

**City : Chaumont**  
**Site : The Rail-Way Station**  
**Population : 29 000**  
**Category : Disused Transport Infrastructures to be Incorporated into the Urban Scheme**  
**Developer : Municipality of Chaumont**

As a matter of fact, the city of Chaumont has not had building-operations, since the construction of the hudge « priority urban area programmes » (ZUP) built between 1960 and 1970 in the north and the south of the urban area. Today, the new mayor decided to carry out an ambitious town-planning policy.

The project should succeed in giving an immediate impression of the city's modern reality. Indeed, in the present state of things, the rail-road station district, which is the very first part of town that the road or rail-road traveller happens to see, offers but a very poor image of the city of Chaumont. It is an heterogeneous scattering of deserted warehouses and separated individual dwellings alongside the abandoned freight-train station's no man's land. Further, the rail-way tracks, deeply set into the ground are cutting up the urban fabric apart.

The mayor spotted immediately this major problem and decided to concentrate at once on the restructuring of the town's center. He was sure of receiving the necessary private investments and the agreement of the local trustees. And therefore, he launched this large-scale project, including the covering of the rail-road tracks, the creation of an urban « liaison » area, with a number of various constructions over and around this new platform, connecting, at last, two town-districts that have been completely set apart, until now, by the rail-way. Finally, magnified by a central public place in front of the station, the area will become worthy of its strategic position at the entry of the city.

A specific feature must also be designed to keep the two sides of the station connected. Attainment of a clear and powerful general line of structure should be the main concern of the architectural approach, in order to provide this space with landmarks and link effortlessly all these various parts.

Beyond regulations, to help them handle such a large remodeling project, on a communal scale, free range of interpretation is given to the competitors.

3,9 ha :

- 1 ha. for the area covering the rail-road tracks (approximately).
- 1 ha. for housing space, around the rail-road station.
- 1,9 ha. for shopping area, offices and cottage industry.

**Ville : Chaumont**  
**Site : Secteur de La Gare**  
**Population : 29 000**  
**Catégorie : Zones de Trafic Désaffectées à Urbaniser**  
**Promoteur : Municipalité de Chaumont**

*A Chaumont, agglomération en état de léthargie urbaine depuis la construction de grandes ZUP des années 60-70 au nord et au sud de la commune, le nouvel élu, politiquement indépendant, vient de lancer une ambitieuse opération de promotion immobilière.*

*Le projet est vaste et s'attache à offrir une image modernisée de la ville dès son abord. Le secteur de la Gare, premier lieu de contact du voyageur en train comme en voiture, se voyait doté d'une mauvaise image de marque : occupation hétéroclite (villas bourgeoises, entrepôts désaffectés, etc.), no man's land de la gare marchandise aujourd'hui à moitié inoccupée... A cela se rajoute la coupure très nette du tissu urbain par les voies SNCF qui creusent une véritable tranchée dans le sol de la ville.*

*L'attention du Maire s'est donc rapidement fixée sur cette difficulté du « centre ville ». Sûr de rassembler décideurs et promoteurs privés, il fait entrer la commune dans une opération de grande envergure. Les voies SNCF seront recouvertes et un ensemble de constructions permettront de réunifier enfin le tissu urbain déchiré par ces « douves » infranchissables. Le secteur de la Gare offrira une place magnifiée et des espaces publics à la mesure de sa situation d'entrée de ville. Il devra aussi relier les deux côtés de la gare et offrir une architecture à la fois puissante et cohérente.*

*Au-delà des règlements, il est laissé libre choix aux concurrents d'interpréter une aussi forte transformation du tissu communal et de proposer un urbanisme pour une véritable entrée de ville. La liaison des différents tissus est un autre aspect essentiel de cette étude.*

3,9 ha :

- 1 ha en recouvrement des voies SNCF (environ)
- 1 ha en logements autour de la gare
- 1,9 ha en commerces, bureaux et cellules artisanales autour de la gare.