employabilité** : concerne essentiellement les collaborateurs et collaboratrices des CFL, même si le premier employeur du Grand-Duché a également un impact positif indirect sur le marché du travail luxembourgeois et de la Grande Région.

Les détails concernant le modèle économique du Groupe CFL sont disponibles dans le rapport financier (page 46).

## INTÉRÊTS ET POINTS DE VUE DES PARTIES INTÉRESSÉES (SBM-2)

### Objectifs des dialogues et des consultations avec les parties prenantes

Le dialogue et les consultations avec ses différentes parties prenantes sont une priorité pour le Groupe CFL. Ils ont pour objectifs :

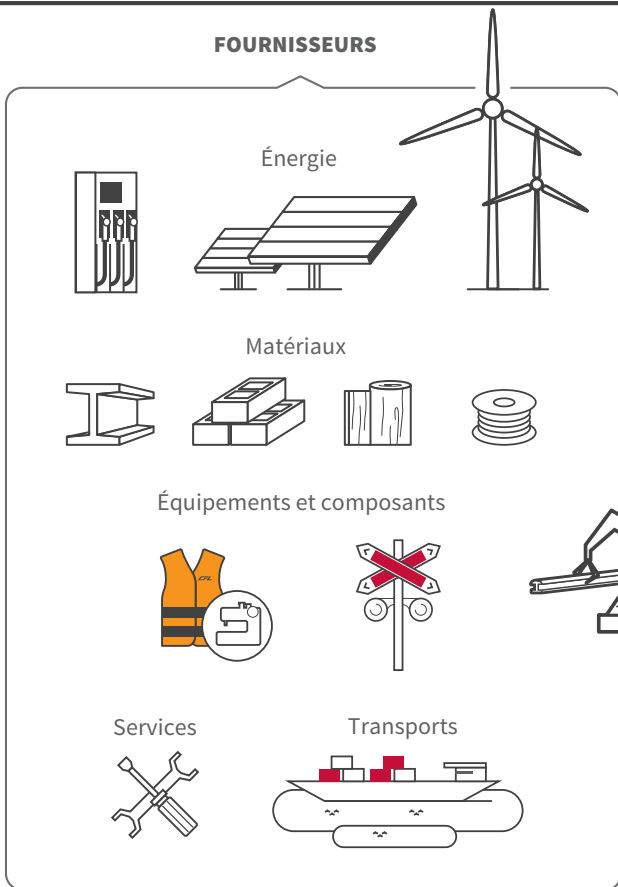
- De mieux comprendre les besoins et les exigences des parties prenantes et/ou de leurs représentants, telles que les associations d'utilisateurs ;
- De mesurer la satisfaction des parties prenantes quant aux services rendus et la performance du Groupe CFL ;
- De partager des informations et/ou de collecter les points de vue des parties prenantes ;
- D'améliorer la coopération et les relations professionnelles et/ou contractuelles.

<sup>1</sup> Codes NACE : Transport ferroviaire interurbain de voyageurs (H49.1) ; Transports ferroviaire de fret (H49.2) ; Infrastructures de transport ferroviaire (F42.1.2), tous éligibles à la taxonomie.

# CHAÎNE DE VALEUR DES ACTIVITÉS CFL

## AMONT

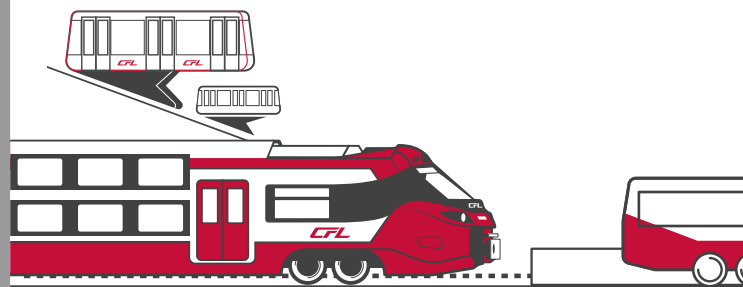
### FOURNISSEURS



## ACTIVITÉS PRINCIPALES

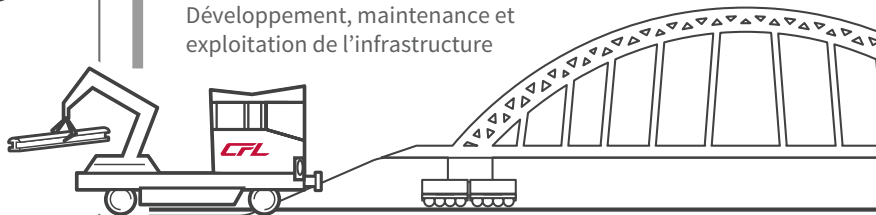
### VOYAGEURS ET VOYAGEUSES

Train, bus, funiculaire, carsharing



### INFRASTRUCTURE

Développement, maintenance et exploitation de l'infrastructure



### FRET

Transport, transport combiné, traction, terminal intermodal, réparation et maintenance, entreposage, Centre Routier Sécurisé et services portuaires



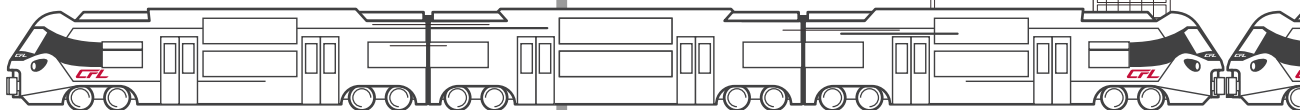
### TRAVAILLEURS & TRAVAILLEUSES DE LA CHAÎNE DE LA VALEUR



### COLLABORATEURS & COLLABORATRICES CFL



PARTIES PRENANTES

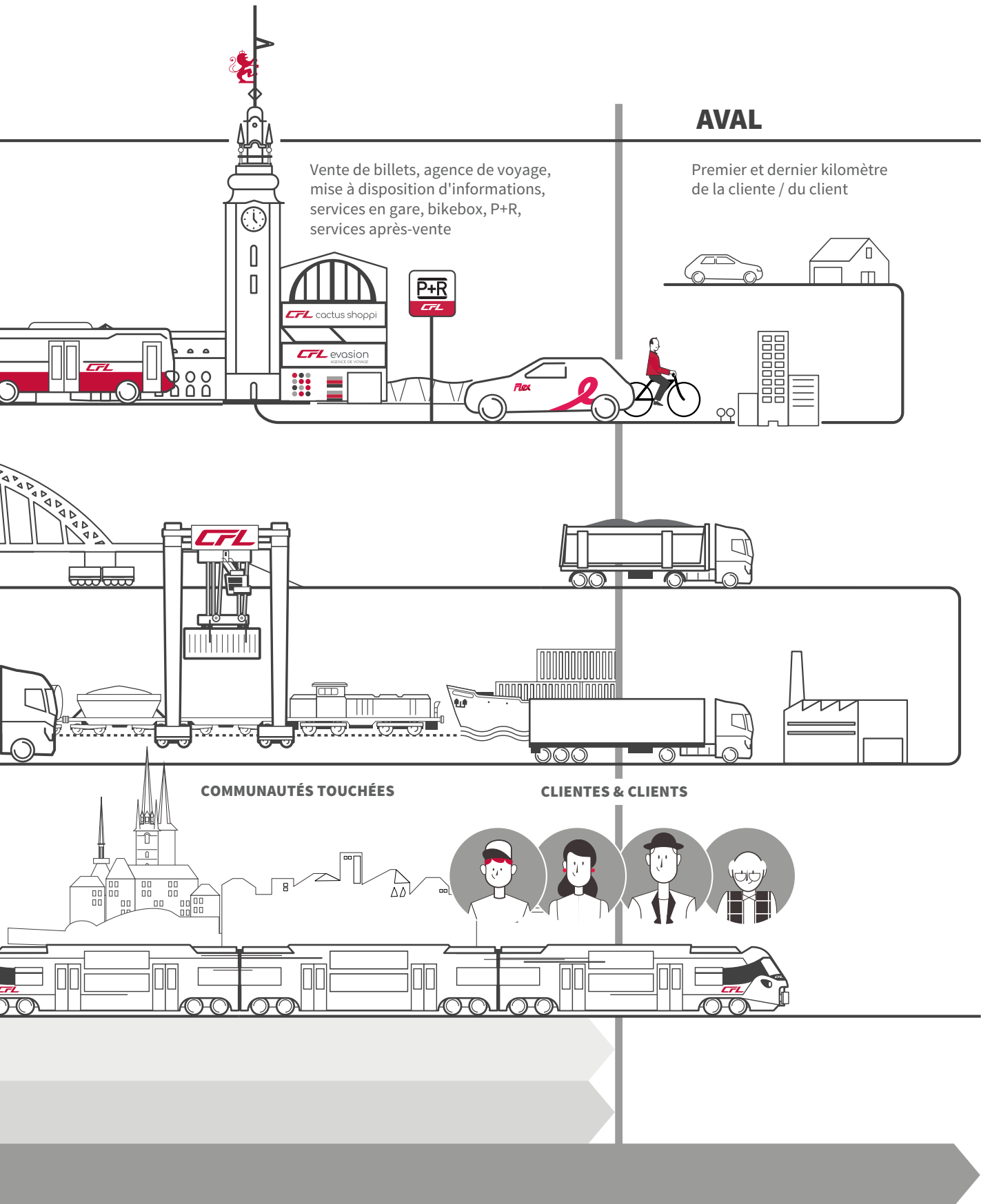


DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES  
EMPLOI, FORMATION ET EMPLOYABILITÉ

ENJEUX

ACHATS RESPONSABLES ET DROITS HUMAINS,  
BIODIVERSITÉ, ÉTHIQUE DES AFFAIRES

CHANGEMENT CLIMATIQUE, CYBERSÉCURITÉ, DIALOGUE ET CONSULTATIONS, ÉCONOMIE CIRCULAIRE,  
OFFRE DE MOBILITÉ ET REPORT INTERMODAL, POLLUTION, SÉCURITÉ, SANTÉ ET BIEN-ÊTRE, QUALITÉ

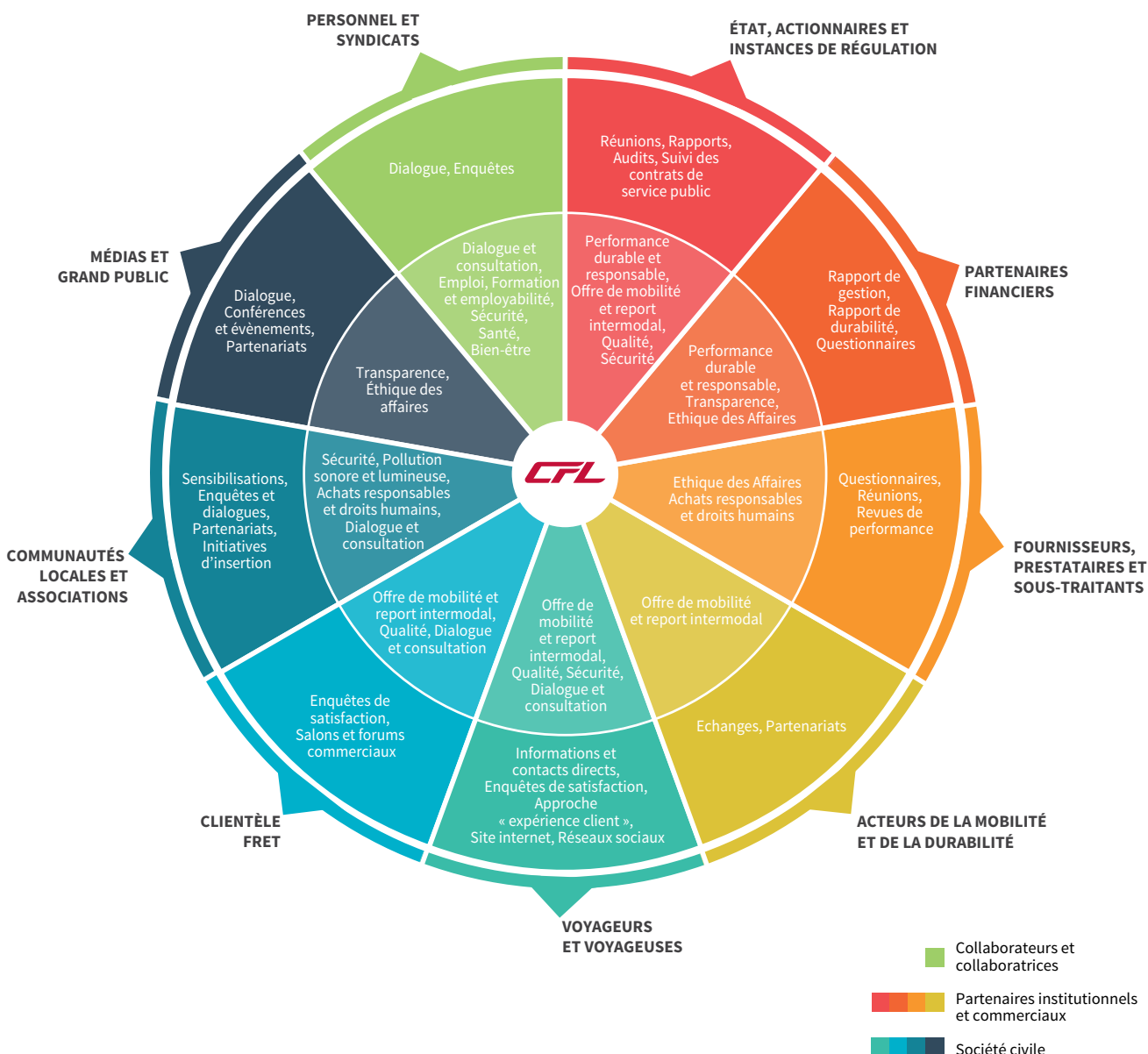


### Principales parties prenantes du Groupe CFL et modalités d'échange

En 2025, le Groupe a notamment poursuivi le dialogue et les consultations avec ses principales parties prenantes (voir graphique ci-dessous), dans le cadre de différentes modalités d'échange :

- **Ses clientèles voyageurs et Fret** : informations et contacts directs, enquêtes de satisfaction, approche « expérience client » (UX), site internet et réseaux sociaux, salons et forums commerciaux (voir page 160) ;
- **Les collaborateurs et collaboratrices** : dialogue avec les représentants et représentantes syndicaux, enquêtes, y compris l'enquête d'opinion (voir page 132) ;
- **L'État luxembourgeois ainsi que les représentants des États belge et français, les ministères, et les institutions de régulations, telles que l'Administration des chemins de fer (ACF)** : réunions, rapport et audits, suivi des contrats de service public ;
- **Les acteurs de la mobilité**, au Luxembourg (Administration des transports publics, Administration des ponts et chaussées, Luxtram, Ville de Luxembourg...) et dans les pays voisins (SNCF, SNCB, DB...) , et de la durabilité, y compris les associations professionnelles : échanges et partenariats ;
- **Les partenaires financiers** : rapport de gestion, rapport de durabilité, questionnaires ;

### Principaux groupes de parties prenantes des CFL et leurs attentes respectives



- **Les administrations communales, les communautés locales et les associations** : actions de sensibilisations, enquêtes et dialogues, partenariats, initiatives d'insertion (voir page 154) ;
- **Les fournisseurs, prestataires et sous-traitants** (voir page 150) : questionnaires, réunions, revues de performance, et
- **Les médias et le grand public** : dialogues avec la presse, conférences et événements.

Plusieurs des parties prenantes citées ci-dessus ont été interrogées dans le cadre de l'analyse de double matérialité conduite en 2023 (voir IRO-1 page 234). Dans ce cadre, elles ont été réparties en trois groupes : collaborateurs et collaboratrices CFL, partenaires institutionnels et commerciaux et société civile, y compris la clientèle, en plus de la Direction du Groupe.

De plus, les CFL participent de façon volontaire à d'autres évaluations de leurs engagements en matière de durabilité avec des organismes spécialisés, telles que la labélisation ESR – Entreprise Responsable de l'Institut National pour le Développement durable (INDR), obtenue en 2022 pour une période de trois ans ; le reporting annuel lié aux Pacte national « Entreprises et droits de l'Homme » ; ou encore EcoVadis (médaille « Committed », octobre 2024).



Les collaborateurs et collaboratrices du Groupe sont au cœur de la dimension sociale de sa stratégie de développement durable.

### Compréhension du point de vue des parties prenantes et modifications apportées à la stratégie

Les résultats de ces dialogues et consultations, relayés auprès du Conseil d'Administration et du Comité des Directeurs, permettent au Groupe CFL d'identifier ses impacts, risques et opportunités, de mesurer l'atteinte de ses objectifs et/ou de (re)définir ses politiques, ses actions ou ses services. Quelques exemples :

- Le résultat de l'analyse de double matérialité réalisée en 2023 représente la base du présent rapport de durabilité. Les impacts, risques et opportunités (IRO) environnementaux, économiques et sociaux qui découlent de l'identification des thématiques matérielles ont également contribué à la définition des nouvelles feuilles de route stratégiques 2026-2030 pour l'ensemble des activités du Groupe CFL<sup>1</sup> (voir SBM-3, page 100).
- Les retours des enquêtes clients (voir partie S4 page 160) ont permis de renforcer les actions stratégiques du Groupe dans les domaines jugés prioritaires par la clientèle, tels que la ponctualité. Dans le cadre de la définition des nouvelles feuilles de route 2026-2030, le Groupe CFL a renouvelé l'objectif de 92% de ponctualité sur une année pour les trains voyageurs au Luxembourg. Cet objectif est accompagné du développement d'une culture de ponctualité illustrée par le projet « H00 » lancé en 2025 et la démarche « Ambition ponctualité » (voir partie S4 page 160). Des travaux d'aménagement ou de nouveaux services proposés en gare répondent aussi aux besoins exprimés par la clientèle comme le développement du concept CFL cactus shoppi (voir page 62).
- Les retours des enquêtes d'opinion internes (voir partie S1 page 132) ont permis le développement de plans d'action par service et transversaux pour améliorer la satisfaction du personnel. Les enquêtes passées ayant, par exemple, souligné l'importance de renforcer le dialogue et la communication entre collaborateurs et collaboratrices, y compris les supérieurs et supérieures, le Groupe CFL a développé des canaux de communication interne et des formats de dialogue avec les entretiens annuels pour tous (voir partie S1 page 132).

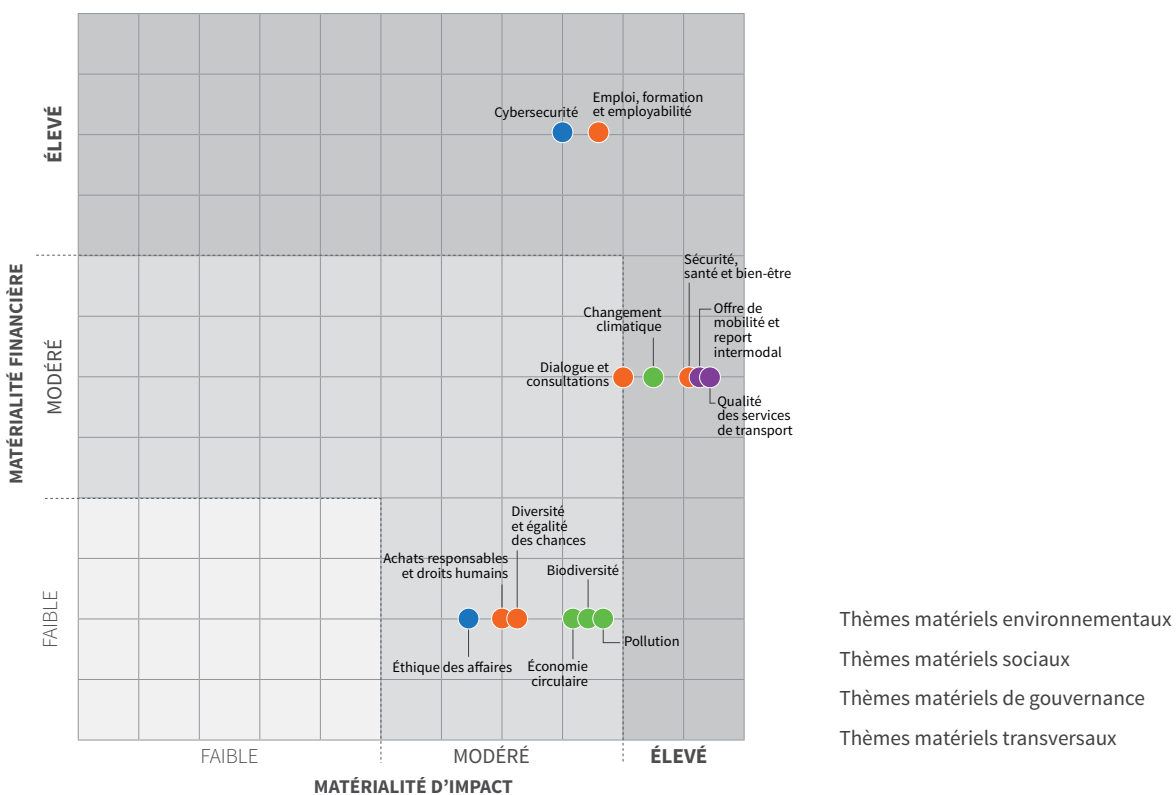
1 Le transport de voyageurs, la gestion des infrastructures ferroviaires, le transport de marchandises, la gestion de l'immobilier, mais également les activités transversales (la sécurité, la sûreté et l'environnement ; la qualité et la communication), ainsi que les activités « internes » (gestion administrative et financière et la gestion des ressources humaines).

## INTERACTION DES INCIDENCES, RISQUES ET OPPORTUNITÉS AVEC LA STRATÉGIE (SBM-3)

Au terme de l'analyse de double matérialité réalisée en 2023, 13 thèmes ont été identifiés selon leur degré d'importance et sont répartis en deux catégories : les thèmes matériels prioritaires (du fait de leur impact et/ou des risques et/ou opportunités qu'ils représentent) ainsi que les thèmes matériels qui se retrouvent dans la partie médiane (voir graphique ci-dessous).

Les impacts, risques et opportunités (IRO) liés à ces thèmes matériels sont pris en compte au niveau des feuilles de routes stratégiques actualisées en 2025 pour la période 2026-2030. Quelques exemples (par ordre alphabétique) :

### Résultat de l'analyse de double matérialité



Les thèmes matériels prioritaires se reflètent tous dans les priorités stratégiques du Groupe :

- **Clients** : Offre de mobilité et report intermodal,
- **Sécurité** : Sécurité, santé et bien-être ; Cybersécurité,
- **Qualité** : Qualité des services de transport,
- **Efficience** : Changement climatique,
- « **NOUS** » : Emploi, formation et employabilité,
- **Clients et « NOUS »** : Dialogue et consultations.
- **Changement climatique** : afin de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> (Scopes 1, 2 et 3), ainsi que sa dépendance énergétique, le Groupe CFL a inscrit dans sa feuille de route stratégique les actions suivantes : (1) efficacité énergétique des installations et réduction des consommations énergétiques ; (2) développement continu de la production et de l'autoconsommation d'énergies renouvelables ; (3) le développement d'une trajectoire bas carbone et la mise en place d'un plan d'actions de réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES).

- **Dialogue et consultations et qualité des services de transport** : afin de répondre aux besoins de la clientèle, le Groupe CFL a inscrit dans sa feuille de route stratégique les actions suivantes: (1) dialogue continu avec nos clientes et clients et développement de la compréhension de leurs besoins ; (2) définition et réalisation des promesses faites en matière de qualité de service par l'implication des services concernés ; (3) mesure et analyse de la qualité et de la fiabilité des services aux clientes et clients ; (4) ancrage de l'orientation client dans la culture d'entreprise et (5) développement d'outils d'aide à la décision.
- **Emploi, formation et employabilité** : afin de s'assurer que des collaborateurs formés et en nombre suffisants soient disponibles pour la mise en œuvre des activités et répondre aux défis de demain, le Groupe CFL a notamment inscrit dans sa feuille de route stratégique les actions suivantes : (1) attraction des meilleurs profils au travers d'actions visant l'attractivité employeur ; (2) accompagnement et soutien au développement en compétences métiers et comportementales ; (3) évolution et modernisation des méthodes pédagogiques ; (4) gestion de la performance individuelle et (5) anticipation de la transformation digitale et de l'évolution des mondes du travail.
- **Offre de mobilité et report intermodal** : afin de continuer à développer une offre de mobilité complémentaire, le Groupe CFL a notamment inscrit dans sa feuille de route stratégique les actions suivantes : (1) connaissance des attentes de la clientèle quant à l'offre de trains et de services au niveau national et transfrontalier ; (2) définition et mise en œuvre d'une offre robuste ; (3) exécution des contrats de service public au Luxembourg et veille des opportunités de développement régionales et internationales ; (4) acquisition et maintenance du matériel roulant, innovant et répondant aux attentes de la clientèle, nécessaire à l'offre de mobilité ; (5) création des capacités de maintenance et de remisage nécessaires et (6) transformation des ateliers et du dépôt des bus de Luxembourg pour accueillir les bus électriques.

L'ensemble des thèmes matériels sont couverts dans le rapport de durabilité, à noter que :

- Trois thèmes matériels prioritaires sont spécifiques au Groupe CFL (et donc non couverts par les ESRS), à savoir : Cybersécurité ; Offre de mobilité et report intermodal ; et Qualité des services de transport ;
- Trois autres thèmes matériels prioritaires sont indirectement couverts par les ESRS « sociaux », à savoir : Dialogue et consultations ; Emploi, formation et employabilité ; et Sécurité, santé et bien-être.

Des informations détaillées concernant les incidences, risques et opportunités en lien avec l'ensemble des thèmes matériels sont fournies dans les chapitres dédiés aux ESRS thématiques. L'ensemble des impacts, risques et opportunités (IRO) du Groupe CFL sont listés en annexe (voir page 238).

En termes d'impacts financiers des risques et des opportunités, les CFL ont débuté leur analyse dans le cadre de l'analyse de double matérialité en travaillant avec des fourchettes financières (voir IRO-1 dans l'annexe page 234).

Une description de la manière dont les CFL gèrent leurs risques matériels est disponible sous GOV-4 (page 92).

Ces premières analyses démontrent la capacité de résilience de la stratégie et du modèle économique du Groupe CFL, dont la croissance a de nouveau été confirmée en 2025 (voir page 54). Il s'explique notamment par la volonté de l'État de continuer à investir dans la mobilité bas carbone et par l'attrait grandissant pour les transports publics.



*Le Groupe CFL souhaite proposer des services de qualité dans le cadre de l'ensemble de ses activités.*



# ENVIRONNEMENT



*L'optimisation des ressources est illustrée par la rénovation et la modernisation en « mi-vie » des automotrices TER2N-ng.*

# NOTRE ÉCOSYSTÈME

**Le transport ferroviaire, maillon central de la mobilité durable, joue un rôle crucial dans la réduction de l’empreinte environnementale des activités humaines. Les CFL s’engagent résolument dans cette voie, en plaçant le respect de l’environnement parmi leurs priorités stratégiques. De nombreuses initiatives et plusieurs politiques promeuvent une culture de durabilité à tous les niveaux de l’organisation.**

## LES ENGAGEMENTS DES CFL EN FAVEUR DE L’ENVIRONNEMENT (E1-4, E2-1, E4-2, E5-1)

Dans le cadre de sa Politique Générale, le Groupe CFL s’engage à protéger son environnement pour tendre vers une empreinte écologique exemplaire. Cette Politique vise également la réduction des émissions (notamment les émissions de gaz à effet de serre) et des nuisances sonores et l’utilisation efficace des ressources, dont la gestion durable des déchets et de l’eau.

Les CFL s’engagent également à déployer les moyens nécessaires à l’amélioration continue de leurs processus et système de management Qualité-Sécurité-Environnement et à analyser de façon systématique et proactive les risques et impacts liés à leurs activités. Cet engagement pousse les CFL à être particulièrement vigilants quant aux risques et impacts liés aux conditions climatiques, actuelles et futures, auxquelles leurs activités doivent s’adapter.

Fidèle à la Stratégie d’entreprise centrée sur le client, la Politique Générale vise un excellent niveau de qualité et à répondre aux besoins de la clientèle ce qui l’amène à développer l’offre de mobilité du premier au dernier kilomètre (voir page 106).

La Stratégie du Groupe CFL met, quant à elle, l’accent sur l’optimisation continue de l’usage des ressources, la réduction des émissions et la gestion durable des déchets et de l’eau.

La politique interne « Organisation Environnement du Groupe CFL » liste les grandes lignes stratégiques du Groupe CFL en matière environnementale et régit

l’organisation, ainsi que le pilotage de sa démarche environnementale. Cette politique est mise en œuvre dans le cadre du Plan d’Action Environnement, qui regroupe l’ensemble des initiatives environnementales du Groupe CFL concernant : le changement climatique, l’efficacité énergétique, l’économie circulaire, les émissions de polluants et la biodiversité.

Le Plan d’Action Environnement est suivi et mis à jour trimestriellement par le Réseau Environnement. Le Réseau Environnement est un organe interne dont la coordination est assurée par le Service Sécurité, Sûreté et Environnement et qui regroupe des représentantes et représentants de chaque Direction. En plus de la définition et du suivi du Plan d’Action Environnement, il favorise le partage transversal de bonnes pratiques environnementales.

L’engagement pour atteindre une empreinte écologique exemplaire couvre aussi la chaîne de valeur via les achats durables cadrée par la Politique Achats du Groupe et le Code de Conduite Fournisseurs (voir partie G1 page 177).

Le Groupe souhaite promouvoir la durabilité au sens large, en déployant des actions de sensibilisation au développement durable auprès de ses collaborateurs et collaboratrices (voir partie S1 page 137), ainsi qu’auprès de ses clientes et clients (voir partie S4 page 173).

Certaines politiques et procédures spécifiques sont présentées par sous-thème dans les pages suivantes.

## DES FEUILLES DE ROUTE 2026-2030 QUI CONFIRMENT L'ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

En 2025, le Groupe CFL a défini les feuilles de route stratégiques 2026-2030 pour l'ensemble de ses services, consolidant ses engagements environnementaux dans la préparation des défis à venir (voir SBM-3 page 100). Ces feuilles de route constituent un levier essentiel pour anticiper les évolutions réglementaires, répondre aux attentes des parties prenantes et continuer de positionner le Groupe CFL comme un acteur clé de la mobilité durable à horizon 2030.

Les Activités Voyageurs prévoient notamment la migration progressive vers une flotte de bus 100% électrique, tout en intégrant systématiquement des critères de réduction de l'empreinte CO<sub>2</sub> et de préservation des ressources naturelles dans leurs décisions. Les Activités Fret s'engagent, entre autres, à contribuer activement à la trajectoire carbone du Groupe CFL grâce à des investissements ciblés et à contribuer à sa conformité réglementaire. De son côté, le Service Sécurité, Sûreté et Environnement ambitionne de soutenir les objectifs nationaux en matière d'efficacité énergétique et de production d'énergie renouvelable, tout en accompagnant les activités du Groupe pour préserver les ressources, les écosystèmes et la biodiversité.



*Les automotrices 2009 et 2022 ont effectué leur dernier trajet officiel au Luxembourg le samedi 29 novembre 2025, entre Luxembourg et Diekirch. L'occasion de dire « Àdidi a Merci » aux célèbres automotrices Z2, qui entament une nouvelle vie en Roumanie. Une automotrice de cette série est conservée au Luxembourg pour le patrimoine ferroviaire.*

# OFFRE DE MOBILITÉ ET REPORT INTERMODAL

**Le Groupe CFL propose une offre de transport intégrée couvrant la mobilité des personnes et le transport de marchandises. Elle renforce l'attractivité des solutions ferroviaires et soutient une mobilité plus durable et performante, tant pour les voyageurs que pour la chaîne logistique au Luxembourg et en Europe. Le train constitue ainsi l'épine dorsale de la mobilité au Luxembourg, complété par des services et des infrastructures intermodales qui encouragent la multimodalité et améliorent la continuité des déplacements de personnes et des flux logistiques.**

En 2025, l'offre des Activités Voyageurs a continué d'évoluer dans un contexte de fréquentation élevée. Les investissements réalisés dans le matériel roulant et les travaux réalisés par le Gestionnaire d'Infrastructure des CFL dans les parkings P+R (Park + Ride) et les pôles d'échange multimodaux ont renforcé l'accessibilité du réseau ferré et simplifié les parcours quotidiens des clientes et des clients. Cette évolution encourage le report du trafic routier vers des modes de transport plus durables et contribue à une expérience de voyage plus fiable et agréable.

En 2025, le Groupe CFL a transporté encore davantage de voyageurs et voyageuses, confirmant l'attractivité de son offre :

- Les CFL ont accueilli 31,4 millions de voyageurs et voyageuses, dépassant légèrement le record de 2024 (31,3 millions).
- La mise en service progressive des 34 automotrices Coradia s'est poursuivie en vue d'augmenter de 46 % la capacité en places assises dans les trains CFL.
- 12 bus électriques ont été mis en service en 2025, portant à 14 le nombre de bus électriques (sur 83).

Le développement des services complémentaires s'est également poursuivi :

- Renforcement de CFL Mobility et de son service d'autopartage Flex qui a dépassé, en 2025, la barre des 100 stations (voir page 66).
- Mise en service de nouveaux parkings P+R (voir page 81), facilitant l'accès au réseau ferré.
- Mise en œuvre d'actions de la Stratégie Vélo comme le World Bicycle Day organisé par les CFL dans le cadre de la Journée internationale du vélo, à l'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg et la participation au Vëlosummer.

Retrouvez en page 19 l'ensemble des solutions de mobilité et services annexes proposé par les CFL.



*Entre mai 2022 et novembre 2025, 10 automotrices TER2N-ng de la série 2200 des CFL ont fait l'objet d'une modernisation lors de leur « mi-vie ».*

Le transport de marchandises et les activités logistiques a maintenu une dynamique solide en 2025, soutenue par l'intermodalité et l'extension des services ferroviaires internationaux. L'augmentation des volumes traités sur le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange et de nouveaux partenariats en Belgique, en France et en Allemagne ont renforcé l'efficacité des chaînes logistiques et soutenu le report du transport routier vers le rail (voir page 71).

En 2025, les activités ferroviaires des CFL, combinant le report modal des passagers et du fret (CFL intermodal) de la route vers le train ont permis d'éviter environ 140.000 tCO<sub>2</sub>e.

Les activités et services du Groupe CFL contribuent significativement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>e directement liées au transport. Ils participent également à une utilisation plus efficace des ressources nécessaires à la prestation des services de mobilité.

En encourageant la mutualisation des ressources — qu'il s'agisse des transports en commun ou de l'offre de location de véhicules Flex — le Groupe CFL promeut des modèles d'usage partagé plutôt que de détention individuelle. Cette approche permet de transporter un plus grand nombre de voyageurs et de marchandises pour un même niveau de ressources mobilisées, tout en limitant la consommation de matières premières et la production de déchets.

Ces actions et ces résultats démontrent la capacité du Groupe CFL à proposer une offre de mobilité attractive, performante et cohérente, intégrant voyageurs et fret dans une logique commune de durabilité. Les investissements réalisés soutiennent la modernisation continue du réseau, améliorent l'expérience client et renforcent la contribution du Groupe à une mobilité plus durable au Luxembourg et en Europe.



*Le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange est équipé de trois ponts-portiques pour le chargement des trains combinés.*

# CLIMAT

Grâce à son offre de mobilité et à la promotion du report modal, le Groupe CFL joue un rôle essentiel dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Luxembourg et dans la Grande Région. Pour mener ses activités, le Groupe privilégie l'utilisation d'énergies renouvelables et déploie progressivement ses propres installations photovoltaïques. Parallèlement, les CFL intensifient leurs efforts pour diminuer les émissions liées à leur fonctionnement interne et à l'ensemble de leurs opérations. Le Groupe poursuit également son adaptation aux effets du changement climatique afin de garantir la résilience et la continuité de ses services.

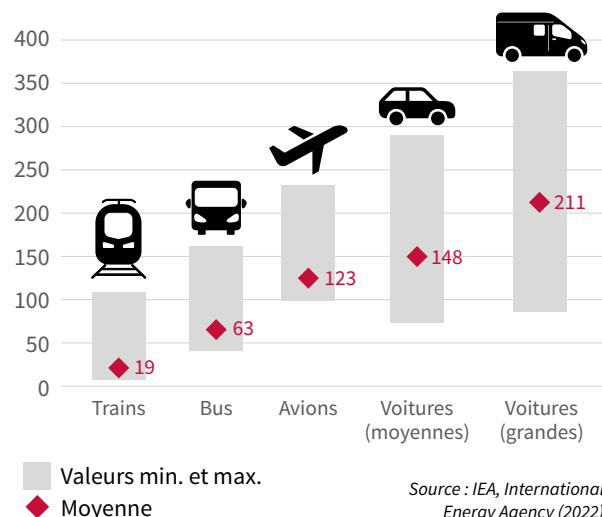
## ATTÉNUATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE (E1-1, E1-4, E1-5 ET E1-6)

Conscient des enjeux climatiques actuels, le Groupe CFL renforce ses actions visant à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre et ainsi à promouvoir des transports à faible impact environnemental.

### Le transport ferroviaire, un moyen de transport bas carbone

Le transport ferroviaire est un moyen de transport bas carbone qui contribue de manière très significative aux efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau national. Le réseau ferré luxembourgeois est particulièrement avancé dans ce domaine car l'ensemble des lignes ferroviaires principales sont électrifiées. Cette infrastructure favorise en effet l'utilisation de matériel roulant électrique caractérisé par de faibles émissions de gaz à effet de serre. De plus, l'électricité injectée dans le réseau des caténaires au niveau national est couverte par des contrats d'achat de sources renouvelables.

### Comparaison des émissions de gaz à effet de serre des déplacements individuels (gCO<sub>2</sub>e/passager-km)



Chaque client et cliente ainsi que chaque tonne de marchandise transportée en train diminuent le nombre de véhicules (voitures, camions) sur les routes, ce qui représente d'importantes économies de gaz à effet de serre. En moyenne, une personne transportée par train émet environ sept fois moins de gaz à effet de serre que pour un trajet identique en voiture (cf. graphique ci-contre). Il en est de même pour les marchandises qui, transportées par train, émettent moins de gaz à effet de serre par rapport à un trajet équivalent en camion.

## LES ENGAGEMENTS DES CFL EN MATIÈRE D'ATTÉNUATION (E1-6)

En plus de leur contribution à la décarbonation au niveau national par leur offre de transport, les CFL continuent à réduire l'impact de leurs activités sur le climat par les engagements et les actions suivants.

Parmi les grandes lignes stratégiques de la politique interne en matière d'environnement figure l'ambition de réduire la consommation d'énergie du Groupe CFL et ses émissions de gaz à effet de serre (notamment CO<sub>2</sub>). Les principales actions liées à ces thèmes sont centralisées dans le Plan d'Action Environnement du Groupe CFL, actualisé tous les ans. Elles visent à contribuer aux objectifs nationaux de diminution de 55% des gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport à 2005, et de neutralité carbone (« zéro émission nette ») d'ici 2050.

Parmi celles-ci, cinq actions clés constituent l'objectif Groupe CFL 2025 relatif à la réduction de l'empreinte carbone (voir GOV-2 page 91) :

- Établissement d'une feuille de route de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des activités du Groupe CFL (voir ci-contre),

- Commande de bus électriques supplémentaires (voir page 110),
- Finalisation de l'étude de l'analyse de potentiel photovoltaïque et réalisation des projets prévus pour 2025 (voir page 113),
- Analyse de la conduite des conducteurs de trains pour identifier des optimisations en lien avec la performance environnementale,
- Réalisation d'un audit GAP ISO 50001 pour le Groupe CFL multimodal.

Sur les cinq projets engagés, quatre ont pu être finalisés avec succès. L'analyse de la conduite des conducteurs de trains n'a toutefois pas pu être finalisée en raison de difficultés techniques persistantes du logiciel du fournisseur.

### Une vision d'ici à 2030

En 2025, les CFL ont complété leur suivi de leurs émissions de gaz à effet de serre en développant un premier plan de transition pour l'atténuation du changement climatique. Pour cela, les principales actions de décarbonation des activités engagées par le Groupe ont été évaluées afin d'en estimer l'impact à horizon 2030. Par rapport à 2024, une baisse des émissions de près de 23% est attendue pour 2030 (voir ci-dessous). Cela représente un effort conséquent par rapport à l'évolution observée entre 2019 et 2024 avec une baisse des émissions de 7%. Entre 2019 et 2030, le Groupe CFL estime une réduction de 29% de ses émissions de gaz à effet de serre.

L'année 2019 constitue l'année de référence, car il s'agit de la première mesure des émissions de gaz à effet de serre à disposition et représente une situation comparable à celle de l'année 2024. Le périmètre du plan de transition est identique à celui du bilan des émissions

de gaz à effet de serre (Scopes 1 et 2, market-based<sup>1</sup>). Ce travail confirme la volonté du Groupe CFL de s'engager dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre de ses activités.

### Estimation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL jusqu'en 2030

L'atteinte de cette vision est conditionnée à la mise en œuvre d'actions clés de décarbonation du Groupe CFL, telles que la migration de la flotte de bus thermiques à des bus électriques, l'électrification et le recours à des carburants alternatifs pour les autres véhicules routiers (camions, véhicules de service, engins ...) et les travaux en matière d'efficacité énergétique des bâtiments.

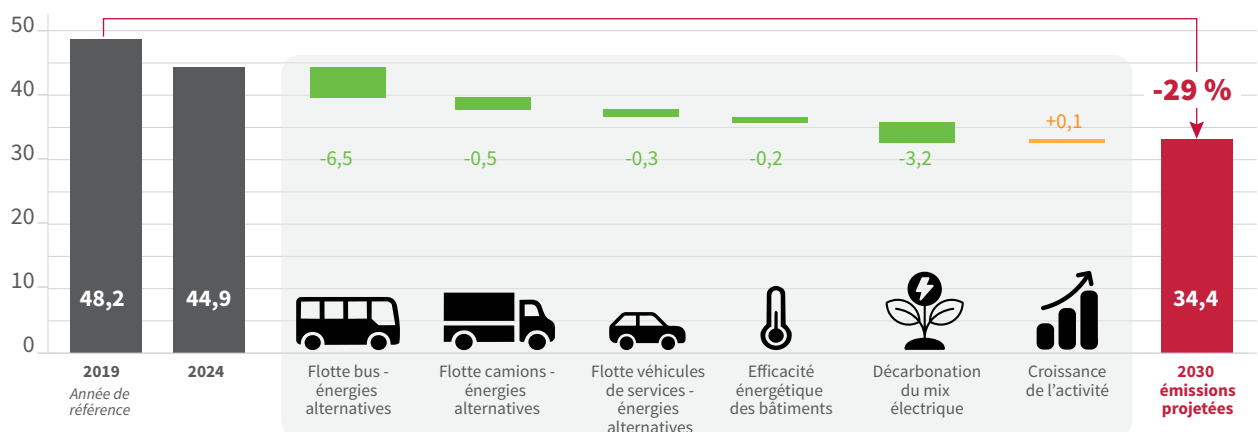
Afin de réduire encore davantage l'impact des circulations ferroviaires, le Groupe CFL devra continuer ses efforts pour renouveler sa flotte de locomotives thermiques des Activités Fret notamment par des locomotives hybrides et continuer à œuvrer à décarboner son mix électrique pour ses activités internationales. Différents éléments sont à prendre en compte quant à la mise en œuvre de ces actions, telle que la durée de vie du matériel roulant ferroviaire.

En complément, les leviers pour intensifier la réduction de l'impact carbone des autres activités du Groupe CFL ont été identifiés et évalués. Ceux-ci concernent notamment la poursuite de l'électrification de la flotte de véhicules ainsi que la rénovation de bâtiments. Une analyse plus poussée permettra d'identifier des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre brutes afin de compléter les ambitions des CFL.

Ces actions, qui s'inscrivent dans la stratégie du Groupe CFL dans la priorité « Efficience », sont décidées et financées au sein des différentes activités.

<sup>1</sup> Méthodologie market-based : calculs réalisés à partir des facteurs d'émission spécifiques aux fournisseurs d'énergie contractualisés. Ceci inclut notamment les certificats de garantie d'origine ou encore les contrats d'achat d'électricité renouvelable (PPA – Power Purchase Agreement).

### Évolution des émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL jusqu'en 2030 (Scopes 1 et 2, market-based, en ktCO<sub>2</sub>e)



## LES ACTIONS EN MATIÈRE DE DÉCARBONATION (E1-5)

Les CFL investissent pour décarboner leurs propres activités et maximiser l'accès à l'électromobilité pour leurs clientes et clients.

### 100 % de bus électriques d'ici 2030

La flotte de 83 bus du service de transport par bus est en phase de renouvellement. D'ici 2030, l'ensemble des véhicules diesel auront cédé leur place à de nouveaux modèles électriques. La flotte de bus se compose actuellement de 14 bus électriques, 5 hybrides et 64 véhicules diesel. L'électrification des bus va s'accélérer avec la livraison jusqu'en 2027 de 26 bus électriques supplémentaires.

La première génération de bus électriques est dotée d'un petit moteur diesel pour contribuer au fonctionnement du chauffage. La prochaine génération sera dépourvue de ce moteur thermique, ce qui réduira encore davantage les émissions liées à leur utilisation. Avec la mise en service de ces nouveaux bus, les CFL font un pas supplémentaire en direction d'une flotte de bus dont la conduite ne générera plus d'émissions de gaz à effet de serre à l'échappement d'ici à 2030.

Pour accompagner cette évolution, un déploiement d'infrastructures de recharge est en cours. Après la mise en service des premières bornes à l'arrière de l'atelier de Bonnevoie, des points relais sont prévus sur plusieurs sites dans les zones couvertes par le Service Bus des CFL. À Echternach, un projet majeur prévoit l'installation de 21 bornes pour bus dans le hall des bus CFL, ainsi que plusieurs bornes pour voitures (en collaboration avec l'Administration des ponts et chaussées). En parallèle, des études sont en cours pour la mise en place d'un pantographe dans la région de Mertert.

### L'électrification des voitures de service

Les CFL poursuivent la modernisation et l'électrification de leur parc de 345 véhicules de service. En juin 2025, sept BMW iX1 entièrement électriques ont été mises en service. Cette initiative s'inscrit dans la stratégie d'électrification progressive du parc, qui compte actuellement 24 véhicules électriques. Courant 2026, ce nombre passera à 37 véhicules électriques, contribuant ainsi à réduire l'empreinte carbone des activités opérationnelles. La gestion de ce parc roulant reste assurée par le Service Bus des CFL.

L'électrification des véhicules est complétée par la création d'un réseau de bornes de recharge. En 2025, quatre sites sont opérationnels : Luxembourg Millewee (14 bornes), Ettelbrück (16 bornes), Pétange (2 bornes) et Bettembourg (2 bornes). Cela représentera 34 points de recharge sur les 65 prévus. Le projet se poursuivra en 2026 et 2027 afin de garantir à toutes les brigades locales du Service Maintenance Infrastructure la possibilité de recharger leurs véhicules et d'intervenir à tout moment sur le réseau ferré.

### Modernisation des outils de maintenance des voies ferrées

Les opérations de maintenance des voies ferrées nécessitent l'utilisation d'outils imposants pour resserrer les boulons des rails, couper les rails ou encore répartir le ballast de manière homogène dans les voies. Ces outils étaient jusqu'à peu uniquement alimentés en carburant. Depuis 2025, les CFL recourent à des outils électriques quand les solutions existantes le permettent. 45 outils électriques ont ainsi été mis en service et des commandes ont été passées pour 2026. Les CFL continuent d'analyser les appareils mis sur le marché afin de minimiser l'utilisation de carburants fossiles. En plus de l'aspect environnemental, les outils électriques sont généralement plus légers que leurs équivalents thermiques, ce qui simplifie leur manipulation et réduit la pénibilité des travaux de maintenance.



Des outils innovants comme des robots à chenilles sont testés dans le domaine de la maintenance du réseau ferré.



Les camionnettes électriques contribuent au succès de l'offre de service Flex.

### Investissements substantiels aux activités fret

Les activités du terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange tendent aussi vers une décarbonisation totale à la faveur d'investissements cofinancés par l'Union européenne. Quatre tracteurs électriques terminalistiques ont été mis en service dans ce contexte en 2024. Les nouvelles locomotives Traxx qui disposent notamment d'un mode hybride représentent aussi un investissement substantiel en faveur du report modal et d'un transport de marchandises respectueux de l'environnement.

### Des P+R branchés

Les parkings P+R CFL présents aux abords des principales gares du pays disposent, eux aussi, de bornes électriques disponibles pour les besoins du grand public. Leur nombre varie selon les normes en vigueur, dépendamment de la capacité du P+R en question. En 2025, deux nouveaux super chargeurs ont été installés au P+R de Luxembourg. Au total, les P+R de Luxembourg, Rodange, Belval-Université, Mersch et Troisvierges proposent 146 bornes Chargy. On retrouve aussi dans l'ensemble des P+R CFL des bornes de chargement pour le service d'autopartage FLEX.

### Électricité verte pour FLEX

Le service de carsharing FLEX de la filiale CFL Mobility dispose désormais de plus de 100 stations (voir page 66) aux quatre coins du pays pour répondre aux différents usages de ses clientes et clients. En 2025, 612.899 km ont été effectués avec des véhicules électriques qui représentent environ 30% de la flotte. Tout comme le reste de l'électricité achetée par le Groupe CFL au Luxembourg, celle-ci est couverte par des contrats d'énergie 100% renouvelable, évitant ainsi 85,8 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>e.

### Des initiatives internes pour une mobilité plus durable

Le Groupe CFL encourage également l'engagement de ses équipes à travers des actions de sensibilisation internes. Le concours GoGoVelo, organisé au niveau national par ProVelo et le ministère de la Mobilité et des Travaux Publics, a rassemblé des collaborateurs et collaboratrices qui ont parcouru plus de 8.300 km lors des deux éditions en 2025. En parallèle, un moment convivial a servi de cadre à une action de sensibilisation au covoiturage, en amont des travaux sur le réseau ferré.

## LES ACTIONS EN MATIÈRE D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE (E1-5)

Afin de continuer à contribuer à l'effort national de réduction de consommation d'énergie tout en poursuivant la croissance de ses activités, le Groupe CFL met en œuvre des projets visant l'efficacité énergétique.

### Des flottes de matériels roulants renouvelées et plus efficaces

En plus d'émettre moins de gaz à effet de serre, le matériel roulant à propulsion électrique nécessite souvent moins d'énergie que l'équivalent thermique pour une même distance parcourue. Ceci est notamment le cas pour les bus électriques dont la consommation d'énergie est divisée par deux pour une distance parcourue équivalente selon les données fournisseurs.

### Des climatisations plus durables

Les gaz frigorigènes nécessaires au fonctionnement des climatisations ont, pour la plupart, un impact très fort sur l'effet de serre et sur le changement climatique en cas de fuite dans l'atmosphère. Autant que possible, les CFL en limitent l'utilisation et favorisent d'autres types de gaz à moindre impact, surtout lors de l'acquisition de nouveaux équipements. Ceci est notamment le cas pour les nouveaux bus livrés depuis 2024 qui utilisent des climatisations au CO<sub>2</sub>, un gaz plus de 1.000 fois moins impactant que les gaz frigorigènes traditionnels. Les nouvelles rames de trains voyageurs livrées depuis 2025 sont également équipées de climatisations contenant un gaz frigorigène de nouvelle génération. Ce gaz a un impact (pouvoir de réchauffement global) réduit de moitié par rapport au gaz utilisé initialement pour une efficacité équivalente. Par ailleurs, lors des dernières opérations de mi-vie des rames de trains voyageurs (voir page 57), le gaz frigorigène des climatisations a également été remplacé par ce gaz.



Les CFL ambitionnent d'électrifier l'ensemble de leur flotte de bus à l'horizon de 2030.

