UR686

**navigable collections /** les collections navigables

VERNON (FR)

# UR686

VERNON (FR)

**navigable collections /** les collections navigables

**Vernon is a city of paradoxes:**

**A city with hybrid heritage, but where one does not linger.**
**A city nested in a natural setting, while public spaces turn their backs on it.**
**A rather compact city, but yet so disjointed.**
**A city that gains inhabitants, but that lacks employment.**
**A populated city, yet deserted by its souls.**
**A highly connected city, but where one do not stop.**
**Seemingly a peaceful town, in reality a city of passage.**

**Vernon appears as a collection that seems to have been abandoned by its curator.**

**Beyond these paradoxes, a project for Vernon would be to reinstall its curator, or should we say "curators": policy makers, planners, residents, entrepreneurs, those whose experiences and visions feed on living Vernon.**

**In other words, reading Vernon with its inhabitants, reading the collection, connecting places, people and memory fragments, linking the familiar and the distant, the foreign and the local, its layers of nature, its common places, predicting its future, telling gestures and accents of this unique city line, is already making project, is already making culture.**

Une manière de parler de la ville Vernon serait d'énoncer une série de paradoxes :

Une ville aux patrimoines pluriels, mais où l'on ne s'attarde pas.
Une ville assise dans un écrin de nature, mais dont les espaces sont construits en s'en détournant.
Une ville peu étendue,  mais pourtant tellement disjointe.
Une ville qui gagne des habitants, mais qui perd de l'emploi.
Une ville peuplée mais qui le jour semble désertée de ses âmes.
Une ville fortement connectée, mais où l'on ne s'arrête pas.
De loin une ville havre, de près une ville de passage.

Vernon paraît être une collection brute, que semble avoir désertée son curateur.

Par-delà ces paradoxes, un projet pour Vernon consisterait à réinstaller ce curateur, ou devrions-nous dire « ses » curateurs : décideurs, planificateurs, habitants, entrepreneurs, tous ceux dont les expériences et les visions se nourrissent de vivre Vernon, avec Vernon.

En d'autres mots, lire Vernon avec ses habitants, relire la collection, relier les bouts, les personnes, les fragments de mémoire, le familier et le lointain, l'étranger et local, les épaisseurs de nature, les lieux communs, en prédire l'avenir, raconter les gestes et les accents uniques de cette ville-seuil, c'est déjà faire projet, c'est déjà faire culture.

## VERNON, READING THE TERRITORY

### *Landscape VS limits*

**Vernon is installed on both banks of the Seine. The city is bordered from either side of the valley by an omnipresent wooded enclosure that strongly characterize the landscape setting. Historical axes underlined by large alleys planted with linden visually connect the city to the forest and the Seine. Large fractures parallel to the axis of the river split the link between the city and its landscape amenities (river banks, D6015, railroads, boulevards), and are part of the fragmented picture that the city can produce. Issues of crossing, views and links constitute the levers for the re-anchorage of the city in its collection of landscapes. Also, they allow a re-weaving of the link between locals and visitors with the pauses offered by forest walks and the banks.**

### *Transition spaces VS fragmentation*

**The great transformations committed by the city by reinventing its transition areas are major issues for reflection. Brownfields and military wasteland, because of their large land holdings, are real resource spaces to develop new qualitative environments rooted in an ecological approach and in the consciousness of the real need to attract new audiences in the city. Because of their location outside the historic walls of the city, these lands also face the challenge of isolation suffered by other urban areas of Vernon, disparate and poorly connected. This is their opportunity to mend such a link, to engage a dynamic facing the inherited city and its integration, in contrast to self-centered effects of urban renewal such as ANRU projects in social areas.**
**These future parts of the city also raise the question of the evolution of the current train station, which will have to ensure**

