

Densification des lotissements

les pavillonnaires font de la résistance

Déjà critiqué sur le plan de la sociabilité, le périurbain est régulièrement remis en cause sur le plan environnemental. La maison individuelle reste malgré tout largement plébiscitée.

L'auteur :

Jean-Michel Léger
Sociologue CNRS, IPRAUS/ENSA
Paris-Belleville/UMR AUSSER
jmc.leger@gmail.com

Malgré les démentis bien argumentés sur leur équivalent dans l'Hexagone, la menace des *gated communities* et de la guerre de sécession urbaine alimente une controverse sur la sociabilité des périurbains¹, renforcée aujourd'hui par la discussion sur le coût en terres agricoles, en réseaux et en pétrole, si bien que, comme tous les autres territoires, mais avec la culpabilité en plus, le périurbain doit désormais trouver les moyens de se densifier².

La nuisance du trafic automobile

Un tel mot d'ordre, facile à tenir depuis les ministères et les préfetures, éprouve des difficultés d'application locale, ce qui n'est pas dû à une simple opposition entre le « haut » et le « bas » : la densification par le bas est en effet aussi vieille que le pavillonnaire et la résistance du statu quo cède dès lors que le coloti trouve un avantage privé à l'évolution. Notre recherche sur les lotissements autour d'Annecy³, dont les considérations sur l'usage sont ici extraites, ne consistait pas à commenter ce qui se fait déjà – agrandissement de la maison, comblement de la parcelle ou construction d'un plus ou moins petit collectif sur plusieurs parcelles réunies –, mais à envisager une troisième forme d'évolution – division d'une parcelle en deux ou de deux en trois, etc., avec les propositions urbanistiques et réglementaires afférentes – capable de maintenir la morphologie pavillonnaire existante. Le lotissement étant réputé être la forme urbaine (ou périurbaine) la moins apte à l'évolution morphologique et réglementaire⁴, le défi valait la peine d'être relevé.

Évidente, l'équation « densité de l'habitat = trafic automobile » l'est assurément, mais on reste surpris par une inquiétude qui se révèle égale à la saturation du bâti et à l'inconnue sociale. Dans une croissance périurbaine en « doigts de gant », l'habitant voudrait toujours être le dernier arrivé à l'extrémité du gant, de manière à ne pas subir le trafic venu de (et allant vers) l'amont. Les lotissements situés au pied de la forêt et de la montagne ont cette chance, mais il faut bien rejoindre la voie rapide engorgée qui draine vers Annecy les autres grappes de lotissements (et inversement sur le chemin du retour).

L'inconnue sociale

Aux yeux et aux oreilles des habitants, l'augmentation du trafic sur toutes les voies justifie toujours plus la fameuse forme de lotissement en boucle ou en raquette qui révolue tant les urbanistes au nom de la perte de la continuité urbaine. Mais les habitants des lotissements choisissant toujours la discontinuité urbaine au profit de la résidentialité, de la tranquillité et de la sécurité pour les enfants, la discussion avec les experts, si elle avait lieu, serait un dialogue de sourds. Les nuisances sonores et l'allongement du temps de déplacement sont l'un des arguments avancés contre la densification des lotissements, mais ils sont aussi un argu-

ment écran qui masque l'inconnue, bien plus insécurisante, de leur déséquilibre social et paysager.

Qu'il ait été livré clé en mains ou qu'il se soit rempli peu à peu, le lotissement est à son achèvement un ensemble dont l'homogénéité sociale est due avant tout au prix du mètre carré à sa fondation. Vingt ou quarante ans plus tard, l'évolution des carrières et, plus encore, celle du foncier ont conduit à une certaine gentrification, ce qui ne suffit pas à écarter l'inquiétude fondamentale d'une majorité de citoyens : le déclassement. Le contrôle de l'entre-soi est une conduite universelle qui se manifeste chaque fois que les habitants sont en mesure d'exercer un tel contrôle : ce que tout habitant HLM redoute le plus, c'est le renouvellement de son voisinage (ou le contraire, quand celui-ci n'est pas bon) ; à l'opposé, les copropriétaires en logement collectif réussissent parfois à se coopter les uns les autres par un tri des nouveaux entrants. Le péril de la cohabitation et du déclassement est tellement intériorisé qu'il est ressenti même quand le baromètre est au beau fixe : lorsque, par exemple, les derniers arrivants sont plutôt des médecins ou des ingénieurs⁵ succédant aux « petits-moyens »⁶. Toute nouvelle construction représente ainsi une inconnue sociale, d'autant plus que la nouvelle parcelle sera plus petite, même si son

