

Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und
Landmanagement

Band: 121 (2023)

Heft: 1-2

Artikel: Von der "Stadt der Viertelstunde" zum "Paris de la proximité" = De la
Ville du quart d'heure au Paris de la proximité

Autor: Moreno, Carlos

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037033>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von der «Stadt der Viertelstunde» zum «Paris de la proximité»

Mit dem «Paris der Viertelstunde» sollen Pariserinnen und Pariser aller Altersgruppen bald fast alles direkt vor ihrer Haustür erledigen können. Seit Anne Hidalgo 2020 als Bürgermeisterin von Paris wiedergewählt worden ist, hat sich dieses Konzept in der französischen Hauptstadt immer mehr durchgesetzt. Zeitraubendes und CO₂-intensives Pendeln, die Omnipräsenz des Autos im städtischen Raum, Luftverschmutzung, Anonymität und Isolation: Der grosstädtische Lebensstil leidet unter vielen Missständen. Um sie zu beseitigen, sollen alle Bewohnerinnen und Bewohner ihre wesentlichen Bedürfnisse innerhalb von 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo decken können. Der Autor, ausserordentlicher Professor an der Sorbonne Business School (IAE Paris) und internationaler Experte für das Konzept der Human Smart City, initiierte 2016 eine neue Form der Stadtorganisation, die auf Nähe basiert und die unterdessen schon zahlreiche Stadtväter und Bürgermeisterinnen grosser Metropolen überzeugt hat.

C. Moreno

Die «Stadt der Viertelstunde» berücksichtigt sechs wesentliche Bereiche des Alltagslebens: Wohnen, Arbeiten, Gesundheit, Einkaufen, Bildung und Kultur. Die 15-Minuten-Stadt soll in erster Linie die Lebensqualität der Bevölkerung verbessern. Sie soll aber auch ermöglichen, die aktuellen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen bis 2050 zu bewältigen. Die grundlegende Idee beruht auf drei Prinzipien: Chrono-Urba-

nismus (darunter versteht man eine Stadtplanung, die Rücksicht nimmt auf die zeitlichen Aspekte), Chrono-Topie (damit ist die unterschiedliche Nutzung ein und desselben Orts je nach Tages- oder Wochenzeit gemeint) und Topophilie, die Verbundenheit mit dem Ort.

Ein ehrgeiziges Vorhaben für Paris

Anne Hidalgo, die Bürgermeisterin von Paris, hat dieses Konzept begeistert aufgegriffen und die Umsetzung beherzt

angepackt. Die französische Hauptstadt ist aufgrund ihrer Beschaffenheit – grosse Dichte und Fläche, feinmaschiges Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln, Unterteilung in 17 Arrondissements – perfekt für diese neue städtische Organisation geeignet. Hidalgo beschreibt das Paris der Viertelstunde wie folgt: «Es ist eine Stadt, die niemanden zurücklässt, eine Stadt der Nähe, in der man alle notwendigen Dienstleistungen von zu Hause aus innerhalb von 15 Minuten zu Fuss erreichen kann. Das ist die Voraussetzung für den ökologischen Umbau der Stadt.»

Die zentralen Säulen dieses ehrgeizigen Vorhabens, das seit 2020 in einem Masterplan verankert ist, sind:

- Die Verkehrswege sollen neu organisiert werden, um die Stadt zu beruhigen: Das Ziel besteht darin, die sanfte Mobilität zu fördern und von einer Planung wegzukommen, die auf der Nutzung des Privatautos basiert. Während der Corona-Krise wurde eine Wende eingeleitet, indem die Zahl der Strassen, die für Velofahrende reserviert sind, vervielfacht wurde. Diese Entwicklung wird weitergeführt mit der Verbreiterung der Trottoirs und der Schaffung von grünen Verbindungen, also eines Netzes von verkehrsberuhigten, begrünten Strassen, die Zugang zu Parks, Gärten oder Wäldern sowie zur Seine und zu den Kanälen bieten.
- In bestehenden Räumen wie Schulhöfen oder Parkplätzen oder in neu

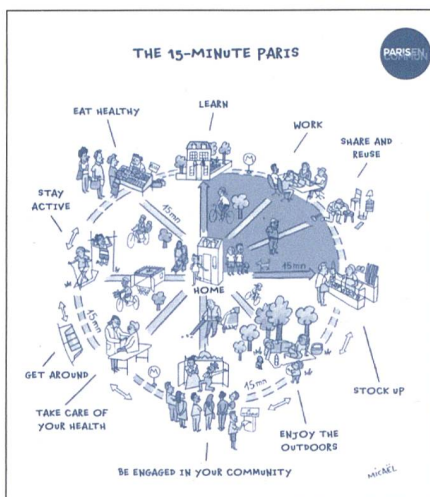


Abb. 1/ Fig. 1: The 15-Minute Paris.