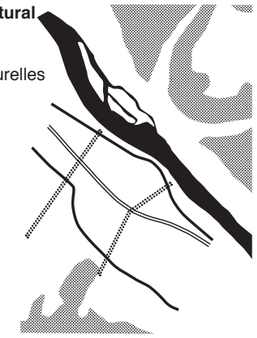
## VERNON, UN TERRITOIRE À RELIRE

### *Grand paysage Vs Fractures*

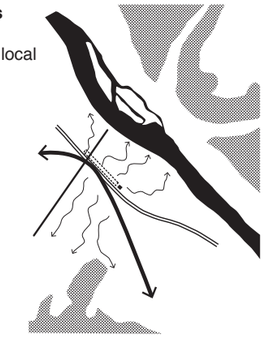
Vernon est installée sur les deux rives de la Seine, elle est bordée en hauteur de part et d'autre de la vallée par une enceinte boisée omniprésente caractérisant fortement le cadre paysager. Des tracés historiques soulignés par de grandes allées plantées de tilleuls relient visuellement la ville au massif forestier et à la Seine. De grandes fractures parallèles à l'axe du fleuve scindent le lien entre la ville et ses aménités paysagères (quais, D6015, voies ferrées, boulevards), et participent de l'image morcelée que la ville peut produire. Les questions du franchissement de la vue et du lien s'imposent avec évidence comme les leviers du réancrage de la ville au sein de sa collection de paysages et du retissage du lien qu'entretiennent les habitants et visiteurs avec les respirations offertes par les promenades forestières et les berges.

### *Espaces en transition VS fragmentation*

Les grandes transformations que la ville engage en réinventant ses espaces en transition sont des enjeux majeurs de réflexion. Friches industrielles, friches militaires, ces espaces de par leurs grandes emprises foncières sont de véritables espaces de ressource en vue de développer de nouveaux environnements qualitatifs ancrés dans une démarche écologique et dans la conscience du besoin réel d'attirer de nouveaux publics dans la ville. De par leur situation à l'extérieur de l'enceinte historique de la ville, ces emprises doivent aussi relever le défi de l'enclavement dont souffrent les autres espaces urbains vernonnais, disparates et mal reliés. Il s'agit de saisir leur opportunité comme la possibilité de retisser un lien, engager une dynamique tournée vers la ville héritée et son intégration à l'inverse des effets autocentrés produits par les rénovations urbaines de l'ANRU dans les quartiers sociaux.

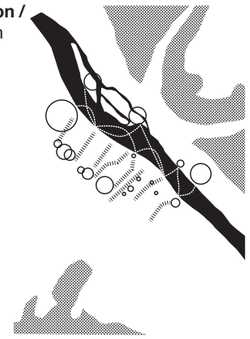


**infrastructural borders /** fractures infrastructurelles



**global vs local /** global vs local

**mutation spaces vs inherited city /** espaces en transition vs ville héritée



**pollinisation /** pollinisation

**the connection of these areas to the rest of the city as well as a role of an adaptable platform that can evolve through changing uses, the evolution of mobility practices, and the host of new populations.**

***Opportunistic hybridization VS historicism***

**The city centre currently offers a generally qualitative infrastructure and is sufficiently identified, but it occasionally suffers from the depreciation of some of its places because of the punctual degradation of medieval buildings, the lack of clarity of some urban parts delivered to unrewarding assignments such as parking, occupation or services shops of low value. Also, the density and the disparity of the urban fabric significantly impair the reading course towards the Seine and its banks, marking the whole of the city centre with a notable lack of public spaces open to clear uses.**
**To accept the plurality of vocabularies and construction periods of the built environment while promoting the adaptation of a qualitative urban economy should enable the city of Vernon to take advantage of many streams (including tourism, as well as professionals) passing through it, in capitalizing on the potential of open spaces and with a strategic event-programming approach.**

***Threshold city VS economic crisis = innovation territory***

**The strengthening of the transport axis Paris-Mantes by extending the RER E Eole in 2020 is a major economic opportunity for Vernon. This opportunity is conditioned by the city's ability to know how to prepare its "city-hub" status included in an axis of more assertive local and inter-departmental solidarity, as opposed to a marked dependence towards the Paris-Ile-de-France region.**
**The conditions of employment in Vernon (the destruction of industrial jobs, the specialisation of jobs involving highly skilled assets within configurations of closed campus - Snecma for example, the concentration of the city inhabitants working in the IDF region, etc.) threatens the city with the potential loss of its economic attractiveness towards more hybrid and dynamic poles.**
**Mixing a strong positioning on the innovative restructuring of industrial activity and solidarity between local partners in terms of mobility, governance and innovation appears here to be a viable strategy to reposition Vernon on major axes of the Seine development between Paris and Le Havre.**

