



## Notre village en 2050 : rêvons un peu

Contribution au Conseil de développement de Grand Bourg Agglomération  
11/04/25

### Résumé

#### Notre village aujourd'hui ...

Le Conseil de développement prépare un avis sur l'avenir des communes rurales dans un cadre qui va limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols. Ce texte est une contribution à la réflexion.

En se référant au village moyen d'aujourd'hui, on peut en dresser le portrait-robot. Il est situé à 20 kilomètres de la ville et à 7 kilomètres du bourg le plus proche. Sa population de 750 habitants est en légère augmentation. Neuf actifs sur dix travaillent à l'extérieur. Il y a une école et deux commerces mais pas de ligne de car régulière. Presque tous les déplacements longs se font en voiture. Les familles dépensent en moyenne 600 euros par mois pour leurs déplacements quotidiens, une dépense très lourde pour ceux qui ont des petits revenus. Ceux qui ne conduisent pas sont limités dans leur recherche d'emploi et dans leurs loisirs.

#### ... et en 2050

Ce texte dessine l'avenir de notre village de façon plaisante, cohérente et sobre. Certains traits de l'image s'apparentent à de la prévision tandis que d'autres relèvent l'ambition ou du rêve.

Nous sommes en 2050. La population s'est accrue de 60 habitants. C'est beaucoup plus rapide que le village français moyen et c'est dû au dynamisme de l'agglomération.

Grâce à une politique très volontariste, les grands logements sous-occupés ont été libérés par le déménagement des personnes seules, divisés et réoccupés quand ils étaient vacants.

Les constructions neuves (moins d'une par an) ont été réalisées sur des grands terrains partiellement construits et dans des dents creuses. Il n'y a pas eu d'empiètement sur les zones agricoles et naturelles.

Le nombre d'exploitations agricoles et d'entreprises individuelles est resté stable. L'école et la vie associative se sont maintenues. En revanche, les commerces traditionnels ont fait place à un local multiservices qui propose la livraison des commandes en ligne, l'épicerie de dépannage, un café associatif et des permanences de plusieurs services.

Ceux dont l'emploi est éloigné télétravaillent beaucoup plus. La voiture est devenue minoritaire pour circuler au village. Pour se rendre au bourg on peut maintenant choisir entre plusieurs modes dont une navette autonome qui passe sur demande à toute heure du jour ou de la nuit. Pour aller en ville, on peut facilement covoiter ou utiliser la navette jusqu'au bourg et un car express ensuite. Certains ont une voiture en moins et peuvent emprunter en dépannage une des voitures disponibles en autopartage sur la place du village.

#### Une vie enviable

La vie au village est devenue bien plus enviable. Les habitants disent qu'ils ont la liberté de choisir leurs activités sans difficultés particulières. Les relations entre habitants sont riches. Ceux qui pratiquent la marche et le vélo se sentent en forme. Tous apprécient un village qui s'est embelli et une nature qui a été préservée.

## Quel avenir pour les villages autour de Bourg-en-Bresse ?

Grand Bourg Agglomération (GBA) révisé son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Le Conseil de développement s'est investi dans plusieurs avis 'sectoriels' sur ce projet : mobilité, logement et économie. Un avis transversal est également en préparation. Il couvre les trois mêmes secteurs en se focalisant sur une question sensible : l'avenir des communes rurales dans le cadre du projet de SCoT.

Bien des gens sont habitués à penser cet avenir sous la forme d'une croissance démographique obtenue à coup de nouvelles constructions empiétant sur les zones agricoles et naturelles. Or le projet de SCoT prévoit de freiner l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

Le futur des villages est donc à repenser. Ce texte est une contribution à la réflexion, avec une attention particulière portée à la mobilité.

## Notre village aujourd'hui

### Huit villages proches de la moyenne

À ce jour, on peut estimer la population de l'Agglomération à 136 000 habitants, répartie à raison de 63 000 dans les 4 communes de la zone urbaine (ci-après la ville), 28 000 dans les 14 communes des pôles structurants et pôles équipés (ci-après : les bourgs) et 45 000 dans les 56 communes rurales restantes. La commune rurale moyenne abrite donc environ 800 habitants.