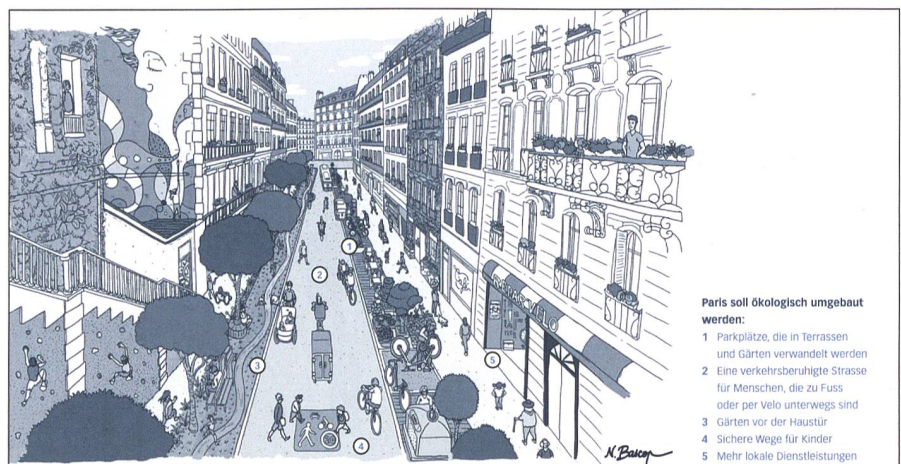


Abb. 2: Paris soll ökologisch umgebaut werden. Fig. 2: Reconstruire Paris écologiquement.

zu schaffenden Räumen wie Kultur- oder Sportstätten, Gesundheitszentren oder «Sport Social Clubs» sollen neue, lokale Dienstleistungen aufgebaut werden.

- Die Entwicklung von lokalen Geschäften soll durch ein gewerbeförderndes Immobilienunternehmen unterstützt werden.
- Die Bevölkerung soll neue Möglichkeiten zur Stärkung der Selbsthilfe erhalten: Die Menschen sollen dazu ermutigt werden, sich zu engagieren und selbst Lösungen für ihre Bedürfnisse zu finden. Wichtige Bausteine dazu sind spezielle Kioske, die als Anlaufstelle für die Bevölkerung dienen, die Schulung von Freiwilligen, die in verschiedenen Bezirken tätig sind, die Bekämpfung der Isolation älterer Menschen, die Förderung des digitalen Zugangs oder auch die Erhöhung des «Budget participatif», mit dem Projekte und Ideen aus der Bevölkerung realisiert werden können.

Zur Umsetzung dieses Programms hat Paris eine Beauftragte für die 15-Minuten-Stadt eingesetzt. Sie wird durch den Lehrstuhl Entrepreneuriat Territoire Innovation (ETI) der Universität Paris 1 – Sorbonne unterstützt.

Positive Bilanz nach zwei Jahren

Die positiven Auswirkungen dieses Wandels sind bereits jetzt zu erkennen: Die ersten Massnahmen betrafen die Organisation des Verkehrs und die Förderung des Langsamverkehrs. Die Covid-19-Krise beschleunigte den Prozess, da in dieser Zeit mehr Velowege eingerichtet und Hauptverkehrsstrassen für den Autoverkehr gesperrt wurden. Aber man kann sich den Raum, der früher den motorisierten Fahrzeugen vorbehalten war, auch auf andere Weise aneignen: Strassen in der Nähe von Schulen wurden für den Verkehr gesperrt und begrünt, an sonnigen Tagen werden Parkplätze temporär zu Terrassen umfunktioniert und am Strassenrand und in Parks wachsen immer mehr Pflanzen.



Abb. 3: Paris: Stadt der Viertelstunde.
Fig. 3: Le Paris à 15 minutes.

