

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2015)  
**Heft:** 2066

**Artikel:** CGN : force d'un lobby, impuissance des usagers : les pendulaires frontaliers ne font pas le poids face aux touristes et autres nostalgiques  
**Autor:** Guyaz, Jacques  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1017274>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 29.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

logique dans une société laïque, où la pratique ou non d'une religion relève de la liberté personnelle. Mettre en cause ce principe de base reviendrait à nier le système de valeurs des sociétés occidentales qui, au cours de leur histoire, se sont justement affranchies de la mainmise des religions sur les règles de la vie en société. Si cette sécularisation ne s'est pas faite dans la plupart des pays musulmans, ça ne donne pas pour autant le droit à ces derniers d'imposer leur loi aux

autres.

Mais *Charlie Hebdo* n'a-t-il pas manqué de respect aux musulmans? D'abord, pour autant qu'elles soient reconnaissables comme telles, la provocation et l'outrance verbales entrent dans le cadre de la liberté d'expression. En heurtant la volonté musulmane de ne pas représenter le prophète, ces dessins ont certes pu choquer. Mais ils n'ont pas dévalorisé les musulmans en tant que groupe

humain.

Et même les réactions violentes enregistrées, par exemple au Niger, ne prouvent rien. Probablement orchestrées par des groupes fondamentalistes, comme le furent jadis celles dirigées contre le journal danois «*coupable*» d'avoir allumé la mèche, elles ne font qu'illustrer la stratégie de violence de ces groupes.

---

*Dominique von Burg est président du Conseil suisse de la presse.*

## CGN: force d'un lobby, impuissance des usagers

Les pendulaires frontaliers ne font pas le poids face aux touristes et autres nostalgiques

---

Jacques Guyaz - 21 January 2015 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/27138>

La Compagnie générale de navigation (CGN) sur le lac Léman est une entreprise à l'image très sympathique liée à la flotte dite «*Belle Epoque*»: les huit majestueux bateaux à roues à aubes, tous classés monuments historiques.

La CGN est née en 1873, issue de la fusion des trois compagnies qui se partageaient le transport de voyageurs sur le lac 50 ans après les débuts de la navigation à vapeur en 1823. Depuis cette date, la CGN est en situation de monopole sur le Léman, à l'exception des [Mouettes genevoises](#) qui se limitent aux liaisons à l'intérieur de la rade de Genève.

Ce monopole n'existe pas sur le [Bodensee](#), grand lac d'une taille similaire à celle du Léman, où pas moins de quatre entreprises se partagent le transport de voyageurs, sans compter la traversée entre Konstanz et Meersburg. Il est vrai que la géographie humaine des deux lacs est totalement différente. La population se répartit très régulièrement sur les rives des trois pays qui se partagent le Bodensee avec des villes comme Konstanz, Friedrichshafen, Lindau, Bregenz, Romanshorn, Rohrschach ou Kreuzlingen. Inversement, la rive suisse du Léman est massivement plus peuplée que la rive française. Aucune compagnie de navigation concurrente n'a

d'ailleurs surgi en France voisine.

Le maintien de la flotte historique est peut-être une conséquence de l'absence de concurrence – pas de pression à la modernisation – et de la deuxième guerre mondiale. Les huit bateaux qui la composent ont été construits entre 1904 et 1927. L'appellation un peu nostalgique de «*Belle Epoque*», généralement utilisée, ne devrait d'ailleurs s'appliquer *stricto sensu* qu'aux cinq unités construites avant la première guerre mondiale. Après 1927, la grande dépression et la guerre ont mis fin à toute commande de nouveaux bateaux. Il a fallu attendre 1963 pour que de nouvelles

unités, totalement différentes, soient mises en service sur le lac et que la valeur patrimoniale de la flotte apparaisse peu à peu. Sans cette longue période de tragédie européenne, qui sait si un renouvellement régulier n'aurait pas conduit à une mise à la casse des vapeurs les plus anciens?

La vocation de la CGN était presque exclusivement touristique. Aucun traversier (comme disent les Québécois pour *ferry*) permettant de transporter une voiture de Lausanne à Evian n'a jamais été mis en service, malgré divers projets portés notamment par le faible Conseil du Léman.

Et puis les frontaliers sont arrivés, de plus en plus nombreux et la CGN a dû créer de véritables lignes de transport public entre Lausanne et Evian, Lausanne et Thonon-les-Bains, Nyon et Yvoire, Nyon et Chens. Des bateaux rapides, les Navibus, permettaient d'effectuer le trajet entre Lausanne et Thonon-les-Bains en moins d'une demi-heure. Dépassée par l'afflux de passagers, la CGN les a remplacés par des unités de plus grande capacité, mais plus lentes. Le temps de trajet a quasiment doublé, passant de 27 à 50 minutes, les frontaliers toujours aussi entassés. Et la grande presse

relativement indifférente. Pour ne rien dire de l'impuissance du maire de Thonon-les-Bains, seul Français membre du Conseil d'administration du groupe CGN SA.

Le contraste est saisissant avec la flotte historique qui bénéficie d'un *lobbying* extraordinairement efficace, celui de l'ABVL (association des amis des bateaux à vapeur du Léman) qui pourrait être citée comme modèle de réussite dans la récolte de fonds et dans l'art de la pression sur les pouvoirs publics. Cinq des vapeurs de la flotte historique ont été rénovés au fil des ans.

Les restaurations du *Montreux* entre 1998 et 2001 et du *Savoie* entre 2004 et 2006 ont coûté plus de 20 millions de francs, financés par les cantons et les actionnaires de la CGN. L'ABVL est née en 2002 et a depuis réussi à récolter quelque 25 millions pour les rénovations du *Simplon*, de la *Suisse*, du *Vevey* et de l'*Italie*, soit un montant supérieur à celui consenti par la CGN et les cantons actionnaires, qui ont investi ensemble environ 20 millions de francs.

Le travail de l'ABVL est absolument remarquable et l'association est maintenant au cœur de l'entreprise dont elle est devenue le deuxième actionnaire avec 22,32% du capital et une place au conseil d'administration du groupe CGN SA. Mais la flotte

historique prend toute la place, et vu de l'extérieur on ne peut s'empêcher de penser que les frontaliers doivent se contenter des restes.

C'est bien sûr une vision excessive. La CGN est aujourd'hui un groupe comprenant deux sociétés distinctes pour la flotte historique (CGN Belle-Epoque SA) et pour les autres activités (CGN SA). Elle n'a pas eu les moyens de faire face à l'afflux des frontaliers et compose au mieux avec les bateaux disponibles. Le [plan stratégique](#) du groupe pour 2020 met d'ailleurs fortement l'accent sur les lignes de transports publics.

Mais bien sûr, les moyens sont inégaux: pas d'association de récolte de fonds, peu de *lobbying* des pendulaires, malgré l'action du [Groupement transfrontalier européen](#), un soutien surtout verbal de la part des autorités françaises qui ne sont pas actionnaires de la CGN. Il sera compliqué de faire un plan d'investissement pour construire de nouveaux autobus du lac à la fois rapides et de grande capacité.

La CGN est un véritable cas pour école de *management*: d'un côté un *lobby* efficace et puissant et de l'autre des usagers – les frontaliers – individualistes, et sans grande influence.