Plutôt que de communes, on parle ici de villages, définis comme des ensembles de constructions suffisamment compacts pour que les habitants puissent facilement se croiser, se connaître et s'entraider. Ce n'est pas nécessairement le cas d'une commune si elle est fragmentée en plusieurs lieux de vie, par exemple si elle est fusionnée ou composée de plusieurs hameaux. En admettant qu'une commune rurale sur dix est fragmentée, on estimera la population du village moyen à environ 700 habitants.

À quoi ressemblent aujourd'hui les villages de cette taille ? Pour s'en faire une idée, on peut parcourir les deux tableaux qui suivent. Ils présentent huit 'communes-villages' qui ne sont pas fragmentées et dont la population avoisine les 700 habitants.

**Tableau 1 – Huit villages proches de la moyenne**

Commune	Population 2021	Distance à la ville	Bourg le plus proche	Distance au bourg	Variation population depuis 2015	Logements 2021	Habitants par rés. principale	Rés. secondaires + log. vacants
Beupont	712	26	Marboz	10	+0,4%	323	2,7	17%
Bény	782	17	St Etienne	4	+0,4%	360	2,4	9%
Curtafond	803	15	Polliat	4	+1,0%	392	2,3	11%
Lescheroux	722	27	Montrevel	10	-0,2%	355	2,9	29%
Montcet	720	10	/		+0,9%	281	2,7	4%
Saint-Didier-d'Aussiat	869	20	Polliat	10	-0,7%	396	2,4	10%
Saint-Julien-sur-Reyssouze	716	25	Montrevel	8	-0,2%	400	2,2	17%
Vandeins	732	12	Polliat	8	+0,8%	324	2,5	10%
<b>Moyenne</b>	<b>757</b>	<b>19</b>		<b>7</b>	<b>0,3%</b>	<b>354</b>	<b>2,5</b>	<b>14%</b>

**Tableau 2 – Huit villages proches de la moyenne (suite)**

Commune	Actifs	Exploitations agricoles	Autres entreprises	Associations	Elèves à l'école	Nombre de commerces	Commerces
Beaupont	352	12	33	18	60	3	Proxy Boulangerie-bar-relais postal, coiffeur
Bény	380	9	13	21	85	2	Boulangier, coiffeur,
Curtafond	379	8	20	13	89	1	restaurant
Lescheroux	312	20	36	19	64	1	Epicerie-ambulance
Montcet	386	6	16	12	70	1	Boulangier
Saint-Didier-d'Aussiat	433	11	18	31	117	3	Boulangier, GammVert, coiffeur
Saint-Julien-sur-Reyssouze	349	7	27	25	37	1	Epicerie
Vandeins	364	8	7	17	73		rien
<b>Moyenne</b>	<b>369</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>74</b>	<b>1,5</b>	

## Notre village : portrait-robot

Les données de ces deux tableaux permettent de dresser le portrait-robot du village typique d'aujourd'hui.

- Il est situé à 20 kilomètres de la ville et à 7 kilomètres du bourg le plus proche.
- Sa population est de 750 habitants. Elle est en légère augmentation (+0,3%/an).
- Le nombre de logements s'élève à 350 dont 300 résidences principales, le reste étant composé de résidences secondaires ou des logements vacants. Il y a 2,4 habitants par résidence principale. Une résidence principale sur cinq est grande (plus de 3 pièces) et occupée par une personne seule.
- Une petite moitié de la population est active, ce qui est plus que la moyenne française. Neuf actifs sur dix travaillent à l'extérieur. Les autres travaillent dans les exploitations agricoles, au nombre d'une dizaine et dans les 'entreprises' locales, au nombre d'une vingtaine. Ces dernières sont presque toutes des entreprises individuelles.
- La vie sociale locale est animée par une vingtaine d'associations.
- L'école fonctionne avec trois classes.
- Il y a deux commerces dont la survie est incertaine.

