

## Les histoires d'après-demain : Il n'y a pas de faits sur l'avenir mais plutôt des fictions

Au cours de l'été 2014, il avait été proposé à tous ceux qui participent aux travaux du Conseil de se livrer à l'exercice de la fiction pour imaginer l'avenir du territoire à 30-40 ans.

On peut retrouver les textes ici [http://www.nantes-citoyennete.com/Tx\\_Histoires.html](http://www.nantes-citoyennete.com/Tx_Histoires.html)

Pendant l'été 2015, le même exercice a été proposé sur les mêmes bases :

- raconter une histoire d'anticipation avec pour cadre le territoire métropolitain
- privilégier la fiction (personnages, intrigue...) au texte prospectif classique
- laisser libre cours à l'imagination sur des scénarios de toutes natures (optimistes, pessimistes ou... lucides)



### Nantes 2050 – Une petite page de rêve

Par Christian Davias – 25 août 2015

[christian.davias@orange.fr](mailto:christian.davias@orange.fr)

Jacques quittait la plateforme air-port de Nantes-Atlantique, récemment inaugurée, pour se diriger vers le parking des véhicules en libre service. Ironie de l'Histoire, la mise en service de lignes courtes, urbaines et interurbaines desservies par une noria de drones de transport, avait relancé de l'intérêt pour ce site de l'ancien aéroport.

Ces drones développés sur le territoire de la métropole nantaise, fruit d'un partenariat exemplaire entre Airbus industrie, l'IRT Jules Verne, et des industriels bretons pour la partie pile à combustible, transforma radicalement les conditions économiques locales. Il faut dire que ces appareils présentent de nombreux avantages. Silencieux du fait de leur motorisation électrique, non polluants, réclamant peu d'emprise au sol, et surtout entièrement automatisés dans leur pilotage.

Toutefois, en cette année 2050, le matériel de série ne permettait par unité, que le transport d'une centaine de passagers avec leurs bagages. Cette capacité relativement modique était compensée par des rotations très rapides.

Le développement de la nouvelle plate-forme de Nantes-Atlantique n'avait posé aucun problème. Jacques repensa un moment à toute la littérature qu'il avait consultée, relatant les conflits qui s'étaient développés lors du déplacement de l'ancien aéroport.

Cette plate-forme était le point d'interconnexion d'un réseau qui s'était rapidement développé. Concurrençant le réseau classique SNCF, cette société sut saisir l'opportunité de la sortie des drones de transport (baptisés TDV pour transport à décollage vertical) pour se poser en principal exploitant de ce nouveau moyen de déplacement.

Son réseau rails vieillissant nécessitait d'incommensurables investissements. C'est pourquoi, la décision fut prise d'abandonner progressivement le réseau historique.

La SNCF créa une filiale, la SNTD (société nationale de drones de transport) qui devint le premier exploitant mondial de ce type de réseau. Le contrat fut passé dans la métropole nantaise, dans les locaux de la chaîne de production. La couverture médiatique fut à la hauteur des enjeux et Nantes devint rapidement la vitrine de ce mode de transport.

Le réseau n'était pas complètement développé et sa mise en place était assez complexe sur le plan de la sécurité des couloirs de navigation. Nantes avait misé en priorité sur les liaisons avec les capitales régionales, et les grands bassins d'activités économiques, mais également sur un maillage facilitant la mise en réseau des principales villes des Pays de la Loire et de la Bretagne.

Jacques, arrivé au parking des véhicules électriques en libre service, introduisit sa carte universelle d'identification et de paiement dans le lecteur, puis sélectionna la catégorie de véhicule souhaitée. Quelques instants plus tard, l'ascenseur du silo livra la voiture.

La circulation fut aisée. La généralisation des véhicules électriques, seuls admis dans le centre de l'agglomération, rendait les déplacements agréables. Jacques emprunta la voie rapide qui reliait la plateforme air-port à l'île de Nantes, pour aboutir directement au pont transbordeur. Cet axe avait été baptisé « boulevard du Conseil de développement » en témoignage aux travaux de cette instance dans l'exercice de la démocratie participative, ce qui avait permis aux décideurs de faire les bons choix.

Du nouveau pont jeté sur le bras de Pirmil, on avait une vue magnifique sur le « Princesse Irène », paquebot de croisière accosté au quai Wilson.

Le pont transbordeur avait été une véritable innovation, non dans sa forme qui rappelait tellement celui d'origine, mais dans son fonctionnement tous modes et sa rapidité surprenante.

Pendant le bref transfert, Jacques put apercevoir le trafic fluvial très dense sur le bras de la Madeleine.

Arrivé à destination, il remisa son véhicule à la station du Commerce. En rejoignant à pied son domicile de la rue d'Orléans, il pensa que demain il lui faudrait sortir son bateau du nouveau port silo...