### La démarche "Green IT" du Groupe CFL

En 2025, le Groupe CFL a poursuivi son engagement en faveur du numérique responsable en incluant des services opérationnels au plan d'action Green IT. Par exemple, des développeurs pour les Activités Voyageurs ont suivi une formation de quatre heures dédiées à l'écoconception des services numériques, afin d'intégrer les principes de sobriété et d'efficacité dès la conception des solutions. En mars, une action de sensibilisation en interne a été menée avec l'organisation d'un "Digital Cleanup Day", mobilisant les équipes autour de la réduction de l'empreinte numérique par la suppression de fichiers inutiles, la collecte de matériel informatique non utilisé et la participation à une formation intitulée « Pitch numérique ». Ces initiatives illustrent la volonté du Groupe CFL d'inscrire le numérique durable au cœur de ses pratiques de digitalisation.



Les principaux composants techniques des Coradia se situent en toiture.

## LE DÉPLOIEMENT D'ÉNERGIES RENEUVELABLES (E1-5 ET E1-7)

En tant que grand consommateur d'énergie, les CFL ont une responsabilité quant à sa bonne utilisation. Du fait de sa dépendance énergétique et de son engagement pour le développement durable, le Groupe CFL continue d'œuvrer en faveur de la production d'énergie durable, en combinant l'achat d'énergie renouvelable régionale, la promotion du photovoltaïque et également le développement de la géothermie pour ses nouveaux bâtiments.

### 15% des besoins en électricité couverts par du renouvelable local

Depuis plus de dix ans, le Groupe CFL utilise de l'électricité renouvelable pour la traction ferroviaire nationale, et depuis plus de cinq ans pour l'ensemble de sa consommation électrique nationale. Depuis début 2024, environ 15% des besoins nationaux sont couverts par un contrat lié à un parc photovoltaïque situé en Südeifel, en Allemagne. Le reste de l'électricité consommée par le Groupe au niveau national est d'origine hydraulique au travers de certificats de garantie d'origine.

### La promotion du photovoltaïque

Les CFL souhaitent augmenter la production d'énergie propre par le développement d'installations de panneaux photovoltaïques. À ce jour, six installations totalisant une puissance de 0,7 MWp sont en service sur trois P+R et trois bâtiments, dont une nouvelle centrale inaugurée à Wasserbillig en 2025. Parallèlement, une vingtaine de projets sont actuellement en étude, représentant une puissance totale estimée d'environ 5 MWp. Même si ce chiffre pourra évoluer au fil des études, il illustre l'ambition forte des CFL d'intégrer le photovoltaïque dans tous les nouveaux projets de bâtiments dès que cela est possible. En 2025, la quantité totale d'électricité produite par les panneaux photovoltaïques exploités par les CFL était de 615 MWh, dont environ 136 MWh autoconsommés.

### Nouvelle installation photovoltaïque au Centre Routier Sécurisé

CFL site services, filiale de CFL multimodal, prépare la mise en service d'une nouvelle installation photovoltaïque sur le site du CRS (Centre Routier Sécurisé) à Bettembourg-Dudelange avec une centrale de 150 kWp dédiée majoritairement à l'autoconsommation. Elle couvrira 40% de la consommation électrique du bâtiment administratif et de l'entrepôt.

### La géothermie, une nouvelle étape

CFL Immo mise sur la diversification des sources d'énergie renouvelable dans le cadre de ses projets immobiliers. En plus des panneaux photovoltaïques prévus sur les quatre grands projets de bureaux, la filiale du Groupe CFL explore des solutions complémentaires comme la géothermie et le stockage énergétique saisonnier. Trois bâtiments – la nouvelle Direction Générale, le futur centre de formation et le bâtiment administratif rue d'Alsace – seront équipés de pompes à chaleur couplées à des bacs à glace, permettant de stocker l'énergie et d'optimiser la consommation sur l'année. Le projet du bâtiment administratif à Bonnevoie va encore plus loin : 65 sondes géo-thermiques seront forées à 65 mètres de profondeur pour assurer le chauffage et le refroidissement du bâtiment. Ces initiatives marquent une avancée significative vers une autonomie énergétique durable et innovante.



*Le bâtiment rénové de la Direction Générale des CFL, Place de la Gare, disposera de panneaux photovoltaïques en toiture.*

### Tirer profit du photovoltaïque

Dans le cadre de sa stratégie énergétique, le Groupe CFL poursuit activement le développement de nouvelles installations photovoltaïques. La faisabilité de l'intégration de panneaux photovoltaïques est systématiquement étudiée pour tous les nouveaux projets. Il peut s'agir de bâtiments administratifs (comme la rénovation du siège des CFL à la Place de la Gare), d'ateliers de maintenance ou encore de bâtiment de parking P+R comme ceux de Rodange et Mersch ouverts en 2023 et celui de Troisvierges ouvert en 2025.

### Des pompes à chaleur pour remplacer les chaudières classiques

Un grand nombre de bâtiments exploités par les CFL sont encore équipés de chaudières au gaz ou au mazout, technologies qui atteignent progressivement leur fin de vie. Les CFL profitent de leur remplacement pour optimiser leur consommation énergétique en matière de chauffage avec des solutions plus respectueuses de l'environnement. Les solutions retenues dépendent de la configuration du site en question, mais les pompes à chaleur représentent le nouveau standard pour les bâtiments dont l'isolation voire le système de radiateurs sont adaptés le cas échéant. Pour les nouveaux bâtiments, les pompes à chaleur sont systématiquement privilégiées, complétées par des systèmes de type « bac à glace » capable d'augmenter encore l'efficacité du système de chauffage et de climatisation et de fonctionner en demi-saison par puisage directe. Quand l'emplacement du bâtiment le permet, le recours à la géothermie pour alimenter la pompe à chaleur peut être une solution encore plus efficace. Ainsi, le système de chauffage et de climatisation du futur bâtiment administratif à Bonnevoie, puisera de l'énergie à 65m de profondeur pour couvrir 97 % des besoins en froid et 100 % des besoins en chaud du bâtiment.



À l'instar des P+R pour leur clientèle, les CFL équipent de plus en plus leurs parkings de service de bornes électriques.

### Bornes de recharge et électrification de la flotte

Le Gestionnaire d'Infrastructure des CFL mène un vaste programme de déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques utilisés par les équipes intervenant sur le terrain, en cohérence avec la décision de remplacer progressivement tous les véhicules de service par des modèles électriques. Une trentaine de points de charge ont déjà été mis en service en différents sites du réseau ferré : à Luxembourg-Millewee, à Ettelbruck, à Pétange ainsi qu'à Bettembourg. Le travail de déploiement des bornes va se poursuivre pour former un ensemble connecté, disposant d'une infrastructure évolutive, prête pour les besoins futurs et compatible avec différentes possibilités de communication. Chaque borne est d'ores et déjà connectée à une plateforme de gestion permettant de suivre son état, les sessions de charge et la consommation énergétique. L'électricité utilisée par les bornes est 100 % verte, provenant du partenariat conclu avec Enovos pour la fourniture d'énergie photovoltaïque régionale.



65 sondes géothermiques à 65 mètres de profondeur assureront le chauffage et le refroidissement du futur bâtiment administratif à Bonnevoie.



*Des plantations provenant de l'exposition Luxembourg Urban Garden (LUGA) ont été replantées sur le site du terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange.*

## ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE (E1-2, E1-3 ET E1-5)

Les CFL, qui exploitent des infrastructures de transport dites « critiques » pour le pays, sont confrontés aux défis posés par des conditions météorologiques extrêmes. Le Groupe poursuit ses efforts initiés en 2024 afin d'assurer la qualité du service face à l'augmentation des intempéries liées au changement climatique et de rendre son réseau plus résilient.

### Une analyse de la résilience

L'analyse de la résilience engagée en 2024 a permis d'identifier les risques physiques climatiques majeurs pour l'ensemble du Groupe : les vagues de chaleur ; les vagues de froid, le gel, le verglas et la neige ; les vents extrêmes, les précipitations extrêmes et la grêle ; les glissements de terrain, les affaissements, les gonflements et les retraits des argiles. Des simulations de l'évolution de ces aléas à moyen-terme (2041-2060) ont été réalisées sur base du scénario "High Carbon - RCP 8.5" (correspondant à une hausse de + 1,9°C), les années 1971-2000 servant de référence. L'horizon temporel à moyen terme a été choisi pour représenter une période où les effets du changement climatique deviendront significatifs pour l'exploitation tout en restant une période suffisamment proche pour pouvoir s'y projeter facilement. Le scénario climatique RCP 8.5 est considérée comme pertinent pour tester la résilience du système face à des conditions extrêmes et peu favorables. Lors d'un atelier pluridisciplinaire avec des experts des différents métiers, c'est la situation actuelle et ce scénario RCP 8.5 qui ont été utilisés pour l'analyse de huit types d'infrastructures clés sur base d'expériences passées et des caractéristiques des sites.

### Résultats clés de l'analyse

L'analyse réalisée suggère que certains aléas climatiques pourraient mettre à l'épreuve tous les types d'infrastructures ferroviaires analysées à l'horizon 2050. Les vagues de chaleur, par exemple, pourraient affecter des éléments essentiels tels que les gares, les terminaux, les systèmes électriques et l'infrastructure ferroviaire, dont la vulnérabilité, aujourd'hui modérée, pourrait augmenter dans le futur. À l'inverse, l'impact des vagues de froid pourrait diminuer avec le temps, en raison de leur fréquence en baisse. Les mouvements de sol (glissements, affaissements) et les précipitations extrêmes continueraient à représenter un risque, notamment pour les tunnels et les viaducs, dont la vulnérabilité pourrait s'accroître progressivement. Si certains risques pourraient s'atténuer, d'autres – comme les vagues de chaleur ou les précipitations extrêmes – nécessiteraient une attention particulière pour maintenir la résilience des infrastructures critiques.

À noter que l'analyse présente des zones d'incertitude importantes. Elle repose sur des projections dans le futur qui dépendent de l'évolution des scénarios climatiques, de la fréquence et de l'intensité des événements extrêmes. De plus, l'interaction entre ces phénomènes et les infrastructures ferroviaires a été évaluée qualitativement sur la base des avis d'experts, la quantification détaillée des risques dépassant le périmètre de cette analyse. Finalement, les effets combinés, tels que l'impact simultané de vagues de chaleur et des précipitations et les effets des aléas climatiques n'ont pas été étudiés à ce stade. Le périmètre de l'analyse s'est limité aux activités du Groupe CFL sans prendre en compte toute la chaîne de valeur.

### Prochaines étapes

Une nouvelle itération de l'analyse de résilience est prévue en 2026 et devrait déboucher sur un plan d'adaptation. Cette nouvelle analyse prendra en compte les données relatives aux retards des trains dus aux "influences climatiques ou causes naturelles" collectées grâce à la définition de nouveaux codes retards. En 2025, ces retards sont non négligeables, représentant environ 1,5% des minutes de retard causées par un événement. Par exemple, entre le 30 juin et le 2 juillet, une vague de chaleur suivie d'un orage – avec une alerte rouge émise par les autorités – a provoqué 818 minutes de retard sur plusieurs lignes du réseau.



Les CFL envisagent différents scénarios relatifs au changement climatique afin d'assurer la résilience des infrastructures.

## LES ACTIONS EN TERMES D'ADAPTATION (E1-5)

Le Groupe CFL adopte une approche proactive pour renforcer sa résilience face aux aléas climatiques, en intégrant ces enjeux dès les décisions d'investissement et en s'appuyant sur des actions opérationnelles qui ont déjà fait leurs preuves et qui contribuent à la gestion de ces risques actuels et futurs.

### La prise en compte des risques climatiques dans la conception et la gestion des infrastructures et du matériel

Les risques climatiques, notamment les niveaux des crues centennales (crues HQ100), sont intégrés dès la conception des infrastructures pour les rendre plus résilientes. Cette approche préventive est complétée par des mesures opérationnelles sur l'ensemble du réseau, incluant la gestion de la végétation, des procédures de sécurité adaptées aux conditions météorologiques extrêmes et des investissements ciblés dans le matériel roulant. Ainsi, lors d'épisodes de vents violents, la situation est suivie en temps réel et des limitations de vitesse de la circulation des trains peuvent être appliquées afin de garantir la sécurité du personnel et de la clientèle des CFL. Face aux vagues de chaleur, la température des rails est surveillée en continu et des inspections sont déclenchées en cas de dépassement des seuils critiques.

Les opérations de maintenance annuelle des systèmes de climatisation sont réalisées avant la période estivale pour en garantir la fiabilité.

Le Groupe investit par ailleurs dans des équipements plus robustes : les locomotives de la série 4000 sont équipées de refroidisseurs d'huile de transformateur à haute performance, tandis que les trains Coradia disposent de systèmes de climatisation capables de fonctionner jusqu'à 50 °C, au-delà des exigences normatives.

## LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE DES CFL (E1-7)

Le Groupe CFL consomme majoritairement de l'énergie électrique, notamment pour la circulation des trains. La part concernant le transport de passagers est entièrement électrifiée et la part concernant le transport de marchandises l'est également en grande partie. Le Groupe CFL est dépendant d'énergies fossiles pour une partie de ses activités comme certaines circulations ferroviaires assurant le transport de marchandises, le transport de passagers par bus ou encore le chauffage des bâtiments. Le Groupe CFL s'efforce de favoriser les énergies renouvelables : plus de 63,1 % de ses consommations énergétiques proviennent de sources renouvelables.

### Consommations d'énergie du Groupe CFL

	2023	2024	2025
<b>Consommation totale d'énergie (MWh)</b>	<b>317.386,1</b>	<b>310.370,6</b>	<b>292.882,0</b>
<b>Consommation totale d'énergie fossile (MWh)</b>	<b>89.382,9</b>	<b>97.424,8</b>	<b>96.673,0</b>
dont consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon (MWh)	-	-	-
dont consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers (MWh)	70.965,0	67.794,8	66.067,3
dont consommation de combustible provenant du gaz naturel (MWh)	8.812,1	8.273,2	12.165,6
dont consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles (MWh)	-	-	-
dont consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles (MWh)	9.605,7	21.356,9	18.440,1
<b>Consommation provenant de sources nucléaires (MWh)</b>	<b>13.495,6</b>	<b>13.184,6</b>	<b>11.432,2</b>
<b>Consommation totale d'énergie renouvelable (MWh)</b>	<b>214.507,6</b>	<b>199.761,1</b>	<b>184.776,7</b>
dont consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables (MWh)	214.495,5	199.641,3	184.640,4
dont consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite (MWh)	12,1	119,8	136,3
<b>Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (%)</b>	<b>67,6</b>	<b>64,4</b>	<b>63,1</b>

## LE BILAN DES GAZ À EFFET DE SERRE DES CFL (E1-8)

Le Groupe CFL renforce le suivi de ses émissions de gaz à effet de serre d'année en année en se basant sur les données les plus précises disponibles. Pour piloter cette démarche, le Groupe CFL évalue annuellement, et ce depuis 2019, les émissions de gaz à effet de serre liées à sa consommation d'énergie et aux fuites de gaz frigorigènes. Depuis 2025, les CFL renforcent l'estimation des émissions de gaz à effet de serre générés par la consommation d'électricité en utilisant les facteurs d'émissions résiduels (dans la méthodologie market-based<sup>1</sup>). Une mise à jour rétroactive des chiffres de 2023 et 2024 a ainsi été réalisée par rapport aux chiffres publiés précédemment.

Les principaux postes d'émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL concernent la consommation d'électricité et de carburant pour la conduite des trains, la consommation de carburant pour les bus et finalement l'alimentation en énergie des bâtiments.

Environ 60%<sup>2</sup> des émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL sont générés par la conduite des trains. Sont inclus dans ce poste les émissions liées à la traction ferroviaire (électrique et thermique) ainsi que les consommations électriques liées à l'infrastructure (signalisation, réchauffage d'aiguillage, pertes réseau, ...). L'électricité consommée au niveau national et partiellement à l'étranger étant achetée de source renouvelable, la part des émissions générée par la circulation de trains électriques représente 39% des émissions totales du Groupe CFL. Les 21% des émissions restantes liées aux circulations de trains concernent le matériel roulant ferroviaire propulsé au diesel (trains marchandises et pour une faible part les engins de maintenance des voies).

1 Méthodologie market-based : calculs réalisés à partir des facteurs d'émission spécifiques aux fournisseurs d'énergie contractualisés. Ceci inclut notamment les certificats de garantie d'origine ou encore les contrats d'achat d'électricité renouvelable (PPA – Power Purchase Agreement).

L'ensemble de ces trains et engins ne peuvent pas être électrifiés de manière conventionnelle via des caténaires (alimentation électrique) car ils doivent pouvoir également circuler sur des réseaux ferrés non électrifiés.

Environ 18%<sup>2</sup> des émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL proviennent du service de transport de passagers en bus qui sont encore majoritairement alimentés en diesel. D'ici 2030, les CFL ambitionnent de décarboner progressivement leur flotte de 83 bus (voir page 110).

Finalement, environ 8 %<sup>2</sup> des émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL sont en lien avec ses autres activités de transport, dont notamment les véhicules Flex, les camions ou encore les voitures de service internes.

Hormis le transport, le Groupe CFL gère également un grand nombre de bâtiments qui représentent environ 14%<sup>2</sup> de ses émissions de gaz à effet de serre. Ces émissions sont générées par la consommation en électricité (achetée de source renouvelable au niveau national), le chauffage et l'estimation des fuites des gaz frigorigènes éventuelles des climatisations.

La consommation d'électricité pour les activités à l'international a entraîné une hausse des émissions de gaz à effet de serre en 2024 (« Émissions brutes de GES du Scope 2 market-based » et « Traction ferroviaire – Electricité »). En 2025, en complément de l'électricité achetée à partir de contrats de sources renouvelables pour les activités nationales, les CFL ont signé un contrat d'électricité de source renouvelable pour une part de leurs activités internationales. Ceci permet une diminution des émissions de gaz à effet de serre pour la traction ferroviaire électrique en 2025 par rapport à 2024.

2 Pourcentages moyens des émissions de gaz à effet de serre du Groupe CFL de 2023 à 2025, périmètre international, market-based, Scopes 1 et 2.



Les nouvelles locomotives Traxx MS3 de CFL cargo sont les toutes premières locomotives en Europe capables d'effectuer des trafics internationaux sur les axes Nord-Sud et Ouest-Est.

## LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE INDIRECTES (E1-8)

Les émissions indirectes représentent généralement une part importante du bilan des gaz à effet de serre d'une entreprise, leur évaluation est donc un élément clé dans le suivi du bilan carbone. En termes d'émissions de gaz à effet de serre indirectes, le Groupe CFL évalue annuellement depuis 2019 les émissions liées à la production des énergies consommées. Le Groupe a également réalisé une estimation globale des émissions de gaz à effet de serre indirectes pour les années 2020 et 2023. Ces exercices avaient pour objectif d'obtenir un ordre de grandeur de répartition des émissions indirectes. Il en est ressorti que les plus gros postes émetteurs d'émissions indirectes sont les projets de constructions gérés par le Groupe CFL et réalisés par des entreprises sous-traitantes (utilisation de ressources telles que le béton ou l'acier), l'achat de matériel roulant ferroviaire et la sous-traitance de transport.

Les CFL ont initié une démarche de renforcement du suivi de leurs émissions indirectes reposant sur l'analyse de données quantitatives. En 2025, les CFL se sont notamment penchés sur les émissions liées à la sous-traitance de transport. La comparaison entre les valeurs initiales et les nouvelles valeurs plus précises indiquent une très forte différence, les valeurs pouvant être de deux à quatre fois plus fortes ou faibles. Ceci confirme l'importance de suivre ces émissions de manière plus fine afin d'identifier les postes les plus impactants sur lesquels concentrer les efforts de réduction. Les CFL poursuivent leur ambition de préciser leurs émissions de gaz à effet de serre indirectes.

Pour agir sur les émissions indirectes il est essentiel de compter sur l'implication des partenaires et fournisseurs (voir G1 page 176). Les CFL ont débuté une démarche proactive ensemble avec leurs parties prenantes afin d'identifier des actions pour agir positivement sur leur impact, p.ex. en se procurant des produits plus durables (voir page 150).

### Émissions brutes de gaz à effet de serre du Groupe CFL<sup>1</sup>

	2023	2024	2025	Moyenne 2023-2025
<b>Émissions brutes de GES par Scope</b> (milliers de tCO <sub>2</sub> e)				
Émissions brutes de GES du Scope 1	22,1	19,7	20,1	-
Émissions brutes de GES du Scope 2 « market-based »	5,5	25,2	19,1	-
Émissions brutes de GES du Scope 2 « location-based »	53,0	46,2	43,3	-
<b>Émissions brutes de GES par activité</b> (milliers de tCO <sub>2</sub> e, « market-based »)				
Traction ferroviaire - Électricité	3,2	23,1	16,8	14,4 (39%)
Traction ferroviaire - Carburant	8,1	7,6	7,9	7,9 (21%)
Traction ferroviaire - Gaz frigorigènes	0,0	0,2	0,3	0,2 (<1%)
Bus (carburant, gaz frigorigènes)	7,5	6,9	6,2	6,9 (18%)
Camions, Engins, CFL mobility, Voitures de service	2,9	2,9	2,8	2,8 (8%)
Bâtiments (électricité, chauffage, gaz frigorigènes)	5,8	4,3	5,1	5,1 (14%)
Autres	0,0	0,0	0,1	0,0 (<1%)
<b>Émissions totales de GES</b> (milliers de tCO <sub>2</sub> e, « market-based », Scopes 1 et 2)	<b>27,6</b>	<b>44,9</b>	<b>39,2</b>	-
<b>Émissions totales de GES par chiffre d'affaires net</b> (tCO <sub>2</sub> e/millions d'euros, « market-based », Scopes 1 et 2)	<b>24,3</b>	<b>37,0</b>	<b>29,9</b>	-

1 Selon GHG Protocol

# POLLUTION

**Grâce au recours à la traction électrique, le transport de voyageurs et de marchandises proposé par les CFL est beaucoup moins polluant que d'autres moyens de transports tels que la voiture et le camion. Le Groupe minimise tout risque de pollution en réduisant au maximum l'utilisation de substances chimiques et les risques liés à leur transport en respectant un dispositif rigoureux de contrôle et de sécurité.**

## LES ENGAGEMENTS DES CFL EN MATIÈRE DE POLLUTION (E2-1)

La politique interne « Organisation Environnement du Groupe CFL » en matière d'environnement traite spécifiquement des « nuisances et pollutions locales » qui comprennent la réduction des nuisances sonores ainsi que la prévention des pollutions locales, qu'il s'agisse de pollution lumineuse ou encore de fuite de matière (voir Notre Ecosystème page 104). De plus, une instruction de service intitulée « Principes de la gestion de la végétation sur le Réseau Ferré Luxembourgeois » (voir partie E4 page 122) s'applique aux opérations de maintenance des voies, y compris l'utilisation des produits de désherbage.

Les équipes du Groupe CFL, en particulier les centres de maintenance, travaillent continuellement à la prévention et la réduction de la pollution de l'air, de l'eau et des sols. Les substances préoccupantes sont substituées et réduites au maximum et les substances extrêmement préoccupantes évitées autant que possible, leur usage étant d'ores et déjà très limité.

Le Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) des CFL, en particulier, définit les précautions à prendre lors de l'approvisionnement, l'utilisation, le stockage et la documentation des matières dangereuses dans une procédure ad hoc.

Les CFL assurent également le transport de matières dangereuses, lequel est géré avec des exigences et des contrôles stricts pour éviter toute fuite de matière. La politique générale de la Direction Fret inclut l'exigence d'un haut niveau de performance en matière de sécurité et de sûreté pour le transport, le stationnement et le stockage de matières dangereuses. Cette politique s'applique aux dix sociétés des Groupes CFL multimodal et CFL cargo.

Les procédures et actions spécifiques en lien avec la réduction des nuisances sonores et lumineuses sont présentées dans le chapitre « Les Communautés touchées » (voir page 154).



*Les CFL affinent continuellement leur connaissance de la biodiversité aux abords des voies.*



28 km de lignes ferroviaires traversent des zones naturelles protégées.

### ÉVITEMENT DE LA POLLUTION PAR LE REMPLACEMENT DES TRAVERSES CRÉOSOTÉES (E2-2)

Le Groupe CFL n'installe plus de traverses en bois créosotées<sup>1</sup> sur le réseau ferré luxembourgeois (sauf remplacements isolés). Les traverses créosotées sont remplacées par des traverses en béton, ou, lorsque ce n'est pas possible, par des traverses en bois exotique issu de forêts certifiées. Ces dernières ne nécessitent pas de traitement chimique et peuvent par conséquent être facilement revalorisées en fin de vie.

<sup>1</sup> Traverses couvertes de créosote, substance active utilisée dans des produits biocides pour le traitement préventif du bois permettant de lutter contre les agressions d'insectes et de champignons et permettant une résistance accrue aux conditions climatiques.

### RÉDUCTION DE LA POLLUTION PAR UNE FLOTTE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES (E2-2, E2-4)

Les émissions dans l'air, le sol et l'eau par le Groupe CFL en 2025 proviennent principalement des gaz d'échappement liés au transport. En 2025, aucun incident n'a provoqué d'émissions significatives d'autres polluants.

### LE PASSAGE AUX BUS ÉLECTRIQUES - MOINS D'ÉMISSIONS ET DE PARTICULES FINES

Comme évoqué dans le chapitre E1 « Changement Climatique », l'électrification des bus et des voitures de service s'inscrit dans une démarche de réduction de l'empreinte carbone. Ce choix présente également l'avantage de réduire les émissions de gaz d'échappement, notamment les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), le monoxyde de carbone (CO) et les particules fines. Cette diminution des polluants contribue à une amélioration de la qualité de l'air ambiant, particulièrement dans les zones urbaines (voir détails en page 110).

# BIODIVERSITÉ ET ÉCOSYSTÈMES

**Afin de garantir la sécurité ferroviaire, les CFL assurent un contrôle continu de la végétation le long du réseau ferré. Dans les zones protégées en particulier, cette gestion est menée avec une précision accrue pour réduire au maximum les effets sur les écosystèmes. Les CFL mettent en œuvre des actions pour limiter et compenser les impacts éventuels de nouvelles infrastructures sur la fragmentation des habitats naturels et l'imperméabilisation des sols. Par ailleurs, le Groupe développe des initiatives visant à préserver et restaurer la biodiversité, affirmant ainsi son engagement en faveur d'un transport durable et responsable.**

## **LES ENGAGEMENTS DES CFL EN MATIÈRE DE PROTECTION ET DE RESTAURATION DE LA BIODIVERSITÉ (E4-2)**

La préservation de la biodiversité fait partie des grandes lignes stratégiques de la politique interne « Organisation Environnement du Groupe CFL ». Appliquée au développement de nouvelles infrastructures et à la maintenance d'infrastructure existantes, le Groupe CFL s'engage à évaluer et à limiter son impact sur la biodiversité, au travers notamment d'une bonne gestion de la végétation aux abords des voies et à développer des projets à impacts positifs sur la biodiversité.

La politique interne en matière d'environnement est complétée par une instruction de service définissant les « Principes de la gestion de la végétation sur le Réseau Ferré Luxembourgeois » qui s'applique tant au personnel du Groupe CFL qu'aux tiers réalisant des travaux d'entretien pour le compte des CFL, y compris le désherbage des voies. Développée en collaboration avec l'Administration de la Nature et des Forêts, cette instruction de service a pour objectifs d'uniformiser la gestion et le maintien de la végétation au sein des CFL et de garantir la sécurité ferroviaire tout en protégeant et en préservant l'environnement naturel le long des chemins de fer. Elle met en effet l'accent sur la sauvegarde de la diversité et de l'intégrité de l'environnement naturel, la protection des ressources naturelles contre toute dégradation en incluant, le cas échéant, la mise en place de mesures compensatoires. Les réglementations applicables aux surfaces situées dans le réseau des zones protégées sont précisées, notamment l'interdiction de détruire les biotopes ou les habitats d'espèces ainsi que la limitation des activités de fauchage.

Le Groupe CFL participe également au groupe de partage « Sustainable Land Use » de l'UIC (Union internationale des chemins de fer) afin d'enrichir sa réflexion et d'identifier des actions en lien avec la gestion de la faune et de la flore aux abords des voies. Les discussions couvrent notamment la recherche d'alternatives pour le désherbage des voies.

## **UNE GESTION DE LA VÉGÉTATION AUX ABORDS DES VOIES RESPECTUEUSE DE LA BIODIVERSITÉ (E4-3, E4-5)**

### **La préservation et la réhabilitation de la biodiversité et des écosystèmes**

Certaines zones situées aux alentours des voies ferrées et des gares et/ou arrêts des CFL présentent des espaces riches en biodiversité car parfois éloignées de toute perturbation humaine. Les CFL contribuent à la préservation, voire à la réhabilitation, de la biodiversité et des écosystèmes par plusieurs initiatives, dont : le « fauchage tardif » hors des périodes de reproduction et de floraison/fructification (mi-août à mars), des mesures sylvicoles telles que la conservation du bois mort, des mesures techniques telles que des tailles de végétation plus douces, ou encore des mesures d'aménagement qui permettent de favoriser la traversée ciblée des voies par la faune locale pour contribuer à la continuité des écosystèmes.

### **Analyse en cours des options de désherbage et de leur efficacité**

Dans le cadre de la maintenance des voies et de leurs abords, les CFL réalisent des opérations de désherbage. Ils ont engagé une démarche d'analyse pluriannuelle visant à identifier les différentes alternatives et solutions technologiques à cette fin, dans le respect

des principes encadrant la gestion de la végétation au sein du Groupe. Les CFL échangent régulièrement sur ce sujet avec leurs confrères et consoeurs à l'étranger dans le cadre des groupes de travail de l'UIC.

### **Une meilleure prise en compte de la biodiversité par une connaissance affinée**

Le Groupe CFL déploie des efforts pour affiner sa connaissance de la biodiversité aux abords des voies en documentant les niches écologiques et structures naturelles favorables, les espèces rares, mais aussi les plantes invasives. Un projet est mené avec une startup luxembourgeoise pour développer un système d'information géographique permettant d'identifier et de cartographier différents types de végétation et leur état. Les travaux s'appuient notamment sur les premiers tests réalisés sur le tronçon Luxembourg – Wasserbillig. Cette approche doit progressivement conduire à une gestion optimisée de la végétation le long du réseau ferré, conciliant sécurité ferroviaire, préservation des écosystèmes et amélioration continue de la connaissance environnementale.

### **Des mesures spécifiques pour les zones protégées**

Les lignes de chemins de fer s'étendent sur plus de 268 km, dont 28 km traversent des zones protégées (zones d'intérêt national, Natura 2000 habitats et Natura 2000 oiseaux) et 20 km se situent à moins de 10 mètres de ces espaces sensibles. Dans ces secteurs, les impacts du Groupe CFL se limitent à la gestion ponctuelle de la végétation, indispensable pour garantir la sécurité ferroviaire. Ces interventions sont strictement réglementées et font l'objet d'une analyse préalable des habitats et des espèces concernées, sauf dans des cas d'extrême d'urgence. Selon les situations, elles peuvent nécessiter des autorisations spécifiques, ou encore la mise en place de dispositions adaptées ou de mesures compensatoires.

### **DES MESURES COMPENSATOIRES EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITÉ (E4-3)**

Dans le cadre des projets d'infrastructure sur des surfaces non bâties, les CFL s'engagent à limiter leur impact sur la nature. En accord avec la réglementation nationale et en étroite coopération avec les experts de l'Administration de la Nature et des Forêts (ANF) notamment, les CFL appliquent des mesures de compensation pour préserver la biodiversité et garantir les déplacements faunistiques. Outre les mesures de compensation, le Groupe CFL contribue financièrement aux « pools compensatoires » permettant de réaliser des projets écologiques d'envergure grâce à la mutualisation de fonds : le pool national, géré par l'ANF, et les pools régionaux, gérés par les communes. En ce qui concerne les mesures compensatoires du Service Projets Infrastructure et de la filiale CFL Immo,

des fonds ont été alloués en 2025 à cinq projets différents, totalisant 1.018.000 euros pour les mesures sur le terrain.

La majeure partie de ce montant se rapporte aux mesures compensatoires en lien avec la construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg. À titre d'exemple, le long de cet axe, des tranchées renforcées par un tressage de saules vivants ont été mises en place pour stabiliser les sols et limiter l'érosion. Ces aménagements ont été complétés par des nattes de protection en fibre de coco et une couche de foin, permettant de protéger le sol, de conserver l'humidité et de favoriser la reprise de la végétation. Un ensemencement avec des graines mélangées à de l'eau (hydroseeding) a également été réalisé afin d'accélérer la recolonisation végétale avec des espèces adaptées. Par ailleurs, des plantations ont été réalisées, comprenant plus de 5.800 arbustes et environ 300 mètres de haies.

### **ALLIER MOBILITÉ ET BIODIVERSITÉ À TRAVERS UN PARTENARIAT AVEC LA LUGA**

En 2025, les CFL ont été partenaires premium de la LUGA, l'exposition en plein air dédiée à l'aménagement urbain durable et à la biodiversité, qui a eu lieu à Luxembourg-Ville et à Ettelbruck. Cette collaboration illustre parfaitement les valeurs partagées par les organisateurs et les CFL - de durabilité, d'innovation et de sensibilisation du grand public à la protection de l'environnement. À travers ce partenariat, les CFL ont contribué à la visibilité de l'événement dans l'ensemble des gares du pays, grâce à une campagne déployée sur différents supports : distributeurs de billets, titres de transport internationaux aux couleurs de la LUGA, et installations végétales innovantes, notamment dans la verrière de la gare de Luxembourg.

L'engagement des CFL s'est également matérialisé par le pelliculage d'une locomotive arborant les couleurs de la LUGA, symbole fort de cette alliance entre mobilité durable et valorisation de la nature.



Les CFL étaient partenaires en 2025 de la LUGA, l'exposition de jardins urbains, d'installations éphémères et de projets agricoles au Luxembourg.

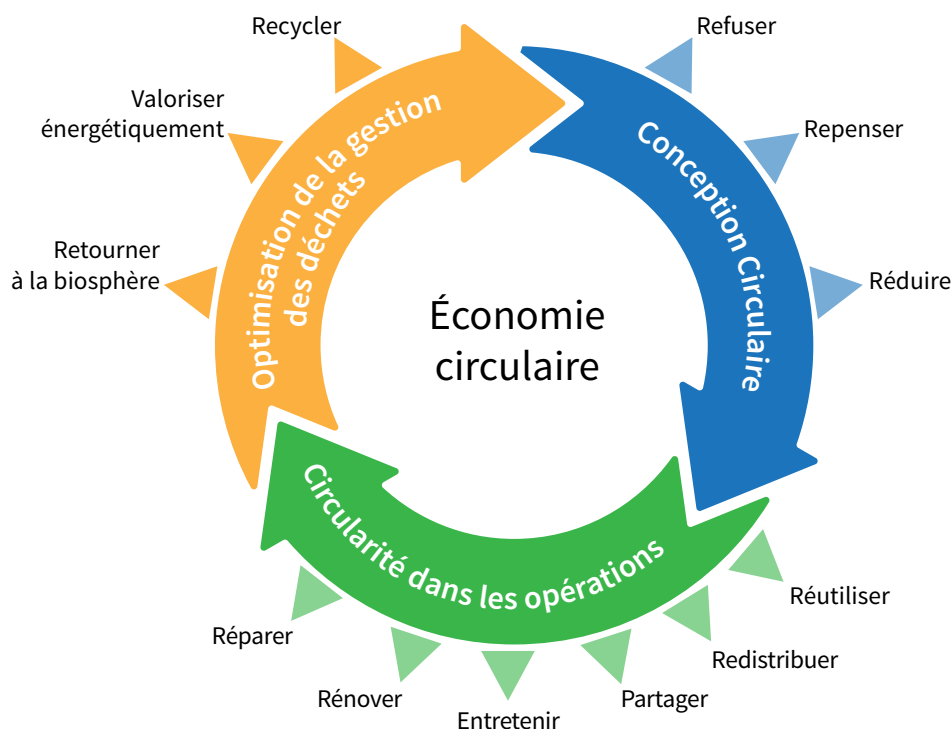
# UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Le développement de nouvelles infrastructures ainsi que l'exploitation, l'entretien et la maintenance des infrastructures existantes nécessitent des volumes significatifs de matières premières. L'intégration des principes de conception circulaire représente une opportunité majeure pour le Groupe CFL afin de prolonger la durée de vie des matériaux et d'anticiper leur réemploi en fin de vie. Par ailleurs, la réduction et la maîtrise de l'impact des déchets non valorisés demeurent des priorités pour renforcer la performance circulaire.

## LES ENGAGEMENTS DES CFL EN MATIÈRE DE RESSOURCES ET D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE (E5-1)

L'axe « Économie circulaire et déchets » de la politique environnementale interne « Organisation Environnement du Groupe CFL » vise la réduction de l'utilisation de matières premières, le développement

de l'économie circulaire ainsi que la prévention, la gestion durable et la valorisation des déchets, avec une attention portée à la gestion durable des ressources en eau.



## CONCEPTION CIRCULAIRE (E5-2)

### Intégration de critères de circularité dans l'achat de matériel roulant

En 2025, les CFL ont lancé des appels d'offres pour l'acquisition de nouveaux trains (série 2500) et bus électriques, en intégrant des critères de circularité dans les cahiers des charges. Pour les trains, ces critères s'appuient largement sur les standards Eurospecs et tirent parti de l'expérience de Nederlandse Spoorwegen<sup>1</sup> en la matière. Ils requièrent des échanges entre les CFL et les fournisseurs sur la circularité durant la phase de conception, la remise d'un passeport de matériaux détaillé et l'atteinte d'un taux élevé de recyclabilité. Quant aux bus, leur sélection s'est fondée sur leur potentiel de recyclabilité et de récupérabilité, ainsi que sur l'utilisation de matériaux secondaires dans leurs composantes.

### La circularité dans l'achat du textile et des EPI

Le produit le plus écologique reste celui qui n'est pas fabriqué. C'est dans cet esprit que les CFL ont poursuivi leur campagne de sensibilisation pour que le personnel prenne soin de ses Equipements de Protection Individuelle (EPI) et ainsi augmenter leur durée d'utilisation. Concernant les nouveaux achats, les CFL ont renforcé les critères de circularité dans la conception des textiles dans les cahiers des charges préparés dans le cadre des nouveaux appels d'offre. Les collaborateurs et collaboratrices disposent ainsi d'une gamme de produits conçus selon cette approche : chaussures de sécurité neutres en carbone, casquettes et bonnets conçus à partir de matériaux recyclés et, depuis 2025, gilets et gants réalisés intégralement en matériaux issus du recyclage. Ces initiatives traduisent l'engagement des CFL pour une consommation inscrite dans une logique circulaire. Elles découlent notamment de l'atelier thématique dédié au textile organisé courant 2025 (voir partie G1 page 177).

### Intégration du BIM dans la gestion des matériaux et l'analyse environnementale

Afin d'améliorer la maîtrise des ressources, des coûts et de l'empreinte environnementale des ouvrages ferroviaires, un projet pilote a été conduit en 2025 sur un bâtiment Poste Directeur en construction. L'objectif était de tester la création d'un registre des matériaux directement alimenté par les modèles Building Information Modeling (BIM).

L'intégration de paramètres structurants — tels qu'Omniclass 21 (un système de classification des éléments de construction), les caractéristiques des

matériaux, l'identification des objets et les quantités extraites des maquettes — a permis d'automatiser la production d'informations fiables et détaillées. Ce projet ouvre la voie à l'élaboration de pré-bilans carbonés. Du fait de ses résultats encourageants, le processus sera progressivement déployé dès 2026 sur l'ensemble des projets d'infrastructure, marquant une étape clé vers une traçabilité renforcée des données environnementales.

### Standardisation de l'acier durable pour les poteaux caténares

En 2024, des poteaux caténares en acier XCarb® (produit localement par ArcelorMittal à partir de sources recyclées et d'énergie renouvelables) ont été utilisés à la gare de Rodange. Ils sont désormais utilisés de manière standardisée dans le cadre de tout nouveau projet. Le coût attendu de ces poteaux est certes environ 10 % supérieur à celui des modèles traditionnels, mais ils permettent d'économiser plus de 80 % de CO<sub>2</sub>e par rapport à l'acier standard. La généralisation de cette solution marque une étape décisive dans la transition vers des matériaux à empreinte carbone réduite et consolide le rôle du secteur ferroviaire comme moteur de l'innovation durable.

### Conception de bâtiments circulaires

Dans ses projets de construction et de rénovation de bâtiments existants, le Groupe CFL – via sa filiale CFL Immo – privilégie des pratiques durables et des matériaux éco-responsables. Ses quatre grands projets en cours de construction (siège social, bâtiment administratif à Bonnevoie, centre de formation et bâtiment pour l'État rue de la Déportation) visent la certification BREEAM Excellent intégrant des critères liés au cycle de vie, à la traçabilité des substances et à la performance environnementale. Une attention particulière est portée à la modularité des espaces et à l'usage de matériaux naturels et recyclés (bois FSC, terre cuite, briques de réemploi, aluminium recyclé).

### Conception d'un wagon circulaire

CFL technics applique pleinement les principes de conception circulaire, comme en témoigne la conception, en 2025, d'un wagon fret dédié à des opérations de maintenance d'infrastructure. Issue d'un wagon obsolète, l'ossature métallique a été réemployée pour développer un nouveau wagon multifonctionnel, réduisant ainsi le besoin en acier neuf. Pour garantir une durabilité élevée, la maintenance du wagon est facilitée par l'intégration d'un plancher en tôles d'acier démontable, dimensionnées pour supporter des charges répétées allant jusqu'à 30 tonnes.

<sup>1</sup> Nederlandse Spoorwegen est la principale entreprise ferroviaire des Pays-Bas dans le secteur du transport des voyageurs.

### Encore plus de traverses en bois exotique durable

En 2025, 21.000 nouvelles traverses en bois exotique ont été installées sur un tronçon de la ligne Luxembourg – Wasserbillig – Trier pour remplacer les anciennes traverses en bois créosoté. Elles complètent les 15.000 traverses installées en 2022 sur la même ligne. Un tronçon de la ligne Scheuerbusch – Esch-sur-Alzette a également été modernisé en 2025 grâce à l'installation de 8.300 traverses en bois exotique. Ces traverses, issues de filières durables, se distinguent par leur résistance naturelle aux conditions extérieures, sans nécessiter le moindre traitement chimique. Contrairement aux traverses en bois créosoté, qui doivent être éliminées dans des centres spécialisés en fin de vie ferroviaire, ce bois non traité offre de nombreuses possibilités de réutilisation, tant dans des projets domestiques que dans des applications industrielles. Et lorsqu'il ne peut plus être réemployé, il peut être réintégré sainement dans la nature, où il se décompose en complétant son cycle biologique.

## CIRCULARITÉ DANS LES OPÉRATIONS (E5-2)

### Réparation et prolongation de la durée de vie des équipements ferroviaires

Le Groupe CFL poursuit ses efforts pour prolonger la durée de vie de son matériel roulant. Les activités de maintenance et de réparation des pièces et composants, réalisées pour diverses sociétés de transport de fret ferroviaire et assurées par CFL technics, ont continué de progresser. La création, en 2025, d'une entité dédiée à la maintenance et à la réparation des wagons et des locomotives en France renforce la contribution du Groupe CFL à la circularité dans les opérations de fret ferroviaire.

Parallèlement, les activités d'entretien et de réparation réalisées au Centre de Maintenance (CM) de Luxembourg-Bonnevoie contribuent à prolonger la durée de vie des équipements utilisés pour le transport ferroviaire de voyageurs. Après les premières opérations « mi-vie » réalisées en 2023 et 2024, le Groupe CFL a poursuivi la rénovation de quatre automotrices TER2N-ng en 2025, portant à dix le total des automotrices rénovées. Enfin, la stratégie de revente des équipements en fin de vie a également continué en 2025, au travers notamment de la cession de dix trains Z2 à une entreprise ferroviaire roumaine.

### Rénovation des autoporteuses

Afin d'éviter l'acquisition de nouveaux équipements, un projet pilote de rénovation d'une ancienne autoporteuse (structure métallique fixée entre deux poteaux pour maintenir les câbles électriques au-dessus des rails), entreposée depuis plusieurs années au Centre Logistique d'Infrastructure Ferroviaire (CLIF), a été lancé. L'autoporteuse a d'abord été nettoyée par grenailage manuel, puis regalvanisée à chaud dans des ateliers de la Grande Région. Ces opérations, réalisées pour un coût équivalant à seulement 20 % du prix d'un modèle neuf, ont permis d'éviter l'émission de 2,4 tonnes de CO<sub>2</sub>e. Le succès de cette initiative ouvre la voie à la rénovation d'une cinquantaine d'autres autoporteuses similaires. Dès 2027, celles-ci seront réintroduites sur le réseau ferré, notamment à Wasserbillig, Howald et Hollerich, amorçant ainsi une nouvelle phase de leur cycle de vie.



Une autoporteuse rénovée.

### Réutilisation des câbles de retour de caténaires

En 2025, le Groupe CFL a mis en œuvre un projet de réutilisation des câbles en aluminium installés temporairement lors de chantiers. Afin qu'ils ne soient pas éliminés après les travaux, une solution permettant de les récupérer, reconditionner et réintégrer dans la base de données du Centre Logistique d'Infrastructure Ferroviaire (CLIF) a été développée. En 2025, plus de 2 km de câbles ont été récupérés, dont la moitié a été réutilisée sur des chantiers d'infrastructure. Cette nouvelle pratique pourrait générer un impact économique potentiel pouvant atteindre 200.000 euros par an. Les procédures internes ont été adaptées afin que ces câbles soient désormais systématiquement repris et réutilisés, notamment pour les travaux d'ancrage et de mise à la terre. Cette évolution dans la gestion des matériaux illustre l'engagement du Groupe CFL en faveur d'une gestion plus durable des infrastructures.

### OPTIMISATION DE LA FIN DE VIE DES DÉCHETS (E5-2)

Les diverses activités du Groupe CFL génèrent des déchets de nature variable selon les domaines. Les déchets proviennent des activités de gestion de l'infrastructure, de maintenance du matériel roulant, de la clientèle transportée par train et bus ainsi que des activités administratives. Chaque activité procède à une gestion de ses déchets en favorisant leur valorisation, notamment au travers des labellisations SuperDrecksKëscht (SDK).

#### Donner une seconde vie au matériel ferroviaire : l'action du CLIF et de la cellule RFE

Le matériel ferroviaire en fin de vie qui n'est pas directement évacué depuis les chantiers est acheminé vers le Centre Logistique d'Infrastructure Ferroviaire (CLIF) situé à Bettembourg ou vers la cellule Réparation, Formation et Essai (RFE). Le CLIF centralise ces équipements, qui peuvent ensuite être réparés, préparés pour une réutilisation ou orientés vers le recyclage selon leur état. Certains éléments trouvent également une seconde vie en dehors des CFL. En 2025, par exemple, des équipements électromécaniques ont été remis à la Deutsche Bahn, des pièces de signalisation ont été conservées pour des expositions au Luxembourg et deux mâts de signalisation ont été offerts à un centre éducatif d'Aix-la-Chapelle. Cette même année, les flux de matériaux les plus recyclés, par ordre décroissant, ont été le bois, l'acier et le cuivre. Le CLIF verra sa surface tripler entre 2026 et 2029 dans le cadre de son extension qui vise à optimiser les conditions de stockage afin de préserver la qualité et de garantir la sécurité des matériaux destinés à la maintenance du réseau ferré national, renforçant ainsi l'efficacité et la durabilité de la gestion des ressources.



### Valorisation des déchets de chantier de construction

Afin d'améliorer la traçabilité et l'évaluation des filières de valorisation des déchets issus des chantiers, des mises à jour des cahiers des charges et des bordereaux destinés aux prestataires ont été élaborées en 2025. Les remontées d'information, espérées en 2026, doivent garantir une meilleure maîtrise du sort des déchets et répondre pleinement aux obligations réglementaires, notamment celles de la taxonomie européenne.

#### Anticipation réglementaire : une tonne de textiles confiée à un distributeur en vue de valorisation

En 2025, les CFL ont mis en place un groupe de travail chargé d'examiner les solutions de recyclage pour les textiles et équipements de protection individuelle (EPI) arrivés en fin de vie. Avec l'appui d'un consultant spécialisé, différentes filières de valorisation ont été étudiées, tout en anticipant la mise en conformité avec la réglementation européenne sur la Responsabilité Élargie des Producteurs, dont l'application est prévue pour 2027. Dans ce cadre, et pour faire suite aux efforts déployés en 2024, une tonne de vêtements de service usagés a été confiée à un distributeur afin qu'elle soit revalorisée, marquant ainsi un pas vers une gestion plus durable des uniformes et EPI.

### DE DÉCHET À RESSOURCE : LA VALORISATION ÉNERGÉTIQUE COMME ULTIME VOIE

Une partie des déchets non recyclables des CFL, notamment les traverses en bois créosoté, est prise en charge dans le cadre d'un contrat avec une entreprise spécialisée qui les broie puis les fournit à une papeterie locale équipée d'une chaudière à cogénération. En 2025, plus de 2.616 t de traverses ont ainsi été valorisées : elles ont permis de produire de l'électricité, tandis que la chaleur résiduelle a été utilisée pour le processus de fabrication de la pâte à papier. Même si ce « déchet dangereux » ne peut pas réintégrer l'économie circulaire, il contribue néanmoins à la production d'énergie et permet de limiter le recours aux ressources fossiles.

### La gestion des déchets sur les sites CFL et dans les trains

Le Groupe CFL s’appuie sur l’expertise de SuperDrecksKëscht (SDK) pour garantir une gestion efficace de ses déchets. Les principaux sites du Groupe CFL, 17 au total, sont reconnus par le label SDK et audités régulièrement. Ces sites sont, entre autres, le Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) de Luxembourg-Bonnevoie, le Centre Logistique d’Infrastructure Ferroviaire (CLIF) de Bettembourg, la gare centrale de Luxembourg, différents sites servant à la maintenance de l’infrastructure et l’ensemble des installations nationales des Activités Fret (terminal intermodal et entrepôts logistiques à Bettembourg - Dudelange, ateliers CFL technics). Ce partenariat permet de s’assurer que les déchets générés soient éliminés conformément aux règles en vigueur pour en favoriser le recyclage.

L’accent est également mis sur la prévention et un suivi des déchets est réalisé annuellement. En 2025, les CFL ont réalisé une visite des installations de tri des déchets de la SDK. Cette sensibilisation avait pour objectif d’expliquer au personnel concerné le cheminement des déchets et de mettre en avant les points d’attention en matière de gestion et de tri des déchets.

Des poubelles de tri sont mises à disposition des clientes et clients dans certaines gares et à l’intérieur des nouveaux trains Coradia. Ces poubelles de tri (emballages, papier et déchets résiduels) situées sur les plateformes entre chaque rame remplacent les poubelles situées au niveau des sièges voyageurs dans les autres séries de trains CFL.

### La Responsabilité Élargie des Producteurs de déchets

En 2025, les CFL se sont mis en conformité aux nouvelles obligations réglementaires en matière de Responsabilité Élargie des Producteurs de déchets. Les sites industriels de la Maison-Mère des CFL ont procédé à l’identification, la quantification et la déclaration des emballages industriels dont ils sont responsables. En se conformant à cette réglementation, les CFL contribuent au suivi du recyclage des emballages industriels au niveau national.

## DÉTAIL DES RESSOURCES SORTANTES (E5-5)

Dans le périmètre couvrant les principaux sites du Groupe CFL<sup>1</sup>, les CFL ont générés en 2025 environ 6.300 tonnes de déchets. Ce volume peut toutefois varier sensiblement d’une année à l’autre en fonction des projets menés.

### Quantités de ressources sortantes pour le Groupe CFL<sup>1</sup>

Volume de déchets (tonnes)	2023	2024	2025
Déchets non dangereux	4.387,4	2.991,5	2.943,1
Déchets dangereux	1.286,4	4.206,8	3.337,2
<b>Volume total de déchets</b>	<b>5.673,8</b>	<b>7.198,3</b>	<b>6.280,3</b>

- Parmi les déchets générés en 2025, le bois est le plus représenté et correspond à 47,5% du poids total. La majorité des déchets en bois sont des traverses en bois retirées des voies ferrées.
- La seconde catégorie de déchets sont les déchets métalliques avec environ 33,1% du poids total. Ces métaux proviennent de sources variées des activités du Groupe CFL, principalement des ateliers de maintenance du matériel roulant ou encore des travaux au niveau des infrastructures ferroviaires.