Si l'on regarde la mobilité de plus près, on voit que c'est une grosse dépense ou une grosse contrainte, selon que l'on a une voiture ou pas.

- Le village est desservi en transport à la demande mais il n'y a pas de ligne de car régulière.
- 95 % des déplacements longs sont effectués en voiture, dont 80 % au volant.
- Les familles dépensent en moyenne 600 euros par mois pour leurs déplacements quotidiens (en comptant la dépréciation de leurs voitures). Cela représente 13% de leur consommation totale. C'est beaucoup plus que pour les citadins. Pour ceux qui ont des petits revenus, les dépenses de déplacement sont une charge incompressible et proportionnellement très lourde.
- Ceux qui n'ont pas de voiture se déplacent peu. Leurs trajets durent longtemps (chaque jour trois quart d'heure de plus que les citadins). Ils sont limités dans leur recherche d'emploi et dans leurs loisirs.

## Notre village au futur, en rêvant un peu

Projetons-nous maintenant dans notre village en 2050. Son image est dessinée avec le souci d'être à la fois plaisante, cohérente et compatible avec les contraintes de sobriété du SCot. En annexe, on verra que certains traits du dessin s'apparentent à de la prévision, d'autres à des ambitions et d'autres encore à du rêve. On entend par prévision quelque chose qui devrait se réaliser

spontanément. Une ambition se concrétisera à condition de mener une action volontariste. Un rêve suppose de généraliser en 25 ans une formule qui n'existe aujourd'hui que sous forme de prototype.

### Les habitants

D'année en année, notre population a poursuivi sa lente augmentation sans changer de rythme (+ 0,3% par an). C'est trois fois plus rapide que la commune rurale française moyenne car nous avons bénéficié du dynamisme de l'agglomération. Pour mémoire, le SCoT prévoyait une augmentation de 0,3 par an pour les communes rurales. En 25 ans, nous avons accueilli 60 habitants supplémentaires et nous en sommes maintenant à 810 habitants.

### Les logements

Le vieillissement et les séparations auraient dû réduire vider les logements d'une partie de leurs habitants mais une politique très innovante a aidé au déménagement des personnes seules dans des logements plus adaptés à leurs besoins et à leurs moyens. Cela a permis de libérer des grands logements qui ont accueilli des familles. De ce fait, l'occupation des résidences principales n'a pas beaucoup diminué. Nous sommes passés de 2,4 à 2,3 personnes par résidence principale. Ces dernières sont maintenant au nombre de 350 contre 300 à la date d'élaboration du SCoT.

Les cinquante résidences principales supplémentaires ont été obtenues de quatre façons : (1) logements obtenus par division de grands logements sous-occupés, (2) remise en service de logements vacants, (3) logements aménagés dans des anciens bâtiments agricoles ou artisanaux et (4) constructions neuves. À présent, il n'y a plus que 5% de grands logements sous-occupés contre 20% à l'époque du SCoT.

Les constructions nouvelles sont presque toutes des petits logements. Elles ont été réalisées dans des dents creuses et dans des jardins jugés trop grands par leurs propriétaires. Il n'y a pas eu d'empiétement sur les zones agricoles et naturelles.

### Les activités

La population active a très légèrement augmenté, la croissance démographique ayant un peu compensé le vieillissement de la population. Les emplois au village n'ont pas diminué. Il y a globalement le même nombre d'exploitations agricoles et d'entreprises individuelles.

Le nombre d'enfants d'âge scolaire est sensiblement le même depuis plusieurs décennies car l'augmentation de la population a compensé la diminution du nombre d'enfants par famille. L'école du village fonctionne toujours avec ses trois classes.

Les commerces traditionnels ont disparu mais ils ont été remplacés par un établissement d'un genre nouveau qui assure de multiples fonctions : retrait des commandes aux producteurs locaux, point relais de livraison des commandes en ligne, épicerie de dépannage, café associatif, permanences de la bibliothèque et des services itinérants.

La vie sociale locale est toujours animée par une vingtaine d'associations auxquelles s'ajoutent maintenant plusieurs réseaux d'entraide. La majorité des villageois fait partie d'au moins un de ces réseaux. Ceux qui en font partie mutualisent toutes sortes d'objets et de services sans avoir à les acheter.

