

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	41 (1968)
Heft:	10
Artikel:	Une ville nouvelle en "8" au système de transport rapide
Autor:	Gross, Anthony
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-126533

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.01.2026

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

Une ville nouvelle en «8» au système de transport rapide

par Anthony Goss, professeur,
chef du nouveau Service d'urbanisme
de l'Institut gallois de technologie avancée

46

Le nombre de villes nouvelles de Grande-Bretagne a maintenant atteint 21. Elles pourront éventuellement abriter plus de 500 000 habitants. L'une des plus récentes est Runcorn, dont les plans sont dus à une équipe dirigée par le professeur Arthur Ling, ancien architecte municipal et urbaniste de la ville de Coventry.

Runcorn se trouve au nord-ouest de l'Angleterre, dans le Lancashire, sur la rive sud de l'estuaire de la Mersey. Cette ville est reliée par route et par rail à Widnes située sur la rive opposée et à proximité de la M6, l'une des principales autoroutes de Grande-Bretagne qui reliera Runcorn aux Midlands et au reste du Lancashire. Les trains express, maintenant électrifiés, qui vont de Liverpool à Londres, ne s'arrêteront qu'à Runcorn. Les trains électriques venant de Liverpool relieraient aussi cette ville nouvelle à Birmingham. L'aéroport de Liverpool, à Speke, n'est qu'à 13 kilomètres de Runcorn et possède d'excellents services passagers et marchandises.

Les docks de Runcorn et de Weston Point sur la Mersey, à l'ouest, et le canal de Manchester, qui bordera la ville nouvelle au nord, lui assureront un accès à la mer et aux voies de communications fluviales. Le centre de la ville nouvelle se trouve à environ 22 kilomètres du centre de Liverpool, ce qui fait que Runcorn aura inévitablement

des rapports sociaux et économiques étroits avec ce grand port maritime.

La population comptera 60 000 habitants de plus

Le plan incorporera le Runcorn actuel – 30 000 habitants – à la ville nouvelle, qui aura une population de 70 000 âmes en 1977 et de 90 000 en 1989.

Alors que les premières villes nouvelles étaient conçues en fonction de l'automobile, en particulier depuis la réalisation de Cumbernauld, en Ecosse, le plan principal de Runcorn envisage le problème de transport sous un angle nouveau. Une voie de transport ultrarapide reliera les communautés, le centre de la ville et les zones industrielles. Les distances à parcourir à pied seront réduites au minimum, de sorte que les voyages de porte à porte dans des véhicules de transport des services publics seront compétitifs par rapport à ceux faits en auto particulière. Si le service de transport public offert est bon marché, rapide et régulier, il devra assurer au moins 50% des déplacements nécessaires.

On a étudié plusieurs systèmes de transport rapides. On abandonna bientôt le système monorail en raison de son prix élevé. On décida alors d'utiliser des autobus longs de 80 à 90 places, fonctionnant sur une voie spéciale à la vitesse moyenne de 35 km/h., ce qui présente un net progrès par rapport à la vitesse de 19 km/h. des autobus empruntant les voies de circulation ouvertes à tout le trafic.

La structure de la ville a été basée sur ce système de transport rapide. Les principaux quartiers résidentiels forment deux boucles gigantesques en «8», les autobus traversant les centres de chaque communauté et la route formant l'épine dorsale de ces quartiers.

Cinq minutes en autobus

Le nouveau centre de la ville se trouvera à l'intersection des deux boucles en «8». Des boucles supplémentaires desserviront les zones industrielles sur les terrains plats de la périphérie de la ville. Les deux tiers de la population bénéficieront d'un service toutes les cinq minutes dans les deux directions, et presque tout le tiers restant d'un service toutes les sept minutes et demie, en dehors des heures de pointe. Ces services seront augmentés aux heures d'affluence.

Les boucles en «8» des services de transport rapides seront entourées d'un ovale sur lequel fonctionneront d'autres services routiers express, ayant des ramifications

encourager les industries consommant de grandes quantités d'énergie à se développer dans la région.

Ce genre d'étude ne peut pas simplement reposer sur un prolongement des évolutions précédentes. Il se préoccupe moins de la situation actuelle de l'industrie dans une région donnée que de ses possibilités, compte tenu de nouveaux facteurs extérieurs aussi bien que des facteurs actuels qui stimuleront ou entraveront la croissance de l'économie à l'avenir.

Les appréciations de ce genre exigent les connaissances de l'économiste, du géographe et de l'urbaniste réunis en une équipe de planification.

Le cas du Humber servira de test dans le développement de la planification régionale en Grande-Bretagne et dans l'application des nouvelles techniques au développement d'une région relativement sous-développée. Les résultats des études entreprises seront donc d'un très grand intérêt et d'une très grande portée, non seulement pour les pays très développés d'Europe et d'Amérique du Nord, mais aussi pour les pays neufs du monde entier.

intérieures vers les communautés résidentielles, et extérieures, vers les zones industrielles. Aux rares carrefours où les ramifications traverseront les routes sur lesquelles circuleront les autobus, ce dernier transport aura priorité sur le trafic express.

Runcorn sera composée de communautés de 8000 habitants, deux écoles primaires desservant quatre groupements voisins de 2000 personnes, réunis chacun autour d'un centre local. La plupart des gens vivront à cinq minutes de marche de leur centre local. Cette structure ressemble beaucoup à celle du concept original des «groupements voisins» adoptée pour une des premières villes nouvelles, Harlow, située à 40 kilomètres de Londres. L'expérience a montré cependant que ces groupements devraient être réalisés à une échelle plus petite que celle de Harlow, ce qui permettra d'assurer le rapport entre population et écoles, centre commercial et institutions sociales sous une forme plus complète.

