

Trois transports du futur imaginés en Kreiz-Breizh

Depuis plusieurs années, Exid Concept & Développement procède à la conception de projets que ce soit en zone urbaine, rurale ou même en mer. Le dernier en date est le train autonome.

L'entreprise

Taxirail : un train autonome

Il devrait être sur les rails d'ici cinq ans. « Nous avons 2023 comme échéance, commente Régis Coat, à la tête de l'entreprise d'Exid. Il existe des contacts en France et à l'étranger. Le prix de revient est de 10 centimes par kilomètre et par voyageur, alors que celui d'un TER est d'environ 6,50 € ».

Ce train autonome disposera de panneaux solaires sur son toit pour tous les éléments de confort et d'une batterie pour la traction. « Le Taxirail a été imaginé avant le rapport Spinetta qui propose la fermeture de certaines petites lignes ferroviaires rurales jugées pas assez rentables et mêmes déficitaires. Cet exposé a seulement conforté mon analyse. » Pour lui, « en Bretagne, six lignes sont ciblées. Elles fermeront à plus ou moins brève échéance ». Or, « au-delà de la réalité des chiffres, le train reste indispensable dans nos campagnes. Il est vecteur de mobilité, lien social et d'attractivité économique ».

Le patrouilleur Code_Libellule

« C'est un navire stable, rapide et polyvalent capable de remplir des missions variées, aussi bien en haute mer qu'en zone littorale : police des pêches, surveillance et lutte contre les trafics illicites, recherche et sauvetage, surveillance des fonds marins... » Code_Libellule a été imaginé en 2014 avec comme élément d'actualité la piraterie.

L'objectif ? « Veillez à la souveraineté des zones économiques exclusives (ZEE). La France est la deuxième ZEE au monde. On s'est interrogés sur comment faire beaucoup avec peu. » Avec ses 30 m de long pour 40 tonnes, « il réalise 99 % des missions demandées à un navire beaucoup plus grand ». Code_Libellule peut être piloté depuis la terre par drone.

Avec une réserve, « si le drone est



Patrouilleur autonome, taxirail, vélo futuriste... Exid a de nombreux projets en cours.

CRÉDIT PHOTO : DR

kidnappé par un autre État ou autre : qu'est-ce qu'on fait ? » Le coût moyen est de 5,5 millions d'euros. « Nous avons des contacts avec des chantiers en Bretagne et en Italie. Nous avons également une délégation d'un État asiatique qui a manifesté son intérêt. »

Love-lo : mieux que la bicyclette ?

« Qu'est-ce qu'on peut faire en partant d'une base vélo pour remplacer

la voiture ? » La réflexion de Régis Coat a débuté là. En 2015, il s'est penché sur la problématique des transports urbains individuels.

« Les pistes cyclables ne sont pas encore embouteillées. Il faut savoir qu'en ville, le moyen le plus rapide d'accéder d'un point à un autre est le vélo, puis le bus », présente-t-il. L'entrepreneur a alors imaginé Love-lo.

« À l'intérieur, nous sommes assis

comme dans une chaise. C'est plutôt confortable. Nous réalisons moins d'efforts que sur un vélo et d'une meilleure conduite. » Régis Coat poursuit : « Nous avons eu des contacts préliminaires. L'assemblage et la conception se font en Bretagne. Nous espérons une commercialisation courant 2020. » Le coût ? Environ 4 500 €.

Rosemary BERTHOLOM.

Exid : « Notre gros problème est de trouver des financements »



Régis Coat est à la tête d'Exid.

CRÉDIT PHOTO : OUEST-FRANCE

Pour être précis, Exid n'est pas une start-up mais « un bureau innovation ». Depuis 2017, Régis Coat est installé entre Callac et Carhaix, à Plusquellec. « Au début, nous étions à Rennes mais l'avantage du Centre-Bretagne est d'être à 1 h 20 de Lorient et de Brest. »

Régis Coat est à la tête de cette structure dédiée aux transports de demain. « Nous ne sommes pas pro-

ducteurs. On soumet des idées qu'on essaye de développer », complète celui qui a fait ses études à Sup de co à Brest. Il est également membre du conseil d'administration de l'Institut de Locarn et du bureau de l'Institut Jules-Verne.

Comment vit un bureau d'innovation aujourd'hui ? « Notre gros problème est de trouver des financements. Les banques sont les princi-

pales absentes. Souvent, elles nous disent : on ne peut rien faire pour vous. »

Il dresse un constat : « La plupart du temps, les banques ne sont pas formées pour accompagner les sociétés innovantes. Alors, on cherche des investisseurs privés, des business angels (« investisseur providentiel », N.D.L.R.), des industriels, des financiers... »