En 2025, les CFL ont revu leurs partenariats avec les entreprises sollicitées pour la prise en charge de leurs déchets. Ceci a permis de restructurer et d’harmoniser la gestion des déchets au sein des activités de la Maison-Mère. Ainsi, la prise en charge des déchets a été attribuée principalement à 4 entreprises selon des catégories de déchets définies et le nombre de contrats a été réduit de 13 à 5. Ceci permet de réduire le nombre d’interlocuteurs externes au travers des différents sites du Groupe CFL et facilitera le suivi des ressources sortantes.

Les 6.300 tonnes de déchets générées en 2025 par le Groupe CFL ont été valorisées à 90,7%, éliminées à 1,7% et pour environ 7,6% la destination finale n’est pas connue. Les déchets non dangereux sont majoritairement recyclés, alors que les déchets dangereux sont majoritairement traités en valorisation énergétique. Le Groupe CFL ne génère pas de déchets nucléaires.

**Traitement des déchets produits par le Groupe CFL<sup>1</sup>**

Déchets non dangereux	2024	2025
Recyclage	80,0%	79,0%
Autre opération de valorisation (y compris valorisation énergétique)	13,6%	13,1%
Incinération	0,5%	0,0%
Mise en décharge	0,3%	0,0%
Autre opération d'élimination	0,1%	1,1%
Destination finale inconnue	5,5%	6,8%

Déchets dangereux	2024	2025
Recyclage	9,3%	9,5%
Autre opération de valorisation (y compris valorisation énergétique)	85,4%	79,9%
Incinération	0,1%	0,0%
Mise en décharge	0,3%	0,3%
Autre opération d'élimination	1,0%	2,0%
Destination finale inconnue	4,0%	8,4%

<sup>1</sup> périmètre national, pour les activités TM (site CRM), BU (site CRM), MI (sites MI-CLIF, MI-EMB GT EM, MI-E et à partir de 2025 MI-FUN), EI (Luxembourg Gare), DG, CFL multimodal, CFL logistics, CFL terminals, CFL site services, CFL cargo, CFL technics.

**RESSOURCES ENTRANTES (E5-4)**

Le Groupe CFL utilise des ressources dans le cadre de l'entretien du réseau ferré luxembourgeois, le renouvellement du matériel roulant voyageurs et fret ou encore des projets d'infrastructure. Les principaux matériaux concernés sont l'acier, le béton, le bois ou encore le cuivre. Ceux-ci sont nécessaires en grande quantité pour l'entretien du réseau ferré et pour construire de nouveaux bâtiments. Le renouvellement du matériel roulant voyageurs et fret est également source d'utilisation de ressources diverses. Finalement, la modernisation des installations ferroviaires implique également l'utilisation d'une quantité de plus en plus importante d'équipements électroniques, que ce soit à bord des trains ainsi que dans les voies ferrées. Le Groupe CFL poursuit ses travaux en matière de recensement des ressources entrantes afin d'en améliorer le suivi.

**Suivi des consommations en eau (E3-4)**

Le Groupe CFL consomme en moyenne environ 76.000 m<sup>3</sup> d'eau par an. Le relevé a été élargi en 2025 afin d'y inclure davantage de sites du Groupe CFL. Les principales activités consommatrices sont le Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) de Luxembourg-Bonnevoie, le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange ainsi que les principaux bâtiments voyageurs tel que Luxembourg.

**Laver plus de trains et de bus avec moins d'eau**

Pour réduire leur consommation en eau, les CFL misent sur l'innovation et le recours à des infrastructures de pointe comme les stations de lavage pour les trains et les bus qui réutilisent l'eau pour la réinjecter dans le circuit de lavage.

Ouverte en 2018, la station de lavage des trains avait été modernisée en 2022 sur base de l'expertise et du retour d'expérience de son équipe pour aboutir notamment à la baisse drastique (-91%) de la consommation d'eau douce (entre 3 à 5 litres par mètre de train). L'eau utilisée, à laquelle une solution neutre est ajoutée pour le lavage, tourne dans un circuit fermé de 140.000 litres et est quasi intégralement recyclée grâce à la station d'épuration biologique construite en sous-sol. Seuls quelques litres sont encore consommés pour compenser l'évaporation (particulièrement en été) et l'eau de traine.

La station de lavage des bus est également équipée d'un système de recyclage de l'eau en circuit fermé qui permet une réutilisation d'environ 85% de l'eau nécessaire au lavage. L'eau recyclée est complétée dans la mesure du possible par de l'eau de pluie, ce qui réduit encore davantage l'utilisation d'eau potable.



# SOCIAL



*Le hall central de la Gare de Luxembourg, coeur battant de la mobilité au quotidien.*

# L'HUMAIN, UN CAPITAL ESSENTIEL POUR LES CFL

Premier employeur du pays, le Groupe CFL s'attache à préserver son attractivité afin de garantir la continuité et la qualité de ses activités. Les collaboratrices et collaborateurs, pleinement intégrés à la Stratégie du Groupe à travers le « NOUS », jouent un rôle central dans la satisfaction des clientes et clients. Le Groupe veille à prendre en compte les attentes de son personnel grâce à un dialogue social structuré et à des mécanismes de consultation réguliers, en accordant une attention particulière au développement des compétences, à la diversité et à l'égalité des chances. Priorité stratégique absolue, la sécurité concerne au premier chef les collaborateurs et collaboratrices du Groupe.

## LES ENGAGEMENTS ET OBJECTIFS DES CFL ENVERS LEURS COLLABORATEURS ET COLLABORATRICES (S1-1 ET S1-4)

La Stratégie du Groupe CFL valorise la place essentielle de chaque collaborateur et de chaque collaboratrice et souligne que le dialogue est à la base de toutes ses actions (voir SBM-3 page 100).

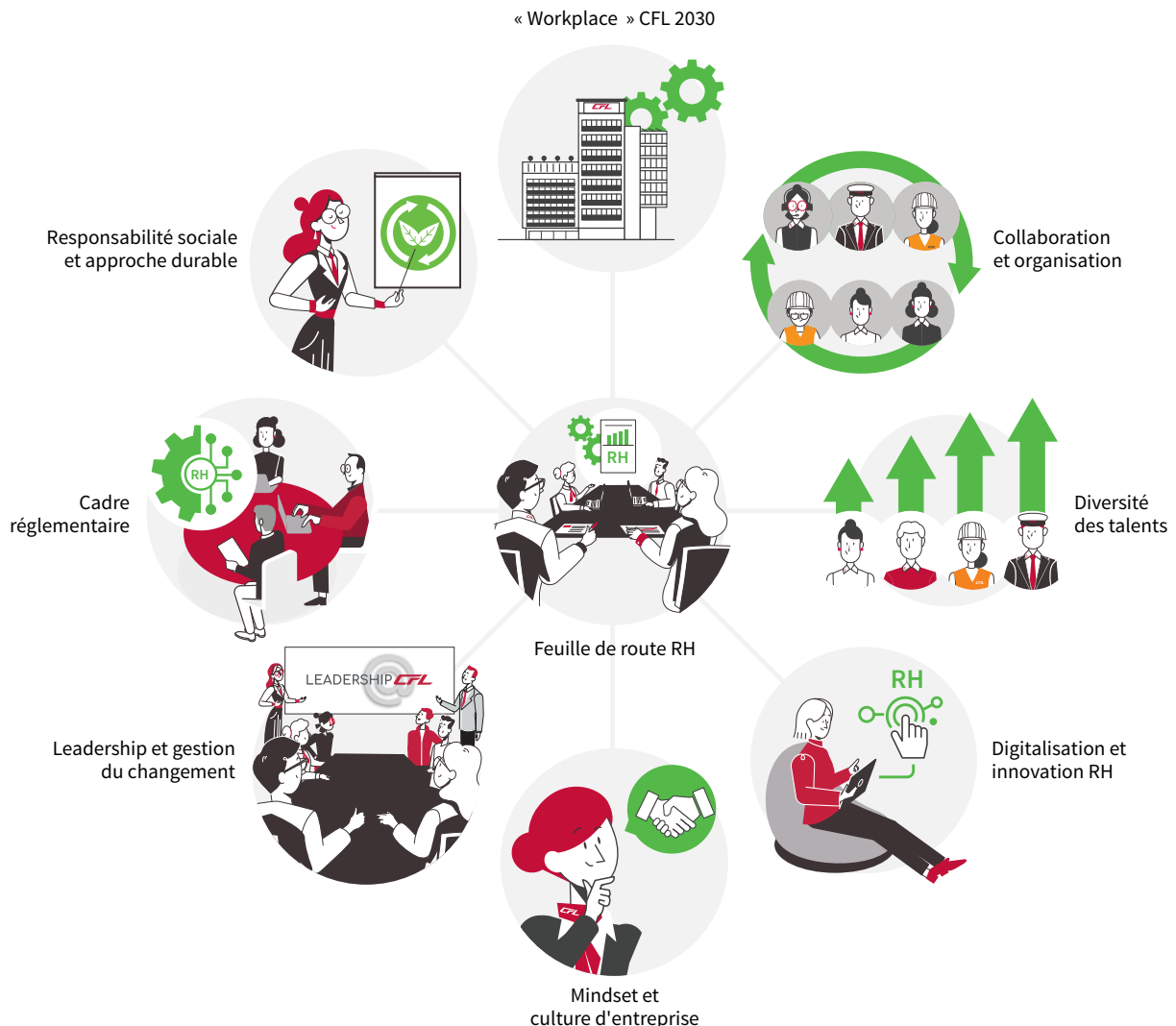
Dans le cadre de la priorité stratégique « NOUS », le Groupe s'engage pour : l'orientation client et la culture de service, les valeurs d'entreprise vécues, la cohésion, le leadership participatif et l'esprit d'équipe, le raisonnement et la communication en réseau, la prise de responsabilité et l'orientation solutions, l'engagement, la reconnaissance et le bien-être, la capacité et la volonté de changement ; ainsi que la formation continue.

Cette priorité stratégique est déclinée dans la nouvelle « Feuille de route RH » validée en 2025 et couvrant la période 2026-2030. Dans la continuité de la période 2021-2025, les axes de la nouvelle feuille de route sont : (1) le « Workplace » CFL 2030 ; (2) le développement des formes de collaboration et d'organisation ; (3) le développement de la diversité des talents ; (4) la digitalisation et l'innovation RH ; (5) le mindset et la culture d'entreprise ; (6) le leadership et la gestion du changement ; (7) le développement du cadre réglementaire et (8) l'engagement pour une responsabilité sociale et une approche durable. La « Feuille de route RH » est mise en œuvre à travers le réseau RH (voir GOV-1 page 90). Sa réalisation, en lien étroit avec les partenaires sociaux, fait partie de l'un des 13 objectifs du Groupe (voir GOV-2 page 91).



Les ambassadrices des CFL, visages de la féminisation du secteur ferroviaire.

## Axes de la nouvelle Feuille de route stratégique RH



Le Groupe CFL s'engage naturellement à respecter la législation et les normes applicables en matière de droits humains, y compris celles relatives au trafic des êtres humains, le travail forcé et le travail des enfants. Ceux-ci se retrouvent sous plusieurs aspects dans la Charte des Valeurs CORE<sup>2</sup> (pour Coopération, Ouverture, Respect, Exemplarité et Excellence), notamment dans son chapitre Respect (voir partie G1 page 176).

Le Statut du Personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois, modifié par le Règlement grand-ducal du 18 mars 2022, comporte les dispositions principales de gestion des effectifs de la Maison-Mère employés sous le Statut. Ce dernier est complété par un certain nombre d'Ordres Généraux (OG) qui précisent par exemple : le recrutement et la rémunération, le concept de « culture juste » et les mesures disciplinaires ou encore le régime des congés des agents.

Il existe également cinq conventions collectives pour les Groupes CFL cargo (CFL cargo et CFL technics) et CFL multimodal (CFL multimodal, CFL terminals, CFL logistics, CFL intermodal et CFL site services) ainsi que pour trois entités à l'étranger : CFL cargo France, CFL port services (Belgique) et CFL cargo Deutschland. Elles sont complétées par un certain nombre de règlements qui couvrent notamment le télétravail, la formation et l'évaluation du personnel ou encore la mobilité interne.

Certaines politiques et procédures spécifiques sont présentées par sous-thème dans les pages suivantes. Les nouvelles feuilles de route stratégiques, qui couvrent la période 2026-2030, ont été présentées par la Direction Générale au cours du premier trimestre 2026 dans le cadre de séances d'informations pour échanger avec les collaborateurs et collaboratrices. Les politiques sont toutes accessibles via l'intranet du Groupe CFL.

# EMPLOI, FORMATION ET EMPLOYABILITÉ

**Des collaborateurs et collaboratrices formés et en nombre suffisant sont indispensables à la mise en œuvre des activités des CFL. En tant qu'employeur, les CFL soutiennent la cohésion, le leadership participatif, l'esprit d'équipe, la reconnaissance et le bien-être. Ils veillent également au développement professionnel permanent ainsi qu'à la capacité et la volonté d'évolution en interne.**

## Premier employeur du pays (S1-5 et S1-6)

Les principales caractéristiques des collaborateurs et des collaboratrices du Groupe CFL sont présentées sous forme de données communiquées en effectifs et non des équivalents temps plein (ETP). Les données sont prises en compte à la fin de la période, c'est-à-dire au 31 décembre de l'année de référence. Les données concernent l'ensemble du Groupe : Maison-Mère et filiales.

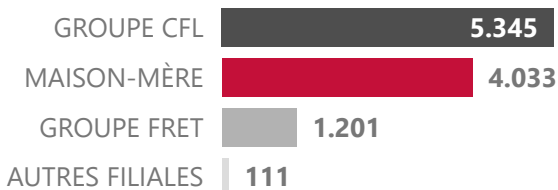
Sur 5.345 collaborateurs et collaboratrices au total, 5.129 collaborateurs et collaboratrices sont basés au Luxembourg, soit 96%. Les 216 collaborateurs et collaboratrices restants sont répartis par ordre décroissant entre la France (139), l'Allemagne (66) et la Belgique.

99,5% du personnel (soit 5.320 sur 5.345 des collaborateurs et collaboratrices ; dont 4.475 hommes et 844 femmes) sont permanents. Seuls 25 collaborateurs et collaboratrices sont détenteurs de contrats temporaires. Le Groupe ne comptabilise pas de travailleurs et travailleuses externes faisant partie des effectifs.

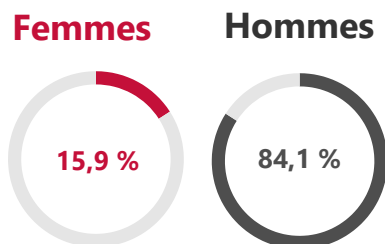
En 2025, 331 collaborateurs et collaboratrices ont quitté le Groupe CFL, représentant un taux de rotation de 6,30%, dont 3,80% de départs volontaires et 2,5% de départs involontaires.

## NOMBRE DE COLLABORATEURS

2025



## RÉPARTITION PAR SEXE



La promotion et le développement du personnel sont des aspects essentiels de la culture d'entreprise du Groupe CFL.

## Un employeur attractif

En 2025, le Groupe CFL a recruté 466 personnes afin de remplacer les départs en retraite et soutenir sa croissance. Les 36.000 candidatures traitées en 2025 par le Groupe sont le signe de l'attractivité de la marque employeur, et de l'impact des efforts en matière de HR marketing. Il faut aussi voir dans cet attrait l'effet de l'adaptation de certains critères d'embauche comme le niveau de connaissance du luxembourgeois. En parallèle des actions de recrutement, le Groupe CFL a continué d'améliorer le bien-être des collaborateurs et des collaboratrices, notamment par des projets de valorisation non monétaire par exemple. Il a également introduit le programme "965 Agents de terrain" avec pour objectif de continuer à améliorer leurs conditions de travail et la qualité de service rendue aux clientes et clients en disposant notamment d'un effectif suffisant et d'une meilleure anticipation des recrutements sur les cinq ans à venir. L'attractivité du Groupe est mesurée tous les ans par l'entreprise Randstad, qui continue à le placer sur le podium des entreprises au Luxembourg (voir détails page 38).

### Prix « Future of Work leader »

Lors de la première édition du HR Evolution summit d'avril 2025, le Groupe CFL s'est vu décerner le prix « Future of Work leader » pour son projet Skillsbridge. Ce dernier a pour objectif d'identifier les fonctions et les compétences sur lesquelles l'intelligence artificielle (IA) aura un impact au cours des cinq prochaines années et, d'y remédier. Ce projet coordonné par la Division Relancement et Conseil a permis, au travers d'entretiens structurés et de questionnaires, d'identifier les métiers qui sont amenés à connaître une transformation importante en lien avec l'utilisation de l'IA. La démarche a aussi pour but d'identifier les compétences nécessaires à l'utilisation de l'IA. Ces efforts viennent compléter ceux du Groupe CFL de manière générale pour une utilisation efficace, raisonnée et éthique de l'IA dans le cadre de la mise en œuvre de ses objectifs stratégiques.

## Les CFL au contact des jeunes

Afin de rester attractif auprès des plus jeunes et de partager leurs valeurs, les CFL ont participé à l'édition 2025 du MEGA-Lab organisé par le ministère de l'Égalité des genres et de la Diversité, avec au programme des ateliers interactifs, des discussions et des activités culturelles autour de thèmes comme l'égalité des genres, la lutte contre les discriminations, la diversité, les stéréotypes, le respect et l'équité dans la société. Dans le cadre de l'atelier « Job Matching » des CFL, les jeunes avaient pour mission d'assurer le bon fonctionnement du trafic ferroviaire en associant les collaborateurs et collaboratrices aux métiers du ferroviaire. Il était question de valoriser leurs talents de manière intelligente et de relever le défi en équipe. Cette collaboration avec le MEGA s'inscrit plus largement dans le programme Women@CFL qui a pour objectif de renforcer la mixité et l'égalité femme-homme au sein du Groupe (voir pages 42 et 141).

### Création d'un comité pédagogique

La promotion et le développement du personnel sont des aspects essentiels de la culture d'entreprise du Groupe CFL qui, en 2025, a continué à étoffer son offre de formation à travers plusieurs innovations et le développement d'outils numériques (voir page 40). Un comité pédagogique, composé d'un représentant ou représentante par service, a été mis en place en 2025 afin de renforcer le dispositif de formation du Groupe. Il a notamment défini les axes de la nouvelle feuille de route stratégique 2026-2030 en matière de formation, sous forme de Stratégie de Formation 2030, ainsi qu'un plan d'actions pluriannuel. De nouveaux tableaux de bord doivent quant à eux renforcer le pilotage des activités et statistiques de formation. Les outils et contenus en matière d'apprentissage sont coordonnés par un Service Formation dédié composé d'une trentaine de personnes. Ce dernier contribue notamment à la définition de la CFL Academy, le nouveau centre de formation en cours de construction sur le site de l'arrêt ferroviaire Hollerich (voir page 65).



Le Groupe CFL a participé à de nombreux événements de recrutement en 2025.

## La démarche Leadership

Le Groupe CFL est persuadé que le développement des compétences de leadership de ses encadrants d'équipes et responsables de projets est essentiel pour son succès dans un monde dynamique et en constante évolution. C'est par le biais de cette prise de conscience qu'une offre de formation sur mesure a été développée depuis 2021 à l'intention notamment de ses 450 supérieurs hiérarchiques qui bénéficient de sessions de formation, de coachings et autres conférences. L'ensemble du programme est élaboré sur base des valeurs du Groupe et d'une Charte Leadership comprenant sept principes définissant le rôle d'encadrant au quotidien. L'année 2025 a été marquée par la poursuite du parcours de formation « encadrant de proximité » pour une trentaine de collaborateurs et de collaboratrices. Ce parcours constitue la base commune et obligatoire pour tous les responsables d'équipe des CFL, garantissant une vision partagée du leadership.

## Un entretien annuel pour tous

La reconnaissance, la communication transparente, le feed-back, le développement, la prise de responsabilité et le leadership constituent la base de la culture d'entreprise des CFL. Afin de soutenir ces valeurs, le Groupe CFL a décidé en 2024 d'introduire un entretien annuel (Mataarbechtersgespräch, MAG) pour l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices. L'objectif du MAG est de tirer un bilan personnel de l'année écoulée, d'échanger un feed-back réciproque, de fixer des objectifs pour l'année à venir et de soutenir le développement professionnel des collaborateurs et collaboratrices. Afin d'accompagner l'introduction progressive des MAG (sur deux ans), le Groupe CFL a organisé 60 formations qui ont touché 900 personnes. Les premiers MAG ont été lancés le 15 décembre 2025 et concernent 2.200 agentes et agents.



*466 personnes ont été recrutées par le Groupe CFL en 2025.*

### Formation et développement (S1-12)

Courant 2025, le pourcentage de collaborateurs et collaboratrices ayant participé à des évaluations régulières de leurs performances et du développement de leur carrière s'élève à 20,4 % sur l'ensemble des effectifs du Groupe CFL (80,4 % d'hommes et 19,6 % de femmes). La mise en œuvre progressive de l'entretien annuel pour tous et toutes (voir ci-contre) augmentera ce pourcentage dans les années à venir. Le nombre moyen d'heures de formation par salarié et salariée pour le Groupe CFL équivaut à 65,8 heures pour les hommes et 67,9 heures pour les femmes.

### Sensibilisation continue au Développement Durable

En 2025, le Groupe CFL a poursuivi la sensibilisation et la formation de son personnel afin de susciter le développement et la mise en œuvre d'actions RSE. La Cellule Développement Durable a continué à organiser des « fresques du climat », pour aider les collaborateurs et collaboratrices à comprendre le changement climatique, ainsi que des « Ateliers 2 tonnes » pour aider le personnel à identifier des mesures pour réduire son empreinte carbone. Les « fresques du numérique » ont quant à elles permis le développement d'un plan d'action « Green IT » (voir partie E1 page 108). En décembre 2025, une « Rencontre Ambassadeurs RSE & Réseau Environnement » a été organisée afin de présenter aux collaborateurs et collaboratrices intéressés et engagés le bilan carbone et la trajectoire carbone, ainsi que les actions liées à l'adaptation des CFL au changement climatique. Plusieurs « Midis Malins », ouverts à tous et toutes, ont été dédiés au numérique responsable, au respect, à la biodiversité (dans le cadre de l'exposition Luxembourg Urban Garden) et à l'alimentation responsable.

### Salaires décent (S1-9)

L'ensemble du personnel du Groupe CFL reçoit un salaire décent, supérieur au salaire minimum national. Son traitement est fixé pour chaque grade et échelon d'après un tableau de classification des emplois, des tableaux indiciaires des rémunérations et les dispositions additionnelles.

### Protection sociale (S1-10)

Le Groupe CFL offre à son personnel une couverture de protection sociale complète, garantissant une sécurité financière en cas de pertes de revenus liés à des événements majeurs tels que la maladie, le chômage ou les accidents du travail.



*L'ensemble des collaborateurs et collaboratrices des CFL sont concernés par un entretien annuel (Mataarbechtgespräch, MAG).*

# DIALOGUE ET CONSULTATIONS DES COLLABORATEURS ET COLLABORATRICES

**La prise en compte des besoins des collaborateurs et des collaboratrices est fondamentale pour assurer la continuité du Groupe CFL et par conséquent répondre aux exigences des clientes et clients CFL. Le dialogue permanent et les consultations sont privilégiés pour échanger avec les collaborateurs et collaboratrices ainsi que les partenaires sociaux pour comprendre leurs besoins, recueillir leurs idées et ainsi faire des CFL un Groupe performant et innovant.**

## LES PROCÉDURES ET CANAUX POUR DIALOGUER AVEC LE PERSONNEL CFL (S1-2)

### Le dialogue social

Le dialogue social est défini dans le Statut du Personnel (hormis pour le personnel hors cadre et les collaborateurs et collaboratrices des filiales). Il couvre les procédures générales de dialogue avec les effectifs et les représentants des travailleurs ainsi que la manière dont les points de vue des travailleurs sont pris en compte dans les processus décisionnels de l'entreprise. Le Statut prévoit une représentation du personnel à travers une délégation centrale et des délégations de service dont les membres sont élus pour cinq ans.

- La délégation centrale représente la totalité des collaborateurs et collaboratrices auprès du Directeur des Ressources Humaines. Elle comprend dix membres élus directement par tout le personnel. Elle tient une conférence tous les trois mois avec le Directeur. Des conférences spéciales peuvent également être convoquées. Elle est notamment appelée à : aplanir les différends d'ordre général qui pourraient surgir entre le personnel et la direction ; saisir l'Inspection du Travail et des Mines de toute plainte ou observation relatives aux conditions de travail et à la protection des agents ; donner son avis sur les règlements intéressant le personnel ; donner son avis sur les améliorations des conditions et des méthodes de travail et collaborer à assurer un maximum de rendement.
- Les membres de chaque délégation de service sont élus directement par le personnel que la délégation représente, constitué en un collègue électoral unique. Ils sont appelés à présenter tous les trois mois au directeur ou au chef de service compétent les desiderata du personnel concernant l'organisation locale du travail, l'hygiène, la sécurité et toute autre question intéressant le personnel, à l'exclusion des questions d'ordre général. En dehors de ces conférences périodiques, des conférences spéciales peuvent également être convoquées.

Depuis 2015, un Comité social de consultation est en place auprès de la Direction Générale pour consulter les délégations du personnel sur : les décisions stratégiques majeures dans le domaine économique et financier ou en matière de santé et de sécurité du personnel ; la formation continue, le développement professionnel et l'appréciation du personnel ; le processus d'embauche, de mobilité interne et du droit à la (pré)retraite.

Le Comité social de consultation se réunit deux fois par an et est composé par des représentants et représentantes de l'employeur (membres du Comité des Directeurs) et du personnel (présidents de deux syndicats et cinq membres de la Délégation du Personnel). En complément, le Directeur des Ressources Humaines rencontre les responsables des deux syndicats tous les 14 jours.

En 2025, le Groupe CFL a réussi à maintenir un climat social constructif malgré un contexte de dialogue social moins favorable. Parmi les sujets évoqués en 2025 avec la Direction du personnel et les partenaires sociaux figurait l'élaboration d'une réglementation relative à la prime opérationnelle accordée à certaines catégories de personnel et du nouvel Ordre Général N°33 relatif à la mobilité interne des agents CFL. Cette année a également été marquée par la modification de l'Instruction Générale N°39 sur le télétravail et la refonte de l'Instruction Générale N°15 relative à l'astreinte.

Dans les Activités Fret, le dialogue social s'organise par société avec des réunions périodiques avec chaque délégation de personnel pour traiter les sujets spécifiques à chaque société et des réunions ad hoc avec l'ensemble des présidences de délégations pour des sujets transversaux.

### Couverture des négociations collectives et dialogue social (S1-7)

97,8 % des collaborateurs et collaboratrices travaillant au Luxembourg (et 100 % des collaborateurs et collaboratrices travaillant en France et en Allemagne) sont couverts par des conventions collectives, comprenant le Statut du Personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois et les cinq conventions collectives relatives aux Activités Fret. Les 2,2 % des collaborateurs et collaboratrices restant travaillent pour des plus petites filiales rattachées à la Maison-Mère et situées au Luxembourg. 100 % des collaborateurs et collaboratrices, y compris celles et ceux travaillant au Luxembourg, en France et en Allemagne, sont couverts par des représentantes et représentants du personnel.

### Enquête d'opinion et résultats 2025

Parallèlement à l'entretien d'un dialogue social régulier et constructif, les CFL organisent, tous les trois ans (entre octobre et novembre), une enquête d'opinion auprès du personnel. Coordonnée par la Direction des Ressources Humaines, elle permet de suivre l'évolution de la perception du personnel à l'égard de l'employeur et de l'environnement de travail et de définir des axes d'amélioration pour le futur. Chaque enquête débouche en effet sur des plans d'actions globaux et locaux suivis par l'équipe Leadership Development et Change Management. En 2025, 55 % des collaborateurs et collaboratrices ont participé à l'enquête, stable par rapport à 2022, +6 % par rapport à 2019 et +13 % par rapport à 2016. Le taux de participation permet de mesurer l'efficacité de ce canal. L'indice de satisfaction global se situe cette année à 60 %, ce qui correspond à une légère amélioration par rapport à 2022. Etant donné que les résultats reflètent des réalités différentes d'un service à l'autre, ils sont discutés au niveau de chaque service. Ces discussions permettent d'analyser les éléments clés, d'identifier les priorités locales, et de définir un plan d'actions concret.

### Enquêtes et dialogues spécifiques

En plus de l'enquête d'opinion, les CFL organisent des enquêtes ou dialogues spécifiques au sujet de dispositifs et/ou services en place :

- En 2025, la Direction des Ressources Humaines a notamment coordonné une enquête sur les services RH afin de mieux comprendre les attentes des collaborateurs et collaboratrices et d'améliorer ses prestations. Les réponses émanant de plus de 250 collaborateurs et collaboratrices ont été analysées et discutées dans le cadre d'un atelier sur base duquel des actions concrètes ont été définies, notamment dans les domaines suivants : communication, transmission des informations, formation, leadership et qualité du support client interne.

- Afin de préparer la Journée internationale des droits des femmes, une enquête a été envoyée aux 800 collaboratrices du Groupe début 2025. Les propositions incluses dans les 180 réponses des collaboratrices et le dialogue organisé le 7 mars 2025 avec le Directeur Général ont permis d'affiner le plan d'action Women@CFL, sur les volets évolution professionnelle des femmes, conciliation vie privée-vie professionnelle, accès aux installations sanitaires CFL et lutte contre le sexisme (voir pages 42 et 141).
- En 2025, un réseau de femmes intitulé « Rooftop-talk » a été lancé avec pour objectif de promouvoir l'échange de « Eisebunnerinnen » de différents services autour de thématiques communes. Les deux réunions organisées en 2025 ont porté sur « La communication et l'affirmation de soi » et « La prise de parole en public ». Ces formats innovants permettent aux collaboratrices de faire remonter des besoins ou des idées à la Direction Générale ou à la Direction des Ressources Humaines (voir page 42).

### Autres canaux mis à disposition des collaborateurs et collaboratrices

En complément des possibilités offertes par le dialogue social et les enquêtes d'opinion, le Groupe CFL met à disposition différents canaux pour permettre aux collaborateurs et collaboratrices de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins, parmi lesquels un réseau de représentants et représentantes RH au niveau local, ainsi qu'une procédure spécifique pour signaler tout manquement aux Valeurs CORE<sup>2</sup>. Un « Groupe de contact », soit une commission spéciale instituée auprès du Directeur Général, est en effet chargée de veiller au respect des dispositions de l'article 43 du Statut du Personnel des CFL relatif à l'interdiction de toute forme de discrimination directe ou indirecte. Cette commission, dont le fonctionnement est défini dans l'Ordre Général N°36, peut être saisie par le personnel CFL (Maison-Mère) en cas de discrimination ou de harcèlement. La procédure de protection des lanceurs d'alerte, coordonnée par le Service d'Audit interne, vient compléter ce dispositif (voir partie G1 page 176).

Les Activités Fret ont validé en 2025 une nouvelle Politique de prévention du harcèlement, de la violence et de la discrimination au travail qui inclut également un mécanisme de « Groupe de contact ». Le Groupe CFL a souhaité donner encore plus de visibilité à ces différents dispositifs au travers de la campagne #RESPECT déclinée en flyers, jeux et vidéos diffusés largement en interne.

# DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

**Le Groupe CFL accorde une importance à un « NOUS » inclusif, reflet de la diversité de la société, et développe des actions en faveur de l'emploi des femmes, des personnes en situation de handicap, ainsi que des personnes de langues et cultures différentes. Garantir la diversité, l'inclusion et l'égalité des chances permet au Groupe CFL de renforcer l'adhésion du personnel en interne et l'image et la réputation du Groupe en externe.**

## LES POLITIQUES ET DISPOSITIFS EN FAVEUR DE LA DIVERSITÉ ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES (S1-1)

Depuis 2020, le Groupe CFL est signataire de la Charte de la Diversité Lëtzebuerg qui l'engage notamment à : sensibiliser, former et impliquer l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices aux enjeux de la diversité et décliner les principes d'égalité des chances et de promotion de la diversité tant dans les processus de décision et de gestion de l'entreprise que dans la gestion de ses ressources humaines. La signature de la charte incite aussi à définir une politique de diversité et à mettre en œuvre des pratiques et plans d'actions qui intègrent consciemment la gestion des différences individuelles des personnes. La Charte des Valeurs CORE<sup>2</sup> (voir partie G1 page 176) engage les collaborateurs et collaboratrices à « traiter au quotidien leurs collègues avec respect, politesse et dignité sans aucune forme de discrimination (fonction, grade, nationalité, sexe, langue, etc.) ». En 2025, l'engagement du Groupe CFL a par exemple été marqué par l'organisation d'un événement « Midi Malin » et d'une communication sur le thème du Respect et de la Tolérance.

Dans ce cadre, et en ligne avec les « Feuilles de route RH » 2021-2025 et 2026-2030, le Groupe CFL a développé les politiques et plans d'actions suivants pour promouvoir la diversité et assurer l'égalité des chances de son personnel.

### Diversity Awards

En 2025, le Diversity Award de la Charte de la Diversité Lëtzebuerg a été décerné au Groupe CFL dans la catégorie « Recrutement, accueil et intégration » pour sa campagne Empow(her)ing Journey. Lancée en novembre 2024, elle visait à promouvoir l'égalité des genres et attirer plus de femmes dans les métiers techniques ferroviaires, à transformer l'image souvent masculine du secteur et à souligner l'importance de l'intelligence collective pour relever les défis modernes. Ce prix reconnaît l'envergure et l'aspect stratégique de l'initiative et conforte le Groupe CFL dans la légitimité et la justesse de sa démarche. Cette campagne s'inscrit notamment dans le cadre de la politique et du plan d'action Women@CFL (voir ci-contre), qui se veut être un pilier durable de la culture d'entreprise du Groupe CFL. L'esprit de la campagne se poursuit dans l'organisation, en mars 2026, de la première édition du Empow(her)ing Journey Summit.



La campagne Empow(her)ing Journey a été récompensée par le Diversity Award de la Charte de la Diversité Lëtzebuerg.



### Women@CFL

Suite à la signature de l'Accord européen Women in Rail en novembre 2021 et dans le cadre du label Actions Positives en 2022, le Groupe CFL a développé une Politique d'Égalité Femmes-Hommes (validée et publiée en 2022) qui définit les objectifs de la démarche Women@CFL, à savoir renforcer la mixité et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes aux CFL. La Politique est assortie d'un plan d'action pluriannuel coordonné par un référent à l'égalité femmes-hommes et suivi par un comité égalité femmes-hommes, constitué de représentantes et représentants de services et de l'ensemble des déléguées et délégués à l'égalité. Le plan d'action, actualisé annuellement, contient des « actions positives » dans les domaines suivants : recrutement, évolution professionnelle, conciliation vie privée - vie professionnelle, les équipements de protection individuelle (EPI) et les installations sanitaires ainsi que la prévention du harcèlement sexuel et du sexisme. En 2025, le Groupe CFL a présenté certaines de ses actions dans le cadre de la table-ronde organisée par le European Institute for Gender Equality à l'occasion du lancement du Gender Equality Index 2025.

### Le groupe de travail handicap

Les CFL ont continué à renforcer leur engagement en faveur des collaborateurs et collaboratrices en situation de handicap, à la suite de l'évaluation des pratiques du Groupe à travers l'outil Handi-Diag du réseau IMS (Inspiring More Sustainability) en 2023 et du déploiement d'un plan d'action en 2024. Sur la base de cette évaluation et le benchmark des scores avec d'autres entreprises luxembourgeoises, le groupe de travail handicap a renforcé ses actions pour soutenir les collaborateurs et collaboratrices concernés dont la sensibilisation et la formation sur le sujet du handicap, le développement d'échanges avec différents organismes et experts, le partage de bonnes pratiques avec d'autres entreprises, l'accompagnement du personnel, la prise en compte du handicap dans le processus de recrutement, ainsi que l'accessibilité des gares et bâtiments (voir page 173). En 2025, les collaborateurs et collaboratrices ont notamment été sensibilisés à l'occasion de la journée internationale des personnes handicapées du 3 décembre. Par ailleurs, une démarche de fond est en cours pour adapter les sites internet et applications CFL aux exigences d'accessibilité numérique (voir page 173).

### La diversité linguistique aux CFL

Le Groupe CFL a également entamé une réflexion sur la diversité des langues afin de faciliter le recrutement et l'inclusion de collaborateurs et collaboratrices ne parlant pas le luxembourgeois. Le dispositif « Lëtz Train », lancé en 2024, soutient les nouveaux employés dès la signature du contrat, les familiarisant à l'apprentissage du luxembourgeois avant leur prise de poste et les aidant à atteindre les exigences linguistiques requises par leur poste. Cette initiative contribue à l'atteinte des objectifs fixés en termes de recrutement afin de disposer d'un effectif suffisant pour apporter les services aux clientes et aux clients.



Les CFL ont continué à renforcer leur engagement en faveur des collaborateurs et collaboratrices en situation de handicap.

## LES ACTIONS EN TERMES DE DIVERSITÉ ET D'ÉGALITÉ DES CHANCES (S1-3)

### Livret pour enfants

Afin de rendre plus visibles les métiers des chemins de fer auprès des enfants, les CFL ont développé en interne un livre illustré par une artiste externe : « Kim découvre les métiers des chemins de fer ». Initié dans le cadre du plan d'action Women@CFL, ce livre pour enfants en âge scolaire (Spillschoul / maternelle et école primaire) ambitionne de présenter un large éventail de métiers ferroviaires, en prenant soin de ne pas tomber dans les stéréotypes de genre. Si l'histoire aborde très brièvement les métiers, ils sont décrits plus en détail à la fin du livre, donnant ainsi un aperçu des missions et de l'environnement de travail. Le livre existe en langues française et luxembourgeoise, et a vocation à être diffusé auprès des écoles primaires du Luxembourg.

### 3<sup>ème</sup> édition du Girls and Boys Days

En 2025, les CFL ont également organisé la 3<sup>ème</sup> édition du Girls and Boys Day. 17 jeunes, filles et garçons, de 14 à 21 ans, ont été accueillis pour un stage d'observation d'une demi-journée. Les jeunes volontaires avaient le choix entre plusieurs domaines d'activité (notamment l'informatique, le développement durable, le marketing, la communication, la qualité, l'ingénierie, l'accompagnement et la conduite des trains) et ont été accompagnés d'ambassadrices volontaires. L'objectif du Girls and Boys Day est de faire découvrir les lieux de travail et certains des outils utilisés aux CFL et de faire comprendre qu'aux CFL comme ailleurs, les métiers n'ont pas de genre.



### Campagne #RESPECT

En 2025, le Groupe CFL a poursuivi sa campagne de communication en faveur du Respect, de la Tolérance, de la Politesse et de la Dignité. Cette campagne intitulée « #RESPECT » a notamment pour objectif de prévenir les discriminations, le harcèlement moral, le harcèlement sexuel et le sexisme en interne. La campagne a inclus un événement Midi Malin sur le Respect et la Tolérance, une nouvelle campagne de sensibilisation (via des posters qui ont été affichés dans l'ensemble du Groupe) et des représentations de « théâtre-formation » dans le cadre du Safety Day (voir page 148). En 2025, ont également été diffusées des vidéos illustrant des cas de sexisme et de harcèlement moral et expliquant les réflexes à avoir et les procédures à suivre en cas de comportements non conformes aux Valeurs CORE<sup>2</sup> ou à la loi dans un cadre CFL.

### Partenariat avec des crèches et guide à la parentalité

Le partenariat avec « KidsCare », crèches et foyers de jour de la société « Babilou Family », lancé en 2024, a été mis en œuvre courant 2025. Dans le prolongement de plusieurs enquêtes réalisées en 2024 et 2025 et afin de répondre concrètement aux attentes exprimées par les répondants et répondantes en termes de conciliation entre vie professionnelle et vie familiale, les inscriptions ont été ouvertes aux enfants des collaborateurs et collaboratrices du Groupe CFL. Afin d'accompagner le personnel, l'assistance sociale du Gesondheitszenter a également développé un « Guide à la parentalité » qui sera mis à disposition de tous les futurs parents du Groupe à partir de 2026.

**Babilou Family**

Afin de mieux cerner les attentes de nos collaborateurs et collaboratrices en matière de garde d'enfants et de favoriser l'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale, les Ressources Humaines se sont donné pour mission de trouver un partenaire adapté.

Nous avons le plaisir de vous informer que vous pouvez, si vous le désirez, dès à présent inscrire votre ou vos enfants dans l'une des crèches du groupe KidsCare by Babilou. Ce partenariat offrira notamment :

- des crèches pour les enfants entre 0 et 4 ans dans tous les coins du pays,
- des foyers de jour pour des enfants entre 3 et 12 ans.

Si vous désirez inscrire votre/vos enfants/ dans une des structures de KidsCare by Babilou vous pouvez le faire via le code QR suivant :

Ils se chargeront de vérifier les disponibilités et organiseront une visite pour vous montrer la structure d'accueil et vous fournir tous les renseignements nécessaires.

Nous espérons que cette nouvelle offre contribuera à améliorer votre quotidien et à soutenir les familles au sein de notre entreprise.

**KidsCare**  
Crèches et foyers de jour

- Crèches et foyers de jour plurilingues
- Crèches et foyers de jour anglophones

RH Benefits : Tel. 2489-8003 & 2489-6004 | Babilou (Sandy THILL) : Tel. 2899 2899 400

Plus d'informations sur :

**Répartition par sexe en nombre et en pourcentage au niveau de l'encadrement supérieur (S1-8)**

Sur les 5.345 collaborateurs et collaboratrices, 44 (dont 35 hommes et 9 femmes) sont considérés comme faisant partie de l'encadrement supérieur. Ce chiffre équivaut à 80 % d'encadrants supérieurs masculins et 20 % d'encadrantes supérieures féminins. La définition d'encadrement supérieur prise en considération par le Groupe CFL est la suivante : toute personne siégeant au Comité des Directeurs du Groupe CFL ou dans un comité exécutif d'une filiale du Groupe. Ont également été pris en compte les cheffes et chefs de services, ainsi que les directeurs et directrices de filiales. Les doublons ont été corrigés.

**Personnes handicapées (S1-11)**

Au Luxembourg, le suivi du nombre de collaborateurs et collaboratrices ayant le statut de salarié handicapé reste limité par la déclaration volontaire du salarié à l'employeur (26 déclarations volontaires au sein du Groupe CFL, ce qui équivaut à 0,49 %). Les situations de handicap visibles ou invisibles, accompagnées par le Gesondheetszenter des CFL, sont toutefois bien plus nombreuses et variées. Ainsi, les CFL sont notamment amenés à gérer les restrictions et les inaptitudes au poste de travail, avec comme enjeux majeurs les aménagements de postes, ainsi que la reconversion professionnelle de collaborateurs et collaboratrices par le biais de reclassements internes. Le pourcentage de collaborateurs et collaboratrices reclassés en interne des suites d'une inaptitude définitive, s'élève à 4,5 %.

**Métriques d'équilibre vie professionnelle - vie privée (S1-14)**

Tous les collaborateurs et collaboratrices du Groupe ont droit à un congé familial, qui comprend le congé de maternité, le congé de paternité, le congé parental et le congé d'aidant. Dans le cadre du Statut du Personnel, les congés familiaux, ainsi que le congé sans traitement, sont bonifiés comme période d'activité de

service intégrale pour l'application des avancements en échelon et des avancements en traitement, pour les promotions ainsi que pour le droit d'admission à l'examen ou l'épreuve de promotion, assurant ainsi l'égalité des chances entre les femmes et les hommes. Le Groupe soutient activement la prise de congés parentaux en diffusant le témoignage de collaborateurs et collaboratrices ayant pris de tels congés. Ces actions complètent la flexibilisation de l'organisation du travail engagée ces dernières années aux CFL par la mise en place de l'horaire mobile et du télétravail, ainsi que par la facilitation du service à temps partiel, notamment dans le cadre d'emplois postés.

**Écart de rémunération entre les femmes et les hommes (S1-15)**

Sans surprise, du fait du Statut du Personnel (et de ses grilles salariales), l'écart de rémunération est minime et non matériel. L'analyse a en effet démontré que, pour l'ensemble du personnel, hors stagiaires, expatriés et apprentis et indépendamment de tout autre critère, l'écart de salaire moyen était de 0,67 % en faveur des femmes.

**Nombre total d'incidents de discrimination (S1-16)**

Courant 2025, un incident de discrimination ou de harcèlement a été avéré. Le Groupe entend continuer ses actions de prévention de la discrimination, du harcèlement et du sexisme dans le cadre de la campagne #RESPECT durant l'année 2026.

Quant aux droits humains, aucun incident grave (de type travail forcé, traites des êtres humains ou travail des enfants) n'a été signalé. Aucune plainte ou procédure n'est en cours à l'encontre des CFL.

Sur l'ensemble de ces sujets, aucun jugement ne condamne les CFL au paiement d'indemnités.



# SÉCURITÉ, SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

**Priorité absolue du Groupe CFL, le maintien de la sécurité opérationnelle et ferroviaire permet de garantir la sécurité et la santé de ses collaborateurs et collaboratrices. Les CFL s'engagent à soutenir en permanence un comportement et une culture orientés « sécurité » pour atteindre leur « Vision 0 accident ». Pour les CFL, la santé du personnel et la gestion des risques psycho-sociaux sont traitées conjointement avec la sécurité.**

## LES ENGAGEMENTS ET OBJECTIFS DES CFL EN TERMES DE SÉCURITÉ, SANTÉ ET BIEN-ÊTRE (S1-1 ET S1-4)

La Politique Générale du Groupe rappelle également la priorité absolue des CFL, à savoir la sécurité et la santé des collaborateurs et collaboratrices, ainsi que des clientes et clients. Cette priorité est clairement reprise dans la stratégie d'entreprise (voir SBM-1 page 94) dans le cadre de laquelle le Groupe s'engage pour une culture de sécurité « indépendante », un dialogue permanent, une amélioration continue des processus et des systèmes, zéro accident et la santé.

Cette priorité stratégique est déclinée dans la « Feuille de route Sécurité, Sûreté et Environnement » actualisée en 2025 pour la période 2026-2030. Dans la continuité de la période 2021-2025, les axes de la nouvelle feuille de route sont : l'évolution de la maturité de la culture sécurité vers le stade indépendant de la courbe de Bradley en atteignant un objectif de 3,5 en 2028/2029 ; l'atteinte de la « Vision 0 accident » (voir ci-contre) et l'identification des risques en vue de les éliminer et les prévenir.

Cette feuille de route est complétée par la Safety Railmap, qui a pour but de renforcer la culture sécurité vers une culture sécurité indépendante, sur base des piliers principaux suivants : (1) la présence terrain ; (2) la conscience du risque et (3) la cascade des objectifs.



*La culture sécurité dépend en grande partie de l'attitude et des comportements quotidiens de chaque collaborateur et collaboratrice.*

## La « Vision 0 accident »

Le Groupe CFL contribue à la stratégie nationale de prévention des accidents du travail, des accidents de trajet et des maladies professionnelles « Vision 0 ». Il a inscrit cet objectif dans sa Politique Générale et dans sa stratégie. Le Groupe soutient ainsi la volonté des partenaires nationaux à redynamiser la sécurité et la santé au travail en mobilisant toutes les parties prenantes au niveau des employeurs et du personnel. En 2025, des efforts particuliers ont été développés par le Groupe CFL pour atteindre l'objectif de « zéro accident » de trajet notamment via une campagne de sensibilisation dédiée à la sécurité routière.

Plusieurs objectifs en lien avec la sécurité sont intégrés aux objectifs du Groupe (voir GOV-2 page 91), notamment le taux de fréquence, l'indicateur de sécurité ferroviaire, l'objectif de moyen au niveau de la sécurité.

## Les politiques, plans d'action et dispositifs en termes de sécurité, santé et bien-être

Plusieurs politiques (Ordres Généraux) couvrent tant les aspects organisationnels généraux de la santé et sécurité du personnel que les aspects pratiques importants au quotidien (équipements de protection individuelle, gestion des incidents et accidents, premiers secours, prévention des risques professionnels liés à la consommation d'alcool et de drogue, ...). Ces politiques sont déclinées au travers de plans d'action au niveau de la Maison-Mère (coordonnés par le Service Sécurité, Sûreté et Environnement – S&E) et des Activités Fret. Les actions spécifiques sont suivies dans le cadre de réseaux dédiés : le réseau Sécurité, la Plateforme-échange-partage-sécurité (PEPS) et le réseau Sûreté (voir GOV-1 page 90).

Le Service S&E coordonne également des formations (y compris dans le cadre de l'onboarding de nouveaux collaborateurs et collaboratrices), ainsi que des actions de prévention des accidents sécurité et sûreté, parmi lesquels le Safety Day (voir page 148).



Les CFL ont introduit depuis 2024 une formation de premiers secours en santé mentale.

Les cellules QSE, coordinateurs sécurité et travailleurs désignés, et plus récemment les « Landlord » forment des relais indispensables sur le terrain.

Le Gesondheidszenter (GZ), composé de 14 professionnels, veille à la santé physique et psychologique des collaborateurs et collaboratrices. Avec son poste d'assistant social, il contribue également à leur bien-être tant au niveau professionnel, personnel, social, que familial. Ce service est mis à disposition gratuitement. En complément des examens médicaux, des consultations psychologiques et des consultations de l'assistance sociale, le GZ coordonne des actions de sensibilisation, de prévention en santé et de promotion du bien-être auprès de l'ensemble de son personnel (voir page 148).

## LES PROCÉDURES ET CANAUX EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ, SANTÉ ET BIEN-ÊTRE (S1-2)

### L'évaluation récurrente de la culture sécurité

La culture sécurité d'une entreprise dépend en grande partie de l'attitude et des comportements quotidiens de chaque collaborateur et collaboratrice. Elle repose aussi sur les valeurs et la stratégie d'entreprise, une organisation intrinsèque, ainsi que des procédures et des règles définies sur base des activités. Afin d'atteindre ses objectifs en matière de sécurité et d'évaluer sa culture sécurité, le Groupe CFL participe régulièrement et volontairement à :

- L'évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de la culture sécurité au sein du secteur ferroviaire européen, tous les deux ans (depuis 2021) et ;
- L'évaluation proactive par dss+ (Dupont Sustainable Solutions), tous les cinq ans.

Ces évaluations, nourries par des enquêtes internes, donnent l'occasion aux collaborateurs et collaboratrices de partager leurs points de vue et expériences en lien avec la sécurité au travail. Elles permettent également d'ajuster les orientations stratégiques et les plans d'action.

### L'évaluation ERA 2025

Dans le cadre de son engagement continu en matière de sécurité, le Groupe CFL a renouvelé en 2025 son évaluation de la culture sécurité, en collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le taux de participation à l'enquête a doublé par rapport aux éditions de 2021 (21,3 %) et 2023 (27,2 %), atteignant 40,9 %. Ce chiffre témoigne d'un engagement croissant des collaborateurs et collaboratrices et permet une représentation plus fidèle du ressenti global au sein du Groupe CFL. Les analyses détaillées ont été présentées lors de la réunion de la « Plateforme-Échange-Partage-Sécurité » (PEPS) et chaque direction a été mandatée pour définir des actions supplémentaires dans le cadre du Plan d'action sécurité du Groupe CFL. Les résultats ont également été utilisés dans la définition de la nouvelle Feuille de route « Sécurité, Sûreté et Environnement » pour 2026-2030.

### Les dialogues sécurité et les formations

L'échange entre collègues et intervenants externes est essentiel pour améliorer la sécurité au travail. Aux CFL, il prend la forme de formations spécifiques et de « dialogues sécurité » depuis 2020. Ces dialogues ont pour objectif de réagir face à une situation à risque, en faisant comprendre au collaborateur ou à la collaboratrice l'importance du respect des règles de sécurité pour garantir sa propre sécurité et celle de ses collègues. Depuis 2024, chaque nouveau collaborateur et nouvelle collaboratrice suit durant son premier jour de travail une formation de 15 minutes relative à la sécurité durant laquelle il ou elle reçoit un nouveau livret sur la sécurité aux CFL (« Les essentiels sécurité »). Cette introduction est complétée par un onboarding sécurité et la formation « Culture sécurité » (en ligne au travers de l'outil LMS) obligatoires. En 2025, 419 collaborateurs et collaboratrices ont reçu des formations sécurité en présentiel.