## Zoom sur la mobilité

Revenons un moment en 2025. Un [avis](#) publié récemment imagine l'avenir de la mobilité dans notre territoire en incluant la ville et sa périphérie. Nous y présentons une série de scénarios optimistes avec moins d'étalement urbain, plus de télétravail, plus de vélo, de transports publics et de covoiturage. Tous ces changements réunis réduiraient les distances parcourues au volant mais cette

diminution serait compensée par l'accroissement de population prévu dans le SCoT. À long terme, le budget mobilité des habitants resterait lourd, les encombrements aux heures de pointe resteraient longs et de vastes surfaces resteraient dédiées au stationnement alors que l'espace va devenir contraint.

Pour toutes ces raisons, le texte recommande de pousser le curseur de façon encore plus volontariste, avec l'objectif d'une réduction substantiellement des distances parcourues au volant ainsi que du nombre de voitures en circulation. C'est ce qui est présenté ci-dessous dans le l'image de notre village au futur. Projetons-nous donc en 2050 à nouveau.

### Moins de déplacements longs

Parmi les personnes qui ont leur emploi en ville (20 km) ou dans un autre lieu éloigné, presque toutes télétravaillent si leur métier le permet, à raison de deux ou trois jours par semaine. Cette pratique a été multipliée par quatre depuis l'époque du SCoT. Certains télétravailleurs se rendent de temps en temps au bourg pour profiter d'un local de coworking et de de ses facilités. Le télétravail concerne également ceux qui ont leur emploi sur place en tant qu'entrepreneurs individuels.

Les achats en ligne se sont amplifiés au point que pour beaucoup, la visite au supermarché n'est plus du tout un rituel. Un groupement d'agriculteurs locaux prend ses commandes sur Internet et plusieurs magasins des environs fonctionnent avec un drive. Dans ce domaine, il y a eu une innovation majeure : on ne va plus chercher ses commandes en voiture. Elles arrivent toutes au bourg dans quelques points relais et de là, une navette les transporte plusieurs fois par jour jusqu'au local multiservice situé au centre du village.

Ce local accueille aussi les permanences de plusieurs administrations à raison d'un ou plusieurs passages par semaine.

Cette série de changements a permis de supprimer un quart des déplacements longs. En revanche, les déplacements vers le bourg ont augmenté car les commerces et les services y ont été renforcés. Pour le villageois moyen, la distance parcourue quotidiennement a diminué de 40 à 30 kilomètres.

### Moins de trajets au volant

À l'intérieur du village, la grande majorité des déplacements se fait maintenant à pied, à vélo ou à vélo électrique. Cela a été rendu possible par un nouveau partage des rues et une limitation des vitesses. La part de la voiture a été divisée par deux (de 60% à 30%).

Les déplacements entre le village et le bourg (8 km) concernent le travail, le collège, les achats, les loisirs et les services. Utiliser sa voiture personnelle reste une option mais ces déplacements se font aussi en transport à la demande, à vélo électrique sur un itinéraire agréable et sécurisé, et en covoiturage grâce à une ligne sur laquelle on embarque en cinq minutes aux heures pleines. Sur cette liaison, il n'y a plus que la moitié des déplacements qui se font au volant contre 80% à l'époque du SCoT.

Depuis peu, le transport à la demande a connu sa petite révolution. Il est maintenant assuré par une voiture autonome sans chauffeur dédiée à la liaison entre le village et le bourg. Cette formule a permis d'apporter trois innovations : (1) quand il y a de la demande, les départs se font toutes les demi-heures, (2) le service fonctionne 24 heures sur 24, 365 jours par an et (3) la voiture assure à la fois le transport des passagers et l'acheminement des commandes en ligne vers le local multiservice.