***Story VS model***

**Vernon stands today as a plural city by its landscapes and its built environments, its economy and its times, its layers, its governance and its people.**
**Intervening in Vernon is to superimpose a new narrative layer to the existing. It does not imply to model a chess game with its hazards and its causal chains, but rather the anchorage of an opening of the site towards a collective serendipity principle that combines the daily story of the sedentary inhabitant or the casual visitor - tourist, resident or worker - with the opportunity of a contractor, or the decision of a politician, in order to initiate a reversible reconfiguration of a shared environment. Project proposals must be embodied as support offers for the future territory of Vernon happens to everyone, as an integrated collection.**

Ces futurs morceaux de ville posent également la question de l'évolution de la gare actuelle, qui devra assurer la connexion de ces espaces au reste de la ville en même temps qu'un rôle de plateforme adaptable à l'évolution des usages, des pratiques de mobilité des vernonnais et des nouveaux publics que la ville accueillera.

*Hybridation opportuniste VS historicisme*

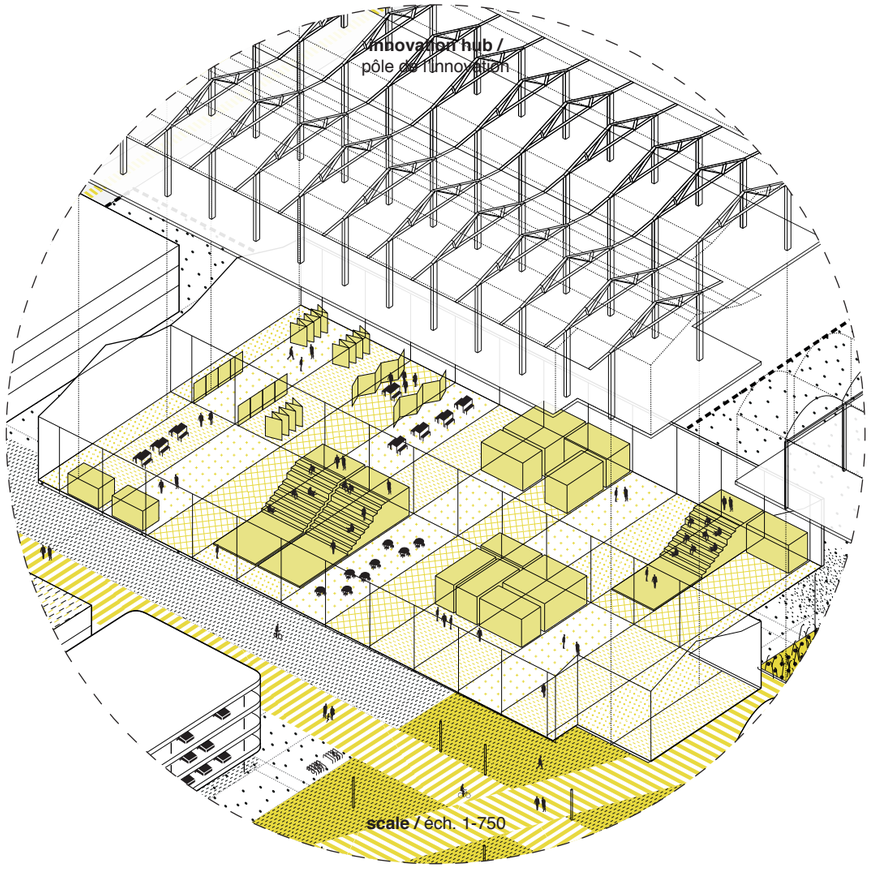
Le centre-ville présente actuellement une infrastructure généralement qualitative et suffisamment identifiée mais qui souffre ponctuellement de la dépréciation de certains de ses lieux en raison de la dégradation ponctuelle du bâti médiéval,  du manque de lisibilité de quelques pièces urbaines livrées à des affectations peu valorisantes telles que le stationnement, l'occupation par des services ou de commerces à faible valorisation. Par ailleurs, la densité et la disparité du tissu altèrent considérablement la lecture des parcours en direction de la Seine et de ses berges, marquant l'ensemble du centre-ville par un manque notable d'espaces publics ouverts aux usages clairement définis.
Accepter la pluralité des vocabulaires et des époques tout en favorisant l'adaptation d'une économie urbaine qualitative doivent permettre au centre-ville vernonnais de tirer profit des flux nombreux (touristiques et professionnels) qui le traversent en capitalisant notamment sur les potentiels de ses espaces ouverts et une approche évènementielle affinée.