### L'application BlueKanGo et la météo des risques sécurité

Depuis janvier 2024, les situations et observations dangereuses qui surviennent au sein du Groupe CFL peuvent être signalées via l'application mobile BlueKanGo. Cet outil permet de mieux connaître les risques, sur base de la pyramide des événements sécurité, pour mettre en place des mesures de prévention adéquates. Depuis son introduction, 4.133 utilisateurs ou utilisatrices sont recensés. Ainsi, 4.696 « dialogues sécurité » ont été effectués de janvier à décembre 2025, ainsi que 2.045 dangers ou situations à risques (observations sécurité) relevés. Afin d'effectuer un suivi des dialogues et observations sécurité, le Groupe CFL a mis en place une « météo des risques sécurité ». Publiée tous les trois mois, elle présente un récapitulatif des risques identifiés et des actions de prévention réalisées.



## INTERVIEW

**DORIS HORVATH**

Chef du Service Sécurité,  
Sûreté et Environnement

« 2025, UNE ÉTAPE  
IMPORTANTE VERS  
NOTRE VISION 0 »

### Quelles sont les principales priorités de votre Service découlant des nouvelles feuilles de route stratégiques du Groupe CFL ?

Le Service Sécurité, Sûreté et Environnement (S&E) a pour mission principale d'ancrer durablement, et de renforcer au quotidien, la culture sécurité, sûreté et environnement au sein du Groupe CFL.

Dans chacun de ces trois domaines, il s'agit avant tout d'une attitude individuelle et collective, visant à travailler en santé et en sécurité, à garantir un service de transport sûr pour notre clientèle et réduire autant que possible notre empreinte écologique.

Cette démarche est guidée par notre « Vision 0 » qui se décline en 0 accident de travail – 0 accident sur la route – 0 accident sur les rails – 0 agression – 0 émission.

En matière de sécurité, notre cadre d'action est la Safety Railmap 2028. La présence sur le terrain, la conscience du risque et la cascade des objectifs, orientent toutes nos actions et nous accompagnent vers une culture sécurité indépendante, où les valeurs de sécurité deviennent naturellement intégrées aux valeurs intrinsèques de chaque collaboratrice et collaborateur.

Les actions définies dans le Plan d'action sécurité du Groupe CFL portent leurs fruits. En 2025, le nombre d'accidents de travail a atteint son plus bas niveau depuis le début des enregistrements avec 2 accidents de travail pour 100 ETP en 2025 contre 2,9 accidents de travail pour 100 ETP en 2024. La fréquence et la gravité des accidents ont diminué de manière significative, marquant une étape importante dans notre progression vers la Vision 0.

Ces résultats confirment la pertinence des actions mises en place dans le cadre du Plan d'action sécurité du Groupe. Ce succès est le fruit de l'implication quotidienne de chaque encadrant et de chaque salarié. Je tiens à les remercier toutes et tous pour cet engagement. Continuons ensemble dans cette dynamique positive.

Nos actions en matière de sûreté sont, elles aussi, définies collectivement et structurées au sein d'un Plan d'action sûreté du Groupe CFL, régulièrement mis à jour et suivi.

Ces actions visent avant tout à renforcer le sentiment de sécurité de notre clientèle et de notre personnel, notamment à travers des mesures humaines, organisationnelles et techniques.

**La communication autour de la sécurité et en cas d'incident s'avère primordiale. Comment ce sujet est-il traité au sein des CFL ?**

Une bonne communication est la base pour instaurer une culture d'échange de bonnes pratiques et d'apprentissage. La forme la plus efficace de communication reste le face-à-face. Aux CFL, nous la pratiquons notamment à travers le dialogue sécurité, que nous utilisons pour féliciter une collaboratrice ou un collaborateur pour un comportement exemplaire ou pour la/le sensibiliser aux risques encourus. Cette communication positive permet d'instaurer la confiance nécessaire à un échange honnête et transparent autour des questions de sécurité.

En complément, les CFL misent sur le reporting. Lorsqu'un collaborateur ou une collaboratrice est témoin d'une situation dangereuse sur le territoire des CFL, il/elle a la possibilité de la rapporter soit via son responsable direct, soit immédiatement via une application dédiée. L'information est alors transmise à une personne chargée d'analyser et de traiter cette situation.

L'objectif est de renforcer l'action, d'accroître la conscience du risque et, finalement, d'éviter la survenue d'un accident. Connaître les risques est le premier pas vers la prévention : c'est toute l'importance de ce reporting. Or, éliminer les risques, c'est éviter les accidents.

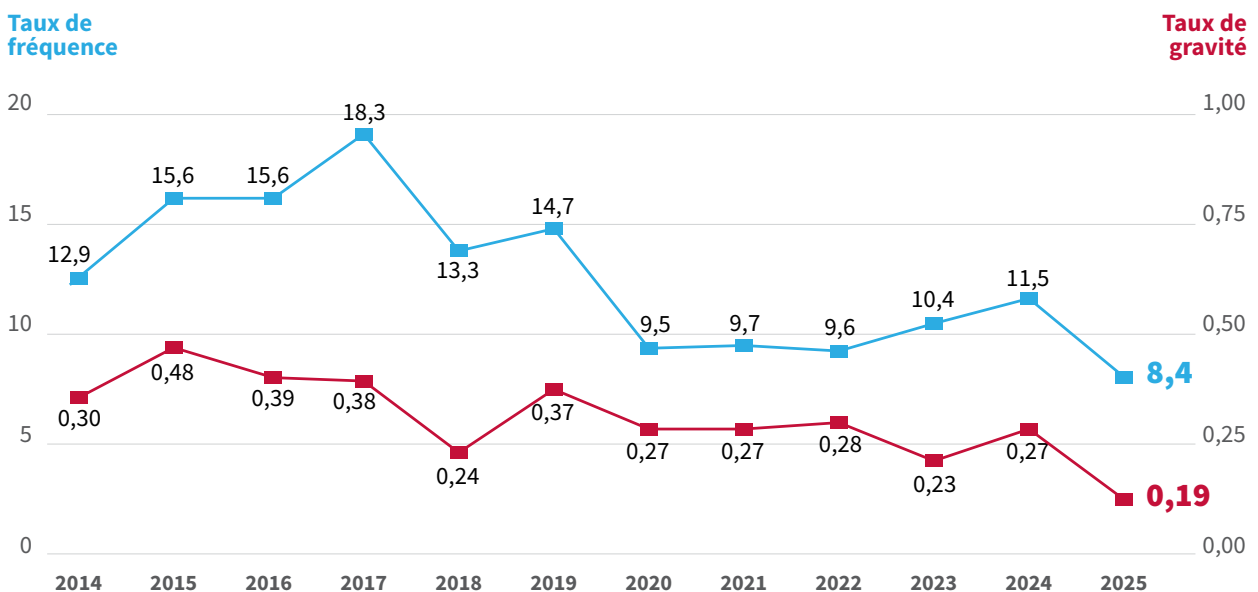
**Comment les CFL suivent-ils leur "trajectoire carbone" et agissent durablement pour faire baisser l'empreinte carbone liée à leurs activités ?**

En collaboration avec les autres directions, le Service S&E met en place des actions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces actions, souvent liées à des investissements importants, sont évaluées par nos experts afin d'en déterminer l'efficacité. L'analyse de l'impact des réductions, le suivi des actions engagées ainsi que le conseil apporté aux services concernés constituent nos missions principales dans ce domaine.

Nous renforçons continuellement nos compétences en nous appuyant sur le benchmarking, des formations spécialisées et des échanges réguliers. Cette démarche nous permet d'offrir la meilleure expertise possible à nos services opérationnels.

*« Une bonne communication est la base pour instaurer une culture d'échange de bonnes pratiques et d'apprentissage. »*

**Taux de fréquence et taux de gravité des accidents du travail du Groupe CFL**



■ Taux de fréquence  
■ Taux de gravité

TF = Accidents avec arrêt de travail / heures travaillées x 1 000 000  
TG = jours d'arrêt de travail / heures travaillées x 1 000

## LES ACTIONS EN TERMES DE SÉCURITÉ, SANTÉ ET BIEN-ÊTRE (S1-3)

### Safety Day

En juillet 2025, les CFL ont organisé la 16<sup>ème</sup> édition du CFL Safety Day, l'événement annuel consacré aux enjeux liés à la sécurité au travail. Il offre la possibilité aux collaborateurs et collaboratrices de découvrir des actions concrètes pour un environnement de travail plus sûr et d'échanger avec des expertes et experts internes et externes sur les thèmes de la santé et de la sécurité au travail, de la circulation routière ou du secteur ferroviaire. En total, 1.725 collaborateurs et collaboratrices (un record en termes de fréquentation) se sont retrouvés pour cette journée qui visait notamment à souligner l'importance de la communication sur le terrain et d'une communication claire, réactive et adaptée aux réalités du quotidien. La cérémonie de remise des « Safety Leadership Awards » a mis à l'honneur les collaborateurs et collaboratrices qui incarnent les valeurs de responsabilité, d'initiative et de la sécurité au travail.



Le "Safety Day", un événement animé par de nombreux collègues des CFL.

### Journée « Sécherheet a Mir 2025 »

L'événement « Sécherheet a Mir 2025 », une journée dédiée au renforcement de l'engagement des encadrants du Service Maintenance Infrastructure a eu lieu pour la quatrième fois le 29 octobre 2025. Cette journée a permis à plus de 200 encadrants de participer à des ateliers sur la perception du risque, le signalement de signes précurseurs, la rigueur opérationnelle et les équipements de protection individuelle. La gestion du stress et la sécurité méthodologique nécessaire pour rapporter des presque-accidents ont également été thématiques dans ce cadre.

### Premiers secours en santé mentale

Depuis quelques années, le Groupe CFL propose une formation diplômante en secours en santé physique à son personnel. Partant du constat qu'une personne sur quatre est touchée par une maladie mentale au Luxembourg et que chaque collaborateur et chaque collaboratrice a probablement déjà côtoyé quelqu'un qui a été affecté par des problèmes de santé mentale, les CFL ont introduit en 2024 une formation de premiers secours en la matière. Cette formation, reconduite en 2025, livre des clés pour aborder une personne montrant des signes de troubles psychiques ou traversant une crise pour l'aider, la soutenir et l'informer, et l'encourager à recevoir l'aide d'un professionnel ou d'une professionnelle.



## Ateliers sur le bien-être au travail

En 2025, le Gesondheetszenter a poursuivi son engagement en faveur de la santé et du bien-être au travail en développant et en diversifiant ses actions, notamment en termes de santé mentale. Au total, 685 personnes ont bénéficié de formations de prévention et de sensibilisation, dont 75 ont été formées aux secours en santé mentale. De nombreuses propositions d'adaptation des postes de travail et de solutions ergonomiques ont permis d'améliorer les conditions de travail des collaborateurs et collaboratrices. Six ateliers de sophrologie ont été organisés afin d'aider le personnel à mieux gérer son stress. Les formations « Train your Back » ont continué à accompagner le personnel administratif en apportant des conseils pratiques pour prévenir les troubles musculosquelettiques (TMS) et adopter les bons gestes et postures au quotidien. En 2025, le Gesondheetszenter s'est également associé au Service d'audiophonologie de la Direction de la Santé du ministère de la Santé pour proposer des consultations spécialisées gratuites au personnel souffrant d'acouphènes (tinnitus), garantissant une prise en charge adaptée à cette pathologie.

## Grandes causes et événements sportifs

Le Groupe CFL a poursuivi en 2025 la promotion de l'activité physique et de la solidarité. À ce titre, 297 collaborateurs et collaboratrices se sont inscrits à différents événements sportifs nationaux dont certains soutiennent des grandes causes : ING Night Marathon (170 coureurs), Relais pour la Vie (au profit de la Fondation Cancer - 35 participants), Kulturlaf (65 inscrits) et le Broschkriibslaf (27 inscrits au profit d'Europa Donna).



Les couleurs des CFL sont arborées durant de nombreux événements sportifs.



## Métriques de santé et de sécurité (S1-13)

100 % des effectifs travaillant sur le territoire luxembourgeois sont couverts par le système de gestion de la santé et de sécurité du Groupe CFL, composé par le GZ et le système de la sécurité décrits en page 144. Aucun décès dû à des accidents du travail n'a été déclaré courant de l'année 2025. Le Groupe CFL n'a pas accès aux données concernant les maladies professionnelles, déterminées par d'autres instances au Grand-Duché de Luxembourg. En 2025, le Groupe CFL dénombre 103 accidents du travail (avec et sans arrêt, sans les accidents de trajets). Le « Taux d'accidents du travail » est de 12,5 selon l'orientation de la directive.

Le « Taux de fréquence des accidents du travail », qui couvre uniquement les accidents avec arrêt, contrairement au « Taux d'accidents du travail » qui couvre les accidents avec et sans arrêt, s'élève à 8,4 pour l'année 2025. Le nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail et de décès dus à des accidents de travail, à des problèmes de santé liés au travail et à des décès dus à ces problèmes de santé s'élève quant à lui à 1.600 jours.

## Des records en termes de sécurité pour les Activités Fret

Le 21 décembre 2025 a marqué la 4e année consécutive sans accident du travail ayant entraîné un arrêt chez CFL technics, filiale de CFL cargo proposant des services de maintenance et de réparation de matériel roulant. Le même mois, CFL logistics a dépassé les 500 jours sans accident avec arrêt. Enfin, le lundi 3 février 2025 avait marqué une année complète sans accident avec arrêt de travail chez CFL terminals, filiale de CFL multimodal et opérateur du terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange situé sur le site Eurohub Sud. Ces accomplissements illustrent la « Vision 0 accident » et symbolisent la volonté partagée de sensibiliser, dialoguer et échanger de façon transparente sur la sécurité dans le cadre professionnel (voir page 69).

# UNE RESPONSABILITÉ SOCIALE SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE VALEUR

**En tant que donneur d'ordre important, le Groupe CFL intègre les enjeux de responsabilité sociale dans ses relations avec ses fournisseurs et sous-traitants, considérés comme de véritables partenaires de performance durable. La protection des droits humains constitue à ce titre un axe de vigilance essentiel.**

## **LES ENGAGEMENTS DES CFL EN LIEN AVEC LES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DE LA CHAÎNE DE VALEUR (S2-1)**

Le Groupe CFL a inscrit la protection des droits humains dans sa Politique Générale (voir SBM-1 page 94), dans sa Politique Achats, dans son Cahier des Charges standard ainsi que dans son Code de Conduite Fournisseurs. Ce dernier leur demande de respecter les lois, textes et réglementations nationales et internationales en vigueur, y compris la Déclaration universelle des droits de l'Homme des Nations unies, le Pacte mondial de l'ONU, et les Normes internationales du travail de l'Organisation internationale du travail (OIT). Le Code les invite par ailleurs à se montrer vigilants quant au respect des droits humains sur l'ensemble de la chaîne de valeur, pour encourager les bonnes pratiques de responsabilité sociale, et à réaliser leurs achats auprès d'acteurs socialement responsables. Enfin, il rappelle l'importance de protéger le droit des travailleurs et des travailleuses et de lutter contre le travail illégal et forcé, le travail des enfants et la discrimination. Ces dispositions concernent l'ensemble des travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur.



## Les dispositions pour promouvoir la sécurité des travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur

La Politique Générale du Groupe rappelle également sa priorité absolue, à savoir la sécurité et la santé de son personnel, de sa clientèle ainsi que de ses parties prenantes, y compris celle des travailleurs et des travailleuses de la chaîne de valeur. Les mesures visant à promouvoir la sécurité de ces acteurs sont contenues dans les Plans d'actions sécurité et sûreté du Groupe (voir partie S1 page 132).

Des dispositions spécifiques sont prévues comme l'obligation pour les services du Groupe CFL de fournir des formations aux prestataires de services et d'effectuer un suivi et un contrôle (statistiques, indicateurs, audits, inspections, retour d'expérience) concernant leur respect des obligations légales, réglementaires, recommandations et prescriptions dans les domaines de la sécurité au travail, sécurité ferroviaire et sécurité routière et ainsi que de la prévention des incidents/ accidents. Une « Fiche signalétique des accidents et des presque-accidents » a été développée en 2024 et intégrée à l'Ordre Général N°34 (« Sécurité au travail », accidents du travail / de trajet, déclarations et indicateurs) en 2025 pour faciliter le suivi des indicateurs sécurité auprès des prestataires engagés sur des chantiers. L'instruction de service « Évaluation de la Sécurité auprès des prestataires externes » vient compléter ce dispositif (voir page 153).

D'autres procédures ont été développées pour des filiales, services et/ou bâtiments spécifiques, par exemple les procédures « Gestion des entreprises extérieures » (S02) du Fret et « Gestion des contractants ferroviaires » (S05) de CFL cargo, « Guide du sous-traitant » du Service Trains et Matériel (TM), et les « Règles Générales de Sécurité et Sûreté » du Dairy House, siège social du Groupe CFL.



La communication sur le terrain autour des questions de sécurité est ancrée dans la culture sécurité du Groupe.

## LES INTERACTIONS DES CFL AVEC LES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DE LA CHAÎNE DE VALEUR ET LES PROCÉDURES DE SIGNALEMENT (S2-2)

### Obligation de signalement de la part des sous-traitants

Le Code de Conduite Fournisseurs impose aux fournisseurs et sous-traitants l'obligation de signaler tout comportement s'écartant de ses principes, pouvant être considéré comme non conforme à l'éthique, inapproprié ou illégal. En cas d'observation d'un tel comportement, le fournisseur s'engage à coopérer pleinement avec les CFL dans le cadre de toute enquête qui pourrait être menée. Conformément aux Conditions Générales d'Achats des CFL, auxquelles chaque fournisseur adhère lors de la conclusion de la relation contractuelle, tout manquement manifeste aux principes du Code de Conduite Fournisseurs, ou tout refus de coopérer dans le cadre d'audits de contrôle, confère aux CFL le droit de résilier le contrat sans qu'aucune indemnité ou pénalité ne puisse leur être imputée.

### Moyens de signalement pour les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur

Le Cahier des Charges standard spécifie de son côté les moyens formels par lesquels les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur peuvent faire connaître leurs préoccupations et leurs besoins auprès des CFL. Il oblige notamment le titulaire du contrat d'informer le personnel travaillant pour son compte dans le cadre du contrat CFL de l'existence de la procédure de protection des lanceurs d'alerte (voir partie S4 page 160). Cette dernière permet en effet au personnel du Groupe CFL, ainsi qu'aux personnes externes, de procéder à un signalement interne. Le titulaire se doit également de sensibiliser son personnel sur l'obligation de signalement de tout comportement pouvant être considéré comme non conforme à l'éthique, inapproprié ou illégal.

Concernant la sécurité en particulier, dans le cadre de prestations sur sites CFL, le titulaire s'engage à informer son personnel de la nécessité de faire remonter toute non-conformité aux responsables CFL. Toute non-conformité rapportée est saisie dans l'application BlueKanGo, mise en service en 2024. Afin de faciliter les remontées d'information, il est prévu que les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur aient accès directement à cette application courant de l'année 2026. Le nombre de signalements rapportés dans l'application permet de mesurer la connaissance de ce moyen de signalement. Chaque signalement est analysé et suivi de mesures de prévention adéquates (voir partie S1 page 132).

## Dialogues prestataires autour des questions de sécurité

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses activités, et notamment de ses projets d'infrastructure, le Groupe CFL entretient des relations régulières et directes avec ses prestataires de services et leur personnel de terrain, particulièrement vulnérables aux risques liés à la sécurité. Le Groupe met particulièrement l'accent sur le dialogue autour des questions de sécurité, au travers de réunions hebdomadaires avec les coordinateurs sécurité des prestataires sur chantier ou encore dans le cadre de contrôles sécurité (CSE) ou d'audits sécurité. Des échanges avec les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur ont également lieu dans le cadre des audits prévus dans les plans d'audits dans le domaine de la sécurité au travail et la sécurité ferroviaire.

En 2025, les prestataires ont à nouveau été invités au Safety Day (voir partie S1 page 132). Des réunions spécifiques avec les représentantes et représentants des prestataires et des formations continues, telles que « l'accueil sécurité » de CFL terminals accompagné d'un test d'aptitude pour l'ensemble des sous-traitants et entreprises extérieures, contribuent à ce dialogue autour des questions de sécurité avec les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur.



1725 collaborateurs et collaboratrices ont participé à la 16<sup>ème</sup> édition du Safety Day organisé le 4 juillet 2025.

## OBJECTIFS ET ACTIONS EN LIEN AVEC LES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DE LA CHAÎNE DE VALEUR (S2-3 ET S2-4)

### Le renforcement de la démarche « Achats responsables »

Pour le Groupe CFL la démarche d'évaluation de la performance de durabilité des fournisseurs, couplée à la démarche de systématisation de critères durables dans les appels d'offres (voir partie G1 page 176), ouvre la porte à une meilleure prévention, mitigation et remédiation des risques fournisseurs, incluant les risques pour les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur. Les CFL ont renforcé leur démarche « Achats responsables » en 2025 en introduisant de nouveaux critères durables dans neuf catégories d'achats (voir partie G1 page 176).

En 2024, le Groupe CFL s'est fixé comme objectif d'engager chaque année un dialogue avec 50 nouveaux fournisseurs clés en vue d'atteindre 150 fournisseurs d'ici 2026. Ces dialogues visent à inciter les fournisseurs à effectuer une évaluation EcoVadis (plateforme mondiale d'évaluation RSE qui note les entreprises sur leurs performances environnementales, sociales, éthiques et en matière d'achats responsables), y compris sur les volets « Travail et droits humains » et « Éthique », plus directement liés avec les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur. Depuis 2025, le processus d'auto-évaluation est obligatoire pour une partie des marchés d'envergure supérieurs à 100.000 euros, représentant 34 fournisseurs.

Le Groupe CFL réduit également les risques pour les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur en autorisant souvent un seul niveau de sous-traitance dans le cadre de ses relations contractuelles sur ses chantiers.

### Des prestataires externes responsabilisés

En 2025, le Groupe CFL a continué à mettre en œuvre l'instruction de service « Évaluation de la Sécurité auprès des prestataires externes » avec pour objectif de responsabiliser et d'encourager les prestataires à promouvoir la sécurité sur chaque chantier d'infrastructure. Le processus d'évaluation repose sur un suivi d'indicateurs de performance dont l'évolution peut être négative en cas d'observations relevées, mais également positive lorsque des actions correctrices sont mises en œuvre par le fournisseur. Les scores obtenus sont ensuite pris en compte dans le cadre de futurs appels d'offres, renforçant ainsi l'intégration de la performance sécurité des travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur dans les relations contractuelles. En 2025, ce dispositif a été étendu aux prestataires de l'ingénierie infrastructure de la Direction Gestion Infrastructure.

Ce dispositif d'évaluation s'accompagne d'un dialogue régulier avec les prestataires externes, notamment au travers de matinées d'échange organisées à un rythme annuel ou biennuel, auxquelles ont participé une vingtaine de prestataires principaux courant 2025. Ces rencontres permettent d'aborder des dysfonctionnements observés, d'analyser des situations dangereuses, mais aussi de partager des bonnes pratiques dans une logique d'amélioration continue. Les évaluations sont également complétées par la présence et le suivi de la part des chefs de projets du Groupe CFL sur les chantiers, ainsi que les contrôles sécurité (CSE), annoncés et planifiés. L'ensemble de ce dispositif permet de s'assurer la sécurité des travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur du Groupe CFL.

Aucun incident grave liés aux droits humains (de type travail forcé, traites des êtres humains ou travail des enfants) n'a été signalé en ce qui concerne les travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur du Groupe CFL courant 2025.



*La sécurité, priorité absolue du Groupe CFL, s'étend aussi à ses prestataires et fournisseurs.*

# LES COMMUNAUTÉS TOUCHÉES

**Par la nature même de leurs activités, les CFL entretiennent un lien étroit et permanent avec les milieux naturels ainsi qu'avec les nombreuses communes desservies par les 628 km de réseau ferré.**

**La sécurité des populations riveraines des gares, arrêts et autres infrastructures ferroviaires constitue une priorité absolue et non négociable pour le Groupe. Dans ce cadre, les CFL veillent également à maîtriser et à réduire autant que possible les nuisances sonores et lumineuses liées à leurs travaux et à leur exploitation, dans le strict respect des réglementations en vigueur.**

**Les CFL inscrivent leur action au cœur des territoires en développant un dialogue constructif avec les communautés et parties prenantes, et en soutenant des initiatives et associations partenaires à travers leur démarche d'engagement « We Care ».**

## **ENGAGEMENTS POUR PROTÉGER LA SÉCURITÉ ET L'ENVIRONNEMENT DE LA POPULATION RIVERAINE (S3-1)**

Dans le cadre de ses priorités stratégiques « Sécurité » et « Efficience », du développement de son offre de mobilité multimodale et par souci de réduire son impact environnemental et social, le Groupe CFL poursuit ses actions de prévention et d'aménagement pour assurer la sécurité de la population riveraine et atténuer les nuisances sonores et lumineuses générées par ses activités. Ces actions s'inscrivent dans la Politique Générale du Groupe (voir SBM-1 page 94) qui l'engage à :

- Maintenir la sécurité comme priorité absolue pour garantir la sécurité et la santé aux collaborateurs et collaboratrices et aux clientes et clients (ainsi qu'à la population riveraine) ;
- Protéger son environnement pour une empreinte écologique exemplaire par l'utilisation efficiente des ressources, la réduction des émissions et des nuisances sonores, et la gestion durable des déchets et de l'eau (voir partie E1 page 108).

Ces actions s'alignent aussi avec les politiques internes en matière de sécurité qui ont pour objectif de soutenir un comportement et une culture orientés « sécurité » (voir partie S1 page 132) et les lignes stratégiques du Groupe CFL en matière d'empreinte écologique exemplaire (voir partie E1 page 108), notamment sur le volet des « Nuisances et pollutions locales ».



*Les riverains sont associés à différentes enquêtes, notamment au sujet des standards de qualité en gare.*



La sensibilisation de la sécurité routière aux abords des passages à niveau concerne aussi des sites d'activités industrielles.

### Un socle réglementaire intégré

Le Groupe CFL s'appuie en outre sur les réglementations en place pour assurer en même temps la sécurité, la santé et le bien-être de la population riveraine (et de ses clientes et clients, collaborateurs et collaboratrices) :

- Les exigences réglementaires européennes et nationales (notamment celles de l'Inspection du Travail et des Mines, ITM et celles de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, ILNAS) concernant l'éclairage des quais, des parkings publics (y compris les P+R) et des chantiers, y compris les recommandations du Leitfaden « Gutes Licht » im Außenraum (2018) du ministère du Développement durable et des Infrastructures. Les luminaires qui y sont installés permettent une gradation de l'éclairage pour respecter les exigences de la réglementation en vigueur tout en limitant les nuisances pour la population riveraine, mais également la faune et la flore (voir partie E4 page 124) ;
- Les normes européennes et nationales en vigueur (notamment la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit et le règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement concernant le matériel roulant, l'infrastructure et l'exploitation, ainsi que le Noise TSI de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Les CFL participent activement au Groupe de travail « bruit ferroviaire », géré par l'Administration de l'environnement (AEV), visant à mettre en œuvre la loi susmentionnée par l'établissement, ainsi que la révision et la publicité des cartes de bruit et des plans d'actions concernant le bruit ferroviaire, actualisés tous les cinq ans (voir page 157). Les travaux d'infrastructure du Groupe CFL – en particulier de nuit – sont encadrés par des autorisations spécifiques du ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité. Le Groupe CFL applique également les normes en vigueur concernant l'acoustique au niveau des quais pour les annonces sonores.

### LES INTERACTIONS AVEC LA POPULATION RIVERAINE ET LES PROCÉDURES DE SIGNALLEMENT (S3-2)

Un dialogue régulier est entretenu avec la population riveraine, les propriétaires fonciers et les agricultrices et agriculteurs dans le cadre des nouveaux projets d'infrastructure et de la maintenance du réseau ferré, y compris de la gestion de la végétation le long des voies, afin de limiter les impacts négatifs des activités du Groupe sur les communautés locales. Les communications sont soit adressées directement aux riveraines ou riverains, soit aux intermédiaires que sont les communes.

Le Groupe CFL mène régulièrement des enquêtes quantitatives et qualitatives auxquelles il associe aussi les riverains, selon les thèmes. En 2025, il a par exemple interrogé ces derniers dans le cadre de l'enquête « Standards de qualité en gare » (voir partie S4 page 160). Dans le cadre de travaux de maintenance sur les lignes et dans les gares, des « Infos riverains » sont notamment installées et/ou distribuées aux riverains concernés. Ces interactions concernent également les éléments de pollution sonore et lumineuse.

Concernant les questions de sécurité aux abords des voies, les interactions avec les communautés touchées se résument essentiellement à des actions de sensibilisation (voir page 156). Les actions développées sont guidées par les observations du Groupe CFL des comportements de la population riveraine ainsi que des autres usagers (clientes et clients, automobilistes...) et focalisées sur les lieux représentant un risque, notamment les passages à niveau.

Le Groupe CFL donne la possibilité à toute partie prenante d'effectuer une réclamation en utilisant un formulaire disponible sur son site internet. Le Groupe CFL s'engage à prendre en compte et à répondre à toutes les réclamations qui lui parviennent (voir partie S4 page 160). La population riveraine et les représentantes et représentants des communautés locales ont également la possibilité de recourir à la procédure de protection des lanceurs d'alerte (voir partie G1 page 176).

Les réclamations des riveraines et riverains sont prises en compte par les différents services concernés. En réponse aux réclamations de la population riveraine vis-à-vis de l'éclairage des voies du réseau tertiaire du site de Belval, les nouveaux mâts d'éclairage sont prévus, en plus grand nombre, mais plus rapprochés et équipés de projecteurs LED. Ils permettront à la fois de limiter la pollution lumineuse au strict minimum et de garantir un éclairage suffisant pour le personnel de la filiale CFL cargo.

## LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES PASSAGES À NIVEAU (S3-3)

Chaque année, le Groupe mène des campagnes et actions de sensibilisation aux abords des passages à niveau, encore trop souvent lieux de comportements dangereux à l'intersection des réseaux ferré et routier. Tout incident aux passages à niveau touche les personnes impliquées et entraîne des répercussions sur le trafic ferroviaire. Il est donc systématiquement suivi et analysé. 696 passages à l'acte ont été observés par le personnel CFL en 2025. Huit décès sur ou aux abords des voies ont été dénombrés en 2025.

Afin de limiter ces risques, les CFL poursuivent un programme continu de suppression progressive des passages à niveau, à raison d'un ou deux par an. Pour mémoire, 82 passages à niveau sont actuellement répartis à travers le pays dont quatre passages à niveau pour piétons. En 2025 ont commencé les travaux liés à la suppression du passage à niveau à la gare de Dommeldange. Le passage à niveau « PN13 » faisait partie des passages à niveau les plus fréquentés du pays. Deux autres passages à niveau ont été supprimés en 2025, à savoir : le PN5 à Dippach-Reckange et le PN 995 à Bettembourg (zone d'activité Wolser). Le Groupe CFL vise une suppression de neuf passages à niveau d'ici 2030.

Le Groupe CFL déploie des campagnes de sensibilisation ciblées notamment dans les écoles, collèges et lycées. En 2025, 2.020 élèves ont été sensibilisés, ce qui constitue une hausse d'environ 100% par rapport à 2024. En 2025, les CFL ont également participé à la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau « ILCAD » (International Level Crossing Awareness Day) placée sous le slogan « Safe decisions - every time ». Avec la Police Grand-Ducale, une action de sensibilisation a été organisée le jeudi 5 juin 2025 au passage à niveau PN21 de Lintgen pour rappeler les règles de sécurité obligatoires à l'ensemble des usagères et usagers.

### NOMBRE DE PASSAGES À NIVEAU SUR LE RÉSEAU



(réseau primaire uniquement)



Le passage à niveau de Dommeldange, l'un des plus utilisés du pays, a définitivement fermé ses barrières le 7 juin 2025.

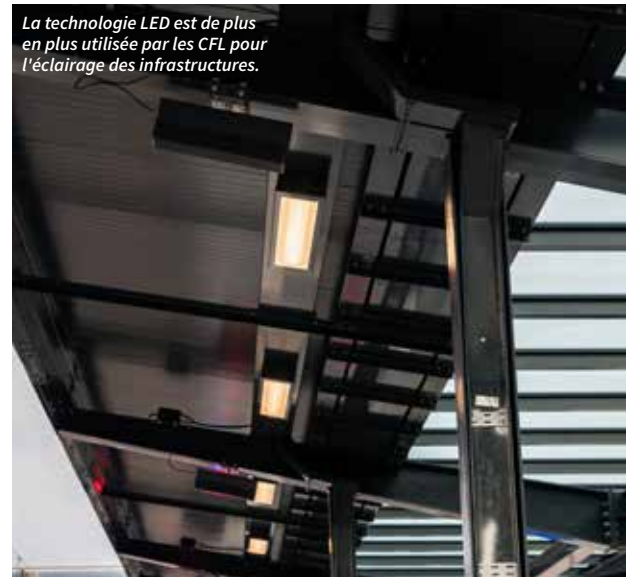
## LA RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES ET LUMINEUSES (S3-3 ET S3-4)

Afin de réduire les nuisances sonores liées à ses activités, le Groupe CFL déploie différents types d'actions de réduction du bruit à la source, de protection de la population riveraine ou encore de prévention dont voici des exemples :

- Grâce au renouvellement de la flotte du matériel roulant des CFL ces dernières années, et récemment avec la réception des premières nouvelles automotrices Coradia (voir page 56), le Luxembourg dispose de l'une des flottes les plus modernes et silencieuses de l'Union européenne, dans le domaine du transport des voyageurs. Les dernières normes appliquées comprennent des systèmes de pointe de freinage et de frottement sur le rail et les technologies les plus actuelles du marché. Les CFL agissent également sur le rail lui-même afin d'obtenir de légères réductions des émissions sonores, à travers des absorbants de rail par exemple. La plupart des wagons CFL cargo sont équipés de freins silencieux.
- L'installation d'écrans anti-bruit en cas de nouveaux projets et lors de la rénovation d'arrêts et de gares fait partie des mesures passives. À la suite d'une étude acoustique réalisée dans le cadre de l'Évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) de la future nouvelle ligne à double voie entre Luxembourg et Bettembourg, des murs anti-bruit béton-bois ont par exemple été installés près de la gare de Bettembourg. Dans le cadre de la création du pôle d'échange multimodal à Howald, une étude a permis d'identifier la nécessité de construire des murs anti-bruit à proximité de l'extension du Lycée technique du Centre prévue pour 2026. Il s'agit d'anticiper les dépassements de valeurs limites pertinentes et d'optimiser les moyens d'action contre le bruit pour tout nouveau projet sur base d'études d'impact sonore préliminaires.

Les CFL tentent également de réduire au maximum l'impact des nuisances lumineuses sur les communautés locales :

- En 2025, le Groupe CFL a commencé à mettre en place un système d'éclairage des quais sur base de détecteurs de présence dans le cadre d'un projet pilote dans la nouvelle gare d'Ettelbruck. Ce nouveau système permet de réduire la luminosité sur les quais la nuit et d'activer l'éclairage en cas de présence sur les quais. Il contribue ainsi à réduire la pollution lumineuse et la consommation énergétique (voir partie E1 page 108), tout en assurant la sécurité du personnel et de la clientèle CFL.



- Des éclairages alternatifs moins polluants ont également été testés à la gare de triage de Bettembourg. Des bandes lumineuses (gradables) installées directement sur les rails permettent de réduire la pollution lumineuse dans certaines zones où des mâts sont difficilement installables et dans des zones habitées. Les tests ayant été concluants, ce système sera appliqué dans les zones où la mise en place de mâts d'éclairage est impossible.

### Mise en œuvre du Plan d'action contre le bruit des grands axes ferroviaires

En 2025, le Groupe CFL a notamment contribué à la mise en œuvre du nouveau Plan d'action national contre le bruit des grands axes ferroviaires de plus de trente mille passages par an. Ce plan liste les actions envisagées dans le cadre des projets d'infrastructure situés dans les zones prioritaires de gestion du bruit et pour lesquels des mesures anti-bruit sont prévues.

Dans le cadre de la préparation du nouveau Plan d'action, le Groupe CFL a fourni les données nécessaires à l'actualisation de l'ancienne carte stratégique du bruit (préparée en 2016 et validée en 2018) permettant notamment de déterminer l'exposition au bruit de chaque site critique (ou « hotspot acoustique ») concerné.

En outre, une enquête publique a été lancée courant 2025 afin d'inviter les collègues échevinaux de toutes les communes à rendre leur avis quant aux actions prévues dans le document. La phase d'enquête publique a été accompagnée de deux séances d'information pendant lesquelles le public a pu poser ses questions aux experts des services étatiques. Les avis des communes, mais aussi ceux de leurs citoyens, associations locales et autres instances intéressées ont été analysés, compilés et publiés dans le plan d'action.



### LA DÉMARCHE « WE CARE » DU GROUPE CFL (S3-3)

Avec sa démarche « We Care », le Groupe CFL soutient des initiatives et associations partenaires locales. Tout au long de l'année, des ventes, collectes et autres donations sont organisées sous différentes formes (collectes d'hiver, dons via la vente de trains miniatures, de chaussettes et de pulls de Noël, dons via la vente de produits associatifs dans le cadre du « Noël solidaire », dons de matériel informatique...). Les CFL offrent aussi de la visibilité à des initiatives (AEIN, Act Together, Amnesty International, ARCUS, Bio Vereenegung, CLAE, En Haerz fir kriibskrank Kanner, Handicap International, IMS Luxembourg, Interactions, multi-LEARN, OnePeople, SOS Village d'enfants, UNICEF, 4motion...) et soutiennent des projets culturels et/ou artistiques ou visant l'inclusion de personnes en difficulté (« Para-Chute », le point d'accueil et d'orientation des personnes errantes dans le quartier de la gare).

#### Engagement social

Dans ce cadre, le Groupe veille à promouvoir l'engagement social de son personnel, en développant des partenariats avec les associations soutenues (voir ci-dessous), et, de manière générale, en donnant la possibilité à ses collaborateurs et collaboratrices d'effectuer du bénévolat en les libérant de certaines heures de travail (CGDIS, congés jeunesse, ...), soit plusieurs centaines d'heures cumulées par an.

#### Mécénat de compétences

En 2025, les CFL ont également rejoint un groupe d'entreprises luxembourgeoises pour développer une plateforme en ligne de mécénat de compétences, destinée à mettre en relation des ONG avec des personnes libérées par leur entreprise pour de courtes missions. Lors de la phase test de la plateforme, les CFL ont activement contribué à mobiliser des structures associatives et préparé une phase pilote de participation de collaborateurs et collaboratrices en période de reconversion, prévue pour début 2026.

#### Inclusion sociale

L'année 2025 a également été l'occasion pour le Groupe CFL de travailler sur ses impacts en matière d'inclusion sociale et de réinsertion professionnelle. Cette démarche a consisté, d'une part, à dresser un état des lieux de ses initiatives existantes et, d'autre part, à dialoguer avec différents acteurs nationaux, afin d'identifier de nouvelles pistes d'action pour 2026.

#### Des chaussettes en faveur de la Trisomie 21

À l'occasion de la Journée mondiale de la Trisomie 21, le 21 mars 2025, les CFL ont réalisé une version limitée de chaussettes dépareillées à leur effigie pour sensibiliser à la différence et valoriser l'inclusion. Les 478 paires de chaussettes vendues aux collaborateurs et collaboratrices des CFL ont permis de récolter la somme de 4.780 euros dont les CFL font don à l'association Trisomie21 Lëtzebuerg a.s.b.l. Cette initiative a été complétée par la célébration des 25 ans de l'association au travers du lancement d'une locomotive CFL pelliculée à son effigie.



Une Z2 à gauche. Une Coradia à droite. Les deux générations d'automotrices des CFL sont représentées sur les chaussettes produites à l'occasion de la Journée mondiale de la trisomie.

#### Des trains miniatures et des pulls de Noël pour la bonne cause

Lors de la mise en service commerciale en septembre 2024 des premières Coradia Stream High Capacity, une série limitée de ces trains de nouvelle génération en version miniature « Lubrix » a été mise en vente. L'entièreté des recettes a été offerte à des associations dans lesquelles des collaborateurs et les collaboratrices des CFL sont engagés (Blëtz, Aide à l'Enfance de l'Inde et du Nepal, LuxLagos, Asile pour Animaux – Escher Déiereschutz, Association Luxembourg Alzheimer, Kindernothilfe Luxembourg, Bright Foundation et Kannerduerf).



L'atteinte de l'objectif de participation du Groupe CFL au sondage interne « Mataarbechterëmfro » (voir partie S1 page 132) a déclenché la remise d'un chèque de 2.500 euros à Médecins Sans Frontières, en soutien notamment au train médical en Ukraine.



Pour la première fois en 2025, les CFL ont mis en vente un « Ugly Christmas Sweater » auprès de leur personnel et de leur clientèle. Une partie des recettes a été reversée à l'organisation caritative Fondation Wonschstär.

# NOS CLIENTES ET CLIENTS

**Le Groupe CFL place ses clientes et clients au cœur de sa stratégie, en orientant l'ensemble de ses actions vers la satisfaction de leurs besoins en matière de sécurité, de capacité, de qualité et de services. Qu'ils soient particuliers ou professionnels, il leur propose des solutions de mobilité intégrées, couvrant l'ensemble du parcours, du premier au dernier kilomètre, et répondant à leurs besoins complémentaires.**

## LES ENGAGEMENTS ET OBJECTIFS DES CFL ENVERS SA CLIENTÈLE (S4-1 ET S4-4)

Dans sa Politique Générale, le Groupe CFL rappelle que les clientes et clients sont au centre de ses préoccupations. Répondre à leurs besoins est la condition pour assurer la continuité du Groupe, raison pour laquelle la nouvelle Stratégie d'entreprise (voir pages 18 et 19) définit les objectifs clés d'ici 2030, à savoir :

- Devenir le premier choix des clientes et clients particuliers pour la mobilité ; et
- Devenir le partenaire stratégique des clientes et clients professionnels en matière de logistique.

Les engagements stratégiques des CFL sont repris dans les deux Contrats de Service Public (CSP) que le Groupe a conclu avec l'État pour les Activités Voyageurs :

l'un pour le Transport de Voyageurs par Chemins de Fer (renouvelé le 31 mars 2023 pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2025 à fin 2039) et l'autre pour le Transport de Voyageurs par Route (renouvelé le 31 juillet 2024 pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2025 à fin 2034). Ces CSP reposent sur plusieurs critères de mesure de la performance des CFL :

- La sécurité du transport et la sûreté des voyageurs ;
- La ponctualité et la continuité de service ;
- La qualité de service offert dans le train ;
- La gestion des réclamations des clientes et clients ;
- L'Information Voyageurs ;
- Le retour des clientes et des clients via des enquêtes annuelles et détaillées.

Ces engagements concernent l'ensemble de la clientèle. Certaines politiques et procédures spécifiques sont présentées par sous-thème dans les pages suivantes.



*La ponctualité des trains figure en tête des critères de qualité pour la clientèle des CFL.*

### La vision de ponctualité de 92 %

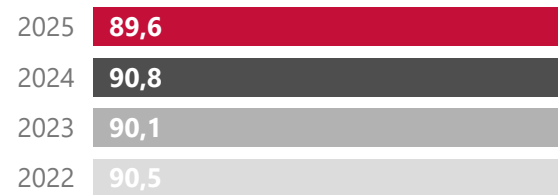
La ponctualité est un critère déterminant pour la qualité de service dans l'enquête de satisfaction réalisée en 2025. Dans le cadre de leur stratégie, les CFL se sont donnés une « Ambition » comprenant notamment pour leurs trains voyageurs « une ponctualité supérieure à 92 % ». Un train est considéré « en retard » à partir de six minutes de retard. Le retard est mesuré au terminus du train pour le trafic intérieur et au point frontière pour les trains dont la gare se trouve à l'étranger. La ponctualité des trains voyageurs est publiée mensuellement sur le site internet du Groupe CFL dans l'onglet « Voyageurs ». Pour l'année 2025, le taux de ponctualité sur l'ensemble du réseau ferré national s'élève à 89,6 % (voir détails page 60).

### Le baromètre Qualité

Le « baromètre Qualité » offre une vue consolidée de la perception et la satisfaction des clientes et des clients relatifs aux services suivants : la ponctualité, le vécu train, la sûreté, le personnel CFL, l'Information Voyageurs, les gares et environnements, ainsi que le bus. Chaque thématique est reliée à un certain nombre d'indicateurs résultant des enquêtes annuelles de satisfaction clients. Le « baromètre Qualité » doit permettre de suivre l'évolution de la perception et la satisfaction des clientes et clients dans le temps et d'observer les marges de progression. Il fait partie des 13 objectifs du Groupe (voir GOV-2 page 91). La note générale du « baromètre Qualité 2025 » a atteint 3,84/5, soit une légère augmentation par rapport à 2024 où la note avait atteint 3,78/5.

Plusieurs objectifs en lien avec la qualité sont intégrés aux objectifs du Groupe (voir GOV-2 page 91), notamment : les minutes de retard des trains voyageurs, le pourcentage des suppressions des trains voyageurs, ainsi que le baromètre qualité des clients.

### PONCTUALITÉ DES TRAINS SUR LE RÉSEAU CFL



Les enquêtes de satisfaction menées auprès de la clientèle confirment chaque année un travail remarquable réalisé par le personnel CFL sur le terrain.

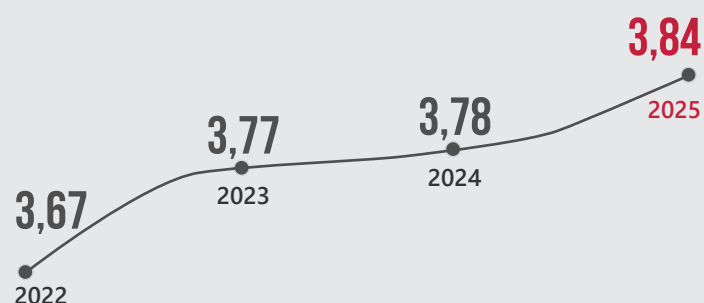
### NOTE GÉNÉRALE

Objectif 2025 80% : 3,71  
 Objectif 2025 100% : 3,81  
 Objectif 2025 120% : 3,86

Résultat 2025



Objectif réalisé à **112 %**



# DIALOGUE ET CONSULTATIONS

**Conçue notamment dans le cadre des Contrats de Service Public entre l'État et les CFL et de leur mission de service public, l'offre de service des CFL est régulièrement enrichie par un dialogue et des consultations menés avec les clientes et les clients. Le Centre de connaissance et d'expérience clients, rattaché au Service Qualité, pilote ces consultations et centralise l'ensemble des retours de la clientèle. Il analyse ces contributions, les partage avec les équipes concernées et formule des recommandations d'amélioration à destination des différents projets et services des CFL.**

## LES ENQUÊTES DE SATISFACTION DES CLIENTES ET CLIENTS (S4-2)

Le Groupe CFL réalise chaque année quatre grandes enquêtes pour obtenir la perception de ses clientes et clients vis-à-vis de ses services : (1) une enquête « trains » (avec 2.000 interviews en 2025, et au moins 300 répondants par ligne) ; (2) une enquête « gares » (avec 3.639 interviews dans les dix gares les plus fréquentées du pays en 2025) ; (3) une enquête « bus » (329 interviews dans les bus CFL en 2025) ; (4) une enquête « travaux » (avec au total 724 questionnaires auto-administrés lors de périodes dans le cadre de travaux menés au cours de l'année 2025). Les enquêtes ont été réalisées par vagues (six en 2025) et ont couvert les aspects suivants : la ponctualité, le personnel CFL, l'Information Voyageurs, le vécu à bord des trains, les gares, l'activité bus et le sentiment de sûreté.

Ces enquêtes offrent un panorama complet des perceptions de la clientèle et permettent d'identifier ce qui progresse, ce qui fonctionne bien, mais aussi les points qui méritent une attention particulière. Les principaux enseignements qui en ressortent mettent ainsi en lumière les tendances majeures qui ont marqué l'année 2025 :

- La perception de la ponctualité s'améliore lentement, sans pour autant atteindre un niveau pleinement satisfaisant (3,59/5). Afin d'améliorer sa performance en termes de ponctualité, le Groupe CFL a lancé un projet phare en 2025 : le projet H00 (voir page 169).
- Les résultats de 2025 confirment à nouveau que le professionnalisme du personnel CFL est reconnu par les clients (avec un excellent score de 4,26/5).
- La perception de la qualité de l'Information Voyageurs reste dépendante du type de situation considérée (avec un score général de 3,78/5, et une note de 3,64/5 en situation perturbée). La réorganisation du pilotage de l'Information Voyageurs intervenue en 2025 (voir page 164) vise à améliorer la satisfaction de la clientèle dans ces domaines.
- Le vécu à bord des trains évolue positivement sur tous les aspects mesurés (confort, climatisation, propreté, etc.) avec un résultat de 3,93/5. Cette amélioration résulte d'un ensemble d'actions concrètes menées sur le terrain, notamment la création de « surveillants qualité » qui a renforcé la présence et le contrôle à bord et la rénovation des toilettes à bord.
- Les efforts du Groupe CFL dans l'amélioration des gares sont perçus (avec une note de 3,77/5) et doivent se poursuivre en termes d'accessibilité, de propreté, de l'état des bâtiments ou encore de la clarté des annonces. Les rénovations des gares à Esch-sur-Alzette et à Mersch ou la mise en œuvre du projet SMILIO (voir page 169) ont contribué à améliorer la perception de la clientèle.
- Le vécu global à bord des bus progresse sur plusieurs aspects (l'information visuelle et sonore, le confort, la propreté, etc.), renforçant ainsi la perception positive du réseau de bus (avec un résultat de 3,91/5).
- Le sentiment de sécurité est perçu comme solide à bord des trains et globalement acceptable en gare (avec une moyenne de 3,83/5). Un plan d'action coordonné par le Service Sécurité, Sûreté et Environnement vise à améliorer la sécurité et la sûreté dans les gares et dans les trains.

En 2025, les enquêtes annuelles de satisfaction clients ont été complétées par d'autres enquêtes quantitatives plus spécifiques, notamment l'enquête sur les parkings P+R de Belval-Université, Rodange, Luxembourg-Ville, Mersch et Troisvierges (voir détails page 81). Les parkings P+R gagnent en effet en importance avec l'ouverture de plusieurs nouveaux parkings P+R (voir détails page 81). Les résultats présentent une très bonne évaluation générale des parkings P+R et de l'application P+R et mettent en évidence des pistes d'amélioration qui ont été transmises aux équipes en charge et qui seront exploitées afin d'améliorer les services. Des enquêtes spécifiques sur l'adaptation de l'offre en période de travaux pour la ligne « Luxembourg – Bascharage-Sanem – Rodange - Athus ou Longwy » ont été réalisées. D'autres enquêtes spécifiques sur l'adaptation de l'offre en situation normale ont également été effectuées sur les lignes « Luxembourg – Wasserbillig – Trier » et « Saarbrücken Express » pour mieux comprendre la satisfaction de l'offre et les comportements de mobilité des clientes et clients.

### **L'APPROCHE CENTRÉE CLIENTS : APPRENDRE DE L'EXPÉRIENCE DE NOS CLIENTES ET CLIENTS (S4-2)**

Complémentaire aux enquêtes quantitatives de satisfaction, le Groupe CFL déploie des enquêtes qualitatives pour prendre en compte l'expérience utilisateur de ses clientes et de ses clients à bord des trains, dans les gares, avec les applications mobiles, le site internet, ... Ces enquêtes permettent de renforcer la compréhension des besoins et attentes des clientes et des clients, et de rendre les services plus adaptés et accessibles par tous et toutes. Ces enquêtes sont réalisées sous forme d'observations en gare, d'interviews ou de workshops de discussion (avec les clientes et clients directement, des associations représentantes de personnes porteuses d'handicaps ou le personnel CFL). Elles débouchent sur le développement de prototypes de solutions et maquettes qui sont testés à nouveau avec la clientèle.

