



FRÉQUENT
AGILE
DURABLE



LX Lake-Express : un nouveau service écologique pour relier les deux rives de Genève

[Décembre 2024] La startup « LX Lake-Express » s’apprête à révolutionner la mobilité genevoise avec un service de transport innovant et durable : des catamarans électriques équipés de foils permettront bientôt de traverser le lac de Genève pour relier directement les rives gauche et droite, évitant ainsi les embouteillages en centre-ville.

Exploité par Lakeway SA, avec Romain Jordan comme Administrateur et Pierre Baudet en tant que Directeur, ce projet est soutenu par des investisseurs privés engagés dans l’amélioration de la mobilité douce à Genève et, à terme, dans toute la Suisse. « Alors que les projets de pont ou de tunnel ont été abandonnés, les besoins de liaison entre les deux rives continuent de croître, tout comme le nombre de pendulaires dû à la pénurie de logements en centre-ville », explique Me Jordan.

Pour répondre à cette demande, la startup compte sur deux premiers catamarans de 30 places, avec un départ toutes les 15 minutes aux heures de pointe, offrant ainsi une solution de transport rapide, écologique et confortable. La première liaison reliera Bellevue à la rive gauche, avec des options de ports soigneusement étudiées pour maximiser l’accessibilité.

« Le succès du service dépendra de la proximité des ports avec les lieux de résidence et de travail des usagers, ainsi que de leur accessibilité aux pistes cyclables, aux transports publics, et, idéalement, aux parkings », précise Pierre Baudet. Pour la rive gauche, les sites privilégiés incluent le Port-Noir, proche d’un parking relais (P+R), et la Tour-Carrée, également bien desservie avec un espace dépose-minute. En rive droite, le port du Vengeron semble idéal, face au futur siège de la Banque Lombard Odier, avec les ports Gitana, Saladin et Genthod comme autres options viables.

La société a choisi le modèle P12 de l'entreprise suédoise CANDELA, le seul bateau de transport public actuellement en service à utiliser une technologie foil, permettant de réduire les frottements et, donc, la consommation d'énergie. « Cette technologie réduit les émissions de CO₂ de 95 % par rapport aux ferries diesel de la Voie Bleue », explique Pierre Baudet, soulignant le choix écologique de LX pour Genève.

Une étape clé : La demande de concession fédérale

En **décembre 2024**, Lake Express a soumis à l'Office fédéral des transports (OFT) sa demande de concession pour opérer les navettes électriques Candela P-12 sur le Lac Léman. Cette démarche est une étape réglementaire essentielle pour tout service de transport public régulier en Suisse. La concession garantit que les opérations répondent aux normes légales et de sécurité en vigueur, tout en assurant la coordination avec les autres moyens de transport. En conformité avec l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV), Lake Express a détaillé son projet, y compris les caractéristiques techniques des navettes, les trajets planifiés et les infrastructures nécessaires.

Cette demande s'inscrit dans un processus rigoureux visant à obtenir les autorisations nécessaires pour un lancement en début d'année 2026. Par ailleurs, une autre demande de concession, utilisant le même modèle de bateau Candela P-12, a été soumise pour le lac de Lugano par un autre acteur des transports lacustres.

La société se montre confiante, car CANDELA a déjà obtenu l'homologation en Suisse pour son modèle C8, basé sur une technologie identique.

En parallèle, LX est en discussion avec UNIRESO pour permettre aux détenteurs de l'abonnement de voyager sur ses bateaux en utilisant leur Pass annuel. Selon Pierre Baudet, « l'intégration des abonnements est cruciale pour favoriser l'intermodalité, un des piliers essentiels du projet. »

LX proposera un abonnement annuel de CHF 1'800, ramenant le coût de chaque traversée à CHF 4 pour un utilisateur quotidien sur une période de 11 mois. Pour les touristes, un passage unique sera facturé CHF 10. « En considérant les subventions et redevances, le coût d'un billet de Mouettes s'élève en moyenne à CHF 4 pour le contribuable. Nous visons ce prix plancher pour nos abonnés directs et UNIRESO, tout en restant une entreprise privée, sans demande de subventions. Si nous répondons aux attentes de la demande, notre service sera rentable », précise Me Jordan.

LX prévoit une fréquentation de 500 passagers par jour dès la première année, soit quatre fois plus que les 125 passagers quotidiens de la Voie Bleue. Pierre Baudet explique cette différence : « La Voie Bleue utilise un grand ferry diesel qui ne peut accoster qu'à Corsier ; un port situé loin des usagers, du centre-ville et des transports publics, et ne propose des départs que toutes les 45 minutes. Au contraire, notre service, avec sa fréquence de départs toutes les 15 minutes et sa proximité avec les usagers, sera bien plus attractif ! »

Me Jordan ajoute : « Avec 125 passagers répartis sur 10 rotations par jour, leur ferry de 200 places transportera en moyenne seulement 12,5 passagers par trajet, ce qui pose un réel problème écologique et économique. Ils se permettent ceci car ils comptent sur les subventions des

communes pour couvrir leurs pertes, contrairement à notre service qui doit être rentable et donc s'adapter aux attentes de la demande, notamment avec des débarcadères bien placés et une bonne fréquence des navettes. Les communes devront bientôt se prononcer sur la question du financement de ces pertes. »

LX ne compte pas s'arrêter là et prévoit l'acquisition de deux autres catamarans, plus grands (150 places), pour connecter dans un futur proche les ports de Nyon et Hermance. La vision de l'entreprise consiste à combiner durabilité, service à l'utilisateur et rentabilité dans un modèle vertueux.

Contact presse : Romain JORDAN – romain@lake-express.ch