En ce qui concerne les déplacements vers la ville il y maintenant trois bonnes possibilités. On peut aller jusqu'au bourg et continuer avec le car express qui rejoint le centre-ville et la gare de façon rapide et fréquente. On peut aussi profiter d'un des nombreux covoiturages qui s'organisent spontanément entre habitants du village. On peut enfin prendre le volant de sa voiture mais il n'y a plus que la moitié des déplacements qui se font de cette façon, contre 80% à l'époque du SCoT.

En ce qui concerne les autres déplacements, la plupart des gens continuent d'utiliser leur voiture personnelle sauf pour les loisirs et les activités collectives qui donnent très souvent lieu à du covoiturage, y compris pour les conduites des enfants.

### Moins de voitures

Puisqu'il existe maintenant de bonnes alternatives à la voiture personnelle et qu'elles sont bien utilisées, beaucoup de familles ont choisi d'avoir une seule voiture et pour quelques-unes, pas de voiture du tout. La hausse du prix des voitures a bien aidé dans cette évolution. À l'époque du SCoT, plus de la moitié des familles possédait deux voitures mais la moyenne est maintenant d'à peine plus d'une voiture par famille.

Ceux qui ont une voiture en moins s'en sortent grâce au vélo électrique, au covoiturage, à la navette sans chauffeur, au télétravail et aux achats en ligne. Il reste cependant des circonstances où un véhicule leur manque. Fort heureusement, il y a sur la place du village une série de voitures en autopartage, disponibles sur réservation. Ces véhicules sont de plusieurs modèles : petites voitures à deux places pour les déplacements locaux, véhicules routiers pour des grandes distances, gros véhicule pour transporter des objets encombrants. Les familles abonnées se servent de l'autopartage en dépannage, à raison de quelques emprunts par mois.

### Moins de dépenses

Puisqu'ils se déplacent moins et utilisent moins leurs voitures, les habitants du village font des économies. On ne parlera pas d'économie de carburant puisque toutes les voitures sont maintenant électriques, mais plutôt d'économie d'énergie. Pour ses déplacements quotidiens, la famille moyenne dépense dans les 100 € par mois en électricité, soit la moitié de ce que lui coûtait les passages à la pompe à l'époque du SCoT. En revanche, il y a quelques dépenses supplémentaires car chacun a maintenant un vélo et un abonnement mensuel (qui inclut la navette à la demande, le car express et le covoiturage). Puisque les transports alternatifs sont moins chers et largement subventionnés, l'économie reste substantielle.

Là où la différence saute aux yeux, c'est pour ceux qui ont une voiture de moins, ce qui représente plus de 4000 euros par an d'économie. Même en déduisant les abonnements de transport et d'autopartage, le gain de pouvoir d'achat est considérable.

## Une vie enviable

Au-delà des logements, des activités, des kilomètres et des euros, il faut maintenant parler de l'attractivité du village. Quand on interroge les habitants ils disent que leur situation est enviable à plusieurs titres.

### Des activités librement choisies

Ceux qui continuent de conduire leur voiture ont gardé les mêmes possibilités de choisir leur employeur, leurs lieux d'achats et leurs loisirs. Grâce au bouquet de mobilités alternatives dont dispose le village, il est maintenant possible d'avoir le même éventail de choix sans conduire sa propre voiture ou en la sortant rarement. Quant à ceux qui ne peuvent pas conduire (ou qui ne peuvent plus), ils sont bien heureux de vivre une vie élargie alors qu'elle serait rétrécie s'ils vivaient encore à l'époque du SCoT.

À cette époque, beaucoup de discussions portaient sur le choix des modèles de voiture, biaisés par une brouhaha de publicités. Cette liberté illusoire a été remplacée par un vrai choix avec une demi-douzaine de modes de transport ayant tous quelque chose pour plaire.

À l'époque du SCoT, beaucoup de gens venaient vivre au village pour le plaisir de la verdure et de la nature mais pour d'autres, il s'agissait surtout d'économiser sur le prix du logement, un piège pour une partie d'entre eux car le coût des déplacements grignotait une bonne part des économies faites sur le logement. Aujourd'hui, le choix est devenu plus ouvert pour deux raisons. D'abord, le coût des déplacements a très fortement diminué pour ceux qui ont changé leur mobilité. Ensuite il y a moins d'écart entre la ville et le village dans le prix de l'immobilier. On ne déménage plus de la ville au village par contrainte mais par choix.