En 2025, environ 400 clientes et clients ont été interrogés dans le cadre de groupes de discussion ou de tests de nouveaux concepts. Les enquêtes ont notamment couvert les thèmes suivants : l'expérience clients à bord des trains, les informations travaux, les Distributeurs Automatiques de Billets (DAB), l'application mobile P+R, les attestations de retard et suppressions, le vocabulaire voyageurs et les standards de qualité en gare. Les retours de la clientèle dans le cadre de ce type d'enquêtes ont notamment permis de développer l'affichage de la composition des trains (voir détails page 82), finalisé en 2025. Les résultats de l'enquête sur les standards de qualité en gare menée en 2025 auprès de 30 personnes dans cinq gares (Kautenbach, Oetrange, Wasserbillig, Bettembourg et Belval-Université) contribuent quant à eux au projet « Standards de qualité en gare » engagé en janvier 2025.

### **L'approche UX design et la gouvernance de ce nouveau savoir faire**

Dans le cadre du développement ou de l'amélioration continue de ses produits et services, les CFL adoptent une approche de conception centrée sur l'expérience utilisateur : l'UX design. Ces dernières années, plusieurs spécialistes UX ont rejoint l'entreprise afin de renforcer cette expertise. Pour garantir une expérience utilisateur cohérente et homogène sur l'ensemble des produits et services, un groupe de travail dédié (l'UX Board) a été mis en place. Il réunit trois experts issus de différents domaines : Qualité, Activités voyageurs et Informatique. L'UX Board assure une gouvernance transversale des méthodes et processus UX. Il structure l'activité UX au sein des CFL et constitue un point de référence pour accompagner et conseiller les équipes sur les sujets liés à l'expérience utilisateur. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie globale des CFL, centrée sur le client, et s'intègre notamment aux travaux du Centre de connaissance et d'expérience clients.



*Le personnel d'accompagnement des trains, un relais précieux de l'information à destination de la clientèle.*



L'affichage sur les écrans Auris a été optimisé dans le cadre du projet « Vocabulaire Voyageurs ».

## L'INFORMATION VOYAGEURS (S4-2)

L'Information Voyageurs reprend l'ensemble des informations utiles aux clientes et clients tout au long de leur trajet, en situation normale et perturbée. L'Information Voyageurs est donc constituée des informations fournies sur les quais et dans les trains (annonces et affichages) ou via les outils d'information digitale (application CFL mobile, site internet...). Le Groupe CFL s'efforce à améliorer l'Information Voyageurs de manière continue dans le cadre de sa « Roadmap Informations Voyageurs ». De plus, les CFL favorisent l'amélioration continue en traquant les différents incidents, les erreurs et les incohérences en lien avec l'Information Voyageurs via différents outils, tels que l'application App Reporter, l'outil d'Artagnan et autres.

### L'INFORMATION VOYAGEURS, UN ENJEU DE TOUS LES INSTANTS

Les CFL ne ménagent pas leurs efforts pour que la clientèle soit informée en toute situation. La dernière enquête de satisfaction confirme qu'en situation normale, les clientes et clients apprécient la qualité de l'information, la fiabilité des différents canaux (écrans, annonces, personnel) et la clarté des messages.

Ce retour positif incite les CFL à poursuivre les efforts en situation perturbée et lors des périodes de travaux, là où l'information fait la différence dans l'expérience vécue. Lors d'une situation perturbée, le défi est double : gérer la perturbation et diffuser une information exacte, cohérente à travers les canaux, incluant la durée estimée de la perturbation ainsi que les solutions alternatives.

### Une organisation transversale qui accélère l'info

L'Information Voyageurs aux CFL est organisée de façon matricielle. Chaque service concerné est représenté par un ou plusieurs référents au sein d'une organisation transversale coordonnée par le Service Qualité du Groupe. Celui-ci assure la coordination globale des informations pour qu'elles circulent correctement en interne avant d'être communiquées vers l'externe. Les membres du réseau Qualité pilotent également les projets d'amélioration de l'Information Voyageurs en lien avec les experts internes.

Cette organisation présente un avantage clé : elle crée de la confiance entre les référents et référentes, qui savent vers qui se tourner selon le canal concerné. Au sein de cette communauté décentralisée, les collaborateurs et collaboratrices présents sur le terrain jouent un rôle essentiel pour accompagner les clientes et clients, notamment en situation perturbée. Cet ancrage humain est d'ailleurs perçu très positivement par les répondants et répondantes à l'enquête annuelle de satisfaction (voir page 20).

### Priorité à l'amélioration continue

En coulisses, les CFL intensifient leurs efforts pour améliorer en continu l'Information Voyageurs. Cela passe par des travaux de longue haleine, comme l'unification de bases de données alimentant différents systèmes d'information (voir page 169).

Le calendrier annuel des travaux personnalisable sur le site [cfl.lu](http://cfl.lu) a d'ailleurs été développé en réponse à un besoin exprimé par la clientèle : disposer d'une information prospective sur les travaux impactant leurs trajets réguliers. Les améliorations apportées en période de travaux contribuent elles aussi à une perception positive. Des solutions sur mesure sont régulièrement mises en place, en particulier pour les périodes de grands chantiers (affiches, flyers dédiés, contenus digitaux, FAQ). Cela se vérifie d'autant plus durant la période intense des travaux d'été, qui exige une coordination importante du volume d'informations et des services de bus de remplacement à haute fréquence.

Au printemps 2025, des alternatives en train ont été proposées avec succès lors des travaux menés sur le tronçon Luxembourg-Pétange via Bascharage-Sanem. L'offre alternative en train, au départ de la gare de Rodange et passant par Esch-sur-Alzette en lieu de bus de remplacement, a été appréciée par la clientèle. Une campagne d'Information Voyageurs spécifique a été lancée pour présenter cette solution inédite aux clients. Une première expérience qui nourrit désormais la réflexion pour les futurs cas similaires.

### Le nouveau magazine des CFL « Am Mëttelpunkt »

En 2025, le Groupe CFL a publié la première édition du magazine « Am Mëttelpunkt » qui s'adresse aux clientes et clients, au centre de la stratégie d'entreprise (voir page 18). Couvrant actualités, reportages et portraits de collaborateurs et collaboratrices, ce magazine représente un nouvel outil précieux pour informer la clientèle et le grand public des différents services offerts par les CFL. Il complète aussi les autres publications du Groupe sur les canaux digitaux et met en valeur le travail des équipes des CFL via les possibilités offertes par le magazine.



La première édition du magazine est parue durant la Semaine européenne de la mobilité, en septembre 2025.

Quant à la nouvelle application CFL go, elle répondra à plusieurs demandes exprimées par la clientèle en matière d'Information Voyageurs, notamment via des notifications personnalisées. Le cap des CFL est clair : fournir la bonne information, au bon moment — et cohérente sur tous les canaux.

### LE SYSTÈME DE RÉCLAMATION (S4-2)

Le Groupe CFL donne la possibilité à toute partie prenante, notamment les clientes et clients, d'effectuer une réclamation à travers un formulaire disponible sur son site internet ou l'application CFL mobile. Les réclamations effectuées au travers de médias sociaux tels que Facebook ou Instagram sont également prises en compte. La clientèle peut s'informer via téléphone, dans les gares, auprès du personnel d'accompagnement des trains et sur internet sur les possibilités de suggestion et de réclamation. En 2023, le Groupe a également mis en place une procédure de protection des lanceurs d'alerte accessible via son site internet (voir partie G1 page 176).



Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2024, le Groupe CFL utilise le système BlueKanGo pour le traitement des réclamations. Ce système lui permet de retracer le traitement de la réclamation du début à la fin, ainsi que les actions entreprises pour y faire suite. Les points réclamés sont catégorisés de la manière suivante : accessibilité, attention portée au client, confort, demandes diverses, impact environnemental, information, offre de services, ponctualité-continuité, sécurité. Les réclamations font l'objet d'un reporting mensuel (interne).

Dans un esprit d'amélioration continue, et en vue d'obtenir la certification ISO 10002 en janvier 2026, le Groupe CFL a préparé un Plan d'action « Suggestions et réclamations ». Les actions incluent le développement d'un engagement relatif au traitement des réclamations, ainsi qu'un processus de traitement des réclamations, disponible sur son site internet. Le processus récapitule notamment les différents canaux de communication disponibles à la clientèle, ainsi que la manière dont les CFL entendent répondre aux réclamations, leurs exigences de performance (en termes de jours ouvrés notamment), l'engagement du personnel CFL et la démarche d'amélioration continue du Groupe.

Dans le cadre de ce plan d'action, le Groupe a également défini des critères pour l'évaluation et le traitement des réclamations (pour identifier les réclamations critiques notamment), ainsi qu'une méthodologie de surveillance, d'évaluation et d'amélioration du processus de traitement des réclamations. Des revues mensuelles, ainsi que des revues de Direction sont également prévues dans le cadre de cette démarche d'amélioration continue. Elles doivent notamment permettre la présentation des actions qui découlent des réclamations de la clientèle et un suivi de l'efficacité des mesures.

### NOMBRE DE RÉCLAMATIONS TRAINS



### NOMBRE DE RÉCLAMATIONS BUS



### Un délai moyen de réponse de 1,35 jours

En 2025, les CFL ont enregistré 2.729 réclamations (+107 par rapport à 2024 : 2.622). Rapporté au nombre de clientes et clients transportés en 2025, cela représente une hausse de 3,5% sur un an. Les sujets faisant le plus fréquemment l'objet d'une réclamation sont la ponctualité et la continuité du service, l'attention portée à la clientèle ainsi que sur l'offre de service.

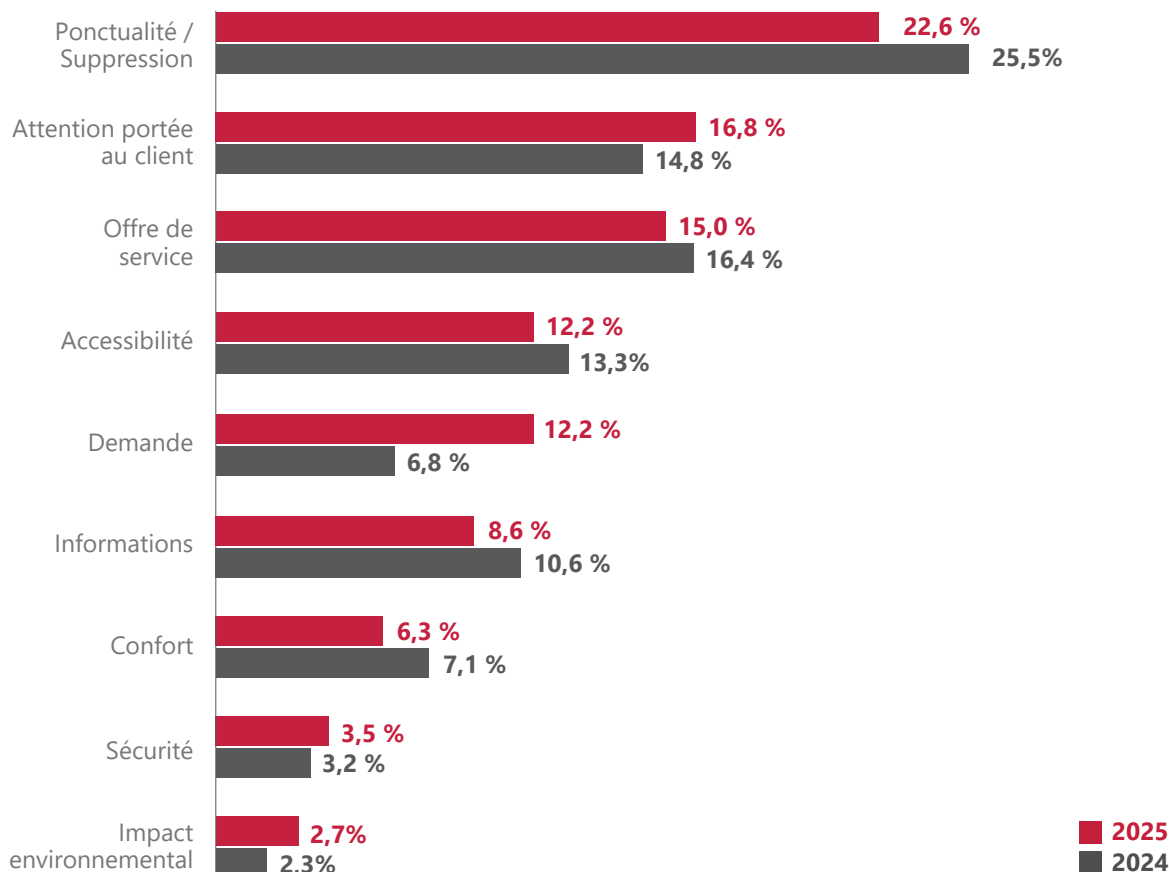
Le délai de réponse moyen annuel par réclamation était de 1,35 jours, sachant que les Contrats de Service Public imposent un délai de réponse maximum de 6 jours ouvrés à partir de la réception de la suggestion ou de la réclamation.

## LA PROMIXITÉ AVEC LES CLIENTES ET CLIENTS DES ACTIVITÉS FRET (S4-2)

La gestion des relations avec la clientèle des Activités Fret vise à créer et développer des partenariats de long-terme. À ce titre, les équipes commerciales consultent régulièrement les clientes et les clients, après l'exécution d'une prestation, et/ou au minimum une fois par année dans le cadre d'une enquête de satisfaction. Les résultats de ces contacts réguliers et enquêtes sont analysés afin de définir des actions d'amélioration des services et de répondre au mieux aux évolutions des attentes des clientes et clients.

Les professionnels des Activités Fret sont également en contact régulier avec leur clientèle et prospects dans le cadre des nombreux salons et forums commerciaux (voir page 70). Si une insatisfaction est exprimée, une procédure intitulée « Gestion d'une non-conformité d'origine externe » fournit aux équipes concernées les lignes directrices pour l'enregistrement et le traitement d'une non-conformité détectée par une partie externe à l'organisation, de sorte que les réclamations participent activement au processus d'amélioration continue de l'organisation dans son ensemble.

### Objets des réclamations reçues



# QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

Partie intégrante des priorités stratégiques du Groupe CFL et de sa Politique Générale, la qualité a pour objectif d'apporter une valeur ajoutée à la clientèle, en visant l'excellence. Les clientes et clients sont pleinement intégrés au processus d'amélioration continue et au développement de services ou de projets d'infrastructure grâce à un dialogue entretenu tout au long de l'année via différents canaux.



## INTERVIEW

**HERVÉ PETER**

Chef du Service Qualité

« POUR QUE LA CLIENTÈLE SE SENTE COMPRISE, NOUS DEVONS LUI APPORTER DES RÉPONSES CONCRÈTES. »

**Quelle place occupe la qualité, et donc votre Service, dans la culture d'entreprise ?**

Les prérogatives de notre Service et les principaux domaines d'expertise sur lesquels il repose illustrent la façon dont notre Groupe recherche la qualité de service et la performance dans l'ensemble de ses prestations. Notre implication au sein de la Direction Générale nous permet d'interagir avec l'ensemble des entités de notre Groupe dans un esprit d'amélioration continue, allant de pair avec un profond attachement aux métiers ferroviaires et une pleine adhésion à la stratégie d'entreprise centrée sur les besoins de nos clientes et clients. Les projets et plans d'action que nous coordonnons ou dans lesquels nous sommes activement engagés reflètent cette démarche. Je pense, par exemple, au développement de la nouvelle application mobile (voir page 169), au projet lié à la ponctualité « H00 » (voir page 169) ou encore à la préparation de la commande de la future série de trains 2500.

## **Votre Service a évolué dans son organisation en 2025. Quels étaient les objectifs recherchés ?**

Nous avons en effet intégré la Cellule Suggestions et Réclamations Clients à notre Service à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2025. Ce changement structurel va nous permettre de capitaliser sur le formidable travail des quatre collaboratrices et collaborateurs de cette Cellule en prise directe avec notre clientèle. Dans ce contexte, un premier objectif tangible était l'obtention de la certification ISO 10002, la norme internationale de référence pour la gestion des réclamations clients (voir page 165). Mission accomplie, puisque nous avons reçu officiellement la certification le 12 février 2026 ! Outre nos obligations liées aux Contrats de service public (voir page 160), notre volonté est désormais d'utiliser les suggestions et réclamations pour traiter les causes profondes des problématiques identifiées. Pour que la clientèle se sente comprise, nous devons lui apporter des réponses concrètes.

L'autre changement organisationnel a concerné notre activité d'Information Voyageurs, au sein de laquelle nous avons affiné les rôles et responsabilités en fonction de la situation du trafic ferroviaire (normale, perturbée ou lors de phases de travaux). Cette nouvelle lisibilité améliore nos interactions avec les référents. Elle nous permet aussi d'exploiter pleinement la logique matricielle de l'organisation interne de l'Information Voyageurs (voir page 164), un modèle que nous envisageons d'étendre à la ponctualité au vu de résultats déjà prometteurs. Enfin, ce nouveau fonctionnement nous donne les moyens de piloter plus finement la performance de nos informations, d'analyser chaque situation avec davantage de précision et d'évaluer régulièrement la qualité intrinsèque des messages adressés à notre clientèle.

## **La déclinaison des feuilles de route stratégiques des CFL pour votre Service implique notamment de dialoguer avec la clientèle pour comprendre ses besoins. Comment mettez-vous en œuvre cette priorité ?**

L'enquête de satisfaction annuelle (voir page 20) fait partie des sources incontournables pour saisir la perception de notre clientèle à l'égard de nos services. En matière de dialogue, nous agissons évidemment quotidiennement dans le contexte des suggestions et réclamations de nos clients. Par ailleurs nous sollicitons proactivement l'avis de nos clientes et clients de façon ciblée lors de l'élaboration d'un nouveau projet, au travers d'enquêtes qualitatives, de groupes de travail ou encore de workshops. La participation de notre clientèle au processus d'élaboration d'un nouveau service ou de la commande d'une nouvelle série de trains est au cœur du travail du Centre de connaissance et d'expérience client. Créé en 2024, il a vocation à devenir une entité de référence dans la collecte et la fourniture d'informations sur nos clientes et clients. J'ajoute que nous ne manquons pas d'aller à la rencontre de notre clientèle, par exemple pour accompagner le lancement d'un projet avec un stand en gare de Luxembourg, comme ce fut le cas pour notre projet Vocabulaire Voyageurs.

Nous nous mettons aussi régulièrement dans la peau de nos clientes et clients pour évaluer la qualité de nos services, comme avec le projet « Qualigare », avec lequel nous voulons uniformiser nos standards de qualité dans l'ensemble des gares du pays.

En parallèle, nous allons toujours plus à la rencontre de nos collègues pour faire en sorte que l'esprit des projets et des plans d'action liés à la priorité stratégique de Qualité perdure, pour que la valeur ajoutée de la Qualité soit intégrée dans les habitudes de travail. Notre Service agit au centre du triptyque composé par la perception de notre clientèle via nos actions, l'amélioration continue de notre travail et l'implication du personnel et des ressources. Cette position privilégiée est tout à fait passionnante !

*L'équipe du Service Qualité des CFL.*



## LES POLITIQUES ET DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES EN FAVEUR DE LA QUALITÉ (S4-1)

La Stratégie du Groupe CFL place les clientes et les clients en son centre. Cette priorité stratégique est déclinée dans la « Feuille de route Qualité », actualisée en 2025, pour la période 2026-2030. Dans la continuité de la période 2021-2025, les axes de la nouvelle feuille de route sont : (1) le dialogue avec la clientèle ; (2) la définition d'objectifs, notamment en termes de ponctualité, et le suivi de leur réalisation ; (3) la mesure et l'analyse de la qualité et de la fiabilité des services ; (4) l'ancrage de l'orientation client dans la culture d'entreprise ; et (5) le développement d'outils d'aide à la décision. Elle est mise en œuvre à travers le Réseau Qualité (voir GOV-1 page 90).

Afin de mettre en œuvre ces engagements stratégiques en matière de qualité, et sur base des retours des enquêtes de satisfaction des clientes et des clients, le Groupe CFL a défini des axes de travail, comportant des objectifs et des actions qui sont traités par le Réseau Qualité et les cellules QSE dans les différentes directions. Par ailleurs, il existe plusieurs comités de coordination permettant de suivre l'avancement des axes stratégiques en lien avec la qualité (voir GOV-1 page 90).

## LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE SERVICE DU GROUPE CFL (S4-3)

### Les démarches H00 et « Ambition ponctualité »

L'année 2025 a été marquée par le lancement officiel du projet « H00 » qui vise à renforcer la ponctualité et la sécurité sur le réseau ferroviaire. « H00 » signifie que le train doit partir pile à l'heure. Le projet inclut un accompagnement du personnel dans l'adoption de nouvelles pratiques et procédures, qui ont été adaptées en fonction des besoins, afin de refléter la réalité opérationnelle et de valoriser le travail mené de manière transversale avec le terrain. Les actions menées courant de l'année 2025 ont permis de sensibiliser le personnel, d'informer les voyageurs et voyageuses et de préparer les tests opérationnels nécessaires à l'intégration complète du projet. Ce dernier a été développé et réalisé en étroite collaboration avec les collaborateurs et collaboratrices sur le terrain.

D'autres projets concrets sont venus contribuer au renforcement de la ponctualité, notamment le nouvel affichage de la composition du train sur les quais qui permet à la clientèle de se positionner avant l'arrivée du train et de monter à bord plus confortablement et rapidement. Dans le contexte de la mise à jour de la stratégie du Groupe CFL, une démarche intitulée « Ambition Ponctualité » a également été initiée dans le but d'impliquer l'ensemble des services du Groupe CFL dans l'amélioration continue de la ponctualité (voir détails page 60).

### Le Système d'Information Voyageurs et les canaux information Voyageurs

Afin de fournir aux clientes et clients une Information Voyageurs fiable, le Groupe CFL développe depuis quelques années, en interne, un Système d'Information Voyageurs (SIV). Ce système centralisé est destiné à alimenter tous les canaux digitaux de l'Information Voyageurs (application CFL mobile, le site internet, les afficheurs sur les quais et autres). Il intègre et combine toutes les données provenant de diverses sources, telles que les horaires, la localisation et les compositions des trains ; il récupère, vérifie et valide toutes les données avant de les diffuser en externe.

En 2025, les efforts en faveur de la digitalisation de l'Information Voyageurs ont notamment porté sur le développement de la nouvelle application mobile CFL go, conçue en étroite collaboration avec la clientèle, en vue de lui offrir une expérience de mobilité fluide, intuitive et flexible. L'application doit couvrir la recherche horaire, l'information en temps réel, l'achat et la gestion des déplacements. Les notifications en temps réel, la personnalisation des trajets, les favoris et la géolocalisation doivent permettre aux clientes et clients d'anticiper et de mieux gérer leurs déplacements, y compris en situation de perturbation ou de travaux. Le lancement de la version initiale de l'application est prévu en 2026. L'affichage de la composition des trains sur les écrans fait également partie des canaux d'Information Voyageurs supplémentaires introduits en 2025 (voir page 82).

### Le projet SMILIO pour assurer la propreté

Dans le cadre du projet SMILIO, le Groupe CFL travaille à l'amélioration de la propreté des espaces sanitaires dans les arrêts et gares ferroviaires. Depuis 2024, les espaces sanitaires de Luxembourg et Pétange ont été équipés de deux types de capteurs : (1) des « smileys » avec 3 niveaux allant du mécontent au très satisfait, pour évaluer la satisfaction générale et (2) des boutons de signalement avec 5 options permettant de remonter des problèmes spécifiques (sol, savon, propreté, papier, odeur). En 2025, une stratégie complémentaire sous forme de projet pilote a été mise en place afin d'analyser le taux de réponse des clientes et clients via une solution de QR code. Fin 2025, les CFL comptent 7 gares équipées de capteurs et 4 gares équipées d'affiches QR code. L'installation des capteurs se poursuivra en 2026 dans les arrêts et gares ferroviaires restants. Le projet SMILIO vient compléter les efforts entrepris par le Groupe CFL pour améliorer la propreté à bord des trains, assurée par des équipes externes spécialement affectées aux CFL avec quelque 80 collaborateurs et collaboratrices dédiés au nettoyage quotidien des trains.

# SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

**Priorité absolue du Groupe CFL, le maintien de la sécurité opérationnelle et ferroviaire permet de garantir la sécurité des clientes et des clients. Les CFL attachent également une importance particulière à la sûreté des clientes et des clients dans les gares, dans les trains et les parkings P+R.**

## LES POLITIQUES ET DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ (S4-1)

Le Groupe CFL s'efforce de garantir la sécurité et la sûreté de ses clientes et clients, dans le cadre de politiques spécifiques (voir partie S1 page 132), au travers de dispositifs de surveillance, des actions de sensibilisation, du suivi et de l'analyse des incidents (voir GOV-3 page 92) et des réclamations (voir partie S4 page 160), de la gestion des risques, ainsi que des certifications, notamment en matière de sécurité ferroviaire (voir GOV-4 page 92).

## SYSTÈME DE RÉCLAMATIONS SÉCURITÉ ET SÛRETÉ POUR LES CLIENTS (S4-2)

Les clientes et clients peuvent faire part de leurs observations, en lien avec la sécurité et/ou la qualité, dans les trains ou sur les quais, auprès du Personnel d'Accompagnement des Trains (PAT). Le personnel CFL peut également faire remonter des observations de comportements dangereux de clientes ou clients (exemple : une traversée des voies) durant leur service.

Ces observations sont exploitées via des formulaires et, relayées aux services CFL compétents en charge d'assurer le suivi et retranscrites par des statistiques. Elles participent ainsi à la culture d'amélioration continue de la qualité des prestations des CFL. Les réclamations des clientes et des clients en lien avec la sécurité ou la sûreté sont quant à elles intégrées manuellement dans l'application BlueKanGo afin de compléter la pyramide des événements sécurité (voir partie S1 page 132).

### Les Constats incidents sûreté

Afin de dresser l'inventaire des incidents compromettant la sûreté des clientes et des clients, et celle de son personnel, les CFL ont introduit en 2003 le formulaire « Constat incident sûreté » (CIS), repris par les autres transports publics du Luxembourg depuis 2005 et digitalisé depuis 2022 pour simplifier le signalement des incidents. La digitalisation du CIS a ainsi permis de recueillir davantage de constats qu'auparavant, d'exploiter des statistiques nationales détaillées utiles pour, le cas échéant, décider de mesures spécifiques en collaboration avec la Police Grand-Ducale.



Depuis 2023, les acteurs des transports publics rappellent l'importance du Respect et du bien-vivre ensemble dans le cadre de la Journée nationale dédiée, chaque 3 mai.



Chaque année, les CFL et le CGDIS combinent leurs expertises pour un exercice de simulation d'incident à bord d'un train ou dans un atelier des CFL.

## LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ DES CLIENTES ET DES CLIENTS (S4-3)

### Exercice grandeur nature avec le CGDIS

Comme tous les ans, les CFL simulent un incident ferroviaire en condition réelle nécessitant de secourir et de prendre en charge médicalement des personnes potentiellement blessées. En 2025, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) et les CFL ont réalisé deux exercices d'évacuation. Le premier a été réalisé en gare de Ettelbruck. Les CFL, le CGDIS et le Centre Hospitalier du Nord (CHDN) ont été amenés à gérer un accident d'un train à deux niveaux, provoquant une cinquantaine de blessés dont quelques passagères et passagers blessés grièvement. Le deuxième exercice a été organisé par CFL cargo. Il visait à extraire un conducteur de locomotive de CFL cargo incapable de sortir seul de son poste de conduite. Ces simulations ont permis de mettre à l'épreuve la coordination et la communication entre les différentes entités et leur a donné l'occasion de se familiariser avec les spécificités de l'environnement ferroviaire.

### Journée nationale du respect dans les transports en commun

La Journée nationale du respect dans les transports publics, lancée par les CFL en 2023, a été reconduite en 2025 sous l'égide de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Yuriko Backes, en collaboration avec l'Administration des transports publics, la Ville de Luxembourg, Luxtram et le TICE. L'objectif de cette initiative est de sensibiliser les usagères et usagers à l'importance du respect dans les transports en commun envers les autres passagers et passagères et vis-à-vis du personnel des transports. L'occasion de communiquer sur différents canaux (transports en commun, réseaux sociaux...) sur l'importance du bien-vivre ensemble dans les trains, le tram, les bus et le funiculaire.



### Une présence humaine renforcée dans les gares et les trains

En plus du personnel CFL présent aux arrêts/gares, les CFL ont recours à du personnel de sûreté externe, dans les gares et sur les lignes sur lesquelles sont reportés le plus d'incidents sûreté. En 2025, le pourcentage des trains accompagnés par une équipe sûreté externe a progressé de 12 % à 14 %. De manière complémentaire, trois patrouilles communes avec la Police Grand-Ducale sont organisées par mois et trois par mois avec l'Administration des douanes et accises. 400 trains ont fait l'objet d'une action commune afin d'augmenter le sentiment de sûreté de la clientèle. Les CFL ont également renforcé la présence humaine dans les arrêts/gares d'Ettelbruck, Esch-sur-Alzette, Bettembourg, Pétange, Wasserbillig et Luxembourg-Gare.

L'installation de caméras dans les gares et arrêts ferroviaires (sur les stèles, les afficheurs sur les quais et dans les bâtiments accueillant les voyageurs, ainsi que dans les trains) joue un rôle dans le sentiment de sûreté des clientes et des clients. Ces caméras sont mises à disposition de la Justice et de la Police Grand-Ducale, la Police agissant sous la tutelle de la Justice dans le cadre des enquêtes, afin de permettre l'identification des auteurs d'infractions. Des bornes SOS installées sur les quais d'une quinzaine de gares et d'arrêts, ainsi que les boutons d'alarme SOS à bord des trains, sont à la disposition des clientes et des clients en situation de détresse ou souhaitant porter assistance à une autre personne.

#### NOMBRE DE CAMÉRAS DANS LES TRAINS



#### POURCENTAGE DES AUTOBUS ÉQUIPÉS DE CAMÉRAS



#### NOMBRE DE CAMÉRAS DANS LES GARES/ARRÊTS



## LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INCLUSION ET DE LA SENSIBILISATION DES CLIENTES ET DES CLIENTS AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (S4-3)

### Des gares, arrêts et trains inclusifs

Pour faciliter le quotidien des personnes à mobilité réduite (PMR), les CFL équipent depuis plusieurs années les gares et arrêts ferroviaires pour garantir leur accessibilité. En 2025, 27 gares et arrêts ferroviaires disposent du label « EureWelcome », décerné par la Direction générale du tourisme du ministère de l'Économie en collaboration avec le service national Info-Handicap. La mise en service des nouveaux trains Coradia et la mise hors service des Z2 ont également contribué à une meilleure accessibilité des PMR aux services de mobilité des CFL. Le nouvel affichage sur les quais, qui fournit des informations utiles sur la longueur du train CFL, permet non seulement de localiser la première et la deuxième classe, mais aussi les accès et les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite, aux clientes et clients en fauteuil roulant ou avec des vélos.

Une journée d'échange rassemblant du personnel CFL, des personnes en situation de handicap et des associations spécialisées (Info-Handicap, l'Adaph asbl, etc.) a permis au Groupe CFL de mieux cerner les défis que rencontrent les « personnes à mobilité réduite » en vue d'améliorer l'accessibilité des CFL.

### L'accessibilité au cœur des services digitaux

Après l'évolution du site cfl.lu en 2025, une feuille de route à cinq ans guide désormais l'intégration des besoins des personnes en situation de handicap dans toutes les expériences digitales — sites web, applications mobiles et bornes en gare. Cette dynamique se déploie aussi en interne, via les plateformes de recrutement et les outils métiers. Pour accompagner cette transformation, une équipe « User Experience Accessibilité » du service informatique sensibilise et soutient les chefs de projets, designers et développeurs afin de faire de l'accessibilité un réflexe partagé.



Les CFL envisagent leurs services de façon inclusive, en prenant en compte les besoins de l'ensemble de leur clientèle.

### Campagnes de sensibilisation des clientes et des clients au développement durable

Le Groupe CFL s'engage également à inclure ses clientes et clients dans sa démarche de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE). Le 22 avril 2025, les CFL ont souhaité les encourager à réduire leurs impacts environnementaux en célébrant la Journée de la Terre dans la verrière de la Gare de Luxembourg, avec trois organismes partenaires : Environment & Sustainability Education Luxembourg (ESE), Shime et Youth4Planet Luxembourg. Lors de la Semaine Européenne de la Réduction des Déchets (SERD) de novembre, les CFL ont organisé une nouvelle journée de sensibilisation en Gare de Luxembourg sur l'évitement des déchets, du jet de détritus et l'importance de l'économie circulaire.



Les CFL proposent régulièrement des moments d'échange et de sensibilisation autour des sujets environnementaux.

### World Bicycle Day

En 2025, les CFL ont une nouvelle fois célébré le World Bicycle Day, instauré par les Nations unies pour sensibiliser le grand public aux bienfaits du vélo sur la santé et l'environnement. À cette occasion, les cyclistes, ainsi que toutes celles et ceux qui s'intéressent à la mobilité douce, ont été invités sur le parvis du pôle d'échange Pfaffenthal-Kirchberg et en gare de Belval-Université. Au programme figuraient : la découverte de l'offre des CFL liée au vélo, l'inscription gratuite aux parkings sécurisés bikebox, un atelier de réparation proposé par l'Automobile Club du Luxembourg (ACL), ainsi que deux "Afterwork Bike Tour" organisés en collaboration avec Provelo.lu, la Haus vum Vëlo et la Ville d'Esch-sur-Alzette, entre autres animations. Cet événement s'inscrit pleinement dans la stratégie des CFL visant à renforcer la complémentarité entre les gares et l'usage du vélo.



Le 3 juin 2025, les CFL ont proposé des tours en vélo dans la capitale dans le cadre du « World Bicycle Day ».



# GOUVERNANCE



# NOTRE CONDUITE DES AFFAIRES

**La conduite responsable des activités du Groupe CFL repose sur un cadre structuré de politiques, chartes et procédures, appliqué à tous les niveaux de l'organisation. Ce dispositif garantit à la fois la transparence vis-à-vis des parties prenantes, la promotion d'une culture d'intégrité et la gestion responsable des ressources publiques par l'un des plus importants donneurs d'ordre du pays.**

## **POLITIQUES EN MATIÈRE DE CONDUITE DES AFFAIRES (G1-1)**

La Charte des Valeurs CFL définit les valeurs phares de l'entreprise reprises sous l'acronyme CORE<sup>2</sup> pour Coopération, Ouverture, Respect, Exemplarité et Excellence. S'appliquant à l'ensemble du personnel, ces valeurs synthétisent l'identité commune du Groupe et ont pour vocation de définir le comportement des collaborateurs et collaboratrices (« ce que nous faisons et disons et la manière dont nous le faisons et disons »). La Charte des Valeurs est présentée à chaque nouveau collaborateur / nouvelle collaboratrice et est promue dans le cadre de campagnes de sensibilisation (voir partie S1 page 132). Un Guide ou Code éthique, qui reprend les principes fondamentaux du Groupe CFL et ses engagements respectifs, est en cours de finalisation.

Afin de se prémunir du risque de corruption, le Groupe CFL a également mis en place des politiques spécifiques aux fonctions et rôles les plus exposés à cette problématique, à savoir les administrateurs et administratrices, les directeurs et directrices, les encadrants détenant une délégation de pouvoir, les acheteurs et acheteuses, ainsi et les recruteurs et recruteuses.

- La Charte de gouvernance des CFL décrit les lignes de conduite et les dispositions applicables aux administrateurs et administratrices, directeurs et directrices et fondés de pouvoir en termes de gestion des conflits d'intérêts, contribuant ainsi à l'exercice indépendant, impartial et objectif de ces fonctions.

- La Charte Leadership décrit l'attitude professionnelle ainsi que le comportement quotidien du leader selon la culture d'entreprise du Groupe CFL.
- La Politique Achats du Groupe CFL (voir partie S2 page 150) comprend une clause sur l'éthique et l'intégrité des collaborateurs et collaboratrices, applicable au Service Achats des CFL et aux Services Achats des filiales, ainsi que toute personne impliquée directement et indirectement dans un processus d'achat.
- Le Code de conduite « processus de recrutement » consiste quant à lui en un ensemble de principes généraux et d'exigences qui doit être respecté par tous les intervenantes et intervenants impliqués dans un processus de recrutement.

### **Protection des lanceurs d'alerte**

Le Groupe a mis en place une procédure de protection des lanceurs d'alerte en application de la loi du 16 mai 2023 portant transposition de la directive 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union. Elle permet aux collaborateurs et collaboratrices du Groupe CFL (au Luxembourg), ainsi qu'aux personnes externes ayant obtenu des informations sur des violations du droit de l'Union dans un contexte professionnel, de procéder à un signalement. La procédure a été communiquée à l'ensemble du personnel et se trouve sur les sites intranet et internet du Groupe. Le Service d'Audit interne est le référent pour la mise en œuvre de cette procédure, complémentaire aux autres modes de signalement existants au sein de l'entreprise (voie hiérarchique, service RH, ...).

## Protection des données

Le Groupe CFL s'engage également à protéger les données, notamment celles de sa clientèle, de son personnel ou encore de ses fournisseurs. Au travers d'une Politique interne de gestion des données à caractère personnel (Ordre Général N°40), portée par la Déléguée à la protection des données (DPO) des CFL et d'une Politique de sécurité du système d'information (Ordre Général N°39), les CFL assurent un traitement adéquat de ces données. Par exemple, des mesures de sécurité contre les menaces extérieures sont mises en place et un accent porté sur la préservation de la confidentialité des données.

## LES ACTIONS EN TERMES DE CONDUITE DES AFFAIRES (G1-2 ET G1-3)

### La gestion des relations entre les CFL et leurs fournisseurs

La relation du Groupe CFL avec ses fournisseurs est guidée par la Politique Achats du Groupe, le Code de Conduite Fournisseurs ainsi que les Conditions Générales d'Achat. Basés sur les législations et réglementations nationales et internationales en vigueur, ces documents rassemblent les principes et exigences des CFL dans leurs coopérations avec leurs fournisseurs. L'objectif est de minimiser les risques au niveau de la chaîne d'approvisionnement, plus particulièrement en matière de respect de la sécurité, des droits des travailleurs, des droits humains, de l'environnement et de l'éthique (voir GOV-1, GOV-3 et SBM-3). En sus, le Groupe CFL a développé des procédures spécifiques qui visent la protection des droits humains des travailleurs et travailleuses de la chaîne de valeur qui s'appliquent, par conséquent, à sa relation avec ses sous-traitants (voir partie S2 page 150).

### Le rôle des critères sociaux et environnementaux dans la sélection des fournisseurs

L'introduction par les CFL de critères sociaux et environnementaux dans leurs appels d'offres incite les fournisseurs et prestataires à adopter une démarche sociale, environnementale et éthique. Depuis 2023, les CFL ont mis en place un Comité de suivi dédié aux critères d'achat responsable. Cette plateforme d'échange, de formation et de décision permet d'améliorer et renforcer les critères durables adaptés aux différents segments d'achat. Grâce à ce travail continu, de nouveaux critères ont été introduits en 2025 dans neuf catégories d'achats : la maintenance, les licences, la consultance, les vêtements, le nettoyage des bus et des trains, le gardiennage et la gestion des déchets. Afin de renforcer les compétences des acheteurs et des services demandeurs,

et d'identifier des axes d'amélioration, un atelier thématique dédié au textile a été organisé en 2025, complété par plusieurs réunions de travail.

### L'engagement des fournisseurs vers plus de durabilité

En 2025, les CFL ont introduit une nouvelle clause contractuelle imposant aux fournisseurs remportant des marchés significatifs dans des catégories d'achat à risques de réaliser, dans un délai de 18 mois, une évaluation de la maturité de leur démarche de durabilité, notamment via la plateforme EcoVadis. En cas de score jugé à risque sur l'un des axes analysés — environnement, social et droits humains, éthique ou achats responsables — le fournisseur est invité à partager ses actions prioritaires ainsi que ses perspectives d'amélioration au Groupe CFL. Parallèlement, une cinquantaine de fournisseurs existants ont été contactés en 2025 (idem 2024) afin de leur présenter la volonté du Groupe CFL d'engager ses partenaires dans une dynamique d'amélioration continue de leur performance environnementale, sociale et de gouvernance.

À travers cette démarche, le Groupe CFL veut accroître la part de son volume d'achats couverte par une évaluation fournisseur et réduire la proportion de fournisseurs présentant un niveau de performance insuffisant dans un domaine lié à la durabilité (G1-3).

### Une collaboration internationale pour des achats plus responsables

Les équipes achats et développement durable des CFL entretiennent des échanges réguliers avec d'autres entreprises ferroviaires européennes dans le cadre de la European Railways Purchasing Conference (ERPC). Ces échanges permettent de partager des retours d'expérience réciproques et d'identifier des actions pertinentes pour prévenir les impacts négatifs liés aux activités du secteur. En 2025, les discussions menées au sein de ce réseau ont porté notamment sur des thématiques clés en matière de développement durable, telles que la gestion des matières premières critiques pour le système ferroviaire ou encore les initiatives de réutilisation de composants — rails, traverses et équipements de caténaires — afin de favoriser une économie circulaire au sein de la filière.

**green**  
A COMMITMENT TO SUSTAINABLE GROWTH



### Prévention et détection de la corruption aux CFL (G1-2 et G1-4)

Plusieurs procédures et actions ont été mises en place pour empêcher et détecter les cas de corruption. Le projet de Guide ou Code éthique du Groupe inclut des principes fondamentaux et des exemples concrets de comportements en lien avec les conflits d'intérêt, ainsi que la corruption, la fraude et la concurrence. Les fonctions les plus exposées au risque de corruption ont déjà participé à des formations anti-corruption externes. Elles seront incluses dans un nouveau programme de formation interne (voir détails G1-1 page 176) développé en 2025 et qui sera mis en oeuvre en 2026.

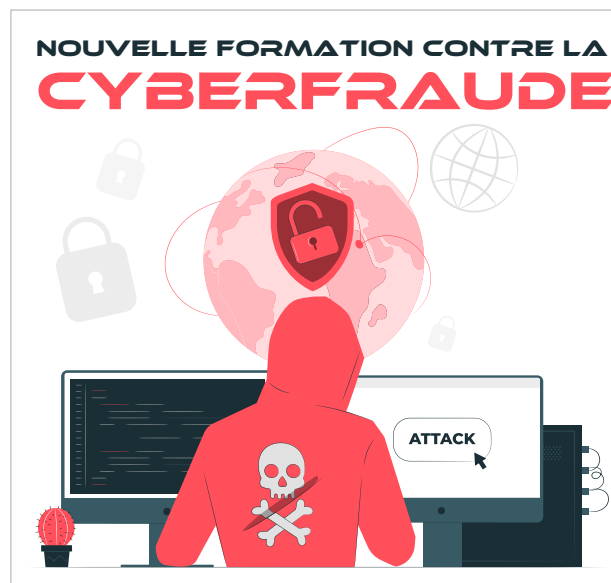
Les comportements contraires aux Valeurs CORE<sup>2</sup>, et aux politiques susmentionnées, sont gérés dans le cadre de l'Ordre Général N°10 relatif à la « culture juste » et son « processus dans lequel les différents acteurs vont se mettre d'accord pour définir les comportements qui doivent être reconnus et valorisés, ou au contraire les comportements qui ne sont pas acceptables et donc sanctionnés éventuellement ». Il indique la procédure à suivre pour identifier, signaler et examiner des comportements contraires aux politiques, ainsi que les procédures permettant d'enquêter de manière rapide, indépendante et objective sur les éventuels incidents.

Dans les filiales du Groupe CFL, des procédures d'enquête et des procédures disciplinaires spécifiques impliquant les équipes des services des ressources humaines et juridiques sont appliquées. En tant que référent pour la procédure de protection des lanceurs d'alerte, le Service d'Audit interne contribue également à la détection de cas de corruption.

Pour l'année 2025, aucun cas de corruption n'a été rapporté au sein du Groupe CFL.

### Influence politique et activités de lobbying (G1-5)

Le Groupe CFL est membre de diverses instances et organisations luxembourgeoises et internationales lui permettant notamment d'échanger avec d'autres entreprises, y compris ferroviaires, et de défendre ses intérêts et ceux de son secteur d'activité plus largement. Il est notamment membre actif de la Communauté européenne du rail (CER) dont la mission consiste à représenter et défendre les intérêts du secteur ferroviaire auprès des institutions européennes. Les sujets couverts sont essentiellement en lien avec l'offre de mobilité et le report intermodal, la sécurité et la qualité des services de transport et les impacts, risques et opportunités (IRO) correspondants (voir tableau page 238).



### Pratiques en matière de paiement (G1-6)

Le Groupe CFL tient à respecter les délais fixés par la loi du 18 avril 2004 relative aux délais de paiement et aux intérêts de retard, à savoir « trente jours après la date de réception, par le débiteur, de la facture ou d'une demande de paiement équivalente », sauf en cas d'avantages CFL échangés en escomptes. Le traitement des paiements est indépendant de la taille ou de l'importance stratégique du fournisseur. Dans certains cas, notamment dans le cadre de contrats relatifs à des opérations de travaux, le Groupe négocie un délai de soixante jours dans les conditions contractuelles. Pour se conformer à la loi modifiée du 16 mai 2019 relative à la facturation électronique dans le cadre des marchés publics et des contrats de concession, le Groupe CFL ne traite, dans ce champ d'application, que des factures sous format digital tel que défini par ladite loi. Le traitement digital des factures, quel que soit le cadre légal applicable aux transactions, est une priorité car il permet d'accélérer le processus de vérification et d'acceptation des factures.

Pour mesurer le respect des délais contractuels et l'équité de traitement entre fournisseurs, des indicateurs du comportement de paiement du Groupe CFL sont suivis régulièrement : (1) le délai moyen (en nombre de jours) qu'il faut aux CFL pour payer une facture à compter de la date à laquelle le délai de paiement contractuel ou statutaire commence à courir et (2) le délai de paiement contractuel moyen de l'entreprise (en nombre de jours) par grande catégorie de fournisseurs. Les analyses ont tendance à montrer que les retards sont généralement dus à des erreurs de facturation, des défauts au niveau de marchandises et autres cas litigieux. Aucune plainte ou procédure n'est en cours à l'encontre des CFL en lien avec un retard de paiement.

## CYBERSÉCURITÉ

Le Groupe CFL utilise un nombre croissant de systèmes d'information dans le cadre de ses activités. Face à l'intensification des risques liés, un cadre incluant des politiques, une gouvernance et des actions spécifiques a été mis en place. Des équipes et des procédures sont également dédiées à la protection des systèmes d'informations afin d'assurer la continuité des services. Les efforts s'étendent au-delà de purs systèmes IT et incluent également l'OT, c'est-à-dire les logiciels et le matériel qui surveillent et contrôlent les éléments industriels des opérations ferroviaires. L'objectif est de garantir la sécurité, la fiabilité et la résilience des systèmes critiques moyennant une réduction des risques cyber.

La Politique de Sécurité du Système d'Information (PSSI) du Groupe CFL liste les règles pour protéger ses systèmes d'information (données, systèmes, locaux et les collaborateurs et collaboratrices), pour se mettre en conformité avec les exigences réglementaires, notamment la loi du 28 mai 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information à l'échelle de l'Union européenne (NIS) et le règlement du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et pour réduire les risques pesant sur ses systèmes d'information. La PSSI intègre notamment les clauses contractuelles et les conventions pour les fournisseurs et les partenaires externes.

Au niveau du Groupe, la Division Sécurité de l'information et Architecture du Service Informatique et une équipe dédiée de la Direction Gestion Infrastructure sont chargées de gérer les risques de cybersécurité. Ces équipes coordonnent notamment les questions de gouvernance et de conformité, les risques liés à la cybersécurité, la cyberidentité et la cyberdéfense. En matière de sécurité des systèmes, en tant qu'opérateur de service essentiel et afin d'atteindre un certain niveau de maturité, le Groupe CFL s'appuie sur des référentiels, des normes, des guides et des bonnes pratiques en matière de sécurité, de gouvernance et de risques. Les équipes organisent également des campagnes de sensibilisation auprès des collaborateurs et collaboratrices du Groupe CFL (campagnes et e-learning). Enfin, elles effectuent des audits, des tests d'intrusion, des analyses de vulnérabilité et de gestion d'incidents, organisés par ses soins ou avec l'aide des autorités de contrôle.



*En matière de cybersécurité, les efforts des CFL englobent aussi l'OT : les logiciels et le matériel qui surveillent et contrôlent les éléments industriels des opérations ferroviaires.*



*Les installations de la gare d'Ettelbruck, rénovées avec soin, confort pour la clientèle et accessibilité.*

# COMPTES ANNUELS



# COMPTES ANNUELS ET RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

## RAPPORT DE GESTION POUR L'EXERCICE 2025

(DU 01 JANVIER AU 31 DÉCEMBRE)

Le 18 mai 2026

### ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ DURANT L'EXERCICE

En 2025, les CFL ont réalisé un chiffre d'affaires net comptable de 1.007.116.285,85 EUR, en augmentation de 9,05 % par rapport à 2024 (923.535.614,37 EUR), alors que les autres produits d'exploitation totaux sont de 26.543.904,91 EUR (2024 : 25.762.916,61 EUR). Le résultat net constaté au 31 décembre 2025 est un bénéfice de 30.091.859,52 EUR, contre un bénéfice de 17.587.575,66 EUR en 2024.

### COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS

Le bilan des CFL est principalement marqué par la progression des investissements dans le matériel roulant dans le contexte de la livraison des nouvelles automotrices (2024-2027) ainsi que par les investissements dans l'immobilier dont principalement la construction du nouveau siège social.

### INVESTISSEMENTS

Les investissements réalisés en 2025 se répartissent de la manière suivante :

Immobilisations incorporelles	12.750.622,70 EUR
Immobilisations corporelles	122.671.642,55 EUR
Immobilisations financières	1.250.000,00 EUR
<b>Total des investissements</b>	<b>136.672.265,25 EUR</b>

Le chiffre d'affaires progresse régulièrement en 2025 (+9,1%), en relation surtout avec le coût du service public par rail et par route et la réalisation des travaux liés à l'infrastructure ferroviaire pour le compte de l'Etat.

La fréquentation des trains a atteint aussi un niveau record en 2025 confirmant la progression ininterrompue des années précédentes et le rôle important joué par les CFL dans le domaine de la mobilité publique au niveau national et transfrontalier.

### ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DE LA SOCIÉTÉ ET FUTURS DÉVELOPPEMENTS

Le programme d'investissement sur la période de 2027-2031 prévoit en particulier des investissements à long terme dans le matériel roulant, les bâtiments administratifs et les infrastructures de maintenance pour assurer la capacité de transport nécessaire et la qualité du service public proposé.

Dans ce contexte, les contrats avec l'Etat arrivés à échéance à la fin des années 2024 et 2025 ont été récemment renouvelés, respectivement pour de nouvelles périodes de 10 ou 15 ans, ce qui permet d'envisager le financement des investissements à long terme avec sérénité.

Dans le même ordre d'idées, le budget d'exploitation des CFL prévoit en 2026 un chiffre d'affaires de 1.132,661 MEUR.

### SITUATION DE LA SOCIÉTÉ

#### Recherche et développement :

Les CFL n'ont pas d'activités de Recherche et Développement.

#### Succursales :

Les CFL n'ont pas de succursale.