Nach dem Prinzip der Chrono-Topie und mit der Idee, die Schule in ein «Quartierzentrum» zu verwandeln, wurden mehrere Schulhöfe ausserhalb der Schulzeiten für die ganze Bevölkerung zugänglich gemacht. An Wochenenden und in den Schulferien sind diese renaturierten Räume Schauplatz verschiedenster Aktivitäten. Diese Initiative ist ein grosser Erfolg in einer Stadt, in der viele Wohnungen weder Garten noch Balkon haben.

Weiter wurde das städtische Gesundheitsnetz so ausgebaut, dass alle Pariserinnen und Pariser in unmittelbarer Umgebung ihrer Wohnung eine medizinische Einrichtung vorfinden, was vor allem in der Covid-Krise wichtig war. In Zusammenarbeit mit der Assistance Publique des Hôpitaux de Paris wurde zudem ein Präventionssystem entwickelt. Schliesslich wurden das Wohl und die Sicherheit der ganzen Bevölkerung verbessert, so etwa durch Massnahmen für mehr Sauberkeit in der Stadt. Zudem haben die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der einzelnen Arrondissements sogenannte «Parcours de tranquillité publique» festgelegt: Polizeibeamte sind vermehrt unterwegs und die bürgernahe Polizei hat generell ihre Präsenz verstärkt.

Eine glückliche Bevölkerung?

Noch hat keine Studie untersucht, wie sich diese Veränderungen tatsächlich auf

die Bevölkerung auswirken. Die Beobachtungen sprechen aber für sich: Kinder spielen gefahrlos vor ihrer Schule, die Velowege sind voll, der Strassenraum wird immer grüner... Langfristig soll dieses Konzept der «glücklichen Nähe» – des Glücks also, im eigenen Quartier gut und gesund leben zu können – in der ganzen Stadt verwirklicht werden. Die Eindämmung des motorisierten Verkehrs, die Möglichkeit, vor der Haustür einen Raum für Naherholung vorzufinden und die Nähe zur Gesundheitsversorgung sind der Schlüssel zum Erfolg. Die Pariserinnen und Pariser werden aber noch viel mehr profitieren, etwa indem sie Zeit gewinnen, sich ihren Lebensraum wieder aneignen und die nachbarschaftlichen Beziehungen stärken.

Es ist also möglich, dass eine städtische Verwaltung das Wohlbefinden der Bevölkerung fördert und zugleich die gesundheitlichen, klimatischen und sozialen Herausforderungen unserer Zeit in Angriff nimmt.

Aus: forum raumentwicklung 01/2022

Carlos Moreno
ausserordentlicher Professor und
wissenschaftlicher Leiter des Lehrstuhls
Entrepreneuriat Territoire Innovation
(ETI) am IAE Paris-Sorbonne
carlos.moreno@inti-mc.com

De la Ville du quart d'heure au Paris de la proximité

Le concept de Ville du quart d'heure développé par le professeur Carlos Moreno, est une forme d'organisation urbaine visant une «proximité heureuse», dont l'objectif est de répondre aux grands défis environnementaux, sanitaires, sociaux et économiques actuels. Suite à la réélection d'Anne Hidalgo à la mairie de Paris en 2020, ce modèle s'impose peu à peu dans la capitale française. Avec le «Paris du quart d'heure», les Parisiennes et Parisiens de tous âges devraient bientôt pouvoir tout faire – ou presque – juste en bas de chez eux! Le concept de Ville du quart d'heure développé par le professeur Carlos Moreno Professeur associé à l'IAE de Paris et expert international de la Smart City Humaine, Carlos Moreno a initié, dès 2016, une nouvelle forme d'organisation urbaine basée sur la proximité, qui a déjà séduit les maires de nombreuses métropoles. Cette dernière vise à contrer les aberrations du mode de vie métropolitain – déplacements pendulaires chronophages générateurs de CO₂, omniprésence de la voiture dans l'espace urbain, pollution atmosphérique, anonymisation et isolement – en permettant à chaque habitant de satisfaire ses besoins essentiels à moins de quinze minutes à pied ou à vélo de son domicile.