1. M.-Ch. Jaillet, « Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? », *Esprit*, novembre 1999, p. 145-161. Pour des points de vue nuancés, voir E. Charmes, *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris, L'Harmattan, 2006 et aussi, du même auteur, « Les périurbains sont-ils anti-urbains ? Les effets de la fragmentation communale », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 102, juillet 2007, p. 7-17, ainsi que, dans le même numéro, Rodolphe Rodier, « Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives », p. 31-39.

2. Cette hypothèse est à mettre aux côtés d'autres propositions de densification des lotissements, telles

celles d'E. Charmes réfléchissant à l'organisation d'« itinéraires » commerçants (in « *La Densification des lotissements pavillonnaires de grande banlieue* », *Études foncières*, n° 119, janvier-février 2006, p. 14-17).

3. G. Desgrandchamps, M. Ferrand, B. Le Roy, M. Le Roy, J.-M. Léger, *Lotir les lotissements. Conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel*, rapport IPRAUS pour le PUCA, juillet 2008.

4. D. Trotin, « Moi, j'aime bien les lotissements », *Techniques et architecture*, n° 474, octobre-novembre 2004, p. 51-55.

5. La situation des lotissements de la région d'Annecy, dont l'échantillon étudié était pourtant diversifié du point de vue géographique et sociologique, est certes spécifique à cette région.

6. Dans une enquête sur les « petits-moyens » (situés à la frontière entre les classes populaires et les classes moyennes) menée dans un quartier pavillonnaire de Gonesse (Seine Saint-Denis), « l'arrivée massive des « Turcs » est au contraire l'événement majeur de l'histoire du quartier » (M. Cartier, I. Coutant, O. Masclat, Y. Siblot, *La France des « petits-moyens »*, *Enquête sur la banlieue pavillonnaire*, Paris, La Découverte, 2008, coll. « Textes à l'appui »).

courbe de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy. En considérant les pratiques globales de mobilités des ménages (semaine et week-end, et courtes et longues distances), ces recherches posent l'hypothèse de l'existence d'un comportement de « compensation » en lien avec la forme urbaine ou des éléments tels que l'accès aux espaces verts. Cela reste une hypothèse et des recherches doivent encore être réalisées pour clarifier les mécanismes en cause. Par exemple, les centres urbains denses rassemblant généralement des catégories sociales au revenu élevé, la mobilité de loisirs renvoie-t-elle à la « compensation » d'un manque (d'espace, de verdure, etc.), ou témoigne-t-elle d'autres mécanismes sociaux ?

Par ailleurs, il faut garder à l'esprit le fait que le développement durable n'est pas qu'une affaire de protection de l'environnement : il est aussi associé à des enjeux sociaux et économiques. Si les travaux qui viennent d'être évoqués réduisent l'intérêt des politiques de densification pour les économies d'énergie, ils ne mettent pas en cause les intérêts sociaux et économiques de la ville compacte (voir la contribution d'Eric Charmes p.20).

Les recherches à venir doivent également caractériser plus précisément les formes urbaines. En particulier, au lieu de réduire la question à la densité et à la forme urbaine, ne serait-il pas plus pertinent de s'intéresser à l'« intensité » et au cadre de vie en reconsidérant les avantages de la proximité ?¹⁴. L'« intensité » urbaine regroupe trois notions : la densité, la centralité et le cadre de vie. En dépassant le déficit sémantique de la notion de densité, ce terme permet de recentrer le débat sur la ville durable autour des questions d'organisation des centralités et des modalités de relation entre les zones centrales et périurbaines.

Réduction de la mobilité de compensation

Ainsi, la densification n'est pas, en elle-même, mécaniquement productrice de centralité, et encore moins de qualité de vie. L'idée de centralité renvoie au degré d'urbanité des lieux dans ses aspects fonctionnel et social, c'est-à-dire aux potentialités offertes en termes de relations sociales et d'activités.