#### Sociétés filiales :

Les CFL détiennent des participations dans les sociétés-filiales suivantes :

La société CFL Evasion S.A., dont les CFL détiennent 100% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 10.144,12 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 580.125,70 EUR ;

La société CFL-Immo S.A., dont les CFL détiennent 99,67% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 1.930.415,05 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 3.621.511,65 EUR ;

La société CFL cargo S.A., dont les CFL détiennent 66,67% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 9.189.927,96 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 99.069.913,80 EUR ;

La société CFL multimodal S.A., dont les CFL détiennent 99,99% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 2.270.204,50 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 17.767.629,19 EUR ;

La société CFL cactus shoppi S.A., dont les CFL détiennent 51% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 608.175,79 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 2.301.121,27 EUR ;

La société CFL Mobility S.A., dont les CFL détiennent 100% du capital, a réalisé une perte au 31.12.2025 de 687.486,25 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 3.584.420,93 EUR ;

La société Lorry-Rail S.A. (non audité), dont les CFL détiennent 34,51% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 8.690.090,48 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 17.520.480,46 EUR ;

La société Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH., (non audité) dont les CFL détiennent 25,10% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 168.000,00 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 5.274.935,24 EUR ;

La société Rail Réassurances S.A., dont les CFL détiennent 99,99% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 0,00 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 13.852.003,94 EUR ;

La société Manuport S.A., dont les CFL détiennent 94,05% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 338.282,10 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 1.096.279,44 EUR ;

La société LuxID GIE, dont les CFL détiennent 25% du capital, a réalisé un bénéfice au 31.12.2025 de 3.967,18 EUR. Les capitaux propres se sont élevés au 31.12.2025 à 121.341,95 EUR.

## RISQUES ET INCERTITUDES

Les activités de la Société ne sont pas, en règle générale soumises aux risques de marché (sensibilité à l'évolution économique des industriels et des entreprises ferroviaires), ni aux risques industriels liés à l'organisation de ses moyens de production.

La Société ne gère pas d'activité de trésorerie ou de change et n'a pas recours à des instruments financiers dans une optique qui la conduirait à définir et appliquer une gestion spécifique des risques liés à ces opérations.

## ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS SURVENUS APRÈS CLÔTURE DE L'EXERCICE

Les CFL ont décidé de créer une nouvelle société de réassurances en remplacement de Rail Réassurances S.A. pour reprendre le portefeuille ainsi que ses engagements et qui sera liquidée en 2026.

Par ailleurs, les CFL ont également décidé de mettre fin aux activités de CFL Evasion S.A. et d'initier une procédure de liquidation au cours de l'exercice 2026.



# RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

Aux coparticipants de  
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois  
16, Boulevard d'Avranches  
L-1160 Luxembourg

## RAPPORT SUR L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS

### Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (la « Société ») comprenant le bilan au 31 décembre 2025 ainsi que le compte de profits et pertes pour l'exercice clos à cette date, et les notes aux états financiers, incluant un résumé des principales méthodes comptables.

A notre avis, les états financiers ci-joints donnent une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et à la présentation des états financiers en vigueur au Luxembourg.

### Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit en conformité avec la loi du 23 juillet 2016 relative à la profession de l'audit (la « loi du 23 juillet 2016 ») et les normes internationales d'audit (« ISAs ») telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la Commission de Surveillance du Secteur Financier (« CSSF »). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de la loi du 23 juillet 2016 et des normes ISAs telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la CSSF sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités du réviseur d'entreprises agréé pour l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes également indépendants de la Société conformément au code international de déontologie des professionnels comptables, y compris les normes internationales d'indépendance, publié par le Comité des normes internationales d'éthique pour les comptables (le « Code de l'IESBA ») tel qu'adopté pour le Luxembourg par la CSSF ainsi qu'aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités éthiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

### Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au Conseil d'Administration. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport de gestion mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de réviseur d'entreprises agréé sur ces états financiers.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

### Responsabilités du Conseil d'Administration et des responsables du gouvernement d'entreprise pour les états financiers

Le Conseil d'Administration est responsable de l'établissement et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des états financiers en vigueur au Luxembourg, ainsi que du contrôle interne qu'il considère comme nécessaire pour permettre l'établissement d'états financiers ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des états financiers, c'est au Conseil d'Administration qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si le Conseil d'Administration a l'intention de liquider la Société ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

### **Responsabilités du réviseur d'entreprises agréé pour l'audit des états financiers**

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport du réviseur d'entreprises agréé contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi du 23 juillet 2016 et aux ISA telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la CSSF permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément à la loi du 23 juillet 2016 et aux ISA telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la CSSF, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société ;
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites

par le Conseil d'Administration, de même que les informations y afférentes fournies par ce dernier ;

- Nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par le Conseil d'Administration du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Cependant, des événements ou situations futurs pourraient amener la Société à cesser son exploitation ;
- Nous évaluons la présentation d'ensemble, la forme et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables du gouvernement d'entreprise notamment l'étendue et le calendrier prévu des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

### **Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires**

Le rapport de gestion est en concordance avec les états financiers et a été établi conformément aux exigences légales applicables.

**Ernst & Young**  
Société anonyme  
Cabinet de révision agréé

**Yves Even**  
Luxembourg, le 18 mai 2026

## COMPTES ANNUELS/BILAN

31 DÉCEMBRE 2025 (EN EUROS)

ACTIF	Exploitation	Gestion de l'infrastructure	Non attribuable	Exercice courant	Exercice précédent
<b>C. Actif immobilisé</b>	882.452.555,31	13.013.435,57	- 109	<b>895.465.990,88</b> 110	<b>815.320.947,70</b>
I. Immobilisations incorporelles (note 3)	18.269.941,32	487.981,60	- 111	<b>18.757.922,92</b> 112	<b>16.395.171,54</b>
2. Concessions, brevets, licences, marques, ainsi que droits et valeurs similaires s'ils ont été	15.638.601,61	487.981,60	- 115	16.126.583,21 116	14.215.593,85
a) acquis à titre onéreux, sans devoir figurer sous C.I.3	15.638.601,61	487.981,60	- 117	16.126.583,21 118	14.215.593,85
4. Acomptes versés	2.631.339,71	-	-	2.631.339,71	2.179.577,69
II. Immobilisations corporelles (note 4)	746.800.830,31	12.519.208,97	- 125	<b>759.320.039,28</b> 126	<b>690.267.458,37</b>
1. Terrains et constructions	166.342.890,72	280.991,37	- 127	166.623.882,09 128	172.863.857,49
2. Installations techniques et machines	12.659.382,85	360.946,55	- 129	13.020.329,40 130	15.199.609,05
3. Autres installations, outillage et mobilier	339.713.311,62	11.877.271,05	- 131	351.590.582,67 132	276.754.615,21
4. Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	228.085.245,12	-	- 133	228.085.245,12 134	225.449.376,62
III. Immobilisations financières (note 5)	117.381.783,68	6.245,00	- 135	<b>117.388.028,68</b> 136	<b>108.658.317,79</b>
1. Parts dans des entreprises liées	108.715.113,65	-	- 137	108.715.113,65 138	99.607.251,79
2. Créances sur des entreprises liées	-	-	- 139	- 140	500.000,00
3. Participations	6.077.412,79	-	- 141	6.077.412,79 142	5.955.563,76
5. Titres ayant le caractère d'immobilisations	2.579.213,97	-	- 145	2.579.213,97 146	2.579.213,97
6. Autres prêts	10.043,27	6.245,00	- 147	16.288,27 148	16.288,27
<b>D. Actif circulant</b>	38.214.125,08	55.208.477,84	167.002.668,10 151	<b>260.425.271,02</b> 152	<b>286.903.250,39</b>
I. Stocks (note 6)	24.713.180,00	42.360.980,41	- 153	<b>67.074.160,41</b> 154	<b>67.222.536,23</b>
1. Matières premières et consommables	24.299.449,72	42.360.980,41	- 155	66.660.430,13 156	66.599.522,45
3. Produits finis et marchandises	60.608,38	-	- 159	60.608,38 160	63.101,29
4. Acomptes versés	353.121,90	-	- 161	353.121,90 162	559.912,49
II. Créances	13.415.628,83	12.731.952,53	- 163	<b>26.147.581,36</b> 164	<b>38.123.202,94</b>
1. Créances résultant de ventes et prestations de services (note 7)	8.822.371,00	9.296.534,65	- 165	<b>18.118.905,65</b> 166	<b>27.982.923,99</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	8.822.371,00	9.296.534,65	- 167	18.118.905,65 168	27.982.923,99
2. Créances sur des entreprises liées (note 8)	4.060.977,90	3.430.549,71	- 171	<b>7.491.527,61</b> 172	<b>8.841.485,56</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	4.060.977,90	3.430.549,71	- 173	7.491.527,61 174	8.841.485,56
3. Créances sur des entreprises avec lesquelles l'entreprise a un lien de participation	52.281,00	-	- 177	<b>52.281,00</b> 178	-
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	52.281,00	-	- 179	52.281,00 180	-
4. Autres créances	479.998,93	4.868,17	- 183	<b>484.867,10</b> 184	<b>1.298.793,39</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	479.998,93	4.868,17	- 185	484.867,10 186	1.298.793,39
IV. Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et encaisse	85.316,25	115.544,90	167.002.668,10 197	<b>167.203.529,25</b> 198	<b>181.557.511,22</b>
<b>E. Comptes de régularisation (note 9)</b>	37.667.747,23	10.360.605,14	- 199	<b>48.028.352,37</b> 200	<b>45.643.855,58</b>
<b>TOTAL DU BILAN (ACTIF)</b>			201	<b>1.203.919.614,27</b> 202	<b>1.147.868.053,67</b>

Les notes figurant en annexe font partie intégrante des comptes annuels.

## COMPTES ANNUELS/BILAN

31 DÉCEMBRE 2025 (EN EUROS)

<b>CAPITAUX PROPRES ET PASSIF</b>	<i>Exploitation</i>	<i>Gestion de l'infrastructure</i>	<i>Non attribuable</i>		<b>Exercice courant</b>		<b>Exercice précédent</b>
<b>A. Capitaux propres (note 10)</b>	38.807.828,56	6.694.269,59	498.453.524,48	301	<b>543.955.622,63</b>	302	<b>513.485.410,08</b>
I. Capital souscrit	-	-	347.051.000,00	303	347.051.000,00	304	347.051.000,00
IV. Réserves	14.875.538,93	-	87.860.382,80	309	<b>102.735.921,73</b>	310	<b>96.143.792,95</b>
1. Réserve légale	-	-	6.937.794,43	311	6.937.794,43	312	6.058.415,65
4. Autres réserves, y compris la réserve de juste valeur	14.875.538,93	-	80.922.588,37	429	<b>95.798.127,30</b>	430	<b>90.085.377,30</b>
a) autres réserves disponibles	-	-	54.971.188,48	431	54.971.188,48	432	49.826.638,48
b) autres réserves non disponibles	14.875.538,93	-	25.951.399,89	433	40.826.938,82	434	40.258.738,82
V. Résultats reportés	-	-	63.542.141,68	319	63.542.141,68	320	52.546.694,80
VI. Résultat de l'exercice	23.397.589,93	6.694.269,59	-	321	30.091.859,52	322	17.587.575,66
VIII. Subventions d'investissement en capital	534.699,70	-	-	325	534.699,70	326	156.346,67
<b>B. Provisions</b>	43.634.101,23	37.199.378,63	-	331	<b>80.833.479,86</b>	332	<b>75.231.471,35</b>
2. Provisions pour impôts	-	-	-	335	-	336	-
3. Autres provisions (note 11)	43.634.101,23	37.199.378,63	-	337	80.833.479,86	338	75.231.471,35
<b>C. Dettes (note 12)</b>	422.631.533,82	155.184.259,44	-	435	<b>577.815.793,26</b>	436	<b>557.876.367,94</b>
2. Dettes envers des établissements de crédit	328.047.965,64	-	-	355	<b>328.047.965,64</b>	356	<b>316.949.966,19</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	14.714.235,50	-	-	357	14.714.235,50	358	40.267.029,69
b) dont la durée résiduelle est supérieure à un an	313.333.730,14	-	-	359	313.333.730,14	360	276.682.936,50
3. Acomptes reçus sur commandes pour autant qu'ils ne sont pas déduits des stocks de façon distincte	-	-	-	361	-	362	<b>60.000,00</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	-	-	-	363	-	364	60.000,00
4. Dettes sur achats et prestations de services	80.194.170,48	125.755.548,63	-	367	<b>205.949.719,11</b>	368	<b>210.023.056,24</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	80.194.170,48	125.755.548,63	-	369	205.949.719,11	370	210.023.056,24
6. Dettes envers des entreprises liées (note 8)	1.981.808,48	1.021.083,11	-	379	<b>3.002.891,59</b>	380	<b>2.437.336,55</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	1.981.808,48	1.021.083,11	-	381	3.002.891,59	382	2.437.336,55
7. Dettes envers entreprises lien participation	30.084,62	6.885,50	-	-	<b>36.970,12</b>	-	<b>31.701,29</b>
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	30.084,62	6.885,50	-	-	36.970,12	-	31.701,29
8. Autres dettes	12.377.504,60	28.400.742,20	-	451	<b>40.778.246,80</b>	452	<b>28.374.307,67</b>
a) Dettes fiscales	5.783.194,73	23.712.185,53	-	393	29.495.380,26	394	20.971.824,81
b) Dettes au titre de la sécurité sociale	6.426.967,96	3.674.425,88	-	395	10.101.393,84	396	5.999.039,00
c) Autres dettes	167.341,91	1.014.130,79	-	397	<b>1.181.472,70</b>	398	<b>1.403.443,86</b>
i) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	167.341,91	1.014.130,79	-	399	1.181.472,70	400	1.403.443,86
<b>D. Comptes de régularisation (note 9)</b>	1.310.927,62	3.790,90	-	403	<b>1.314.718,52</b>	404	<b>1.274.804,30</b>
<b>TOTAL DU BILAN (CAPITAUX PROPRES ET PASSIF)</b>					<b>1.203.919.614,27</b>	405	<b>1.147.868.053,67</b>

Les notes figurant en annexe font partie intégrante des comptes annuels.

**COMPTES ANNUELS/COMPTE DE PROFITS ET PERTES 31 DÉCEMBRE 2025 (EN EUROS)**

	<i>Exploitation</i>	<i>Gestion de l'infrastructure</i>		<i>Exercice courant</i>		<i>Exercice précédent</i>
<b>1. Chiffre d'affaires net (note 13)</b>	438.362.736,53	568.753.549,32	701	<b>1.007.116.285,85</b>	702	<b>923.535.614,37</b>
<b>3. Travaux effectués par l'entreprise pour elle-même et portés à l'actif (note 14)</b>	46.951.033,14	-42.867.540,03	705	<b>4.083.493,11</b>	706	<b>2.608.750,24</b>
<b>4. Autres produits d'exploitation (note 15)</b>	23.332.081,90	3.211.823,01	713	<b>26.543.904,91</b>	714	<b>25.762.916,61</b>
<b>5. Matières premières et consommables et autres charges externes</b>	-166.109.471,83	-316.977.367,77	671	<b>-483.086.839,60</b>	672	<b>-436.634.472,06</b>
a) Matières premières et consommables	-19.122.390,90	-48.708.938,37	601	-67.831.329,27	602	-57.119.247,72
b) Autres charges externes (note 16)	-146.987.080,93	-268.268.429,40	603	-415.255.510,33	604	-379.515.224,34
<b>6. Frais de personnel (note 17)</b>	-262.769.825,56	-196.955.813,17	605	<b>-459.725.638,73</b>	606	<b>-422.993.457,50</b>
a) Salaires et traitements	-236.252.794,50	-176.856.454,86	607	-413.109.249,36	608	-379.452.935,80
b) Charges sociales	-24.592.259,11	-18.482.882,04	609	<b>-43.075.141,15</b>	610	<b>-40.194.172,70</b>
i) couvrant les pensions	-17.105.352,44	-12.821.171,17	653	-29.926.523,61	654	-27.853.596,05
ii) autres charges sociales	-7.486.906,67	-5.661.710,87	655	-13.148.617,54	656	-12.340.576,65
c) Autres frais de personnel	-1.924.771,95	-1.616.476,27	613	-3.541.248,22	614	-3.346.349,00
<b>7. Corrections de valeur (note 18)</b>	-56.202.279,41	-7.651.089,35	657	<b>-63.853.368,76</b>	658	<b>-64.301.625,16</b>
a) sur frais d'établissement et sur immobilisations corporelles et incorporelles	-57.645.271,99	-5.055.552,13	659	-62.700.824,12	660	-58.433.855,77
b) sur éléments de l'actif circulant	1.442.992,58	-2.595.537,22	661	-1.152.544,64	662	-5.867.769,39
<b>8. Autres charges d'exploitation (note 19)</b>	-6.425.977,44	-747.269,29	621	<b>-7.173.246,73</b>	622	<b>-6.152.706,89</b>
<b>9. Produits provenant de participations</b>	3.396.552,33	-	715	<b>3.396.552,33</b>	716	<b>5.061.528,19</b>
a) provenant d'entreprises liées	570.067,50	-	717	570.067,50	718	1.820.385,67
b) provenant des autres participations	2.826.484,83	-	-	2.826.484,83	-	3.241.142,52
<b>10. Produits provenant d'autres valeurs mobilières</b>	366.074,50	-	-	<b>366.074,50</b>	-	<b>302.398,93</b>
a) provenant d'entreprises liées	12.074,50	-	-	12.074,50	-	50.398,93
b) provenant des autres participations	354.000,00	-	-	354.000,00	-	252.000,00
<b>11. Autres intérêts et autres produits financiers</b>	2.282.383,54	61.224,16	727	<b>2.343.607,70</b>	728	<b>4.875.845,14</b>
b) autres intérêts et produits financiers	2.282.383,54	61.224,16	731	2.343.607,70	732	4.875.845,14
<b>13. Corrections de valeur sur immobilisations financières et sur valeurs mobilières faisant partie de l'actif circulant</b>	7.979.710,89	-	665	<b>7.979.710,89</b>	666	<b>-4.792.941,74</b>
<b>14. Intérêts et autres charges financières</b>	-5.446.800,90	-133.247,29	627	<b>-5.580.048,19</b>	628	<b>-8.432.819,61</b>
b) autres intérêts et charges financières	-5.446.800,90	-133.247,29	631	-5.580.048,19	632	-8.432.819,61
<b>15. Impôts sur le résultat</b>	-2.060.984,91	-	635	<b>-2.060.984,91</b>	636	<b>-1.017.136,36</b>
<b>16. Résultat après impôts sur le résultat</b>	23.655.232,78	6.694.269,59	667	<b>30.349.502,37</b>	668	<b>17.821.894,16</b>
<b>17. Autres impôts ne figurant pas sous les postes 1. à 16.</b>	-257.642,85	-	637	<b>-257.642,85</b>	638	<b>-234.318,50</b>
<b>18. Résultat de l'exercice</b>	23.397.589,93	6.694.269,59	669	<b>30.091.859,52</b>	670	<b>17.587.575,66</b>

Les notes figurant en annexe font partie intégrante des comptes annuels.

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

### NOTE 1 - GÉNÉRALITÉS

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - ci-après la « Société » ou les « CFL » - a été constituée en exécution de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché sous la forme d'une société commerciale à statut légal de droit luxembourgeois. Cette convention a été modifiée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997. Les nouveaux statuts des CFL ont été approuvés par la Loi du 28 mars 1997.

La Société est établie pour une durée illimitée et son siège est établi à Luxembourg, 16, Boulevard d'Avranches.

L'objet de la Société est :

- d'effectuer, directement ou par l'intermédiaire de participations, toutes opérations de transport de personnes et de marchandises, notamment par rail, tant dans le Grand-Duché de Luxembourg qu'à l'étranger ;
- d'exploiter les services publics de transport, notamment par rail, conformément aux contrats conclus ou à conclure avec les autorités compétentes ;
- de gérer le réseau ferroviaire luxembourgeois conformément à la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

L'exercice social commence le 1<sup>er</sup> janvier pour se terminer le 31 décembre.

La Société établit également des comptes consolidés qui font l'objet d'une publication selon les modalités prévues par la loi modifiée du 10 août 1915 et qui sont disponibles au siège de la Société.

En application de la loi du 6 juin 2019, les comptes annuels présentent l'activité relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire séparément de celle de l'exploitation.



## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

### NOTE 2 - PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

#### 2.1. Principes généraux

Les comptes annuels ci-joints ont été établis conformément aux dispositions légales et réglementaires luxembourgeoises, les règles définies dans la loi modifiée du 10 août 1915 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises, et en accord avec les principes comptables généralement admis au Luxembourg, utilisant notamment les règles d'évaluation suivantes :

#### 2.2. Principales règles d'évaluation

##### *Conversion des devises*

La Société tient la comptabilité en Euro (EUR) et le bilan et le compte de profits et pertes sont exprimés dans cette devise.

A la date de clôture du bilan :

- les immobilisations incorporelles, corporelles et financières exprimées dans une devise autre que l'EUR restent converties au cours de change historique ;
- les autres postes de l'actif exprimés dans une devise autre que l'EUR sont valorisés individuellement au plus bas de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan ;
- les postes de passif exprimés dans une devise autre que l'EUR sont valorisés individuellement au plus haut de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan.



Les produits et les charges en devises autres que l'EUR sont convertis en EUR au cours de change en vigueur à la date des opérations.

Ainsi, seuls sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes les bénéfices et pertes de change réalisés et les pertes de change non réalisés.

##### *Immobilisations incorporelles et corporelles*

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur prix d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des corrections de valeur.

Les corrections de valeur sont calculées de façon linéaire et sont déterminées en fonction de la durée de vie estimée.

Toute immobilisation secondaire rattachable à une immobilisation principale est amortie sur la durée de vie résiduelle de l'immobilisation principale.

##### *Immobilisations financières*

Les parts dans des entreprises liées, les participations, les titres ayant le caractère d'immobilisations et les autres prêts sont évalués individuellement au plus bas de leur prix d'acquisition ou de leur valeur estimée par le Conseil d'Administration, sans compensation entre les plus-values et les moins-values individuelles.

Pour déterminer la valeur estimée, le Conseil d'Administration se base sur les comptes annuels des sociétés à évaluer et/ou sur d'autres informations et documents disponibles et prend en considération le caractère durable des pertes de valeur éventuelles.

##### *Stocks*

Les matières premières et consommables sont évaluées au prix d'acquisition en utilisant la méthode des prix moyens pondérés.

Des corrections de valeur sont pratiquées sur les articles ayant un lien direct avec le matériel roulant. Ces corrections de valeur sont calculées en fonction de la durée de vie résiduelle des immobilisations corporelles auxquelles les articles en stocks se rattachent.

De même, certaines pièces en magasin font périodiquement l'objet de réduction de valeur à la suite de l'examen régulier de leur état par les services techniques intéressés.

##### *Créances*

Les créances de l'actif circulant sont évaluées à leur valeur nominale.

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

Des corrections de valeur sont pratiquées selon la règle suivante :

- correction de valeur de 100% pour les créances envers un tiers en faillite ;
- correction de valeur de 100% pour les créances se référant aux infractions tarifaires âgées de plus d'un an ;
- correction de valeur de 50% pour les créances non reprises ci-dessus âgées de plus d'un an, et de 100% pour celles âgées de plus de deux ans ;
- les créances âgées de 2 ans sont comptabilisées en compte de profits et pertes.

Des corrections de valeur supplémentaires sont pratiquées en fonction de circonstances spécifiques intervenues dans les créances.

#### Provisions

A la clôture de chaque exercice, des provisions sont constituées pour couvrir tous les risques et charges prévisibles dont les éléments déclencheurs trouvent leur origine dans l'exercice au cours duquel la provision est constatée (ou dans un exercice antérieur). Les provisions afférentes aux exercices antérieurs sont régulièrement revues et reprises en résultat si elles sont devenues sans objet.

#### Dettes

Les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale.

#### Montant net du chiffre d'affaires

Le montant net du chiffre d'affaires comprend les montants résultant de la vente des prestations de services correspondant aux activités ordinaires de la Société, déduction faite des réductions sur ventes, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires. Selon le contrat de service public de transport de voyageurs par chemins de fer et par route, le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire, le montant net du chiffre d'affaires inclut de plus les versements de l'Etat relatifs au trafic voyageur ainsi que la rémunération relative à la gestion de l'infrastructure pour le compte de l'Etat.

#### Instruments financiers

La Société se couvre contre le risque d'intérêts par des SWAP. Le différentiel des SWAP est payé et enregistré au compte de profits et pertes tous les trimestres.

#### Pilier II

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois entre dans le champ de la réglementation Pilier 2 telle qu'introduite au Luxembourg par la loi du 22 décembre 2023 relative à l'imposition minimale effective. Cette législation entre en vigueur pour la Société dès l'exercice commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2024. Ces nouvelles règles visent à assurer que la Société s'acquitte dans chaque juridiction dans laquelle elle opère, d'un taux d'imposition effectif minimum de 15 % calculé sur les bénéfices déterminés selon les règles prévues par la loi du 22 décembre 2023. La Société a évalué l'application des règles Pilier 2 ainsi que les régimes de protection y associés notamment pour l'exercice 2025 et a conclu qu'aucune charge d'impôt matérielle ne devait être comptabilisée dans ses comptes.

La Société dispose à fin 2025 d'un montant d'impôt différé actif non comptabilisé de EUR 0,00 lié aux pertes fiscales reportées ainsi que d'un montant approximatif de bonifications d'impôt pour investissement reportables de EUR 35.795.183,63 également non comptabilisé en tant qu'impôt différé actif au 31 décembre 2025.

#### NOTE 3 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

##### Concessions, brevets, licences et marques

	2025 EUR	2024 EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>		
Au début de l'exercice	69.513.417,99	58.220.482,16
Acquisitions	10.544.768,06	10.832.468,26
Acomptes versés	2.205.854,64	580.517,57
Sorties	(342.796,68)	(120.050,00)
A la fin de l'exercice	81.921.244,01	69.513.417,99
<b>Corrections de valeur</b>		
Au début de l'exercice	53.118.246,45	45.097.923,87
Dotations (note 18)	10.387.871,32	8.140.372,58
Reprises	(342.796,68)	(120.050,00)
A la fin de l'exercice	63.163.321,09	53.118.246,45
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>18.757.922,92</b>	<b>16.395.171,54</b>

Les concessions, brevets, licences et marques sont amortis linéairement sur trois ans.

Au 31 décembre 2025, les immobilisations incorporelles sont majoritairement liées à l'exploitation :

	2025 EUR	2024 EUR
Immobilisations incorporelles liées à l'exploitation	18.269.941,32	15.668.418,93
Immobilisations incorporelles liées à l'infrastructure	487.981,60	726.752,61
	<b>18.757.922,92</b>	<b>16.395.171,54</b>

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

### NOTE 4 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains et constructions EUR	Installations techniques et machines EUR	Autres installations, outillage et mobilier EUR	Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours EUR	Total EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Au début de l'exercice	223.518.728,19	36.167.778,32	935.121.645,10	225.449.376,62	1.420.257.528,23
Mouvements de l'exercice :					
- Acquisitions	1.732.277,92	93.159,88	28.206.438,64	92.639.766,11	122.671.642,55
- Sorties	(1.743.671,28)	-	(63.693.719,75)	-	(65.437.391,03)
- Transferts	147.171,14	-	89.856.726,47	(90.003.897,61)	-
A la fin de l'exercice	223.654.505,97	36.260.938,20	989.491.090,46	228.085.245,12	1.477.491.779,75
<b>Corrections de valeur</b>					
Au début de l'exercice	50.654.870,70	20.968.169,27	658.367.029,89	-	729.990.069,86
Mouvements de l'exercice :					
- Dotations (note 18)	6.821.367,21	2.272.439,53	43.219.146,06	-	52.312.952,80
- Reprises	(445.614,03)	-	(63.685.668,16)	-	(64.131.282,19)
- Transferts	-	-	-	-	-
A la fin de l'exercice	57.030.623,88	23.240.608,80	637.900.507,79	-	718.171.740,47
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>166.623.882,09</b>	<b>13.020.329,40</b>	<b>351.590.582,67</b>	<b>228.085.245,12</b>	<b>759.320.039,28</b>
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent</b>	<b>172.863.857,49</b>	<b>15.199.609,05</b>	<b>276.754.615,21</b>	<b>225.449.376,62</b>	<b>690.267.458,37</b>

Au 31 décembre 2025, les immobilisations corporelles sont réparties entre les différentes activités comme suit :

	2025 EUR	2024 EUR
Immobilisations corporelles liées à l'exploitation	746.800.830,31	675.370.761,59
Immobilisations corporelles liées à la gestion de l'infrastructure	12.519.208,97	14.896.696,78
	<b>759.320.039,28</b>	<b>690.267.458,37</b>



#### Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les durées suivantes :

Constructions	30 et 50 ans
Aménagements et agencements des constructions	10 et 30 ans
Installations techniques	15 et 20 ans
Outillage	5 et 10 ans
Mobilier	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel informatique	4 ans
Matériel de transport ferroviaire	18, 20, 25 et 30 ans
Engins de voie	15 ans
Locotracteurs	30 ans
Matériel de transport routier	6 et 8 ans

Au 31 décembre 2025, les acomptes versés et immobilisations corporelles en cours représentent un montant de EUR 228.085.245,12 (2024 : EUR 225.449.376,62) et concernent principalement les acomptes versés pour l'acquisition d'automotrices 2400/2450 et les investissements dans l'immobilier dont principalement la construction du nouveau siège social.

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

## NOTE 5 - IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les mouvements intervenus au cours de l'exercice 2025 se détaillent comme suit :

	Créances sur les entreprises liées EUR	Parts dans des entreprises liées EUR	Participations EUR	Titres ayant le caractère d'immobilisation EUR	Autres prêts EUR	Total EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Au début de l'exercice	500.000,00	222.763.404,58	14.859.534,20	3.828.151,12	16.288,27	241.967.378,17
Entrées de l'exercice	-	1.250.000,00	-	-	-	1.250.000,00
Sorties de l'exercice	(500.000,00)	-	-	-	-	(500.000,00)
Transferts	-	-	-	-	-	-
A la fin de l'exercice	-	224.013.404,58	14.859.534,20	3.828.151,12	16.288,27	242.717.378,17
<b>Corrections de valeur</b>						
Au début de l'exercice	-	123.156.152,79	8.903.970,44	1.248.937,15	-	133.309.060,38
Dotation de l'exercice	-	687.486,25	-	-	-	687.486,25
Reprises de l'exercice	-	(8.545.348,11)	(121.849,03)	-	-	(8.667.197,14)
Transferts	-	-	-	-	-	-
A la fin de l'exercice	-	115.298.290,93	8.782.121,41	1.248.937,15	-	125.329.349,49
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>-</b>	<b>108.715.113,65</b>	<b>6.077.412,79</b>	<b>2.579.213,97</b>	<b>16.288,27</b>	<b>117.388.028,68</b>
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent</b>	<b>500.000,00</b>	<b>99.607.251,79</b>	<b>5.955.563,76</b>	<b>2.579.213,97</b>	<b>16.288,27</b>	<b>108.658.317,79</b>

En 2025, les CFL ont procédé à la libération d'une tranche de capital non appelé au profit de CFL Mobility S.A. pour un montant de EUR 1.250.000,00.

de EUR 8.667.197,14 (2024 : EUR 705.748,38) ont été enregistrées en 2025 sur les participations détenues par les CFL dans les différentes filiales.

Des corrections de valeur pour un montant total de EUR 687.486,25 (2024 : EUR 5.498.690,12) ainsi que des reprises de correction de valeur pour un montant total

Au 31 décembre 2025, la Société détient des participations dans les sociétés suivantes :

Dénomination	Pays	Pourcentage de détention directe	Comptes annuels audités arrêtés au	Fonds propres (y inclus le résultat net) EUR	Résultat net EUR
<b>CFL Evasion S.A.</b>	Luxembourg	100,00%	31.12.2025	580.125,70	10.144,12
<b>CFL-Immo S.A.</b>	Luxembourg	99,67%	31.12.2025	3.621.511,65	1.930.415,05
<b>CFL cargo S.A.</b>	Luxembourg	66,67%	31.12.2025	99.069.913,80	9.189.927,96
<b>CFL Multimodal S.A.</b>	Luxembourg	99,99%	31.12.2025	17.767.629,19	2.270.204,50
<b>CFL cactus shoppi S.A.</b>	Luxembourg	51,00%	31.12.2025	2.301.121,27	608.175,79
<b>CFL Mobility S.A.</b>	Luxembourg	100,00%	31.12.2025	3.584.420,93	(687.486,25)
<b>Lorry-Rail S.A.</b>	Luxembourg	34,51%	Non audités	17.520.480,46	8.690.090,48
<b>Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH</b>	Allemagne	25,10%	Non audités	5.274.935,24	168.000,00
<b>Rail Réassurances S.A.</b>	Luxembourg	99,99%	31.12.2025	13.852.003,94	0,00
<b>Manuport S.A.</b>	Luxembourg	94,05%	31.12.2025	1.096.279,44	338.282,10
<b>LuxID GIE</b>	Luxembourg	25,00%	31.12.2025	121.341,95	3.967,18

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

### NOTE 6 - STOCKS

	2025 EUR	2024 EUR
<b>Exploitation</b>		
- Valeur brute	61.719.844,01	62.864.558,56
- Corrections de valeur	(37.006.664,01)	(36.385.915,81)
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>24.713.180,00</b>	<b>26.478.642,75</b>
<b>Gestion de l'Infrastructure</b>		
- Valeur brute	50.342.858,53	48.410.699,91
- Corrections de valeur	(7.981.878,12)	(7.666.806,43)
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>42.360.980,41</b>	<b>40.743.893,48</b>
<b>Valeur totale du stock à la fin de l'exercice</b>	<b>67.074.160,41</b>	<b>67.222.536,23</b>

Au 31 décembre 2025, les acomptes versés sur stock représentent un montant de EUR 353.121,90 (2024 : EUR 559.912,49) et concernent les acomptes versés pour l'acquisition de pièces d'équipement de véhicules ferroviaires.

### NOTE 7 - CRÉANCES RÉSULTANT DE VENTES ET PRESTATIONS DE SERVICES

Ce poste correspond principalement à des créances sur l'Etat Grand-Ducal. Il se compose entre autres de créances résultant de l'exécution des contrats de la gestion technique et comptable du Régime Général des Transports Routiers (« RGTR »), des investissements réalisés pour compte du Fonds du rail, des prestations dans le cadre de la gestion de l'infrastructure, ainsi que de l'exécution des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route pour un montant de EUR 8.186.955,41 (2024 : EUR 19.065.267,24).

Le nouveau contrat de service public par rail signé le 31 mars 2023 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour une durée de 15 ans et constitue une pièce maîtresse du Plan national de mobilité (PNM) 2035. Le nouveau contrat de service public de transport de voyageurs par route signé le 31 juillet 2024 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et expirera le 31 décembre 2034. Le nouveau contrat de la gestion de l'infrastructure signé le 12 décembre 2025 entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026 et expirera le 31 décembre 2040.

### NOTE 8 - CRÉANCES SUR DES ENTREPRISES LIÉES ET DETTES ENVERS DES ENTREPRISES LIÉES

Les soldes repris sous ces rubriques sont relatifs à des ventes, des achats et des prestations de services.

Les transactions avec des parties liées sont réalisées à des conditions normales de marché.

### NOTE 9 - COMPTES DE RÉGULARISATION : ACTIF - PASSIF

ACTIF	2025 EUR	2024 EUR
Traitements payés d'avance	21.732.268,11	20.191.186,52
Pensions payées d'avance	17.360.370,35	16.932.237,82
Charges payées d'avance	8.935.713,91	8.520.431,24
	<b>48.028.352,37</b>	<b>45.643.855,58</b>
PASSIF	2025 EUR	2024 EUR
Produits constatés d'avance	1.314.718,52	1.274.804,30
	<b>1.314.718,52</b>	<b>1.274.804,30</b>



## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

## NOTE 10 - CAPITAUX PROPRES

*Évolution des capitaux propres*

	Capital souscrit EUR	Réserve légal EUR	Autres réserves EUR	Résultats reportés EUR	Subventions d'investissement EUR	Autres réserves non disponibles EUR	Résultat EUR
Situation au 31 décembre 2024	347.051.000,00	6.058.415,65	49.826.638,48	52.546.694,80	156.346,67	40.258.738,82	17.587.575,66
Affectation du résultat de l'exercice 2024 selon la décision de l'Assemblée Générale des Coparticipants du 16 juin 2025	-	879.378,78	-	10.995.446,88	-	5.712.750,00	(17.587.575,66)
Affectation de subvention	-	-	-	-	378.353,03	-	-
Transfert réserves	-	-	5.144.550,00	-	-	(5.144.550,00)	-
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	-	-	30.091.859,52
<b>Situation au 31 décembre 2025</b>	<b>347.051.000,00</b>	<b>6.937.794,43</b>	<b>54.971.188,48</b>	<b>63.542.141,68</b>	<b>534.699,70</b>	<b>40.826.938,82</b>	<b>30.091.859,52</b>

Le capital social est représenté par 28.000 parts d'une valeur nominale de EUR 12.394,68 chacune et souscrit à raison de 26.320 parts par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, de 1.120 parts par le Coparticipant belge et de 560 parts par le Coparticipant français.

*Réserve légale*

Selon la législation en vigueur, il doit être fait annuellement sur les bénéfices nets, après absorption des pertes reportées éventuelles, un prélèvement de 5% affecté à la réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint 10% du capital social. La réserve légale ne peut pas être distribuée.

*Autres réserves non disponibles*

Au 31 décembre 2006, la Société a enregistré une plus-value immunisée de EUR 14.875.538,93. Celle-ci a été générée par la vente de plusieurs biens immobiliers en 2006. Cette plus-value immunisée a été transférée dans le cadre d'un remploi sur participation réalisé au cours de l'exercice 2006 dans le cadre de l'article 54 L.I.R.

*Subvention d'investissement*

Dans le cadre de l'équipement du matériel roulant et des infrastructures par le système ETCS/ERTMS, les CFL ont reçu via le Groupement Européen d'Intérêt Economique Rail Freight Corridor 2 (« GEIE RFC 2 ») une subvention d'investissement.

Suivant décision de la Commission Européenne en 2017, lors de la clôture de l'action 2007 EU, la part revenant aux CFL en tant que bénéficiaire au projet s'élève à EUR 5.281.036,00 (2024 : EUR 5.281.036,00). De ces subsides un montant de EUR 108.489,97 a été affecté aux produits en 2025 sous la rubrique « autres produits d'exploitation » (2024 : EUR 120.947,39). Dans le cadre des travaux de restauration du nouveau siège social, les CFL ont reçu de l'Institut national pour le patrimoine architectural une subvention de EUR 486.843,00.



## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

### NOTE 11 - AUTRES PROVISIONS

Au 31 décembre 2025, les autres provisions se composent des éléments suivants :

	2025 EUR	2024 EUR
Provision pour mi-vie matériel de transport	8.209.202,09	7.276.680,23
Provision pour congés payés et heures supplémentaires	69.886.136,78	61.654.782,13
Autres provisions	2.738.140,99	6.300.008,99
	<b>80.833.479,86</b>	<b>75.231.471,35</b>

Au 31 décembre 2025, les autres provisions sont réparties comme suit :

	2025 EUR	2024 EUR
Provisions liées à l'exploitation	43.634.101,23	42.452.259,65
Provisions liées à la gestion de l'infrastructure (*)	37.199.378,63	32.779.211,70
	<b>80.833.479,86</b>	<b>75.231.471,35</b>

(\*) Poste intégrant essentiellement la provision pour congés payés et heures supplémentaires du personnel affecté à la gestion de l'infrastructure.



### NOTE 12 - DETTES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit :

<b>Exercice 2025</b>	<b>Moins d'1 an EUR</b>	<b>De 1 an à 5 ans EUR</b>	<b>Plus de 5 ans EUR</b>	<b>Total EUR</b>
Dettes envers des établissements de crédit	14.714.235,50	155.843.833,44	157.489.896,70	328.047.965,64
Acomptes reçus sur commandes	-	-	-	-
Dettes sur achats et prestations de services	205.949.719,11	-	-	205.949.719,11
Dettes envers des entreprises liées	3.002.891,59	-	-	3.002.891,59
Dettes envers des entreprises avec lien de participation	36.970,12	-	-	36.970,12
Dettes au titre de la sécurité sociale	10.101.393,84	-	-	10.101.393,84
Dettes fiscales	29.495.380,26	-	-	29.495.380,26
Autres dettes	1.181.472,70	-	-	1.181.472,70
<b>Total</b>	<b>264.482.063,12</b>	<b>155.843.833,44</b>	<b>157.489.896,70</b>	<b>577.815.793,26</b>

<b>Exercice 2024</b>	<b>Moins d'1 an EUR</b>	<b>De 1 an à 5 ans EUR</b>	<b>Plus de 5 ans EUR</b>	<b>Total EUR</b>
Dettes envers des établissements de crédit	40.267.029,69	76.571.825,44	200.111.111,06	316.949.966,19
Acomptes reçus sur commandes	60.000,00	-	-	60.000,00
Dettes sur achats et prestations de services	210.023.056,24	-	-	210.023.056,24
Dettes envers des entreprises liées	2.437.336,55	-	-	2.437.336,55
Dettes envers des entreprises avec lien de participation	31.701,29	-	-	31.701,29
Dettes au titre de la sécurité sociale	5.999.039,00	-	-	5.999.039,00
Dettes fiscales	20.971.824,81	-	-	20.971.824,81
Autres dettes	1.403.443,86	-	-	1.403.443,86
<b>Total</b>	<b>281.193.431,44</b>	<b>76.571.825,44</b>	<b>200.111.111,06</b>	<b>557.876.367,94</b>

Sur base de la situation financière au 31 décembre 2025, la Société respecte les conditions contractuelles financières et non-financières de ses prêts envers les établissements de crédit.

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

**NOTE 13 - CHIFFRE D'AFFAIRES NET**

Ce poste comprend notamment pour un montant de EUR 567.918.137,94 (2024: EUR 505.175.874,26) la rémunération de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et le remboursement des travaux prestés pour le compte du Fonds du rail, conformément à l'article 9 de la loi modifiée du 6 juin 2019 et un montant de EUR 330.655.279,80 (2024 : EUR 314.664.079,21) pour la rémunération du service public de transport de voyageurs par rail conformément au contrat signé le 31 mars 2023, au règlement européen modifié 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et à la loi du 28 mars 2023 relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer et un montant de EUR 55.062.013,17 (2024 : EUR 51.627.098,32) pour la rémunération du service public de transport par route conformément au contrat de service public de transport de voyageurs par route signé le 31 juillet 2024 et à la loi du 24 juillet 2024 relative au financement du contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus.

La ventilation du chiffre d'affaires par catégorie d'activité se présente comme suit :

	<b>2025 EUR</b>	<b>2024 EUR</b>
Activité Voyageurs	428.938.773,16	407.890.209,23
Activité Infrastructure	570.216.911,95	507.699.569,10
Autres	7.960.600,74	7.945.836,04
	<b>1.007.116.285,85</b>	<b>923.535.614,37</b>

Le poste « Autres » représente principalement des prestations effectuées pour les filiales et qui ne sont pas reprises dans le décompte avec l'Etat.

**NOTE 14 - TRAVAUX EFFECTUÉS PAR L'ENTREPRISE POUR ELLE-MÊME ET PORTÉS À L'ACTIF**

Ce poste représente les opérations effectuées par le personnel du domaine d'activité « infrastructure » pour le compte de l'activité « exploitation » et inversement comprenant notamment les frais refacturés tels que les frais de salaires, frais de location, frais d'études et amortissements pour un montant de EUR 46.951.033,14 (2024 : EUR 36.331.722,76). Ce poste inclut un montant de EUR 4.083.493,11 (2024 : EUR 2.608.750,24) représentant les charges activées relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles.

**NOTE 15 – AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION**

Les autres produits d'exploitation au 31 décembre 2025 comprennent notamment des reprises de provisions

pour réparations internes et externes du matériel ferroviaire de EUR 3.216.089,70 (2024: EUR 4.090.210,84), des refacturations liées à la mise à disposition de personnel aux filiales de EUR 1.656.731,37 (2024 : EUR 1.843.478,69), des refacturations de prestations à des tiers de EUR 4.066.623,75 (2024 : EUR 5.299.870,39), de la rémunération de la gestion du personnel retraité de EUR 2.378.180,78 (2024 : EUR 2.091.235,06), de la vente et de plus-values sur cession d'actifs immobilisés d'un montant de EUR 1.270.923,95 (2024 : EUR 649.989,45) et une reprise de provisions pour désamiantage des automotrices de la série 2000 de EUR 3.910.368 (2024 : EUR 0,00).

**NOTE 16 - AUTRES CHARGES EXTERNES**

Ce poste regroupe les charges de location, d'entretien et d'assurance, les honoraires, les commissions sur ventes, les travaux de prestations pour le compte du Fonds du rail ainsi que diverses autres charges externes.

Parmi ces charges figurent principalement les travaux d'entretien et de réparation sur construction pour le compte du Fonds du rail pour un montant de EUR 149.047.732,84 (2024 : EUR 134.517.842,14).

Par ailleurs la redevance d'utilisation de l'infrastructure sur le territoire luxembourgeois, transfrontalier et international est également reprise sous ce poste pour un montant de EUR 25.982.875,22 (2024 : EUR 24.174.089,24).

**NOTE 17 - FRAIS DE PERSONNEL**

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2025 et 2024 s'élève à :

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
- Cadres hors statut	228*	213*
- Cadres permanents	3.775*	3.692*
- Personnel auxiliaire	1	1
	<b>4.004</b>	<b>3.906</b>

\* (11 personnes détachées aux filiales des CFL en 2025 et 13 personnes en 2024).

Tel que prévu par la loi modifiée du 28 mars 1997, approuvant notamment le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, la Société cotisée à la charge des retraites et pensions de leurs agents à raison de 16% de la masse salariale retenue pour le calcul des pensions. Le solde de la charge des retraites et pensions des agents des CFL est pris en charge par l'Etat.

Le montant des frais de formation s'élève à EUR 3.514.374,22 en 2025 (2024 : EUR 3.316.214,10).

## COMPTES ANNUELS/ANNEXES

### NOTE 18 - CORRECTIONS DE VALEUR

	2025 EUR	2024 EUR
<b>Corrections de valeur</b>		
- sur immobilisations incorporelles (note 3)	10.387.871,32	8.140.372,58
- sur immobilisations corporelles (note 4)	52.312.952,80	50.293.483,19
	<b>62.700.824,12</b>	<b>58.433.855,77</b>

### NOTE 19 - AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

En 2025, les autres charges d'exploitation comprennent notamment des provisions pour opérations mi-vie sur différents types d'engins ferroviaires d'un montant de EUR 4.148.611,56 (2024 : EUR 3.167.854,35) ainsi que des redevances pour licences informatiques de EUR 1.911.490,93 (2024 : EUR 2.115.726,14).

### NOTE 20 - ENGAGEMENTS HORS-BILAN

Au 31 décembre 2025, le total des commandes passées par CFL auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées s'élève à EUR 914.581.971,06 (2024 : EUR 818.439.604,33).

Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de matériel voyageurs, de matériel destiné à être stocké et la réalisation de projets de constructions de bâtiments administratifs pour EUR 505,7 millions (2024 : EUR 413,8 millions) et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du rail pour EUR 408,9 millions (2024 : EUR 404,6 millions).

Le solde du capital souscrit non appelé s'élève à EUR 46.933.051,35. Il s'agit en l'occurrence des postes suivants :

- Au 31 décembre 2025, les CFL détiennent 2% dans le capital de la société anonyme de droit suisse EUROFIMA dont le capital social souscrit s'élève à CHF 2.600.000.000,00 et libéré à hauteur de CHF 520.000.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à CHF 41.600.000,00 converti à EUR 44.433.051,35 au 31 décembre 2025. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.

- Au 31 décembre 2025, les CFL détiennent 100,00% dans le capital de la société anonyme de droit luxembourgeois CFL Mobility S.A. dont le capital social souscrit s'élève à EUR 14.000.000,00 et libéré à hauteur de EUR 11.500.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à EUR 2.500.000,00 au 31 décembre 2025. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration de CFL Mobility S.A..

Au cours de l'exercice, la Société s'est portée garante en faveur de divers établissements de crédit et autres créanciers pour le compte de filiales et autres participations. Au 31 décembre 2025, le montant total des garanties accordées s'élève à EUR 10.188.173,08 (2024 : EUR 11.123.389,84).

Dans le cadre de son financement externe, la Société a constitué une hypothèque en faveur d'établissements de crédit.

Pour se couvrir contre le risque de taux relatif aux dettes envers les établissements de crédit (note 12), la Société a contracté plusieurs SWAP couvrant des prêts d'une valeur totale de EUR 120 millions à échéance en décembre 2025. Au 31 décembre 2025, le solde à couvrir des SWAP s'élève à EUR 0,00 (2024 : EUR 3.600.000,00) et la valeur de marché (juste valeur) au 31 décembre 2025 s'élève à EUR 0,00 (2024 : EUR -30.666,32).

Le Conseil d'administration des CFL a approuvé une augmentation de capital de leur filiale CFL multimodal S.A. détenue à raison de 99,99%.

### NOTE 21 - INFORMATIONS RELATIVES AUX ORGANES DE LA SOCIÉTÉ

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2025 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 215.514,01 (2024 : EUR 215.150,33).

Au 31 décembre 2025, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.

### NOTE 22 - ÉLÉMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les CFL ont décidé de créer une nouvelle société de réassurances en remplacement de Rail Réassurances S.A. pour reprendre le portefeuille ainsi que ses engagements et qui sera liquidée en 2026.

Par ailleurs, les CFL ont également décidé de mettre fin aux activités de CFL Evasion S.A. et d'initier une procédure de liquidation au cours de l'exercice 2026.

COMPTES ANNUELS/ANNEXES





# COMPTES CONSOLIDÉS ET RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

## RAPPORT DE GESTION POUR L'EXERCICE 2025 (DU 1<sup>ER</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE)

Le 18 mai 2026

### ACTIVITÉ DU GROUPE DURANT L'EXERCICE

En 2025, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires net comptable de 1.311.192.848 EUR, en augmentation de 7,93 % par rapport à 2024 (1.214.846.700 EUR), tandis que les autres produits d'exploitation totaux s'élèvent à 52.306.949 EUR (2024 : 50.701.029 EUR). Le résultat net constaté au 31 décembre 2025 s'élève à 35.265.023 EUR, comparé à un bénéfice de 25.636.818 EUR en 2024.

L'évolution des affaires a été globalement favorable pour toutes les activités du Groupe. La rentabilité préservée des activités en relation avec l'Etat mais aussi de celles opérant dans le secteur privé ont permis de conforter les bases financières du Groupe en 2025.

### COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS CONSOLIDÉS

Le bilan du Groupe est principalement marqué par la progression des investissements effectués par les CFL dans le matériel roulant dans le contexte de la livraison des nouvelles automotrices (2024-2027) ainsi que par les investissements dans l'immobilier dont principalement la construction du nouveau siège social.

#### Investissements et cessions

Les investissements réalisés en 2025 se répartissent de la manière suivante :

Immobilisations incorporelles	13.785.221 EUR
Immobilisations corporelles	137.825.449 EUR
Immobilisations financières	7.339.290 EUR
<b>Total des investissements</b>	<b>158.949.960 EUR</b>

Le chiffre d'affaires net consolidé progresse principalement en 2025, en relation avec les prestations de service public et les travaux réalisées par les CFL pour l'Etat et le développement des affaires par les filiales dans le domaine commercial.

### ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DU GROUPE ET FUTURS DÉVELOPPEMENTS

Le programme d'investissement sur la période de 2027-2031 prévoit en particulier pour les CFL des investissements dans le matériel roulant, les bâtiments administratifs et les infrastructures de maintenance pour assurer la capacité de transport nécessaire et la qualité du service proposé. Les nouveaux contrats avec l'Etat permettent de prévoir le financement de ces investissements sur le long terme.

Un développement des affaires par les filiales du Groupe est aussi envisagé mais sera davantage tributaire de l'évolution de la conjoncture et de la volatilité sur les marchés.

Le Groupe prévoit en 2026 de réaliser avec l'ensemble de ses activités un bénéfice consolidé estimé à 24,67 MEUR.

### SITUATION DU GROUPE

#### Recherche et développement :

Le Groupe n'a pas d'activités de Recherche et Développement.

#### Succursales :

Le Groupe n'a pas de succursale.

### RISQUES ET INCERTITUDES

Les activités du Groupe sont soumises aux risques habituels de marché (sensibilité à l'évolution économique des industriels et des entreprises ferroviaires) ainsi qu'aux risques industriels liés à l'organisation de ses moyens de production.

Le Groupe ne conduit pas d'activité de trésorerie ou de change, et n'a pas recours à des instruments financiers qui le conduiraient à définir et appliquer une gestion spécifique des risques liés à ces opérations.

### ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS SURVENUS APRÈS CLÔTURE DE L'EXERCICE

Les CFL ont décidé de créer une nouvelle société de réassurances en remplacement de Rail Réassurances S.A. pour reprendre le portefeuille ainsi que ses engagements et qui sera liquidée en 2026. Par ailleurs, les CFL ont également décidé de mettre fin aux activités de CFL Evasion S.A. et d'initier une procédure de liquidation au cours de l'exercice 2026.

# RAPPORT DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

*Aux coparticipants de  
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois  
16, Boulevard d'Avranches  
L-1160 Luxembourg*

## RAPPORT SUR L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

### Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois et de ses filiales (le "Groupe") comprenant le bilan consolidé au 31 décembre 2025 ainsi que le compte de profits et pertes consolidé pour l'exercice clos à cette date, et les notes aux états financiers consolidés, incluant un résumé des principales méthodes comptables.

A notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent une image fidèle de la situation financière consolidée du Groupe au 31 décembre 2025, ainsi que des résultats consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et à la présentation des états financiers consolidés en vigueur au Luxembourg.

### Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit en conformité avec la loi du 23 juillet 2016 relative à la profession de l'audit (la « loi du 23 juillet 2016 ») et les normes internationales d'audit (« ISAs ») telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la Commission de Surveillance du Secteur Financier (« CSSF »). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de la loi du 23 juillet 2016 et des normes ISAs telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la CSSF sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités du réviseur d'entreprises agréé pour l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport. Nous sommes également indépendants du Groupe conformément au code international de déontologie des professionnels comptables, y compris les normes internationales d'indépendance, publié par le Comité des normes internationales d'éthique pour les comptables (le « Code de l'IESBA ») tel qu'adopté pour le Luxembourg par la CSSF ainsi qu'aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités éthiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

### Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au Conseil d'Administration. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport de gestion consolidé mais ne comprennent pas les états financiers consolidés et notre rapport de réviseur d'entreprises agréé sur ces états financiers consolidés.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

### Responsabilités du Conseil d'Administration et des responsables du gouvernement d'entreprise pour les états financiers consolidés

Le Conseil d'Administration est responsable de l'établissement et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des états financiers consolidés en vigueur au Luxembourg, ainsi que du contrôle interne qu'il considère comme nécessaire pour permettre l'établissement d'états financiers consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des états financiers consolidés, c'est au Conseil d'Administration qu'il incombe d'évaluer la capacité du Groupe à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si le Conseil d'Administration a l'intention de liquider le Groupe ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à lui.

## Responsabilités du réviseur d'entreprises agréé pour l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport du réviseur d'entreprises agréé contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi du 23 juillet 2016 et aux ISA telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la CSSF permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément à la loi du 23 juillet 2016 et aux ISA telles qu'adoptées pour le Luxembourg par la CSSF, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du Groupe ;
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par le Conseil d'Administration, de même que les informations y afférentes fournies par ce dernier ;
- Nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par le Conseil d'Administration du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative

liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du Groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Cependant, des événements ou situations futurs pourraient amener le Groupe à cesser son exploitation ;

- Nous évaluons la présentation d'ensemble, la forme et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle ;
- Nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du Groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du Groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables du gouvernement d'entreprise notamment l'étendue et le calendrier prévu des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

### Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Le rapport de gestion consolidé est en concordance avec les états financiers consolidés et a été établi conformément aux exigences légales applicables.

**Ernst & Young**  
Société anonyme  
Cabinet de révision agréé

**Yves Even**  
Luxembourg, le 18 mai 2026

**COMPTES CONSOLIDÉS/BILAN CONSOLIDÉ**

31 DÉCEMBRE 2025 (EN EUROS)

ACTIF	2025	2024
<b>B. Frais d'établissement</b>	<b>540</b>	<b>900</b>
<b>C. Actif immobilisé</b>	<b>1.022.652.592</b>	<b>937.191.435</b>
I. Immobilisations incorporelles (note 4)	25.688.364	24.095.886
2. Concessions, brevets, licences et marques, ainsi que droits	20.291.957	19.833.124
a) acquis à titre onéreux, sans devoir figurer sous C.I.3	20.291.957	19.833.124
4. Acomptes versés et immobilisations incorporelles en cours	5.396.407	4.262.762
II. Immobilisations corporelles (note 5)	913.395.702	842.080.718
1. Terrains et constructions	205.384.024	213.979.913
2. Installations techniques et machines	22.405.445	25.155.098
3. Autres installations, outillage et mobilier	438.878.852	369.236.250
4. Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	246.727.381	233.709.457
III. Immobilisations financières (note 6)	83.568.526	71.014.831
3. Participations	15.478.338	15.022.930
5. Titres ayant le caractère d'immobilisations	60.806.812	53.410.772
6. Autres prêts	7.283.376	2.581.129
<b>D. Actif circulant</b>	<b>450.528.530</b>	<b>476.735.381</b>
I. Stocks (note 7)	76.030.169	75.593.701
1. Matières premières et consommables	75.143.352	74.749.468
2. Produits en cours de fabrication	-	-
3. Produits finis et marchandises	533.695	284.321
4. Acomptes versés	353.122	559.912
II. Créances	93.075.662	96.448.868
1. Créances résultant de ventes et prestations de service (note 8)	42.952.069	56.276.073
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	42.952.069	56.276.073
3. Créances sur entreprises avec lesquelles l'entreprise a un lien de participation (note 9)	28.907.225	23.468.714
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	28.907.225	23.468.714
4. Autres créances	21.216.368	16.704.081
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	21.216.368	16.704.081
b) dont la durée résiduelle est supérieure à un an	-	-
III. Valeurs Mobilières	4.485.949	14.714.267
3. Autres valeurs mobilières	4.485.949	14.714.267
IV. Avoirs en banques, avoirs en compte de chèques postaux, chèques et encaisse	276.936.750	289.978.545
<b>E. Comptes de régularisation (note 10)</b>	<b>48.731.731</b>	<b>46.248.334</b>
<b>TOTAL DU BILAN (ACTIF)</b>	<b>1.521.913.393</b>	<b>1.460.176.050</b>

Les notes figurant en annexe font partie intégrante des comptes consolidés.

CAPITAUX PROPRES ET PASSIF	2025	2024
<b>A. CAPITAUX PROPRES (note 11)</b>	<b>586.475.221</b>	<b>549.706.257</b>
I. Capital souscrit	347.051.000	347.051.000
IV. Réserves	135.404.375	120.763.004
1. Réserve légale	6.937.794	6.058.416
4. Autres réserves, y compris la réserve de juste valeur	128.466.581	114.704.588
a) Autres réserves disponibles	54.971.188	49.826.638
b) Autres réserves non disponibles	73.495.393	64.877.950
V. Résultats reportés	63.542.142	52.546.695
VI. Résultat de l'exercice	35.265.023	25.636.818
VIII. Subventions d'investissement en capital	5.212.681	3.708.740
<b>INTERETS MINORITAIRES (note 12)</b>	<b>48.250.948</b>	<b>43.734.227</b>
<b>B. Provisions</b>	<b>171.725.146</b>	<b>160.322.111</b>
3. Autres provisions (note 13)	171.725.146	160.322.111
<b>C. Dettes (note 14)</b>	<b>713.955.083</b>	<b>704.965.576</b>
2. Dettes envers des établissements de crédit	398.797.809	394.278.404
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	21.430.363	47.127.119
b) dont la durée résiduelle est supérieure à un an	377.367.446	347.151.285
3. Acomptes reçus sur commandes pour autant qu'ils ne sont pas déduits des stocks de façon distincte	498.723	396.982
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	498.723	396.982
4. Dettes sur achats et prestations de services	239.345.410	251.215.652
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	239.345.410	251.215.652
7. Dettes envers des entreprises avec lesquelles l'entreprise a un lien de participation	1.238.799	1.121.409
a) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	1.238.799	1.121.409
8. Autres dettes	74.074.342	57.953.129
a) Dettes fiscales	45.953.640	31.210.044
b) Dettes au titre de la sécurité sociale	14.352.180	10.177.272
c) Autres dettes	13.768.522	16.565.813
i) dont la durée résiduelle est inférieure ou égale à un an	4.743.378	6.216.984
ii) dont la durée résiduelle est supérieure à un an	9.025.144	10.348.829
<b>D. Comptes de régularisation (note 10)</b>	<b>1.506.995</b>	<b>1.447.879</b>
<b>TOTAL DU BILAN (CAPITAUX PROPRES ET PASSIF)</b>	<b>1.521.913.393</b>	<b>1.460.176.050</b>

## COMPTES CONSOLIDÉS/ COMPTE DE PROFITS ET PERTES CONSOLIDÉ

31 DÉCEMBRE 2025 (EN EUROS)

COMPTE DE PROFITS ET PERTES	2025	2024
<b>1. Chiffre d'affaires net (note 15)</b>	1.311.192.848	1.214.846.700
<b>3. Travaux effectués par l'entreprise elle-même et portés à l'actif (note 16)</b>	8.224.909	7.461.638
<b>4. Autres produits d'exploitation (note 17)</b>	52.306.949	50.701.029
<b>5. Matières premières et consommables et autres charges externes</b>	-680.747.581	-634.779.821
a) Matières premières et consommables	-104.471.036	-93.326.686
b) Autres charges externes (note 18)	-576.276.545	-541.453.135
<b>6. Frais de personnel (note 19)</b>	-553.319.353	-514.364.535
a) Salaires et traitements	-492.390.256	-456.579.729
b) Charges sociales	-55.864.522	-52.578.565
i) couvrant les pensions	-35.865.707	-34.512.131
ii) autres charges sociales	-19.998.815	-18.066.434
c) Autres frais de personnel	-5.064.575	-5.206.241
<b>7. Corrections de valeur</b>	-77.696.556	-79.288.324
a) Sur frais d'établissement et sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 20)	-77.386.354	-73.407.460
b) Sur éléments de l'actif circulant	-310.202	-5.880.864
<b>8. Autres charges d'exploitation (note 21)</b>	-16.162.265	-13.987.347
<b>9. Produits provenant de participations</b>	-	-
a) Provenant d'entreprises liées	-	-
<b>10. Produits provenant d'autres valeurs mobilières, d'autres titres et de créances de l'actif immobilisé</b>	627.791	1.662.016
a) Provenant d'entreprises liées	-	-
b) Autres produits ne figurant pas sous a)	627.791	1.662.016
<b>11. Autres intérêts et autres produits financiers</b>	3.714.946	6.949.585
b) autres intérêts et produits financiers	3.714.946	6.949.585
<b>12. Quote-part dans le résultat des entr. mises en équivalence (note 6)</b>	3.683.878	5.160.238
<b>13. Corrections de valeur sur immo fin et sur valeurs mobilières faisant partie de l'actif circulant (note 6)</b>	62.074	125.698
<b>14. Intérêts et autres charges financières</b>	-7.984.379	-13.448.515
a) Concernant entreprises liées	-	-1.651.682
b) Autres intérêts et charges financières	-7.984.379	-11.796.833
<b>15. Impôts sur le résultat</b>	-3.304.361	-2.326.280
Intérêts minoritaires	-4.781.653	-2.454.665
<b>16. Résultat après impôts sur le résultat</b>	35.817.247	26.257.417
<b>17. Autres impôts ne figurant pas sous les postes 1. à 16.</b>	-552.224	-620.599
<b>18. Résultat de l'exercice</b>	35.265.023	25.636.818

Les notes figurant en annexe font partie intégrante des comptes consolidés.



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### NOTE 1 - GÉNÉRALITÉS

La Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - ci-après “la Société” ou les “CFL” a été constituée en exécution de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 relative à l’exploitation des chemins de fer du Grand-Duché. Cette convention a été modifiée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997. Les nouveaux statuts des CFL ont été approuvés par la Loi du 28 mars 1997.

La Société est établie pour une durée illimitée et son siège est établi à Luxembourg.

L’objet de la Société est :

- d’effectuer, directement ou par l’intermédiaire de participations, toutes opérations de transport de personnes et de marchandises, notamment par rail, tant dans le Grand-Duché de Luxembourg qu’à l’étranger ;
- d’exploiter les services publics de transport, notamment par rail, conformément aux contrats conclus ou à conclure avec les autorités compétentes ;
- de gérer le réseau ferroviaire luxembourgeois conformément à la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l’accès, à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

L’exercice social commence le 1<sup>er</sup> janvier pour se terminer le 31 décembre.

L’activité des CFL et de ses filiales, ci-après « le Groupe » est principalement axée sur le trafic de voyageurs, le fret et la gestion de l’infrastructure ferroviaire.

Les comptes consolidés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ont été établis pour la première fois au 31 décembre 1997. Les comptes consolidés sont préparés en conformité avec les textes des Lois du 4 mai 1984 et du 11 juillet 1988 qui introduisent au Grand-Duché de Luxembourg les Quatrième et Septième Directives de la Communauté Economique Européenne.

## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### NOTE 2 - PÉRIMÈTRE ET PRINCIPES DE CONSOLIDATION

#### a) Périmètre de consolidation

Les comptes consolidés du Groupe comprennent les comptes des CFL et de ses filiales :

Dénomination	Siège social	Objet social	% de contrôle (% d'intérêt) 2025	% de contrôle (% d'intérêt) 2024
<b>CFL cargo S.A.</b>	Dudelange	Toutes opérations de transport, notamment de marchandises par rail dans le Grand-Duché et à l'étranger.	66,67% (66,67%)	66,67% (66,67%)
<b>CFL technics S.A.</b>	Pétange	Prestations d'entretien de matériel ferroviaire et de mécanique générale.	100,00% (67,00%)	100,00% (67,00%)
<b>CFL Technics France S.A.S**</b>	Marange-Silvange (France)	Toutes prestations d'entretien de matériel ferroviaire et de mécanique générale.	100,00% (67,00%)	-
<b>CFL cargo Deutschland GmbH</b>	Niebüll (Allemagne)	L'exploitation d'un réseau d'infrastructure ferroviaire à Uetersen/Allemagne et exécution des prestations ferroviaires en Allemagne et à l'étranger.	100,00% (66,67%)	100,00% (66,67%)
<b>CFL cargo France S.A.</b>	Marange-Silvange (France)	L'organisation, la planification, la réalisation et la vente de prestations logistiques ferroviaires et de transports ferroviaires, ainsi que des prestations liées ou connexes.	100,00% (66,67%)	100,00% (66,67%)
<b>CFL Multimodal S.A.</b>	Dudelange	Le conseil aux entreprises dans le domaine de la logistique, le transport et l'expédition et les activités annexes.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Intermodal S.A.</b>	Dudelange	Le développement du transport et des moyens logistiques notamment à travers l'utilisation de wagons spéciaux ; l'achat, la vente et la location de ces wagons.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Site Services S.A.</b>	Dudelange	L'organisation, la vente et l'exécution de toutes les prestations dans le domaine des conteneurs et du ferroutage.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Terminals S.A.</b>	Dudelange	La gestion, l'organisation et l'exploitation du terminal à conteneurs et de la plateforme d'autoroute ferroviaire de Bettembourg, de centres de stockage, de collecte et de réexpédition.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Logistics S.A.</b>	Dudelange	Le transport de marchandises par route, par eau, par mer et par air, le stockage et l'entreposage de marchandise, l'action en tant qu'agence en douane.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Port services N.V.</b>	Anvers (Belgique)	Toutes opérations de transport et de dédouanement.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Evasion S.A.</b>	Luxembourg	L'exploitation d'une agence de voyages.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL-Immo S.A.</b>	Luxembourg	L'acquisition, la vente, la location, la construction, le financement, la gestion, l'exploitation et la valorisation de valeurs immobilières de toutes espèces.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)

## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

Dénomination	Siège social	Objet social	% de contrôle (% d'intérêt) 2025	% de contrôle (% d'intérêt) 2024
<b>Immo-Rail S.A.</b>	Luxembourg	L'acquisition, la vente, la location, la construction, le financement, la gestion, l'exploitation et la valorisation de valeurs immobilières de toutes espèces.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH</b>	Niebüll (Allemagne)	L'exploitation d'un réseau d'infrastructure ferroviaire à Niebüll/Allemagne et exécution des prestations ferroviaires en Allemagne et à l'étranger.	25,10%* (25,10%)	25,10%* (25,10%)
<b>Rail Réassurances S.A.</b>	Luxembourg	Toutes opérations de réassurance dans toutes les branches.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>CFL Mobility S.A.</b>	Luxembourg	Toutes activités dans le domaine de la mobilité.	100,00% (100,00%)	100,00% (100,00%)
<b>Lorry-Rail S.A.</b>	Bettembourg	L'exploitation de services d'autoroute ferroviaire c.à d. le transport ferroviaire de semi-remorques en mode accompagné ou non accompagné à l'aide de wagons spécialement adaptés et la gestion de plate-formes.	34,51%* (34,51%)	34,51%* (34,51%)
<b>CFL cactus shoppi S.A.</b>	Luxembourg	La gestion et l'exploitation de commerces et distributeurs dans les gares et installations du réseau ferré, la vente de biens ou de services aux utilisateurs des transports ferroviaires dans les gares, les arrêts, sur les parvis du réseau ferré luxembourgeois ou le matériel ferroviaire, la vente de petite restauration et l'exploitation de débit de boissons alcooliques et non alcooliques.	51,00% (51,00%)	51,00% (51,00%)
<b>Manuport S.A.</b>	Mertert	Société d'investissement	94,05% (94,05%)	94,05% (94,05%)
<b>Luxport S.A.</b>	Mertert	La manutention et stockage de toutes sortes de marchandises dans le port de Mertert ainsi que l'expédition et le transport de toutes sortes de marchandises et les activités annexes associées.	50,00%* (47,03%)	50,00%* (47,03%)
<b>Lorang S.A.</b>	Mertert	Le transport et le stockage de marchandises de toutes sortes ainsi que les tâches d'agence en douane.	50,00%* (47,03%)	50,00%* (47,03%)
<b>Lorang GmbH</b>	Trèves (Allemagne)	La mise en œuvre du transport de marchandises local et longue distance sur le territoire national et international.	50,00%* (47,03%)	50,00%* (47,03%)
<b>Thesi Lux S.A.</b>	Mertert	La réalisation de travaux de sablage et de protection contre la corrosion ainsi que réalisation de revêtements industriels.	50,00%* (47,03%)	50,00%* (47,03%)
<b>SAS MM Multi Modal Shuttle</b>	Metz (France)	L'exploitation du terminal multimodal à conteneurs du port de Metz ainsi que la manutention, le stockage et le transport de conteneurs.	50,00%* (47,03%)	50,00%* (47,03%)
<b>Trierer Container Terminal GmbH</b>	Trèves (Allemagne)	L'exploitation de transports de conteneurs et de transports combinés par rail, voie navigable et route ainsi que la manutention de toutes sortes de marchandises.	50,00%* (47,03%)	50,00%* (47,03%)
<b>LuxID</b>	Luxembourg	La promotion d'une plateforme informatique de gestion des identifiants des utilisateurs de services digitaux ainsi que du suivi de l'évolution de cette plateforme et de ses fonctionnalités.	25,00%* (25,00%)	25,00%* (25,00%)
<b>Sodalux</b>	Mertert	L'achat, la vente, la distribution, le stockage et la préparation de sels, notamment à usage industriel et agricole, de tous engrais et tous les produits similaires.	50,00%* (46,90%)	50,00%* (46,90%)

\* Consolidé selon la méthode de mise en équivalence

\*\* En 2025, CFL technics S.A.a constitué une filiale de droit français, CFL Technics France S.A.S.

## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### b) Principes de consolidation

Toutes les filiales et sociétés associées directes et indirectes décrites ci-dessus sont consolidées suivant les méthodes d'intégration mentionnées ci-dessous :

- Les filiales contrôlées (plus de 50% des droits de vote) sont consolidées selon la méthode d'intégration globale.
- Toutes les sociétés dans lesquelles les CFL ont une influence notable (entre 20% et 50% des droits de vote) sont intégrées par la méthode de mise en équivalence.
- En 2025, CFL technics a constitué une filiale de droit français, CFL Technics France S.A.S, spécialisée dans les prestations d'entretien de matériel ferroviaire et de mécanique générale. CFL technics S.A. en est l'associé unique.

Les principes de consolidation significatifs utilisés pour l'établissement des comptes consolidés se résument comme suit :

- Les comptes consolidés reprennent les comptes des filiales et des sociétés affiliées dont l'activité est considérée comme formant partie intégrante de l'activité de la Société ;
- Les comptes inter-sociétés et toutes les transactions inter-sociétés significatifs sont éliminés ;
- Lorsqu'une entreprise est incluse pour la première fois dans la consolidation, la valeur comptable chez la société-mère de la participation dans cette entreprise est éliminée par la fraction des capitaux propres correspondant à la participation détenue. La différence qui en résulte est enregistrée comme différence de consolidation. La différence de première consolidation est ventilée entre les postes du bilan appropriés dans la mesure du possible. Les écarts de consolidation débiteurs résiduels non affectés sont enregistrés en goodwill et amortis sur une durée de 5 ans.

### NOTE 3 - PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

#### 3.1. Principes généraux

Les comptes consolidés des CFL ont été établis conformément aux dispositions légales et réglementaires luxembourgeoises, les règles définies dans la loi modifiée du 10 août 1915 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises, et en accord avec les principes comptables généralement admis au Luxembourg, utilisant notamment les règles d'évaluation suivantes :

#### 3.2. Principales règles d'évaluation

##### *Conversion des devises*

Le bilan et le compte de profits et pertes consolidés sont exprimés en Euro (EUR).

A la date de clôture du bilan :

- les immobilisations incorporelles, corporelles et financières exprimées dans une devise autre que celle du bilan restent converties au cours de change historique ;
- les autres postes de l'actif exprimés dans une devise autre que celle du bilan sont valorisés individuellement au plus bas de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan ;
- les postes de passif exprimés dans une devise autre que celle du bilan sont valorisés individuellement au plus haut de leur valeur au cours de change historique ou de leur valeur déterminée sur base du cours de change en vigueur à la date de clôture du bilan.



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

Les produits et les charges en devises autres que celle du bilan sont convertis dans cette devise au cours de change en vigueur à la date des opérations.

Ainsi seuls sont comptabilisés dans le compte de profits et pertes les bénéfices et pertes de change réalisés et les pertes de change non réalisées.

#### *Immobilisations incorporelles et corporelles*

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur prix d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des corrections de valeur. Les corrections de valeur sont calculées de façon linéaire et sont déterminées en fonction de la durée de vie estimée.

Toute immobilisation secondaire rattachable à une immobilisation principale est amortie sur la durée de vie résiduelle de l'immobilisation principale.

Lors de l'acquisition de nouvelles participations, la différence entre le prix d'acquisition et la quote-part dans les fonds propres des sociétés intégrées est portée au bilan consolidé sous immobilisations incorporelles. Les écarts de consolidation positifs (Goodwill) sont inscrits à l'actif et amortis linéairement sur 5 ans. Les écarts négatifs sont portés dans les réserves.

#### *Immobilisations financières*

Les titres ayant le caractère d'immobilisations et les autres prêts sont évalués individuellement au plus bas de leur prix d'acquisition ou de leur valeur estimée, sans compensation entre les plus-values et les moins-values individuelles.

Pour déterminer la valeur estimée, les Conseils d'Administration de chaque entité se basent sur les comptes annuels des sociétés à évaluer et/ou sur d'autres informations et documents disponibles.

#### *Stocks*

Les matières premières et consommables sont évaluées au prix d'acquisition en utilisant la méthode des prix moyens pondérés.

Des corrections de valeur sont pratiquées sur les articles ayant un lien direct avec le matériel roulant. Ces corrections de valeur sont calculées en fonction de la durée de vie résiduelle des immobilisations corporelles auxquelles les articles en stocks se rattachent.

Les autres catégories de stocks sont maintenues au coût de revient historique, dont le stock relatif à l'infrastructure ferroviaire.

Certaines pièces en magasins font périodiquement l'objet de réduction de valeur à la suite de l'examen régulier de leur état par les services techniques intéressés.

Les terrains et immeubles destinés à la vente sont valorisés à leur coût d'acquisition. Des réductions de valeur sont actées si la valeur de réalisation estimée est inférieure à leur valeur d'acquisition.

#### *Créances*

Les créances de l'actif circulant sont évaluées à leur valeur nominale.

Des corrections de valeur sont pratiquées selon la règle suivante :

- Correction de valeur de 100% pour les créances envers un tiers en faillite ;
- Correction de valeur de 100% pour les créances se référant aux infractions tarifaires âgées de plus d'un an ;
- Correction de valeur de 50% pour les autres créances non reprises ci-dessus âgées de plus d'un an, et de 100% pour celles âgées de plus de deux ans ;
- Correction de valeur de 100% pour les créances commerciales tierces présentant un indice de non-recouvrabilité et âgées de plus de six mois qui sont originaires des filiales de l'activité fret du Groupe ;
- Les créances âgées de 2 ans sont comptabilisées en compte de profits et pertes.



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### Autres provisions

A la clôture de chaque exercice, des provisions sont constituées pour couvrir tous les risques et charges prévisibles. Les provisions afférentes aux exercices antérieurs sont régulièrement revues et reprises en résultat si elles sont devenues sans objet.

### Dettes

Les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale.

### Montant net du chiffre d'affaires

Le montant net du chiffre d'affaires comprend les montants résultant de la vente des prestations de services correspondant aux activités ordinaires, déduction faite des réductions sur ventes, ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres impôts directement liés au chiffre d'affaires. Selon les contrats de service public de transport de voyageurs par chemins de fer et par route, le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire, le montant net du chiffre d'affaires inclut de plus les versements de l'Etat relatifs au trafic voyageur ainsi que la rémunération relative à la gestion de l'infrastructure pour le compte de l'Etat.

### Instruments financiers

Le Groupe se couvre contre le risque d'intérêts par des SWAP. Le différentiel des SWAP est payé et enregistré au compte de profits et pertes tous les trimestres.

### Pilier 2

Le Groupe entre dans le champ de la réglementation Pilier 2 telle qu'introduite au Luxembourg par la loi du 22 décembre 2023 relative à l'imposition minimale effective. Cette législation entre en vigueur pour le Groupe dès l'exercice commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2024. Ces nouvelles règles visent à assurer que le Groupe s'acquitte dans chaque juridiction dans laquelle il opère, d'un taux d'imposition effectif minimum de 15 % calculé sur les bénéfices déterminés selon les règles prévues par la loi du 22 décembre 2023. Le Groupe a évalué l'application des règles Pilier 2 ainsi que les régimes de protection y associés notamment pour l'exercice 2025 et a conclu qu'aucune charge d'impôt matérielle ne devait être comptabilisée dans ses comptes.

Le Groupe dispose à fin 2025 d'un montant approximatif de bonifications d'impôt pour investissement reportables de 46,0 millions EUR ainsi que d'un montant approximatif d'impôts différés actifs de 28,3 millions EUR liés aux pertes fiscales reportées. Les impôts différés actifs liés à ces attributs n'ont pas été comptabilisés au 31 décembre 2025.

### Comparaison des exercices

Les soldes des dettes en dessous d'un an et les dettes au-dessus d'un an ont fait l'objet d'une reclassification pour des raisons de comparabilité avec les soldes au 31 décembre 2025. Ces reclassifications n'ont pas d'impact sur le résultat des comptes annuels au 31 décembre 2024.



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

## NOTE 4 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	Concessions, brevets, licences et marques, ainsi que droits EUR	Acomptes versés et immobilisations incorporelles en cours EUR	Total EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>			
Au début de l'exercice	86.733.599	4.262.762	90.996.361
Mouvements de l'exercice :			
- Acquisitions	10.754.900	3.030.321	13.785.221
- Sorties	(342.797)	-	(342.797)
- Variations de périmètre	-	-	-
- Transferts	1.896.676	(1.896.676)	-
A la fin de l'exercice	99.042.378	5.396.407	104.438.785
<b>Corrections de valeur</b>			
Au début de l'exercice	66.900.475	-	66.900.475
Mouvements de l'exercice :			
- Dotations (note 20)	12.192.743	-	12.192.743
- Variations de périmètre	-	-	-
- Reprises	(342.797)	-	(342.797)
- Transferts	-	-	-
A la fin de l'exercice	78.750.421	-	78.750.421
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>20.291.957</b>	<b>5.396.407</b>	<b>25.688.364</b>
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent</b>	<b>19.833.124</b>	<b>4.262.762</b>	<b>24.095.886</b>

Les concessions, brevets, licences et marques sont amortis linéairement sur trois ans.

## NOTE 5 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains et constructions EUR	Installations techniques et machines EUR	Autres installations, outillage et mobilier EUR	Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours EUR	Total EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Au début de l'exercice	286.007.285	55.339.626	1.147.602.213	233.709.457	1.722.658.581
Mouvements de l'exercice :					
- Acquisitions	2.158.344	698.768	31.829.130	103.139.207	137.825.449
- Sorties	(1.743.671)	(1.780)	(65.783.766)	-	(67.529.217)
- Variations de périmètre	-	-	-	-	-
- Transferts	182.714	60.272	89.878.297	(90.121.283)	-
A la fin de l'exercice	286.604.672	56.096.886	1.203.525.874	246.727.381	1.792.954.813
<b>Corrections de valeur</b>					
Au début de l'exercice	72.027.372	30.184.528	778.365.963	-	880.577.863
Mouvements de l'exercice :					
- Dotations (note 20)	9.638.890	3.507.647	52.046.714	-	65.193.251
- Variations de périmètre	-	-	-	-	-
- Reprises	(445.614)	(734)	(65.765.655)	-	(66.212.003)
- Transferts	-	-	-	-	-
A la fin de l'exercice	81.220.648	33.691.441	764.647.022	-	879.559.111
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>205.384.024</b>	<b>22.405.445</b>	<b>438.878.852</b>	<b>246.727.381</b>	<b>913.395.702</b>
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice précédent</b>	<b>213.979.913</b>	<b>25.155.098</b>	<b>369.236.250</b>	<b>233.709.457</b>	<b>842.080.718</b>

## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### Principes d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties selon les durées suivantes :

Constructions	<b>30 et 50 ans</b>
Aménagements et agencements des constructions	<b>10 et 30 ans</b>
Installations techniques	<b>15 et 20 ans</b>
Outillage	<b>5 et 10 ans</b>
Mobilier	<b>10 ans</b>
Matériel de bureau	<b>5 ans</b>
Matériel informatique	<b>4 ans</b>
Matériel de transport ferroviaire	<b>18, 20, 25 et 30 ans</b>
Engins de voie	<b>15 ans</b>
Locotracteurs	<b>30 ans</b>
Matériel de transport routier	<b>6 et 8 ans</b>

Au 31 décembre 2025, les acomptes versés et immobilisations corporelles en cours représentent un montant de EUR 246.727.381 (2024 : EUR 233.709.457) décomposé comme suit :

Acomptes versés et immobilisations corporelles en cours	2025 EUR	2024 EUR
Installations techniques	546.977	132.174
Bâtiments	80.520.825	35.845.153
Equipement locomotives	14.078.017	6.564.245
Wagons / Voitures	5.492.860	2.574.615
Automotrices 2200,2300,2400,2450,2500	146.088.702	188.593.270
	<b>246.727.381</b>	<b>233.709.457</b>



### NOTE 6 - IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

#### Titres ayant le caractère d'immobilisations :

	2025 EUR	2024 EUR
<b>Valeurs d'acquisition</b>		
Au début de l'exercice	54.811.058	53.836.642
Mouvements de l'exercice :		
- Acquisitions	7.339.290	974.416
- Sorties	-	-
- Variations de périmètre	-	-
A la fin de l'exercice	62.150.348	54.811.058
<b>Corrections de valeur</b>		
Au début de l'exercice	1.400.286	1.400.286
- Dotations	-	-
- Reprises	(56.750)	-
- Variations de périmètre	-	-
A la fin de l'exercice	1.343.536	1.400.286
<b>Valeur nette comptable à la fin de l'exercice</b>	<b>60.806.812</b>	<b>53.410.772</b>

#### Participations mises en équivalence

	2025 EUR	2024 EUR
Valeur au début de l'exercice	15.022.930	13.462.326
- Amortissement goodwill (note 20)	-	(15.912)
- Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	3.683.878	5.046.564
- Quote-part de la variation des subventions	(51.985)	(58.082)
- Elimination des dividendes reçus par les CFL	(3.176.485)	(3.491.143)
- Changement dans le périmètre	-	79.177
<b>Valeur à la fin de l'exercice</b>	<b>15.478.338</b>	<b>15.022.930</b>

### NOTE 7 - STOCKS

	2025 EUR	2024 EUR
<b>Matières premières et consommables</b>		
- Valeur brute	121.115.923	119.823.343
- Corrections de valeur	(45.972.571)	(45.073.875)
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	75.143.352	74.749.468
<b>Produits en cours de fabrication</b>		
- Valeur brute	-	-
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	-	-
<b>Produits finis et marchandises</b>		
- Valeur brute	533.695	284.321
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	533.695	284.321
<b>Acomptes versés sur stocks</b>	353.122	559.912
	<b>76.030.169</b>	<b>75.593.701</b>

## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

**NOTE 8 – CRÉANCES RÉSULTANT DE VENTES ET PRESTATIONS DE SERVICE**

Sous ce poste on retrouve notamment les créances sur l'Etat Grand-Ducal. Ces créances se composent des créances de la maison-mère résultant de l'exécution des contrats de la gestion technique et comptable du RGTR, des compensations des charges liées aux pensions des CFL, des investissements réalisés pour le compte du Fonds du rail, ainsi que des travaux prestés dans le cadre de la gestion de l'infrastructure, ainsi que de l'exécution des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route pour un montant de EUR 8.186.955 (2024 : EUR 19.065.267). Le nouveau contrat de service public par rail signé le 31 mars 2023 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour une durée de 15 ans et constitue une pièce maîtresse du Plan national de mobilité (PNM) 2035. Le nouveau contrat de service public de transport de voyageurs par route signé le 31 juillet 2024 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et expirera le 31 décembre 2034. Le nouveau contrat de la gestion de l'infrastructure signé le 12 décembre 2025 entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026 et expirera le 31 décembre 2040. Le solde du montant représente les créances des filiales et des CFL envers des Tiers.

**NOTE 9 – CRÉANCES SUR ENTREPRISES AVEC LESQUELLES L'ENTREPRISE A UN LIEN DE PARTICIPATION**

Les transactions avec des parties liées sont réalisées à des conditions normales de marché.

**NOTE 10 - COMPTES DE RÉGULARISATION : ACTIF – PASSIF**

	2025 EUR	2024 EUR
<b>ACTIF</b>		
Compte de régularisation de CFL	48.028.352	45.643.856
- Traitements payés d'avance	21.732.268	20.191.187
- Pensions payées d'avance	17.360.370	16.932.238
- Charges payées d'avance	8.935.714	8.520.431
Compte de régularisation des filiales	703.379	604.478
	<b>48.731.731</b>	<b>46.248.334</b>

	2025 EUR	2024 EUR
<b>PASSIF</b>		
Compte de régularisation de CFL	1.314.719	1.274.804
- Produits constatés d'avance	1.314.719	1.274.804
Compte de régularisation des filiales	192.276	173.075
	<b>1.506.995</b>	<b>1.447.879</b>

**NOTE 11 - CAPITAUX PROPRES***Évolution des capitaux propres*

	Capital souscrit EUR	Réserve légale EUR	Autres Réserves non disponibles EUR	Autres Réserves disponibles EUR	Résultats reportés EUR	Résultat de l'exercice EUR	Subventions d'investissement en capital EUR
Situation au 31 décembre 2024	347.051.000	6.058.416	64.877.950	49.826.638	52.546.695	25.636.818	3.708.740
Affectation du résultat de l'exercice consolidé 2024	-	879.378	13.761.993	-	10.995.447	(25.636.818)	-
Résultat consolidé	-	-	-	-	-	35.265.023	-
Transfert réserves	-	-	(5.144.550)	5.144.550	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	1.503.941
Plus-value immunisée	-	-	-	-	-	-	-
<b>Situation au 31 décembre 2025</b>	<b>347.051.000</b>	<b>6.937.794</b>	<b>73.495.393</b>	<b>54.971.188</b>	<b>63.542.142</b>	<b>35.265.023</b>	<b>5.212.681</b>

Le capital social est représenté par 28.000 parts d'une valeur nominale de EUR 12.394,68 chacune et souscrit à raison de 26.320 parts par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, de 1.120 parts par le Coparticipant belge et de 560 parts par le Coparticipant français.

## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### Réserve légale

Selon la législation en vigueur, il doit être fait annuellement sur les bénéfices nets, après absorption des pertes reportées éventuelles, un prélèvement de 5 % affecté à une réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint 10 % du capital social. La réserve légale ne peut pas être distribuée.

### Autres réserves non disponibles

Au 31 décembre 2006, le Groupe a enregistré une plus-value immunisée de EUR 14.875.539. Celle-ci a été générée par la vente de plusieurs biens immobiliers en 2006. Cette plus-value immunisée a été transférée dans le cadre d'un remploi sur participation réalisé au cours de l'exercice 2006 dans le cadre de l'article 54 L.I.R.

### Subventions d'investissement en capital

Dans le cadre de l'équipement du matériel roulant et des infrastructures par le système ETCS/ERTMS, les CFL ont reçu via le Groupement Européen d'Intérêt Economique Rail Freight Corridor 2 (« GEIE RFC 2 ») une subvention d'investissement. Suivant décision de la Commission Européenne en 2017, lors de la clôture de l'action 2007 EU, la part revenant aux CFL en tant que bénéficiaire au projet s'élève à EUR 5.281.036 (2024 : EUR 5.281.036). De ces subsides un montant de EUR 108.490 a été affecté aux produits en 2025 sous la rubrique « autres produits d'exploitation » (2024 : EUR 120.947). Dans le cadre des travaux de restauration du nouveau siège social, les CFL ont reçu de l'Institut national pour le patrimoine architectural une subvention de EUR 486.843,00.

### NOTE 12 - INTÉRÊTS MINORITAIRES

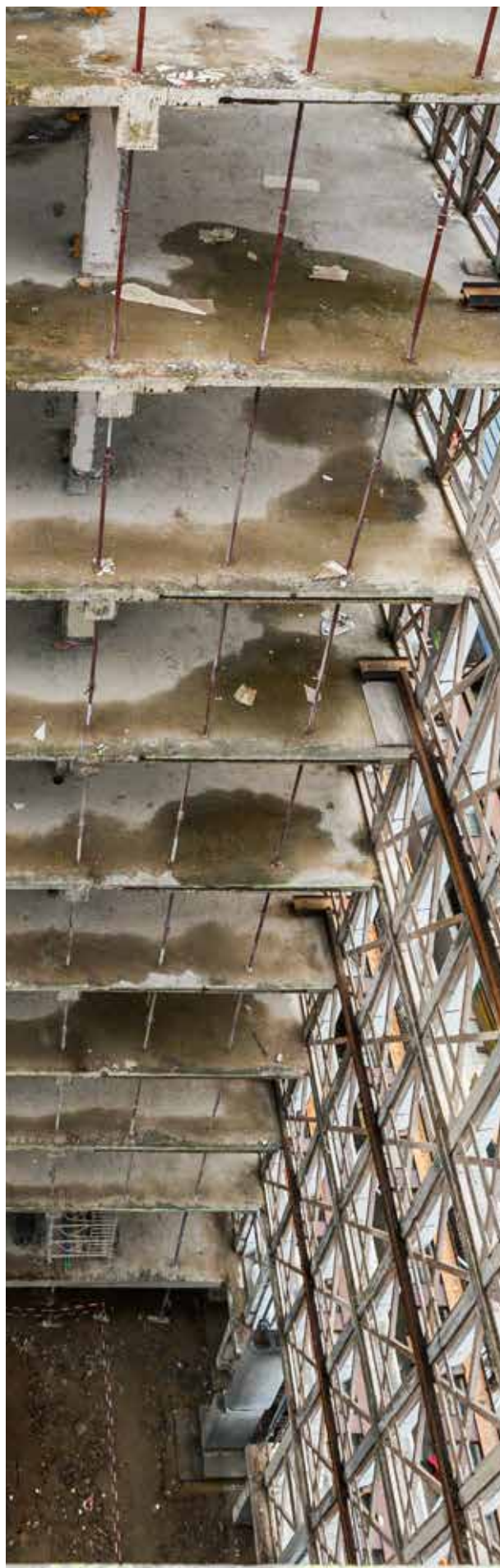
Au 31 décembre 2025, les intérêts minoritaires s'élèvent à EUR 48.250.948 (2024 : EUR 43.734.227).

### NOTE 13 - AUTRES PROVISIONS

Ce poste se décompose comme suit :

	2025 EUR	2024 EUR
Provisions consolidées		
- Provision pour grandes réparations du matériel roulant	24.750.672	26.949.077
- Provision pour congés payés et heures supplémentaires	74.104.705	66.175.497
- Autres provisions	72.869.769	67.197.537
	<b>171.725.146</b>	<b>160.322.111</b>

Les autres provisions sont principalement constituées par le poste des provisions pour sinistres et égalisation de la société Rail Réassurances s'élevant à EUR 66.115.629 (2024 : EUR 61.965.908).



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

## NOTE 14 - DETTES

La durée résiduelle des dettes se présente comme suit :

	Moins d'1 an EUR	De 1 an à 5 ans EUR	Plus de 5 ans EUR	Total EUR
<b>Exercice 2025</b>				
Acomptes sur commandes	498.723	-	-	498.723
Dettes envers des établissements de crédit	21.430.363	194.807.204	182.560.242	398.797.809
Dettes sur achats et prestations de services	239.345.410	-	-	239.345.410
Dettes envers ent. lien de participation	1.238.799	-	-	1.238.799
Dettes fiscales	45.953.640	-	-	45.953.640
Dettes au titre de la sécurité sociale	14.352.180	-	-	14.352.180
Autres dettes	4.743.378	9.025.144	-	13.768.522
<b>Total</b>	<b>327.562.493</b>	<b>203.832.348</b>	<b>182.560.242</b>	<b>713.955.083</b>
<b>Exercice 2024</b>				
Acomptes sur commandes	396.982	-	-	396.982
Dettes envers des établissements de crédit	47.127.119	118.984.378	228.166.907	394.278.404
Dettes sur achats et prestations de services	251.215.652	-	-	251.215.652
Dettes envers ent. lien de participation	1.121.409	-	-	1.121.409
Dettes fiscales	31.210.044	-	-	31.210.044
Dettes au titre de la sécurité sociale	10.177.272	-	-	10.177.272
Autres dettes	6.216.984	10.348.829	-	16.565.813
<b>Total</b>	<b>347.465.462</b>	<b>129.333.207</b>	<b>228.166.907</b>	<b>704.965.576</b>

Sur base de la situation financière au 31 décembre 2025, le Groupe respecte les conditions contractuelles financières et non-financières de ses prêts envers les établissements de crédit.



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### NOTE 15 – CHIFFRE D’AFFAIRES NET

Ce poste comprend notamment pour un montant de EUR 567.918.138 (2024 : EUR 505.175.874) la rémunération de la gestion de l’infrastructure ferroviaire et le remboursement des travaux prestés pour le compte du Fonds du rail, conformément à l’article 9 de la loi modifiée du 6 juin 2019 et un montant de EUR 330.655.280 (2024 : EUR 314.664.079) pour la rémunération du service public de transport de voyageurs par rail conformément au contrat signé le 31 mars 2023, au règlement européen modifié 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs

par chemin de fer et par route et à la loi du 28 mars 2023 relative au financement du contrat de service public pour l’exploitation du service de transport public par chemin de fer et un montant de EUR 55.062.013 (2024 : EUR 51.627.098) pour la rémunération du service public de transport par route conformément au contrat de service public de transport de voyageurs par route signé le 31 juillet 2024 et à la loi du 24 juillet 2024 relative au financement du contrat entre l’Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus.

Ventilation du chiffre d’affaires par catégorie d’activité :

	2025 EUR	%	2024 EUR	%
Activité voyageurs	446.026.970	34,02%	422.382.950	34,77%
Activité infrastructure	570.091.797	43,48%	507.467.762	41,77%
Activité fret	291.297.879	22,21%	280.798.488	23,11%
Autres	3.776.202	0,29%	4.197.500	0,35%
<b>Total</b>	<b>1.311.192.848</b>	<b>100%</b>	<b>1.214.846.700</b>	<b>100%</b>

Ventilation du chiffre d’affaires par marché géographique :

	2025 EUR	%	2024 EUR	%
Luxembourg	1.288.883.513	98,30%	1.182.630.961	97,35%
Hors Luxembourg	22.309.335	1,70%	32.215.739	2,65%
<b>Total</b>	<b>1.311.192.848</b>	<b>100%</b>	<b>1.214.846.700</b>	<b>100%</b>



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

**NOTE 16 - TRAVAUX EFFECTUÉS PAR L'ENTREPRISE ELLE-MÊME ET PORTÉS À L'ACTIF**

Ce poste d'un montant de EUR 8.224.909 (2024 : EUR 7.461.638) représente les charges activées relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles.

**NOTE 17 – AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION**

Les autres produits d'exploitation au 31 décembre 2025 comprennent notamment des reprises de provisions pour réparations internes et externes du matériel ferroviaire de EUR 3.216.090 (2024 : EUR 4.090.211), des refacturations de prestations à des tiers de EUR 4.066.624 (2024 : EUR 5.299.870), de la rémunération de la gestion du personnel retraité de EUR 2.378.181 (2024 : EUR 2.091.235) ainsi que des plus-values sur cession d'actifs immobilisés d'un montant de EUR 1.270.924 (2024 : EUR 649.989) et une reprise de provisions pour désamiantage des automotrices de la série 2000 de EUR 3.910.368 (2024 : EUR 0,00) comptabilisés au niveau des CFL.

**NOTE 18 - AUTRES CHARGES EXTERNES**

Ce poste regroupe les charges de location, d'entretien et d'assurance, les honoraires, les commissions sur ventes, les travaux de prestations pour le compte du Fonds du rail ainsi que diverses autres charges externes.

Parmi ces charges figurent principalement les travaux d'entretien et de réparation sur construction pour le compte du Fonds du rail pour un montant de EUR 149.047.733 (2024 : EUR 134.517.842).

Par ailleurs la redevance d'utilisation de l'infrastructure de la maison-mère sur le territoire national, transfrontalier et international est également reprise sous ce poste pour un montant de EUR 25.982.875 (2024 : EUR 24.174.089).

**NOTE 19 - PERSONNEL**

Le nombre de personnes occupées en moyenne au cours des exercices 2025 et 2024 s'élève à :

	2025	2024
- Cadres hors statut	228	214
- Cadres permanents	3.786	3.702
- Personnel auxiliaire	1	1
- Employés	159	158
- Ouvriers	68	63
- Salariés	1025	1050
	<b>5.267</b>	<b>5.188</b>

Tel que prévu par la Loi du 28 mars 1997 sur le financement des retraites, la société cotée à la charge des retraites et pensions de leurs agents à raison de 16% de la masse salariale retenue pour le calcul des pensions. Le solde de la charge des retraites et pensions des agents des CFL est pris en charge par l'Etat.

**NOTE 20 - CORRECTIONS DE VALEUR SUR FRAIS D'ÉTABLISSEMENT ET IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES**

	2025 EUR	2024 EUR
<b>Corrections de valeur</b>		
- sur immobilisations incorporelles (note 4)	12.192.743	10.606.425
- sur goodwill (note 6)	-	15.912
- sur frais d'établissement	360	360
- sur immobilisations corporelles (note 5)	65.193.251	62.784.763
	<b>77.386.354</b>	<b>73.407.460</b>



## COMPTES CONSOLIDÉS/ANNEXES

### NOTE 21 – AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

En 2025, les autres charges d'exploitation comprennent notamment des provisions pour opérations mi-vie sur différents types d'engins ferroviaires d'un montant de EUR 4.148.612 (2024 : EUR 3.167.854) ainsi que des redevances pour licences informatiques de EUR 1.911.491 (2024 : EUR 2.115.726) comptabilisés au niveau des CFL.

### NOTE 22 - ENGAGEMENTS HORS-BILAN

Au 31 décembre 2025, le total des commandes passées auprès de fournisseurs et non encore livrées ou exécutées s'élève à EUR 914.581.971 (2024 : EUR 818.439.604). Ce montant comprend les marchés conclus pour l'acquisition de matériel roulant ferroviaire et de matériel destiné à être stocké et la réalisation de projets de constructions de bâtiments administratifs pour EUR 505,7 millions (2024 : EUR 413,8 millions) et la réalisation des projets d'investissements du Fonds du rail pour EUR 408,9 millions (2024 : EUR 404,6 millions).

Le solde du capital souscrit non appelé s'élève à EUR 46.933.051. Il s'agit en l'occurrence des postes suivants :

- Au 31 décembre 2025, les CFL détiennent 2% dans le capital de la société anonyme de droit suisse EUROFIMA dont le capital social souscrit s'élève à CHF 2.600.000.000,00 et libéré à hauteur de CHF 520.000.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à CHF 41.600.000,00 converti à EUR 44.433.051,35 au 31 décembre 2025. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration d'Eurofima.
- Au 31 décembre 2025, les CFL détiennent 100,00% dans le capital de la société anonyme de droit luxembourgeois CFL Mobility S.A. dont le capital social souscrit s'élève à EUR 14.000.000,00 et libéré à hauteur de EUR 11.500.000,00. La part des CFL dans le capital souscrit non versé s'élève à EUR 2.500.000,00 au 31 décembre 2025. Ce montant peut être appelé inconditionnellement, à tout moment, sur décision du Conseil d'Administration de CFL Mobility S.A.

Au 31 décembre 2025, le montant total des loyers restant à courir dans le cadre des contrats de location / leasing dû par le groupe CFL s'élève à EUR 132.654.666 (2024 : EUR 113.077.480).

Au cours de l'exercice, le Groupe CFL s'est porté garant en faveur de divers établissements de crédit et autres créanciers pour un montant total de EUR 16.842.755 (2024 : EUR 18.078.468).

Dans le cadre de son financement externe, le Groupe CFL a constitué des hypothèques en faveur d'établissements de crédit.

Pour se couvrir contre le risque de taux relatif aux dettes envers les établissements de crédit (note 14), le Groupe a contracté plusieurs SWAP couvrant des prêts d'une valeur totale de EUR 120 millions à échéance en décembre 2025. Au 31 décembre 2025, le solde à couvrir des SWAP s'élève à EUR 0,00 (2024 : EUR 3.600.000,00) et la valeur de marché (juste valeur) au 31 décembre 2025 s'élève à EUR 0,00 (2024 : EUR -30.666,32).

Le Conseil d'administration des CFL a approuvé une augmentation de capital de leur filiale CFL multimodal S.A. détenue à raison de 99,99%.

### NOTE 23 - INFORMATIONS RELATIVES AUX ORGANES DE LA SOCIÉTÉ

Le montant des rémunérations allouées au titre de l'exercice 2025 aux membres du Conseil d'Administration s'élève à EUR 254.059 (2024 : EUR 253.621). Au 31 décembre 2025, aucune avance et aucun crédit n'ont été accordés aux membres du Conseil d'Administration.

### NOTE 24 - HONORAIRES DU RÉVISEUR D'ENTREPRISES AGRÉÉ

Les honoraires du réviseur d'entreprises agréé pour le contrôle légal des comptes annuels (y compris les filiales) et comptes annuels consolidés comprennent notamment un montant de EUR 406.706 pour le périmètre luxembourgeois (2024 : EUR 406.711).

### NOTE 25 - ÉLÉMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les CFL ont décidé de créer une nouvelle société de réassurances en remplacement de Rail Réassurances S.A. pour reprendre le portefeuille ainsi que ses engagements et qui sera liquidée en 2026.

Par ailleurs, les CFL ont également décidé de mettre fin aux activités de CFL Evasion S.A. et d'initier une procédure de liquidation au cours de l'exercice 2026.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, CFL cargo a acquis la société CFL port services et changé la dénomination sociale en CFL cargo Belgium.