Con il concetto «Parigi, la città del quarto d'ora» i parigini di tutte le fasce età potrebbero ben presto svolgere tutte le mansioni quotidiane a due passi da casa. Questo approccio prende sempre più piede nella capitale francese da quando nel 2020 Anne Hidalgo è stata rieletta sindaco di Parigi. Lo stile di vita delle metropoli presenta diversi vantaggi, tra cui si annoverano: un pendolarismo generante dispendio di tempo e CO₂, l'onnipresenza dell'auto negli spazi urbani, l'inquinamento atmosferico, l'anonimato e l'isolamento. Per ovviare a questi inconvenienti si è lanciato un progetto in cui gli abitanti riescono – a piedi o in bicicletta – a raggiungere in 15 minuti tutto ciò che occorre nella quotidianità. L'ideatore, un professore associato alla Sorbonne Business School (IAE Paris) ed esperto internazionale del concetto di Human Smart City, ha lanciato nel 2016 una nuova forma di pianificazione urbanistica, improntata sulla prossimità e che ha già convinto diversi sindaci e amministrazioni delle grandi metropoli.

C. Moreno

Six fonctions sociales essentielles du quotidien sont prises en compte: se loger, travailler, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir. L'objectif majeur de la Ville du quart d'heure est d'améliorer la qualité de vie des habitants, mais il s'agit également de répondre, d'ici 2050, aux enjeux écologiques, économiques et sociaux actuels. L'idée de base repose sur plusieurs principes clés: le chrono-urbanisme (prise en compte de la temporalité dans l'aménagement), la

chronotopie (utilisation différenciée d'un même lieu selon le moment de la journée ou de la semaine) et la topophilie (attachement au lieu, sentiment d'appropriation).

Un projet ambitieux pour Paris

C'est avec audace et enthousiasme que la maire de Paris s'est emparée du concept de Ville du quart d'heure et a commencé à le mettre en œuvre. En raison de sa configuration – densité, superficie importante, maillage fin de transports en com-

mun, division en dix-sept arrondissements – la capitale française se prête en effet parfaitement aux enjeux de cette nouvelle organisation.

Selon Anne Hidalgo, le Paris du quart d'heure: «C'est la ville qui ne laisse personne de côté. C'est la ville de la proximité où l'on trouve tous les services dont on a besoin à moins de quinze minutes à pied de chez soi. C'est la condition de la transformation écologique de la ville.»

Figurant depuis 2020 dans un masterplan, les lignes directrices de ce projet ambitieux sont les suivantes:

- Une nouvelle organisation des mobilités dans le but d'apaiser la ville: il s'agit de développer les mobilités douces et de tourner le dos à une conception basée sur l'utilisation de la voiture individuelle. Durant la crise du coronavirus, un tournant a été initié avec la multiplication du nombre de rues réservées aux cyclistes. Le mouvement va se poursuivre avec l'élargissement des trottoirs, la constitution de trames vertes, la réalisation d'un maillage de rues calmes et végétalisées pour accéder aux parcs, jardins ou bois, ainsi qu'à la Seine et aux canaux.
- La création de nouveaux services de proximité à partir d'espaces préexistants (cours d'écoles, places de parc) ou non (lieux culturels ou sportifs, maisons de santé, sports social clubs).
- Un soutien au développement des commerces de proximité par le biais d'une société foncière de commerce.
- De nouveaux pouvoirs citoyens pour favoriser l'entraide: il s'agit d'encourager l'implication des citoyens dans leur quotidien, et de leur permettre de trouver des réponses à leurs propres besoins. Cela passe par des mesures comme la création de kiosques citoyens, la formation de volontaires intervenant dans les différents arrondissement, la lutte contre l'isolement des personnes âgées, des actions destinées à favoriser l'accès au numérique, ou encore le renforcement du budget participatif.

Pour mettre en œuvre ce programme, la ville de Paris s'est dotée d'une adjointe à