C'est cette vitalité sociale qui constitue un facteur de développement et de concentration des activités économiques et culturelles. Ce faisant, la centralité est une variable clé pour comprendre et expliquer la concentration des citoyens dans un espace réduit, et donc pour comprendre et expliquer des mobilités marquées par des déplacements sur de faibles distances avec un fort recours aux modes autres que l'automobile.

Plus encore que la centralité, le cadre de vie est relativement indépendant de la densité. A titre d'exemple, la discontinuité de l'occupation du sol par le bâti (par la présence d'espaces verts) n'est évidemment pas un facteur de dégradation du cadre de vie. Bien souvent au contraire, elle améliore la qualité de l'environnement et, par là même, la qualité de vie¹⁵. Or, compte tenu des résultats des recherches sur la mobilité de week-end et de longue distance, cette amélioration du cadre de vie peut s'avérer bénéfique en termes de consommation d'énergie dans les transports. Elle pourrait bien en effet réduire la mobilité de compensation. ■

Bibliographie

- ✓ ASCHER, F., 1998, *La république contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*, Paris, Édition de l'Aube
- ✓ CAMAGNI R., GIBELLI M., 1997, *Développement urbain durable : Quatre métropoles européennes*, Éditions de l'Aube
- ✓ CAMAGNI R., GIBELLI M., RIGAMONTI P., 2002, « Forme urbaine et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extensions urbaines dans l'agglomération milanaise », in *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2002-1, pp.105-139
- ✓ DA CUNHA A., « Densité, centralité et qualité urbaine : trois dimensions de l'intensité ? », Journée d'échange franco-suisse 2009, *Densités, centralités, intensités. Quelles perceptions ? Quelles réalités ? Quelles représentations ?* Lausanne, 3 juillet 2009
- ✓ DUREAU F., LEVY J.-P., 2008, « Morphologie urbaine et consommation énergétique », in Coutard O. et Levy J.-P. (eds.), *Ville et environnement*, Paris, Éditions du CNRS, 16 p.
- ✓ FOUCHIER, 1999, « Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong-Kong) », *2001 plus*, n° 49, septembre
- ✓ FULFORD C., 1996, *The compact city and the market : the case of residential development*, in Jenks M., Burton E., Williams K., (éd.), *The Compact City : a sustainable urban form* ? Oxford, E & FN Spon, pp. 122 – 133
- ✓ HIVERT L., LECOUEVEY F., BOURRIOT F. et MADRE J.-L., 2006, *Rapport CEREN et INRETS, « Bilan Co2 des ménages. Les exemples de la région IDF et de l'arrondissement de Lille »*
- ✓ HOLDEN E., NORLAND I., 2005, « Three Challenges for the Compact City as a Sustainable Urban Form : Household Consumption of Energy and Transport in Eight Residential Areas in the Greater Oslo Region », in *Urban Studies*, Vol. 42, n° 12, pp. 2145-2166, November 2005
- ✓ JENKS M., BURTON E., WILLIAMS K., (éd.), 1996, *The Compact City : a sustainable urban form* ? Oxford, E & FN Spon
- ✓ KENNEDY, M., 1995, *Ekologisk stadsplanering i Europa*, in : *Den miljövänliga staden-en Utopi ? (Ecological urban planning in Europe)* Rapport fran en seminarserie, Miljöprojekt Sankt Jörgen, Göteborg
- ✓ LYNCH K., 1981, *Good city form*, MIT Press, Cambridge
- ✓ MORLET O., 2001, *Coûts-avantages des basses densités résidentielles*, État des lieux, Paris, ADEF
- ✓ NEWMAN et KENWORTHY, 1989, *Cities and automobile dependence*, Gower, Aldershot, Royaume-Uni
- ✓ ORFEUIL J.-P., 1999, *La mobilité : Analyses, représentations, controverses*, Mémoire de thèse d'habilitation, Université Paris XII- Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris
- ✓ ORFEUIL J.-P., SOLEYRET D., 2002, *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? Recherche Transport Sécurité*, n°76, pp. 208-221, Inrets
- ✓ PERRELS A., 2005, « Grappling with hybrid structures », in *Sustainable consumption models-disentangling urbanity and lifestyle*, in Herwitsch E. et al. (ed.), op. cit., pp 266-307
- ✓ PLATEAU C., 2008, « Les émissions de gaz à effet de serre des ménages selon les localisations résidentielles. Les exemples de la région IDF et de l'arrondissement de Lille », in *Économie de l'étalement urbain. Point de repère*, février 2008, Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable
- ✓ POUYANNE G., 2003, « Les avantages comparatifs de la ville compacte. Une esquisse de méthodologie pour l'étude des liens entre forme urbaine et mobilité », XXXIX^e Colloque de l'ASRDLF, Lyon, 1-3 septembre 2003
- ✓ POUYANNE G., 2005, « Etalement et mobilité quotidienne. A la recherche d'une forme urbaine soutenable. », in Lacour C., Perrin E., Rousier N. (éd.), *Les nouvelles frontières de l'économie urbaine*, Paris, Les Éditions de l'Aube
- ✓ POTIER F., 2006, « Problématique des flux de transport : Mobilité Loisirs-Tourisme, Note de travail », in *Démarche Prospective Transports 2050*, Ministère des transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Conseil Général des Ponts et Chaussées, mars 2006
- ✓ RICHARDSON H. W., 1978, *Regional and urban economics*, Harmondsworth, Penguin Books.
- ✓ ROUTHIER J.-L., TRAINEL J.-P., GONZALES-FELIU J., HENRIOT F., RAUX C., 2009, *Ethel-II Rapport final*. Convention ADEME
- ✓ VILHELMSON, B., 1990, *Var dagliga rörlighet : om resandes utveckling, fördelning och gränser (Our daily mobility : on the development, distribution and limits of travelling)*. TFB report 1990 :16, The Swedish Transport Board, Stockholm
- ✓ WILLIAMS K., BURTON E., JENKS M. (Eds) *Achieving Sustainable Urban Form*, London : E & FN Spon, pp. 1-6