# ANNEXES



# TABLEAU DES PERFORMANCES EXTRA-FINANCIÈRES

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
<b>Offre de mobilité et report intermodal</b>							
Voyageurs transportés par train	nombre en millions	28,69	31,26	31,44	↑	46	E1, S4
Offre de places par jour ouvrable	nombre	271.466	276.705	293.993	↑	16	E1, S4
Km-voyageurs	nombre en millions	505,05	555,52	547,00	↓	-	E1, S4
Bus	nombre	80	80	83	↑	61	E1, S4
Voyageurs transportés par bus	nombre en millions	3,48	2,90	3,34	↑	61	E1, S4
Investissements nets pour Fonds du Rail (HTVA)	millions d'euros	256,30	287,70	327,10	↑	47	E1, S4
Ktonnes (Kilotonnes) transportées Groupe CFL cargo	ktonnes	13.329,00	12.854,89	11.863,22	↓	-	E1, S4
Millions TKM (tonnes-kilomètres) Groupe CFL cargo	millions de tkm	2.303,00	2.215,19	2.304,80	↑	48	E1, S4
Longueur du réseau ferré	km	628	628	628	→	76	E1, S4
Gares et arrêts	nombre	68	68	68	→	76	E1, S4
Places de parking	nombre	8.512	8.547	9.131	↑	81	E1, S4
Passages à niveau sur le réseau ferré principal	nombre	86	84	82	↓	156	E1, S4
Unités de transport intermodal transportés sur les trains de combiné	nombre	87.130	90.873	77.215	↓	-	E1, S4
Manutentions opérationnelles	nombre	198.161	219.730	228.235	↑	48	E1, S4
<b>Qualité des services de transport</b>							
Ponctualité des trains voyageurs sur le réseau CFL	%	90,1	90,8	89,6	↓	46	S4

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
Réclamations voyageurs trains	nombre	1.603	1.951	2.273	↑	166	S4
Réclamations voyageurs bus	nombre	683	671	456	↓	166	S4
Ponctualité trains fret	%	71,1	60,0	66,0	↑	-	S4
<b>Changement climatique (1)</b>							
<b>Consommation d'énergie (par source)</b>							
Consommation totale d'énergie	MWh	317.386,1	310.370,6	292.882,0	↓	117	E1-7
Consommation totale d'énergie fossile	MWh	89.382,9	97.424,8	96.673,0	↓	117	E1-7
dont consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon	MWh	0,0	0,0	0,0	→	117	E1-7
dont consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers	MWh	70.965,0	67.794,8	66.067,3	↓	117	E1-7
dont consommation de combustible provenant du gaz naturel	MWh	8.812,1	8.273,2	12.165,6	↑	117	E1-7
dont consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles	MWh	0,0	0,0	0,0	→	117	E1-7
dont consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles	MWh	9.605,7	21.356,9	18.440,1	↓	117	E1-7
Consommation provenant de sources nucléaires	MWh	13.495,6	13.184,6	11.432,2	↓	117	E1-7
Consommation totale d'énergie renouvelable	MWh	214.507,6	199.761,1	184.776,7	↓	117	E1-7
dont consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables	MWh	214.495,5	199.641,3	184.640,4	↓	117	E1-7
dont consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite	MWh	12,1	119,8	136,3	↑	117	E1-7

(1) Certaines données pour 2025 n'étaient pas disponibles lors de la rédaction du présent rapport. Pour les données manquantes, les moyennes de 2023 et 2024 ont été utilisées.

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
<b>Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie</b>	%	67,6	64,4	63,1	↓	117	<b>E1-7</b>
<b>Consommation d'énergie (par usage)</b>							
<b>Consommation totale d'électricité</b>	MWh	230.105,8	227.370,1	207.269,8	↓	-	<b>E1-7</b>
dont contrats d'énergie renouvelable (électricité)	%	85,8	73,6	80,8	↑	-	<b>E1-7</b>
dont traction ferroviaire (électricité)	MWh	195.441,9	193.100,0	171.260,7	↓	-	<b>E1-7</b>
<b>Consommation totale de carburant</b>	MWh	69.732,0	66.488,3	64.740,8	↓	-	<b>E1-7</b>
dont traction ferroviaire (carburant)	MWh	31.484,2	29.181,1	30.754,4	↑	-	<b>E1-7</b>
dont bus (carburant)	MWh	27.377,0	25.901,7	23.001,3	↓	-	<b>E1-7</b>
<b>Consommation totale d'énergie pour le chauffage des bâtiments</b>	MWh	17.537,7	16.495,9	20.855,1	↑	-	<b>E1-7</b>
dont fioul	MWh	1.222,5	1.290,3	1.310,3	↑	-	<b>E1-7</b>
dont gaz naturel	MWh	8.812,1	8.273,2	12.165,6	↑	-	<b>E1-7</b>
dont chaleur urbaine	MWh	7.503,1	6.932,4	7.379,2	↑	-	<b>E1-7</b>
<b>Consommation totale d'énergie par chiffre d'affaires net</b>	MWh / millions d'euros	279,8	255,5	223,4	↓	-	<b>E1-7</b>
<b>Production d'énergie renouvelable</b>	MWh	232,1	451,3	614,9	↑	113	<b>E1-7</b>
dont énergie renouvelable autoconsommée	MWh	12,1	119,8	136,3	↑	113	<b>E1-7</b>
<b>Émissions de gaz à effet de serre (selon GHG Protocol) (2)</b>							
<b>Émissions brutes de GES du scope 1</b>	milliers de tCO <sub>2</sub> e	22,1	19,7	20,1	↑	119	<b>E1-8</b>
dont carburant traction ferroviaire	milliers de tCO <sub>2</sub> e	8,1	7,6	7,9	↑	119	<b>E1-8</b>
dont carburant bus	milliers de tCO <sub>2</sub> e	6,9	6,5	5,7	↓	-	<b>E1-8</b>

(2) Les facteurs d'émissions des années 2023 et 2024 ont été mis à jour afin de considérer les mix résiduels pour l'électricité consommée. Les facteurs d'émissions utilisés proviennent des sources suivantes : IEA, AIB, ADEME, EcoInvent.

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
dont carburant autre (autres véhicules routiers/engins/outillage)	milliers de tCO <sub>2</sub> e	2,7	2,8	2,7	↓	-	E1-8
dont chauffage bâtiments gaz & fioul	milliers de tCO <sub>2</sub> e	2,1	2,0	2,8	↑	-	E1-8
dont gaz frigorigènes (bâtiments, trains, bus, autres véhicules)	milliers de tCO <sub>2</sub> e	2,2	0,8	1,0	↑	-	E1-8
dont autre	milliers de tCO <sub>2</sub> e	0,0	0,0	0,0	→	-	E1-8
<b>Émissions brutes de GES du scope 2 - market-based</b>	milliers de tCO <sub>2</sub> e	5,5	25,2	19,1	↓	119	E1-8
dont électricité traction ferroviaire	milliers de tCO <sub>2</sub> e	3,2	23,1	16,8	↓	119	E1-8
dont électricité bâtiments	milliers de tCO <sub>2</sub> e	0,0	0,0	0,0	→	-	E1-8
dont chauffage bâtiments chaleur urbaine	milliers de tCO <sub>2</sub> e	2,3	2,1	2,2	↑	-	E1-8
<b>Émissions brutes de GES du scope 2 - location-based</b>	milliers de tCO <sub>2</sub> e	53,0	46,2	43,3	↓	119	E1-8
<b>Emissions de gaz à effet de serre par chiffre d'affaires net (Groupe CFL, Scopes 1 et 2, market-based)</b>	tCO <sub>2</sub> e / millions d'euros	24,3	37,0	29,9	↓	119	E1-8
<b>Biodiversité</b>							
<b>Montants alloués pour des mesures compensatoires (3)</b>	euros	-	802.938	1.018.000	↑	123	E4-3
dont montants alloués pour des mesures compensatoires terrain	euros	-	777.526	1.018.000	↑	123	E4-3
dont montants alloués au pool compensatoire écologique étatique ou communal	euros	-	25.412	0	↓	-	E4-3
<b>Lignes ferroviaires dans et à proximité immédiate de zones protégées (zones protégées d'intérêt national, natura2000 et zones oiseaux)</b>	km	-	48	48	→	123	E4-5
Lignes ferroviaires dans les zones protégées	km	-	28	28	→	123	E4-5

(3) Périmètre: Service Projets Infrastructure et CFL Immo.

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
Lignes ferroviaires à proximité immédiate de zones protégées (à moins de 10m)	km	-	20	20	➡	123	E4-5
<b>Économie circulaire</b>							
<b>Gestion des déchets (4)</b>							
Quantité totale de déchets produite	tonnes	5.673,8	7.198,3	6.280,3	⬇	128	E5-5
dont quantité de déchets non dangereux	tonnes	4.387,4	2.991,5	2.943,1	⬇	128	E5-5
dont quantité de déchets dangereux	tonnes	1.286,4	4.206,8	3.337,2	⬇	128	E5-5
<b>Traitement des déchets non dangereux (4)</b>							
Recyclage de déchets non dangereux	%	-	80,0	79,0	⬇	129	E5-5
Autre opération de valorisation (y compris valorisation énergétique) de déchets non dangereux	%	-	13,6	13,1	⬇	129	E5-5
Incinération de déchets non dangereux	%	-	0,5	0,0	⬇	129	E5-5
Mise en décharge de déchets non dangereux	%	-	0,3	0,0	⬇	129	E5-5
Autre opération d'élimination de déchets non dangereux	%	-	0,1	1,1	⬆	129	E5-5
Destination finale inconnue de déchets non dangereux	%	-	5,5	6,8	⬆	129	E5-5
<b>Traitement des déchets dangereux (4)</b>							
Recyclage de déchets dangereux	%	-	9,3	9,5	⬆	129	E5-5
Autre opération de valorisation (y compris valorisation énergétique) de déchets dangereux	%	-	85,4	79,9	⬇	129	E5-5
Incinération de déchets dangereux	%	-	0,1	0,0	⬇	129	E5-5

(4) Périmètre national, pour les activités TM (site CRM), BU (site CRM), MI (sites MI-CLIF, MI-EMB GT EM, MI-UE et à pd 2025 MI-FUN), EI (Luxembourg Gare), DG, CFL multimodal, CFL logistics, CFL terminals, CFL site services, CFL cargo, CFL technics.

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
Mise en décharge de déchets dangereux	%	-	0,3	0,3	➡	129	E5-5
Autre opération d'élimination de déchets dangereux	%	-	1,0	2,0	⬆	129	E5-5
Destination finale inconnue de déchets dangereux	%	-	4,0	8,4	⬆	129	E5-5
<b>Emploi</b>							
Total de salariés	nombre	5.125	5.199	5.345	⬆	134	S1-5
Collaborateurs Maison-mère	nombre	3.843	3.950	4.033	⬆	134	S1
Collaborateurs Groupe Fret	nombre	1.205	1.163	1.201	⬆	134	S1
Collaborateurs Autres Filiales	nombre	77	86	111	⬆	134	S1
Collaborateurs masculins en nombre	nombre	-	4.393	4.494	⬆	-	S1-5
Collaborateurs féminins en nombre	nombre	-	806	851	⬆	-	S1-5
Collaborateurs masculins en pourcent	%	85,0	84,5	84,1	⬇	134	S-1
Collaborateurs féminins en pourcent	%	15,0	15,5	15,9	⬆	134	S-1
Collaborateurs Luxembourg	nombre	-	4.999	5.129	⬆	134	S1-5
Collaborateurs - Région - France	nombre	-	-	139	-	134	S1-5
Collaborateurs - Région - Allemagne	nombre	-	-	66	-	134	S1-5
Collaborateurs - Contrat Permanent	nombre	-	5.142	5.320	⬆	134	S1-5
Collaborateurs - Contrat Permanent - Masculins	nombre	-	4.341	4.475	⬆	134	S1-5

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
Collaborateurs - Contrat Permanent - Féminins	nombre	-	801	844	↑	134	S1-5
Collaborateurs- Contrat Temporaire	nombre	-	57	25	↓	134	S1-5
Collaborateurs- Contrat Temporaire - Masculins	nombre	-	52	17	↓	-	S1-5
Collaborateurs- Contrat Temporaire - Féminins	nombre	-	5	8	↑	134	S1-5
Total de salariés qui ont quitté l'entreprise au cours de la période de référence	nombre	-	340	331	↓	134	S1-5
Recrutements Groupe CFL	nombre	515	503	466	↓	135	S-1
Départs Groupe CFL	nombre	316	340	331	↓	134	S-1
Taux de rotation des salariés	%	-	6,6	6,3	↓	134	S1-5
Taux de rotation des salariés - volontaire	%	-	3,9	3,8	↓	134	S1-5
Taux de rotation des salariés - involontaire	%	-	2,7	2,5	↓	134	S1-5
<b>Formation et employabilité</b>							
Entretiens de carrière	%	-	18,4	20,4	↑	137	S1-12
Entretiens de carrière - Masculins	%	-	80,4	80,4	↓	137	S1-12
Entretiens de carrière - Féminins	%	-	19,6	19,6	↑	137	S1-12
Nombre moyen d'heures de formation par salarié	nombre d'heures	-	-	66,2	-	-	S1-12
Nombre moyen d'heures de formation par salarié - Masculins	nombre d'heures	-	71,0	65,8	↓	137	S1-12

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
Nombre moyen d'heures de formation par salarié - Féminins	nombre d'heures	-	72,0	67,9	↓	137	S1-12
Heures de formation	nombre d'heures	252.316	317.061	353.668	↑	-	S-1
Participants aux formations	nombre	22.353	24.836	26.246	↑	-	S-1
<b>Dialogue et consultations</b>							
Salariés couverts par convention collective	%	-	98,3	97,9	↓	-	S1-7
Salariés couverts par convention Luxembourg	%	-	98,1	97,8	↓	139	S1-7
Salariés couverts par convention - Région - France	%	-	-	100	➡	139	S1-7
Salariés couverts par les représentants des travailleurs - Luxembourg	%	-	100	100	➡	139	S1-7
Salariés couverts par les représentants des travailleurs - France	%	-	-	100	-	139	S1-7
Salariés couverts par les représentants des travailleurs - Allemagne	%	-	-	100	-	139	S1-7
<b>Diversité et égalité des chances</b>							
Collaborateurs en nombre au niveau du top Management - Masculins	nombre	-	41	35	↓	143	S1-8
Collaborateurs en nombre au niveau du top Management - Féminins	nombre	-	9	9	➡	143	S1-8
Collaborateurs en pourcent au niveau du top Management - Masculins	%	-	82,5	79,6	↓	143	S1-8
Collaborateurs en pourcent au niveau du top Management - Féminins	%	-	17,5	20,5	↑	143	S1-8
Répartition des salariés en nombre par tranche d'âge - de 30 ans	nombre	-	707	715	↑	-	S1-8

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
Répartition des salariés en nombre par tranche d'âge 30-50 ans	nombre	-	3.347	3.445	↑	-	S1-8
Répartition des salariés en nombre par tranche d'âge +de 50 ans	nombre	-	1.146	1.185	↑	-	S1-8
Répartition des salariés en pourcent par tranche d'âge - de 30 ans	%	14,6	13,6	13,4	↓	-	S1-8
Répartition des salariés en pourcent par tranche d'âge 30-50 ans	%	63,3	64,4	64,5	↑	-	S1-8
Répartition des salariés en pourcent par tranche d'âge +de 50 ans	%	22,2	22,0	22,2	↑	-	S1-8
Collaborateurs handicapés (hors reclassés)	%	-	0,54	0,49	↓	143	S1-11
Collaborateurs reclassés	%	-	4,5	4,5	↓	143	S1
Écart de rémunération entre les hommes et les femmes	%	-	-	-0,67	-	143	S1-15
Incidents avérés de discrimination, y compris de harcèlement	nombre	-	-	1	-	143	S1-16
Incidents graves en matière de droits humains (autre que discrimination)	nombre	-	0	0	→	143	S1-16
Total des amendes en lien avec des incidents en matière de discrimination et de droits humains	montant	-	0	0	→	143	S1-16

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
<b>Sécurité, santé et bien-être</b>							
<b>Sécurité et sûreté au travail</b>							
Accidents du travail par 100 ETP	nombre	2,8	2,9	2	↓	-	S1
Jours de travail perdus suite aux accidents du travail par 100 ETP	nombre	37,5	44,3	31,4	↓	-	S1
Accidents de trajets par 100 ETP	nombre	2,1	2	2,1	↑	-	S1
Jours de travail perdus suite aux accidents de trajets par 100 ETP	nombre	6,2	6,5	13,7	↑	-	S1
Accidents du travail suite à une agression par 100 ETP	nombre	0,185	0,36	0,12	↓	-	S1
Accidents du travail suite à une agression pour 1 million de voyageurs transportés	nombre	0,31	0,58	0,19	↓	-	S1
Décès dus à des accidents et maladies professionnels	nombre	-	0	0	→	149	S1-13
Accidents	nombre	-	146	103	↓	149	S1-13
Taux d'accidents	%	-	17,80	12,50	↓	149	S1-13
Jours perdus en raison d'accidents de travail et de décès dus à des accidents du travail, à des problèmes de santé liés au travail et à des décès dus à des problèmes de santé	nombre	-	2.222	1.600	↓	149	S1-13

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
<b>Santé et bien-être au travail</b>							
Total des examens de Médecine du travail	nombre	3.743	3.299	3.594	↑	-	S1
Examens périodiques	nombre	1.345	924	1.096	↑	-	S1
Examens d'embauche	nombre	628	534	450	↓	-	S1
Examens de reprise du travail	nombre	318	314	341	↑	-	S1
Examens à la demande du salarié	nombre	105	168	292	↑	-	S1
Examens à la demande de l'employeur	nombre	142	116	133	↑	-	S1
Examens à la demande du médecin	nombre	249	249	285	↑	-	S1
Examens protection des femmes enceintes	nombre	18	23	19	↓	-	S1
Reclassements professionnels	nombre	40	79	90	↑	-	S1
Personnes formées en sécurité et santé au travail	nombre	243	459	585	↑	-	S1
Vaccinations	nombre	156	124	181	↑	-	S1
Total Consultations Assistance sociale	nombre	118	147	183	↑	-	S1
Collaborateurs sensibilisés par Assistance sociale	nombre	31	177	23	↓	-	S1
Personnes ayant eu une consultation auprès de l'Assistance sociale	nombre	229	286	351	↑	-	S1
Total Prestations Service Psychologie	nombre	841	896	440	↓	-	S1
Consultations psychologiques	nombre	459	558	246	↓	-	S1
Personnes formées par le Service Psychologie	nombre	179	270	188	↓	-	S1
Conseils et médiations par le Service Psychologie	nombre d'heures	33	36	6	↓	-	S1
Salariés ayant droit à des congés familiaux	%	100	100	100	→	143	S1-14

Intitulé	Unité	2023	2024	2025	Variation 2024 à 2025	Page	Thématique CSRD associée
<b>Sécurité, sûreté et inclusion dans les transports</b>							
Équipement en système de sécurité ETCS infrastructures ferroviaires	%	100	100	100	➡	76	S1, S4
Équipement en système de sécurité ETCS matériel roulant voyageurs	%	100	100	100	➡	76	S1, S4
Caméras dans les gares/arrêts	nombre	1.419	1.481	1.614	⬆	172	S1, S4
Caméras dans les trains	nombre	1.605	1.932	2.200	⬆	172	S1, S4
Autobus équipés de caméras	%	100	100	100	➡	172	S1, S4
Gares et arrêts labellisés « EUREWELCOME »	nombre	22	27	27	➡	173	S-4
Gares et arrêts équipés de lignes de guidage tactile	nombre	42	49	51	⬆	-	S-4
Gares et arrêts équipés d'emplacements de parking pour PMR	nombre	51	51	51	➡	-	S-4
Gares et arrêts munis d'ascenseurs	nombre	25	25	25	➡	-	S-4
<b>Communautés touchées</b>							
Nombre d'élèves sensibilisés	nombre	1.184	919	2.020	⬆	156	S3

# ANNEXES DES INFORMATIONS GÉNÉRALES DU RAPPORT DE DURABILITÉ

## PROCÉDURES D'IDENTIFICATION ET D'ÉVALUATION DES INCIDENCES, RISQUES ET OPPORTUNITÉS IMPORTANTS (IRO-1)

Cette note a pour objectif de décrire la méthodologie utilisée pour l'analyse de double matérialité conduite en 2023 et dont les résultats ont été présentés dans la partie « Stratégie » du rapport de durabilité (voir page 94). Conformément à la Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) et aux nouveaux standards européens de reporting extrafinancier (ESRS), l'exercice de double matérialité a pour objectif d'analyser : (1) les impacts réels et potentiels (positifs et négatifs) des activités du Groupe sur l'environnement et la société (analyse de matérialité d'impact), et (2) les risques et les opportunités liés au « développement durable » pour l'entreprise (analyse de matérialité financière). L'exercice de double matérialité réalisé en 2023 a porté sur le Groupe CFL dans son ensemble. Son résultat est une liste hiérarchique des sujets matériels de l'entreprise sur laquelle est basé le reporting extrafinancier. Cette analyse remplace l'exercice de « simple matérialité » effectué entre 2017 et 2019.



L'analyse de double matérialité a été effectuée selon les étapes suivantes :

### A. L'ÉVALUATION DE LA MATÉRIALITÉ D'IMPACT

L'évaluation de la matérialité d'impact s'est appuyée sur deux évaluations distinctes : une première session de matérialité d'impact avec les membres du Comité des Directeurs du Groupe CFL au cours du premier semestre 2023, ainsi qu'une enquête auprès des parties prenantes coordonnée par la Cellule développement durable pour recueillir les points de vue des parties prenantes internes et externes.

#### 1. Identification des thématiques RSE

En 2023, la liste des thématiques RSE a été révisée, sur la base des priorités de la stratégie d'entreprise et des standards ESRS en vigueur à l'époque, en prenant en compte le benchmark des thématiques RSE d'autres entreprises ferroviaires européennes. Cette analyse a résulté en une liste de douze macro-thématiques organisées autour des piliers environnemental, social et de gouvernance du développement durable, discutée et validée par le Comité des Directeurs lors d'un atelier en mai 2023.

#### 2. Évaluation des impacts par les parties prenantes (matérialité d'impact)

L'évaluation du degré d'impact des activités du Groupe sur ces macro-thématiques s'est faite en deux temps : (1) une première analyse réalisée avec les membres du Comité des Directeurs dans le cadre d'un atelier ; puis (2) une évaluation réalisée dans le cadre d'un questionnaire transmis à une centaine de parties prenantes internes et externes, ainsi que 50 clients voyageurs.

L'évaluation du degré d'impact des activités par le Comité des Directeurs a été réalisée à travers trois critères : (a) l'échelle de l'impact (scoring de 1 à 4) ; (b) l'étendue de l'impact (scoring de 1 à 4) et (c) l'irréversibilité de l'impact (scoring de 1 à 4). La matérialité préliminaire a été déterminée par la somme des scores donnés pour (a) l'échelle, (b) l'étendue et (c) l'irréversibilité de l'impact.

L'évaluation du degré d'impact des activités par les parties prenantes (graphique ci-contre) a été réalisée à

l'aide d'un questionnaire (scoring de 1 à 4) sur la base de deux questions : (a) Pour chacun des thèmes suivants, quel est selon vous le niveau de l'impact actuel, négatif ou positif, des CFL sur la société et l'environnement (en termes d'ampleur) ? (b) Pour chacun des thèmes suivants, quel est selon vous le niveau d'importance que les CFL devraient leur donner à l'avenir (en termes d'ampleur et de probabilité) ?

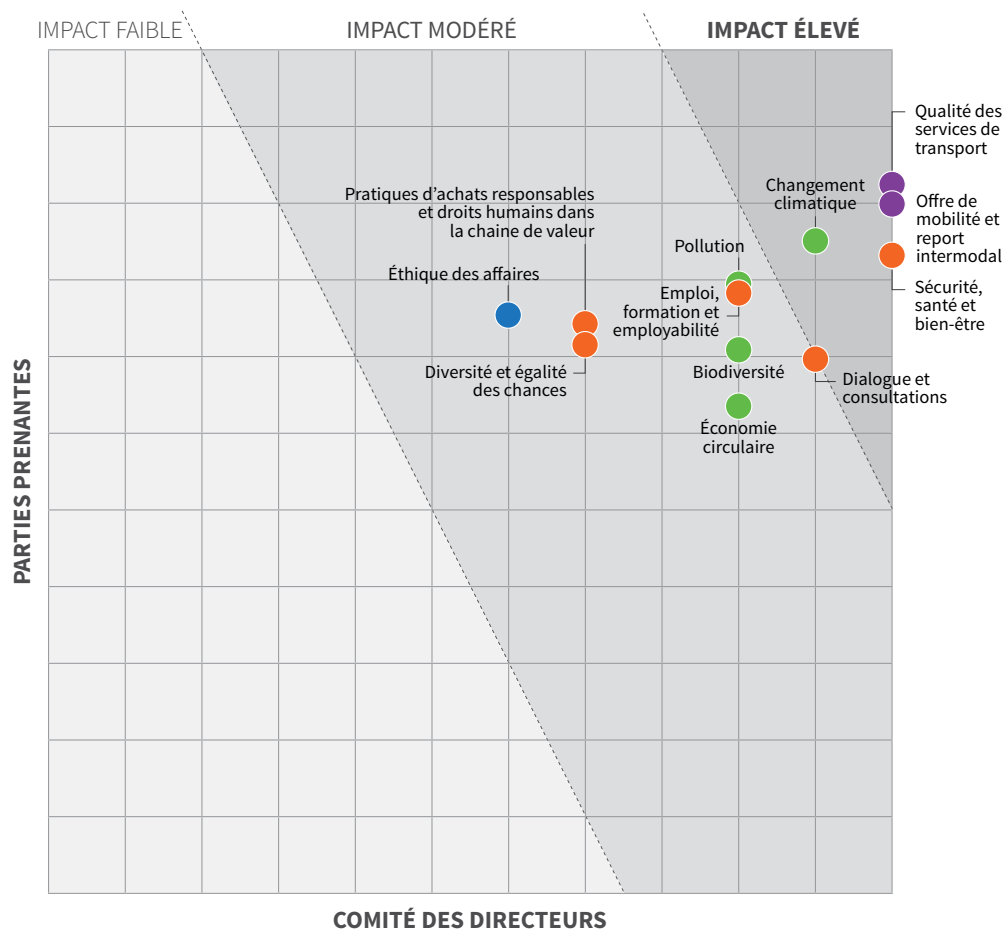
### 3. Résultats des consultations (matérialité d'impact)

Afin d'obtenir les résultats finaux de la matérialité d'impact, les résultats du vote du Comité des Directeurs et de l'enquête auprès des parties prenantes réparties en 3 groupes (collaborateurs CFL, partenaires institutionnels et commerciaux, et société civile, y compris les clients) ont été reconciliés. Un score « Directeurs » a été calculé sur la base des réponses données aux trois questions (score sur 12), ainsi qu'un score « parties prenantes » (un score sur 4 pour chaque catégorie de parties prenantes, donc score

final sur 12). Afin de fournir des résultats représentatifs, une pondération 2/3 pour les Directeurs et 1/3 pour les parties prenantes a été choisie. Le graphique ci-dessous « Matérialité d'impact » montre que le point de vue du management des CFL s'aligne sur celui des parties prenantes lors de l'évaluation des impacts de l'entreprise. Les thèmes qui ressortent comme prioritaires dans le cadre de cet exercice sont les suivants (en ordre hiérarchique) : (1) Qualité des services de transport ; (2) Offre de mobilité et report intermodal ; (3) Sécurité, santé et bien-être ; (4) Changement climatique ; (5) Dialogue et consultation.

#### Matérialité d'impact

Résultat des consultations auprès du Comité des Directeurs des CFL et des parties prenantes sur les impacts réels et potentiels (positifs et négatifs) estimés des activités du Groupe CFL sur l'environnement et la société.



Thèmes matériels environnementaux



Thèmes matériels sociaux



Thèmes matériels de gouvernance



Thèmes matériels transversaux



## B. ÉVALUATION DE LA MATÉRIALITÉ FINANCIÈRE

### 1. Identification des risques et opportunités (matérialité financière)

Avant d'effectuer une évaluation du niveau de risques et d'opportunités encourus par les activités des CFL, une liste des risques et des opportunités les plus importants (notamment liés au dérèglement climatique) a été définie avec les Chefs de service « opérationnels » du Groupe. Les discussions ont permis de distinguer des premières tendances et de rajouter la « cybersécurité » à la liste des douze macro-thématiques identifiées au début de l'exercice de matérialité d'impact.

### 2. Évaluation des risques et opportunités par les parties prenantes (matérialité financière)

Niveau faible (1 points)	Niveau modéré (2 points)	Niveau élevé (3 points)
Faible probabilité d'occurrence	Probabilité d'occurrence élevée	<b>Forte probabilité d'occurrence</b>
Un événement tous les 3 - 6 ans	Un événement tous les 1 - 3 ans	<b>Un événement tous les 6 - 12 mois</b>
Coût et/ou bénéfice faible par rapport à la situation financière globale des CFL	Coût et/ou bénéfice modéré par rapport à la situation financière globale des CFL	<b>Coût et/ou bénéfice élevé par rapport à la situation financière globale des CFL</b>
0 - 1 % des revenus (€0 - €8M)	1,1 - 2,5 % des revenus (€8M - €20M)	<b>Plus de 2,6 % des revenus (&gt;€20M)</b>
Pas d'importance juridique	Affaire civile potentielle	<b>Affaire pénale potentielle</b>
Impact opérationnel localisé	Impact opérationnel accru	<b>Impact opérationnel étendu</b>
Une seule ligne affectée	Plusieurs lignes affectées	<b>Réseau national affecté</b>

Dans le cadre d'un atelier dédié, les membres du Comité des Directeurs, ainsi que les Chefs de service « opérationnels » ont ensuite été amenés à noter les 13 thématiques d'un point de vue des risques et des opportunités potentiels, de manière qualitative, en considérant les seuils suivants de manière illustrative :

Pour chacune des thématiques, une moyenne des points a été calculée, répartissant les 13 thématiques en trois catégories : (1) risques et/ou opportunités faibles (1-1,7 points) ; (2) risques et/ou opportunités moyens (1,7-2,3 points) ; et (3) risques et/ou opportunités élevés (2,3-3 points).

### 3. Résultats de l'évaluation

La liste ci-dessous représente les niveaux de risques et d'opportunités identifiés pour les 13 thématiques RSE. Les résultats montrent des niveaux élevés de risques pour les thèmes suivants (par ordre hiérarchique) : (1) Cybersécurité et (2) Emploi, formation et employabilité.

Thématique		Matérialité financière
Pollution	<b>E2</b>	FAIBLE
Économie circulaire	<b>E5</b>	
Biodiversité	<b>E4</b>	
Diversité et égalité des chances	<b>S1</b>	
Achats responsables et droits humains	<b>S2</b>	
Éthique des affaires	<b>G1</b>	MODÉRÉ
Changement climatique	<b>E1</b>	
Sécurité, santé et bien-être	<b>S1, S2, S3 et S4</b>	
Dialogue et consultations	<b>S1, S2, S3 et S4</b>	
Qualité des services de transport	<b>E1 et S4</b>	
Offre de mobilité et report intermodal	<b>E1 et S4</b>	ÉLEVÉ
Emploi, formation et employabilité	<b>S1</b>	
Cybersecurité	<b>G1</b>	

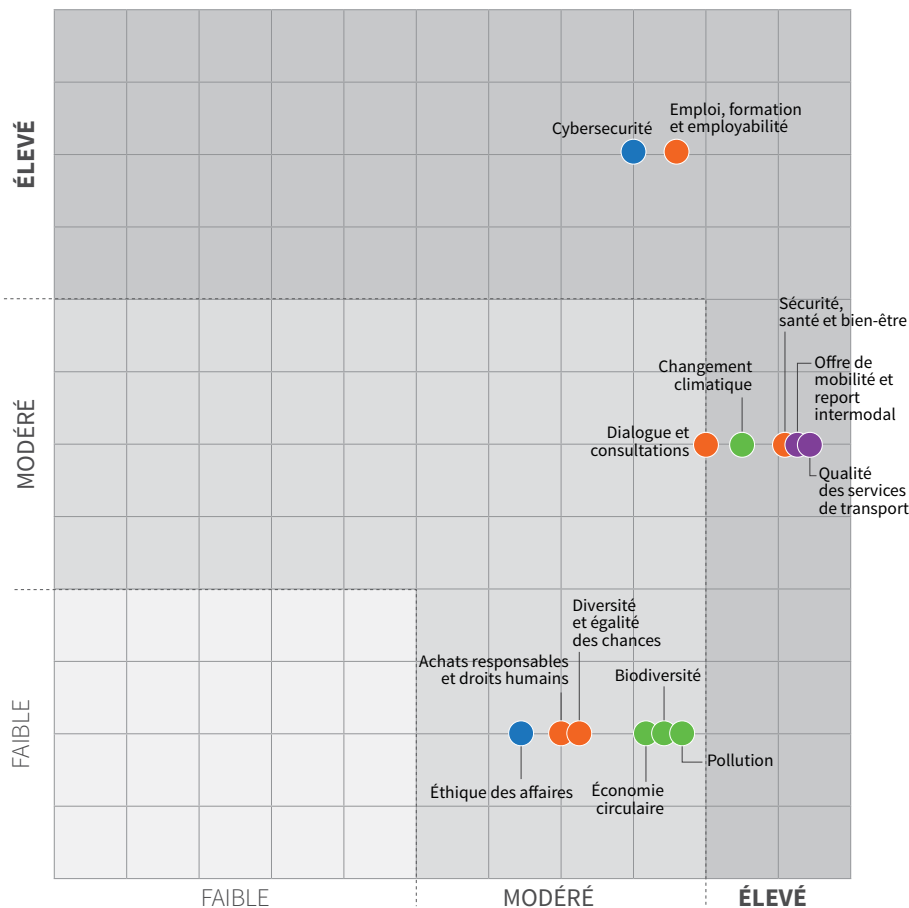
### C. ANALYSE DE DOUBLE MATÉRIALITÉ

Les résultats de l'analyse de matérialité d'impact et de l'analyse de matérialité financière ont ensuite été combinés afin d'identifier les thèmes matériels prioritaires pour le Groupe CFL (à savoir ceux qui ont la note « élevé »). L'approche retenue pour évaluer le degré d'importance a été de considérer le résultat le plus élevé des deux évaluations comme le résultat final. Sur la base des orientations fournies par l'EFRAG (Groupe consultatif européen sur l'information financière) en 2023, il n'est en effet pas nécessaire qu'un sujet soit noté de manière identique des deux points de vue pour être considéré comme matériel et/ ou matériel prioritaire pour l'entreprise. Le graphique « Matrice de Double Matérialité » ci-dessous montre comment se traduit cette approche appliquée aux 13 thématiques évaluées. Le graphique montre si l'importance « globale » des thèmes est considérée comme faible, modérée ou élevée.

En résumé, tous les thèmes ont obtenu la note « élevé » ou « modéré » à l'issue de l'évaluation et par conséquent aucun thème a obtenu la note « faible ». Ceci indique que l'ensemble des thèmes inclus sont pertinents, donc matériels. Le graphique distingue cependant les thèmes matériels prioritaires suivants : Qualité des services de transport ; Offre de mobilité et report intermodal ; Sécurité, santé et bien-être ; Changement climatique ; Dialogue et consultation ; Cybersécurité et Emploi, formation et employabilité.

### IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS MATÉRIELS ET EXIGENCES DE PUBLICATION AU TITRE DES ESRS COUVERTES PAR LA DÉCLARATION RELATIVE A LA DURABILITÉ DE L'ENTREPRISE (IRO-2)

Les thèmes matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité ont ensuite été déclinés en impacts (positifs et négatifs), risques et opportunités (IRO). Une première version de la liste des IRO (voir ci-dessous) a été coordonnée par la Cellule développement durable en lien avec les services concernés, puis discutée et validée par le Comité des Directeurs en 2024. Étant donné qu'aucun changement significatif a été apporté au modèle économique du Groupe CFL et qu'aucun incident majeur n'a été signalé en 2025, la liste des IRO n'a pas été modifiée.



## LISTE DES IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS DU GROUPE (IRO) CFL

ESRS	IRO	Type IRO	Type IRO - Détail	Type (+ ou -)	
<b>Changement climatique</b>	Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> et adaptation au changement climatique	I	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	Positif	
		I	Émissions de gaz à effet de serre (scope 1/2/3)	Négatif	
		R	Dépendance énergétique	Négatif	
		R	Adaptation au changement climatique	Négatif	
		O	Développement de l'offre de mobilité durable	Positif	
		O	Développement des énergies renouvelables	Positif	
<b>Dialogue et consultations</b>	Prise en considération des points de vue des parties prenantes, notamment des clients	I	Services répondant aux besoins de la clientèle d'aujourd'hui et de demain	Positif	
		R	Satisfaction de la clientèle et du personnel	Négatif	
<b>Emploi, formation et employabilité</b>	Création d'emplois, culture du leadership, lifelong learning et développement du personnel	I	Plus grand employeur du pays	Positif	
		R	Collaborateurs et collaboratrices formés en nombre insuffisant	Négatif	
<b>Sécurité, santé et bien-être</b>	Vision zéro accident, culture sécurité, bien-être	I	Transport ferroviaire sûr	Positif	
		I	Collaborateurs et collaboratrices en bonne santé mentale et physique	Positif	
		R	Accidents opérationnels	Négatif	
		R	Accidents du travail	Négatif	
		R	Inaptitudes et reclassements	Négatif	
		O	Renforcement de la culture sécurité contribuant à l'amélioration de la qualité	Positif	
<b>Offre de mobilité et report intermodal</b>	Offre (future) robuste sur base des besoins et attentes des clients et de la stratégie de mobilité du gouvernement	I	CFL, acteur principal de la mobilité au Luxembourg	Positif	
		I	FRET : hub multimodal idéalement positionné pour la consolidation de flux multimodaux en Europe	Positif	
		R	Offre ne répondant pas aux attentes de la clientèle	Négatif	
		R	Concurrence route	Négatif	
		O	Volonté du gouvernement de développer la mobilité	Positif	
		O	Développement d'une offre de mobilité complémentaire douce et partagée	Positif	
<b>Qualité des services de transport</b>	Ponctualité, fiabilité, confort, Information Voyageurs	I	Services de qualité pour la clientèle d'aujourd'hui et de demain	Positif	
		R	Mauvaise perception par la clientèle de la qualité des services	Négatif	
<b>Cybersécurité</b>	Cybersécurité	R	Cyberattaques non maîtrisées	Négatif	

	Chaîne de valeur : amont	Chaîne de valeur : activités principales	Chaîne de valeur : aval	IRO Actuel/Potentiel	Horizon temporel court terme	Horizon temporel moyen terme	Horizon temporel long terme	
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	X	Actuel	X	X	X	
	X		X	Actuel	X	X	X	
	X				Actuel	X	X	X
	X		X	Potentiel			X	X
	X		X	Actuel	X	X	X	X
	X				Actuel	X	X	X
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	X	Actuel	X	X	X	
	X		X	Actuel	X	X	X	X
		Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret		Actuel	X	X	X	
					Actuel	X	X	X
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret		Actuel	X	X	X	
					Actuel	X	X	X
	X				Actuel	X	X	X
	X				Actuel	X	X	X
					Actuel	X	X	X
	X				Actuel	X	X	X
		Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret		Actuel	X	X	X	
					Actuel	X	X	X
			X	Actuel	X	X	X	X
			X	Actuel	X	X	X	X
			X	Actuel	X	X	X	X
			X	Actuel	X	X	X	X
		Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	X	Actuel	X	X	X	
			X	Actuel	X	X	X	X
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	X	Actuel	X	X	X	

## LISTE DES IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS DU GROUPE (IRO) CFL

ESRS	IRO	Type IRO	Type IRO - Détail	Type (+ ou -)	
Pollution	Prévention de la pollution dans l'air, l'eau et le sol	I	Pollution sonore	Négatif	
		I	Pollution lumineuse	Négatif	
		R	Évitement de fuites dans l'air, l'eau et le sol lors de l'utilisation et le transport de substances chimiques	Négatif	
Biodiversité	Réduction de l'impact négatif sur la biodiversité et projets à impacts positifs sur la biodiversité	I	Gestion de la végétation et de l'utilisation d'herbicides sur le réseau ferré pour garantir la sécurité ferroviaire	Négatif	
		I	Gestion des écosystèmes et zones protégées (ZIPN + Natura2000)	Positif	
		I	Mesures compensatoires dans le cadre de nouveaux projets d'infrastructures	Positif	
Économie circulaire		I	Circularité dans les opérations: optimisation de l'utilisation des ressources et prolongation de leur durée de vie	Positif	
		I	Production de déchets non valorisés	Négatif	
		O	Conception circulaire (achat) pour allonger la durée de vie des matériaux et viser l'élimination des déchets	Positif	
Diversité et égalité des chances	Promotion de la diversité des profils en général, basée sur la richesse des compétences, augmentation de l'attractivité des métiers pour les femmes, gestion des générations	I	Actions en faveur de la diversité et l'égalité des chances	Positif	
		R	Discrimination en termes d'emploi	Négatif	
		R	Comportements abusifs et harcèlement	Négatif	
Achats responsables et droits humains	Prise en compte de critères sociaux et environnementaux dans le choix des fournisseurs. Promotion des droits humains en interne et dans la chaîne de valeur.	R	Incidents droits humains en interne et dans la chaîne de valeur	Négatif	
		O	Donneur d'ordre important au Luxembourg (effet levier)	Positif	
Éthique des affaires	Instauration d'une culture d'entreprise, prévention de la corruption et des conflits d'intérêts	I	Instauration d'une culture d'entreprise et de canaux d'alerte	Positif	
		R	Non respect de la protection des données	Négatif	
		R	Cas de corruption, conflit d'intérêt, etc.	Négatif	

	Chaîne de valeur : amont	Chaîne de valeur : activités principales	Chaîne de valeur : aval	IRO Actuel/Potentiel	Horizon temporel court terme	Horizon temporel moyen terme	Horizon temporel long terme
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	X	Actuel	X	X	X
	X		X	Actuel	X	X	X
	X		X	Actuel	X	X	X
	X	Gestionnaire Infrastructure		Actuel	X	X	X
	X			Actuel	X	X	X
	X			Actuel	X	X	X
	x	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	x	Actuel	X	X	X
	x		x	Actuel	X	X	X
	x		x	Potentiel		X	X
		Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret		Actuel	X	X	X
				Actuel	X	X	X
				Actuel	X	X	X
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret		Actuel	X	X	X
				Actuel	X	X	X
	X	Activités Voyageurs; Gestionnaire Infrastructure; Fret	X	Actuel	X	X	X
	X		X	Actuel	X	X	X
	X		X	Actuel	X	X	X



THÈMES MATÉRIELS		PAGES	OBJECTIF(S) DE DÉVELOPPEMENT DURABLE IMPACTÉ(S)
<b>ENVIRONNEMENT</b>			
<b>E1</b>	Changement climatique	26-27, 104-105, 108-119	
<b>E2</b>	Pollution	104-105, 120-121	
<b>E4</b>	Biodiversité	104-105, 122-123	
<b>E5</b>	Économie circulaire (réutilisation des ressources)	104-105, 124-129	
<b>SOCIAL</b>			
<b>S1</b>	Emploi, formation et employabilité	30, 36-41, 132-137	
<b>S1, S2, S3 et S4</b>	Sécurité, santé et bien-être	22-23, 144-149, 156, 170-172	
<b>S1</b>	Diversité et égalité des chances	42-43, 132-133, 140-143, 173	
<b>S2</b>	Achats responsables et droits humains	150-153	
<b>S1, S2, S3 et S4</b>	Dialogue et consultations	20-21, 138-139, 162-166	
<b>GOVERNANCE</b>			
<b>G1</b>	Éthique des affaires	176-178	
<b>G1</b>	Cybersécurité	179	
<b>SECTORIEL</b>			
<b>E1 et S4</b>	Offre de mobilité et report intermodal	25, 27, 52-59, 61, 66-72, 74-81, 106-107	
<b>S4</b>	Qualité des services de transport	24, 60, 82, 160-161, 167-169	

## LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

ODD	CONTRIBUTION DES CFL
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mobilité durable des voyageurs et des marchandises a un impact sur la santé et le bien-être de tous.</li> <li>• En tant que plus grand employeur du Luxembourg, la santé et la sécurité des collaborateurs du Groupe CFL sont des éléments centraux de responsabilité.</li> <li>• La sécurité et la sûreté des clients est la première priorité du Groupe CFL.</li> <li>• Les CFL travaillent pour l'atténuation du bruit et des nuisances sur l'infrastructure ferroviaire ainsi que pour la diminution de leur impact carbone.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les CFL forment des apprentis et sont engagés dans le développement des filières d'apprentissage.</li> <li>• Le développement et la formation continue des collaborateurs sont des leviers importants d'innovation, de performance et de savoir-faire.</li> <li>• Les CFL ont l'ambition de rester un des employeurs les plus attractifs du Luxembourg.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Groupe CFL s'engage à renforcer la mixité et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes aux CFL.</li> <li>• Les CFL mettent en oeuvre des actions pour améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.</li> <li>• Les CFL s'engagent à respecter le droit à l'égalité salariale.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Groupe CFL s'approvisionne depuis plus de 15 ans en électricité verte issue de sources 100 % renouvelables.</li> <li>• S'efforcer à constamment améliorer l'efficacité énergétique des opérations et des bâtiments est une priorité stratégique.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rail, avec ses solutions de mobilité durable, pour voyageurs et marchandises, mais aussi par son impact économique indirect, contribue à la compétitivité et la croissance de l'économie régionale.</li> <li>• Le fait d'être le plus grand employeur du pays engage le Groupe CFL pour l'emploi, la qualification ainsi que la santé et la sécurité au travail.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Groupe CFL place l'innovation dans ses priorités stratégiques, afin notamment d'améliorer continuellement la qualité de son service.</li> <li>• Les CFL transforment et développent le réseau et les gares du pays. Pour une infrastructure de transport fiable, performante, intermodale et digitalisée.</li> </ul>

ODD	CONTRIBUTION DES CFL
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au sein de leur organisation, les CFL ne tolèrent aucune forme de discrimination et développent des mesures en faveur de la diversité et l'inclusion.</li> <li>• Les CFL œuvrent pour permettre aux personnes à mobilité réduite un accès autonome à la mobilité.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les CFL transportent quotidiennement des dizaines de milliers de clients entre différentes zones urbaines et s'engagent pour la sécurité, la sûreté et l'accessibilité.</li> <li>• Par leurs gares et l'offre de mobilité proposée, incluant le train, le bus et l'autopartage, les CFL contribuent à la durabilité des villes et des espaces de vie.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Groupe CFL est un des plus grands donneurs d'ordre du Luxembourg et développe des pratiques d'achats responsables, en tenant compte de critères économiques, mais aussi sociaux et écologiques.</li> <li>• Les CFL encouragent leurs fournisseurs à s'engager dans une démarche durable et à évaluer celle-ci, pour plus d'impact positif sur l'ensemble de la chaîne de valeur.</li> <li>• Offrir un service responsable, c'est aussi se soucier de la qualité du service client ou encore du respect des données privées.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir une mobilité durable issue d'une électricité 100 % verte et augmenter de manière importante le nombre de voyageurs, c'est agir pour le climat.</li> <li>• Le Groupe CFL développe des mesures pour améliorer son impact environnemental, notamment en matière de consommation énergétique et de développement d'énergies renouvelables.</li> <li>• Le report modal vers le rail et le fluvial pour le transport de marchandises permet d'éviter plusieurs milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cadre de projets de construction et d'infrastructure, les CFL prennent en compte des critères environnementaux, engagent des mesures de compensation et déploient des innovations environnementales.</li> <li>• Les CFL cherchent à réduire leurs nuisances et à améliorer continuellement leurs méthodes de travail pour protéger la biodiversité, que ce soit par une gestion rigoureuse des écosystèmes ou par une utilisation très ciblée d'herbicides.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les CFL mettent en œuvre une série de dispositifs pour viser à garantir un niveau de sûreté élevé pour tous les voyageurs et le personnel dans les gares et les trains.</li> </ul>

# LES LABELS ET CERTIFICATIONS DU GROUPE CFL

## **Agrément de sécurité**

CFL - Gestionnaire d'Infrastructure

## **Certificat de sécurité unique (CSU)**

CFL cargo

CFL - Direction Activités Voyageurs

## **Certification ISO 9001**

### *Management de la qualité*

CFL - Service Activités Voyageurs Bus

CFL - Service Activités Voyageurs Trains

CFL - Service Trains et Matériel

CFL - Centre de Formation

CFL - Centre d'Examen

CFL multimodal

CFL logistics

CFL terminals

CFL intermodal

CFL port services

CFL site services

CFL cargo

CFL cargo France

CFL cargo Deutschland

CFL technics

CFL technics France

## **Certification ISO 10002**

Gestion de la qualité - Certification de satisfaction clients

CFL - Cellule Suggestions &

Réclamations Clients

(depuis le 30 janvier 2026)

## **Certification ISO 14001**

### *Management de l'environnement*

CFL multimodal

CFL logistics

CFL terminals

CFL intermodal

CFL port services

CFL site services

CFL cargo

CFL cargo France

CFL technics

CFL technics France

## **Certification ISO 29993**

### *Services de formation*

CFL - Centre de Formation

CFL - Centre d'Examen

## **Label EureWelcome**

*Reconnaissance des efforts en matière d'accessibilité et d'accueil*

CFL (27 gares / arrêts)

## **Accréditation du ministère de la Mobilité et des Travaux publics**

*Reconnaissance du Centre de Formation CFL*

CFL - Centre de Formation

## **Label « Superdrecksäsch »**

*Gestion des déchets suivant ISO 14024*

CFL (Sites TM (CRM), BU (CRM),

MI-CLIF, MI-E, MI-EMB-GT-EM,

MI-EMB-FUN (Funiculaire), Direction Générale (Dairy House),

Gare de Luxembourg

CFL multimodal

CFL logistics

CFL terminals

CFL site services

CFL cargo

CFL technics

## **Certification ISO 45001**

*Management de la santé et sécurité au travail*

CFL multimodal

CFL logistics

CFL terminals

CFL intermodal

CFL port services

CFL site services

CFL cargo

CFL cargo Deutschland

CFL cargo France

CFL technics

CFL technics France

## **Agrément comme organisme formateur en matière de premiers secours**

*Ministère de l'Intérieur*

CFL - Service Formation

## **Attestation SQAS**

*Safety and Quality Assessment for Sustainability*

CFL cargo

CFL cargo Deutschland

## **Certification ISO 19650-1/-2:2018**

Gestion de projets BIM / Phases

Conception et Réalisation

CFL - Service Projets Infrastructure

## **Certification Soudage selon EN 15085-2**

*Soudage des véhicules et des composants ferroviaires*

CFL - Service Trains et Matériel

CFL technics

## **Certification NDT selon DIN 27201-7**

*Contrôles non destructifs VT PT MT et UT pour les véhicules et composants ferroviaires*

CFL - Service Trains et Matériel

CFL technics

## **Certification suivant la norme DIN 6701**

*Collage des véhicules ferroviaires et ses composants*

CFL - Service Trains et Matériel

## **Certification Entité en charge de la maintenance (ECM)**

CFL - Gestionnaire d'Infrastructure

CFL - Service Trains et Matériel

CFL cargo

CFL technics : fonction 4

selon le règlement UE 2019/779

## **Opérateur Economique Agréé (AEO)**

CFL logistics

CFL terminals

## **Good Distribution Practices (GDP)**

CFL logistics : GDP entreposage & route

## **Transported Asset Protection Association (TAPA) FSR 2020**

**LEVEL C**

CFL logistics

## **Label ESR**

*Entreprise Socialement Responsable*

CFL

CFL Immo

CFL Evasion

CFL Mobility

CFL multimodal

CFL logistics

CFL intermodal

CFL terminals

CFL site services

CFL cargo

CFL technics

**IMPRESSUM**

**SOCIÉTÉ ÉDITRICE**

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois  
16, Boulevard d'Avranches  
L-1160 Luxembourg

**CONCEPTION ET LAYOUT**

CFL Service Communication

**IMPRESSION**

Victor Buck Services

**PHOTOS**

Patrick Flammang  
archives CFL  
archives CFL cargo  
archives CFL multimodal



**CFL**