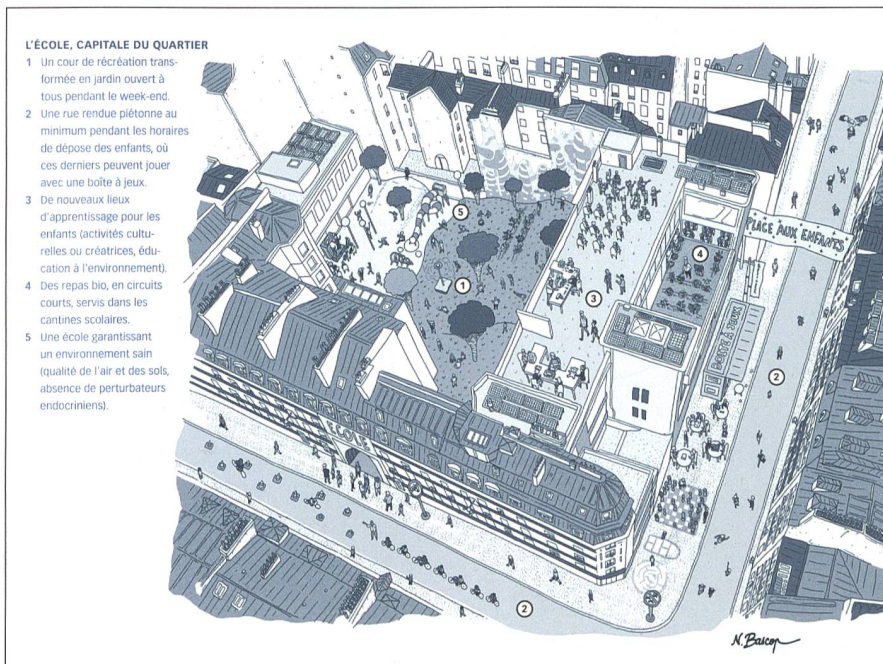


Fig. 4: Le Paris à 15 minutes.
Abb. 4: Paris: Stadt der Viertelstunde.

la Ville du quart d'heure au conseil municipal. Elle dispose également de l'appui de la Chaire ETI Université Paris 1 – Sorbonne.

Deux ans après, un bilan positif

On peut constater aujourd'hui déjà les effets positifs de ce changement. Les premières dispositions ont porté sur l'organisation des transports et la démultiplication des mobilités actives. La crise du Covid-19 a accéléré le processus, avec la multiplication des pistes cyclables et la fermeture de grands axes à la circulation automobile; ces mesures ont été pérennisées depuis.

Mais il existe d'autres manières de se réappropriar l'espace auparavant dévolu aux véhicules motorisés: des rues situées à proximité des écoles sont fermées à la circulation et végétalisées; des terrasses

éphémères surgissent, aux beaux jours, sur les parkings; les plantes poussent de plus en plus nombreuses dans les rues et les parcs.

Suivant le principe de la chronotopie, et dans l'idée que l'école doit devenir la «capitale du quartier», plusieurs cours d'école sont ouvertes à tous en dehors des horaires scolaires. Le week-end et pendant les vacances scolaires, ces espaces renaturés sont parfois le théâtre d'activités diverses. Cette initiative rencontre un franc succès dans une ville où les espaces extérieurs associés aux logements (jardins, balcons) font souvent défaut. Concernant les services de santé, la médecine de ville a été renforcée afin que chacun trouve au pied de son immeuble une réponse à ses besoins, tout particulièrement dans le contexte sanitaire dégradé actuel. Un dispositif de prévention a d'ailleurs été déployé en partenariat avec l'Assistance publique des hôpitaux de Paris.

Enfin, pour le bien-être et la sécurité de tous, des mesures relatives à la propreté ont été prises, des «parcours de tranquillité publique» et des itinéraires définis par les maires d'arrondissement ont été mis en place, et la présence de policiers de proximité a été renforcée.

Des habitants heureux?

À ce jour, aucune étude n'a été réalisée pour mesurer l'impact réel de ces transformations sur les habitants. Néanmoins, les faits observés parlent d'eux-mêmes: les enfants jouent en sécurité en face de leur école, les pistes cyclables ne désertent pas, les rues sont plus vertes qu'avant...

À long terme, ce concept de «proximité heureuse», autrement dit de bonheur de vivre bien et en bonne santé dans son quartier, devrait se concrétiser dans toute la capitale. Si la réduction des transports carbonés, la possibilité de se mouvoir au quotidien et la proximité des services de santé sont à la clé de ce succès, les Parisiennes et Parisiens devraient y trouver de nombreux autres avantages, comme la réappropriation de leur temps et de leur espace de vie et la consolidation des relations de voisinage.

C'est bien la preuve que cela n'a rien d'utopique: il est possible de concilier organisation urbaine de proximité favorisant le bien-être des habitants des villes et réponse appropriée aux défis sanitaires, climatiques et sociaux de notre époque.

Carlos Moreno
Professeur associé et directeur scientifique de la Chaire ETI – IAE Paris Sorbonne
carlos.moreno@inti-mc.com