prix est l'équivalent de celui de la parcelle d'origine vingt ans plus tôt.

Le déséquilibre de la bonne distance

Comme tout lieu familier, le terrain de la maison donne lieu à un habitus à partir duquel le choix initial, plus ou moins contraint, devient le bon choix et la taille du terrain, la bonne taille – ce qu'elle est de fait puisqu'elle est issue d'un ajustement de

tous les paramètres d'acquisition, parmi lesquels, en premier lieu, le croisement entre la localisation et le prix. Ainsi, chacun trouve sa place dans la géographie sociale de tout territoire. Les plus petits terrains sont typiques des vieux quartiers pavillonnaires situés sur la commune même d'Annecy ; plus on s'éloigne et plus on demande un grand terrain, avec la mise en distance des voisins qu'il implique puisque les maisons des lotissements périurbains sont presque toujours disposées au centre de la parcelle. Jusqu'à

ces dernières années, cette implantation allait de soi pour les géomètres comme pour les habitants ; aujourd'hui elle est le premier obstacle à la densification, avant même l'hypothèque juridique. Un terrain, fût-il de 2000 m², au centre duquel une maison est ouverte sur quatre côtés, laisse peu de possibilité à l'édification d'une deuxième construction, ce que les propriétaires actuels sont les premiers à déplorer (« À l'époque, tout le monde posait sa maison au milieu, personne ne pensait que si on voulait un jour diviser le terrain, il serait plus judicieux de la mettre sur un côté »).

Propre au pavillonnaire français (mais pas seulement), l'équidistance de la maison avec les limites du terrain représente en fait davantage une manière de respecter son voisin qu'une raison de s'en méfier, car la prise de distance physique est le moyen à partir duquel pourront s'établir des relations pacifiques. Si le jardin est le glacis de la maison, la frontière figurée par la clôture multiplie la possibilité d'autant de contacts que de risques, car les contacts sont à la fois le sel de la sociabilité pavillonnaire (les relations de voisinage pouvant constituer un potentiel équivalent à celui des liens familiaux) et son poivre quand les échanges ne respectent plus le code de bon voisinage⁷.