### Des contraintes ressenties comme peu difficiles

Au début du siècle, conduire une voiture était vu comme une facilité. C'est encore vrai aujourd'hui pour ceux qui prennent le volant tous les jours. Ils leur suffit de démarrer leur véhicule, disent-ils en oubliant les contraintes auxquelles ils sont habitués : entretien, contrôle technique, encombrements et stationnement.

Les habitués des déplacements alternatifs ont aussi leurs contraintes, par exemple consulter la météo pour partir à vélo avec les bons vêtements ou anticiper leur trajet en car ou en covoiturage. Mais puisqu'ils s'y sont habitués et n'y pensent plus, leur vie n'est pas plus difficile que celle des automobilistes.

### Beaucoup de convivialité

À pied et à vélo, on croise des connaissances dans la rue. En montant dans la navette à la demande ou en covoiturant, on rencontre ses concitoyens. Le local multiservice, l'école et les réseaux d'entraide créent aussi de multiples occasions de rencontres. Les relations sociales sont particulièrement riches sans pour autant que le village soit fermé sur lui-même.

### Peu de stress

Presque tous ceux qui se déplacent à pied, à vélo et à vélo électrique disent qu'ils se sentent plus en forme et plus détendus. Même leurs médecins le constatent.

### Un beau cadre de vie

Le village s'est embelli. Les rues font plus de place à la verdure et moins à la voiture.

L'agriculture et la nature préservée renforcent l'attrait du village pour les habitants qui aiment la campagne.



## Annexe

Ce tableau décrit, trait par trait, la façon dont le portrait du futur village a été dessiné.

Élément	Projection	Statut <sup>1</sup>	Commentaire
Population	+ 60 habitants	Prévision	Prolonge la tendance et respecte le cadrage du SCoT
Logement	+ 50 résidences principales	Rêve	Reste à inventer une façon de réduire la sous-occupation des grands logements
“	+ 20 logements construits	Rêve	Reste à inventer une façon de réduire les logements vacants et de reconvertir les bâtiments inoccupés
“	contruction de petits logements	Rêve	Reste à inventer une façon de changer les habitudes de l’immobilier
“	Pas d’artificialisation	Ambition	Suppose de mobiliser les instruments permettant de rendre disponibles les terrains des dents creuses
Ecole	Maintien des 3 classes	Ambition	Suppose une mobilisation pour le maintien de l’école
Télétravail	Au maximum pour ceux qui travaillent loin	Rêve	Reste à inventer la façon de mobiliser les employeurs du territoire sur cet enjeu
Local multifonction	Permet une grande part des achats	Rêve	Reste à inventer un modèle économique. Voir un <a href="#">prototype ici</a> .
Réseaux d’entraide	Inscrivant la majorité des habitants	Ambition	Suppose de généraliser les expériences pionnières actuelles
Rapprochement des services	Permanences nombreuses et fréquentes	Ambition	Suppose une action pour inciter les administrations du territoire à changer
Mobilités actives	Marche et vélo au village	Ambition	Suppose de la sécurisation et de l’incitation au changement
“	Vélo entre village et bourg	Ambition	“
Covoiturage	Lignes entre village et bourg	Ambition	Suppose beaucoup d’incitation au changement
“	Grande part des déplacements vers la ville	Ambition	“
Navette autonome	Entre village et bourg	Rêve	Reste à inventer le modèle économique de la voiture autonome à usage public
Car express	Entre bourg et ville	Ambition	Suppose de l’investissement et de l’incitation au changement
Autopartage	Pour une part des ménages	Rêve	Reste à inventer le modèle économique de l’autopartage villageois
Dépenses de mobilité	Une voiture par famille	Rêve	Découlera de la réussite de toutes les autres actions

<sup>1</sup> Une prévision va se réaliser spontanément. Une ambition requiert une action volontariste. Un rêve suppose de généraliser en 25 ans une formule qui existe aujourd’hui à l’état de prototype.