*Ville-seuil VS crise économique = territoire de l'innovation*

Le renforcement de l'axe de transport Paris-Mantes par le prolongement du rer E Eole en 2020 constitue une opportunité économique de taille pour Vernon. Cette opportunité est conditionnée par la capacité de la ville à savoir préparer son statut en tant que cité-pôle inscrite dans un axe de solidarités locales et inter-départementales plus affirmées, par opposition à la dépendance marquée vis-à-vis de l'espace francilien frontalier.
Les conditions de l'emploi à Vernon (destruction des emplois industriels ; emplois spécialisés engageant des actifs très qualifiés dans des configurations de campus fermé, à la Snecma par exemple ; concentration de l'activité des Vernonnais en IDF, etc.) menace la ville de perdre son attractivité économique au profit de pôles plus hybrides et dynamiques.
Allier un positionnement sur la reconversion innovante de l'activité industrielle et une solidarisation de partenaires locaux sur les plans de la mobilité, de la gouvernance et de l'innovation apparaît ici être une stratégie viable pour resituer Vernon sur les grands axes de développement de la Seine entre Paris et le Havre.

*Récit VS modèle*

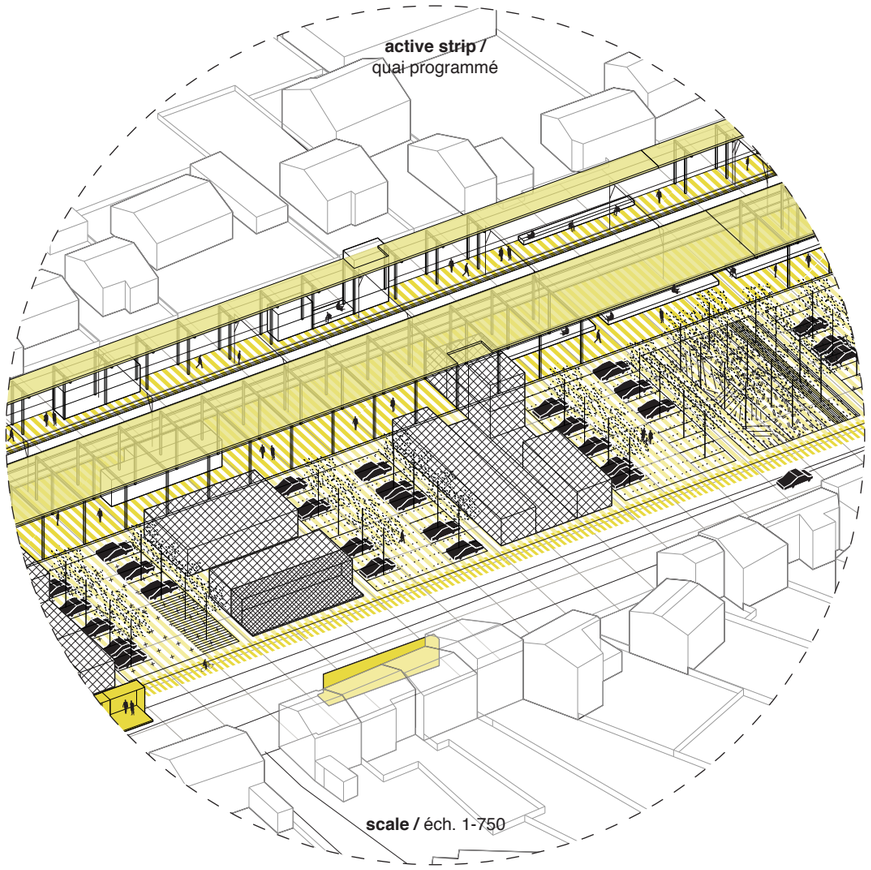
Vernon se présente aujourd'hui comme une ville plurielle de par ses paysages, ses tissus bâtis, ses économies, ses époques, ses strates, ses gouvernances, ses habitants.
Intervenir à Vernon consiste à surimposer une nouvelle couche de récit sur un déjà-là. Il ne s'agit pas de modéliser la partie d'échecs avec ses aléas et ses chaînes de causalité, mais davantage à ancrer une ouverture de cet existant à un principe de serendipité collective qui associe tout autant le récit quotidien de l'habitant sédentaire ou occasionnel – touriste, résident ou travailleur – à  l'opportunité de l'entrepreneur ou à la décision du politicien dans le but d'entamer une reconfiguration réversible d'un environnement partagé. Toute proposition de projet doit s'incarner comme offre d'accompagnement pour que le futur territoire vernonnais advienne pour tout un chacun, une collection intégrée.