Il n'y a pas donc a priori de bonne distance spatiale qui équilibre une bonne distance sociale, l'intrusion étant relative à la distance dont chacun a l'expérience. Le premier degré de rupture de l'équilibre originel est la pose d'un abri de jardin, toujours à la limite, c'est-à-dire contre la haie du voisin. Ce surgissement très répandu préfigure ce que serait la construction d'une nouvelle maison pour les colotis : un risque, tant que le nouvel arrivant n'est pas admis dans le club. Enfin – ou plutôt en premier –, d'un strict point de vue économique la densification présente le risque d'une perte de valeur du bien par diminution de la rente de situation (vue et silence)⁸.

L'incertitude juridique

Dans les cas étudiés, l'hypothèse de la densification par division parcellaire est juridiquement possible dans le lotissement d'une commune où le PLU permet désormais de doubler la surface habitable sur des parcelles déjà confortables (2000 m²). La question n'est toutefois pas celle du PLU (qui relève du droit public) mais plutôt celle de la pérennité de la validité des cahiers des charges des lotissements (droit civil) interdisant la division parcellaire.

Droit public/droit civil, règlement/contrat : le législateur n'a pas manqué d'initiatives⁹ pour organiser la caducité des règlements et cahiers des charges des vieux lotissements, de manière à les mettre en concordance avec des PLU désormais plutôt favorables à la densification ; il est même possible au maire de passer outre l'accord des colotis, après enquête publique et délibération du conseil municipal¹⁰. Mais quel élu prendra

ce risque, quand une forte majorité de ses électeurs est hostile à la densification ? En attendant, il appartient aux habitants souhaitant diviser leur parcelle (ou y construire eux-mêmes une seconde maison pour un de leurs enfants) de négocier avec leurs voisins la modification du cahier des charges. Comme on l'imagine, un tel « acting out » en fait hésiter plus d'un, d'autant que la jurisprudence peut se contredire¹¹. En effet, le déminage du terrain par le PLU ne couvre pas le risque de recours au nom de la gêne, de la privation de la vue ou de tout autre préjudice. Être « dans son bon droit » ne suffit pas, comme l'ont éprouvé tels habitants qui ont attendu deux ans l'issue d'un procès avant de procéder à l'extension, pourtant légale dès l'origine, de leur maison.

La densification des lotissements existants relève des mêmes problématiques de maîtrise spatiale et sociale du voisinage que celles du NIMBY, où l'on voit que le droit est faible face à l'opinion, quand il paraît se placer du côté d'une minorité qui va peut-être dans le sens du bien public et même de

l'Histoire mais qui se heurte aux intérêts de la majorité locale. Si la surélévation ou l'extension de la maison est le degré n° 1 de la densification, toléré par le voisinage au nom d'un possible partagé, la division parcellaire – préalable à la construction d'une nouvelle maison – en est le degré n° 2 parce qu'elle modifie le paysage et surtout l'équilibre social de la communauté des lotis – sans parler du tremblement de terre que serait la construction d'un immeuble collectif.

Au nom du bien public

L'association syndicale au sein de laquelle se règle la vie collective de la plupart des lotissements est à cet égard une instance de débat démocratique, dans lequel le club peut décider ce qui est bon pour l'ensemble des membres ou pour un seul, si l'avantage qui lui est consenti ne remet pas en cause l'équilibre général. L'hostilité de principe à la densification peut ainsi céder devant les raisons particulières de tel voisin dont les raisons sont considérées légitimes. La

densification des lotissements renvoie donc bien à une démocratie participative que les élus, confrontés au terrain, connaissent bien, mais à laquelle certains architectes et techniciens de l'urbanisme préfèrent une méthode plus autoritaire au nom du bien public. Les bonnes raisons foncières et environnementales étant elles-mêmes traversées par de fortes controverses scientifiques et par de non moins fortes contradictions (entre le principe énoncé et son application effective ou possible, entre le droit public et le droit privé), seul un vrai dialogue entre les parties pourra faire converger le sauvetage de la planète et la défense du chez-soi. ■