Zone commerciale à l'abri du trafic

Le centre de la ville a été lui aussi conçu en fonction du service rapide d'autobus. Il doit se composer d'un centre commercial au niveau du premier étage, avec les installations de service au niveau en dessous. Les autobus rapides auront priorité sur tout autre type de transport et les passagers entreront dans la zone commerciale grâce à des arrêts d'autobus situés au même niveau que la zone commerciale principale. Les parkings seront à deux minutes à pied de la zone commerciale.

Du centre commercial de la ville partiront quatre bandes de terrain le long des routes principales pour piétons conduisant au centre. Sur ces bandes seront construits des écoles, bâtiments municipaux, immeubles pour bureaux, etc.

Entre ces bandes, il y aura des parcs, des habitations privées ou des emplacements réservés aux agrandissements futurs. Il sera ainsi tenu compte des modifications à venir de la ville au fur et à mesure de son développement, mais toujours cependant dans le cadre de la conception actuelle du centre de la ville.

Dans les débuts, on construira de nouveaux bureaux et usines, dont la main-d'œuvre sera assurée par les ouvriers qui viendront des bords de la Mersey vivre dans la nouvelle ville.

Lorsque Runcorn prendra de l'extension, la jeune génération pourra trouver aussi du travail dans les villes avoisinantes. On estime qu'après la première période d'exten-

sion, 27% de la population des salariés iront travailler hors de Runcorn.

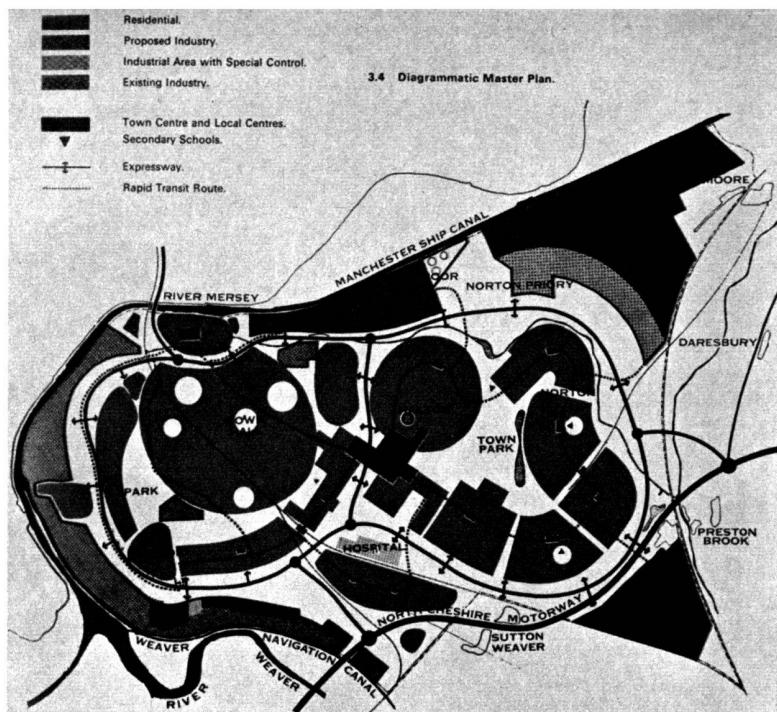
19 000 emplois de plus dans l'industrie

Les industries de fabrication sont situées sur des terrains relativement plats, sur la lisière occidentale de la ville. Le plan de développement actuel envisage la création de 19 000 emplois de plus dans deux grands centres industriels et une grosse usine de produits chimiques qui travaillera pour le compte d'Imperial Chemical Industries. Le plan principal montre aussi qu'on a apporté une attention particulière à la forme et au caractère de la ville nouvelle. De loin, les bâtiments et terrains formeront un tout donnant à la ville une silhouette bien particulière et attrayante.

Les groupes d'usines se trouveront à la périphérie de la ville. Au centre, le roc du château de Halton domine l'emplacement sur un terrain élevé et l'on se propose d'accentuer ce caractère par des terrasses rappelant celles de style géorgien de Bath, dans le sud-ouest de l'Angleterre, ou de Regent Park à Londres et de construire une tour d'observation qui contiendra une exposition permanente et sera surmontée d'une terrasse d'où on pourra voir tout le panorama de la Mersey.

Les premières maisons et usines de Runcorn sont déjà terminées et l'emploi de méthodes de construction industrialisées permettra de construire la ville nouvelle encore plus rapidement que les précédentes. Le centre de la ville doit être construit par étapes parallèlement à l'érection des maisons et usines.

Runcorn, nouveau centre industriel com- biné avec une cité existante



Zones habitation
Zone industrielle proposée
Zone industrielle sous contrôle spécial
Industries existantes
Centre urbain et centres secondaires, écoles
Route express
Transit



De haut en bas:

Plan directeur.

Runcorn actuel, au nord-ouest de l'Angleterre, avec sa population de 30 000 habitants, sera incorporé à la ville nouvelle et aura 90 000 habitants d'ici 1989. Au premier plan, on peut voir la route et la voie ferrée qui traversent la Mersey et le canal de Manchester.

Maquette d'une partie de la ville, montrant la route destinée aux autobus rapides qui reliera toutes les communautés locales.