11. Voir par ex. Ph. Benoît-Cattin Ph., « Cahier des charges. Règlement. Contractualisation », *Construction-Urbanisme*, Éd. du Juris-Classeur, mars 2004, p. 25-26, ou P. Cornille, « Confusion sur le caractère contractuel d'un règlement de lotissement », *Construction-Urbanisme*, Éd. du Juris-Classeur, novembre 2003, p. 23, ou encore, du même auteur, « Caducité des règles d'urbanisme des lotissements de plus de dix ans : le contenant prévaut-il sur le contenu ? », *Construction-Urbanisme*, Éd. du Juris-Classeur, mars 2005, p. 21-23. Je remercie Benjamin Combey, à qui je dois ces références



Photo 1 : Pour le voisin de cette maison, la présence du chalet de jardin préfigure ce que serait la construction d'une vraie maison : qui va l'habiter ? Le voisin sera-t-il sociable ? Sera-t-il bruyant ? (cliché de l'auteur)



Photo 2 : La taille de la haie mitoyenne est le rituel par lequel les deux voisins manifestent leur respect du code de bon voisinage.

7. Sur le jardin comme lieu de négociation, voir M. Paris, « Habiter son jardin en milieu urbain dense » in M. Berger et L. Rougé (dir.), *Être logé, se loger, habiter. Regards de jeunes chercheurs*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (parution automne 2010).

8. C'est ce qu'a démontré J.-Ch. Castel in « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux tiers des maisons construites en dif-fus », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 102, juillet 2007, p. 89-96.

9. L'ordonnance 2005-1527 du 8 décembre 2005 (Art. L. 442-10) stipule que, lorsque la majorité qualifiée des propriétaires le demande ou l'accepte, l'autorité compétente peut prononcer la modification du règlement et du cahier des charges relatifs à ce lotissement, si cette modification est compatible avec la réglementation d'urbanisme.

10. Selon l'art. L. 442-11 de la même ordonnance.

L'intensification urbaine



Entretien avec

Vincent Fouchier

Directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France
Vincent.Fouchier@iau-idf.fr

D'où vient l'intérêt de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France pour la notion d'intensité urbaine ?

Cette notion s'est imposée avec l'élaboration du schéma directeur de l'Ile-de-France adopté par le Conseil régional en 2008. Très vite, les élus et les techniciens de la région avaient pris le parti de faire de la densité un des objectifs forts de ce schéma directeur. Mais, pour faire passer cet objectif auprès de la population, le terme densification n'était pas forcément le plus séduisant. Cela a suscité des hésitations. L'exécutif régional souhaitait assumer la volonté de densification et estimait qu'il ne fallait pas avoir peur de parler de densité. Pour lui, la clé n'était pas dans l'euphémisation, mais dans l'explication, la pédagogie.

Côté technicien, on plaiderait plutôt pour limiter l'usage de la notion de densité et pour privilégier la notion d'intensité. Ce n'est pas qu'une question de vocabulaire. La densification et l'intensification ont des significations proches mais ne renvoient pas tout à fait à la même réalité. L'intensification ne passe pas nécessairement par une densification du bâti. Intensifier, c'est utiliser mieux et davantage les espaces urbains existants, qui souvent ne sont pas assez utilisés par

rapport à leur potentiel. C'est donner plus de destinations, plus d'occasions de croisement, plus de possibilités d'activité, plus de monde. Il y a beaucoup de possibilités d'obtenir un tel résultat sans ajout de mètres carrés supplémentaires. Ce que les Anglais appellent les « conversions » en sont une bonne illustration. Il s'agit de permettre à des personnes qui habitent une grande maison d'accueillir plus de monde, surtout si leur maison est bien desservie par les transports collectifs. Dans ce cas, on densifie l'usage sans densifier le bâti. On peut aussi imaginer une mixité d'usage, pour les gymnases par exemple. L'intensification, c'est donc accueillir plus de choses dans une enveloppe donnée du bâti.

Constatant que densification et intensification ne renvoient pas tout à fait aux mêmes sujets et que ces notions sont complémentaires, il a finalement été décidé d'utiliser les deux dans le schéma directeur...

On a aussi utilisé un troisième terme, à connotation plus technocratique : la compacité. Pour l'aménagement à l'échelle métropolitaine, il est fondamental de combiner densité, intensité et compacité. Ce sont trois notions complémentaires. La compacité c'est la concen-