# UR686

VERNON (FR)

**navigable collections /** les collections navigables




**CONNECT / ANCHOR / TRANSFORM**

***The continuous dock: Hyper-mobility VS City threshold***

**The current configuration of the station turns to the northwest quadrant of the city bounded by Ferdinand Foch Avenue to the west, the Montigny Street south, showing the permanence of a historical relationship to the town centre consisting in an immediate anchorage on perpendicular axes Emile Steiner and Albufera streets. Progressive adjustments of mobility practices have led to its development along an axis parallel to the railway platforms along the rue Emile Loubet, in a mainly residential area with low qualitative parking, offering a facade of "services" with very low urban signal. The current station is crossed though two underground walkways to the southern part of the city, and intermodal connections (including bus and soft modes) are scattered and difficult to read.**
**A first impulse is to consider the station as a continuous elongated dock, allowing - through an intervention deployed in time - the opening of the existing front by a continuous canopy offering transparency and open access to platforms from all sides. This new accessibility is emphasized by occasional crossing through aerial walkways allowing switching (platform change, correspondence) as well as access to the quay rue de Montigny, also sheltered and accessible, and beyond, convenient access to southern areas of the city.**
**The fringes of these two platforms are equipped so as to enable enhanced intermodality: bus stations highly visible and distributed depending on their itinerary; access to car parks offering parking for the day but also spaces dedicated to rent and / or sharing vehicles; soft mobility units articulating bicycle parking and rental spaces, which will also be trails and promenades information points.**
**The dock along the Emile Loubet Street north of the station articulates these intermodal spaces in a "full / empty" grid alternating car parks, gardens, programmable lands potentially occupied by restaurants and connected waiting areas, providing the possibility to come together, to rest or to work. This space is a hybrid esplanade, at the same time re-natured public space, shared ground, city threshold and innovative programmatic development opportunity.**
**Eventually, this continuous quay principle is intended to cross under the D528 / avenue Foch, initiating the grip of the spaces of ZAC Fieschi and further to the operations of the smelter / stationery site. Also, across the bridge the continuous deck will develop a multimodal clings to the rue de l'industrie, household equipment and major focus of economic development of the city towards Saint-Marcel, offering the possibility to reach the territory by fluid service, shuttles, exclusive lane public transport, etc.**
**These project configurations simultaneously meet on the one hand the need to find a local station to broadcast the stream, its mix linear strip answering to the existing diversity of Vernon urban fabric and justly distributing its different neighbourhoods, deploying the quality of a multimodal interface articulating shared space, public transportation, soft modes and individual travel reasoned. Furthermore, the new station allows to anchor Vernon in its large territory by initiating a strong signal on what will eventually become a dynamic inter-regional mobility axis asserting itself as a force of economic attractiveness, open to the integration of uses and innovative hybridized practices.**
**The train station becomes a collector of territorial impressions, hypertext frame, projections support of plural futures, city line, life line.**

CONNECTER / ANCRER / TRANSFORMER

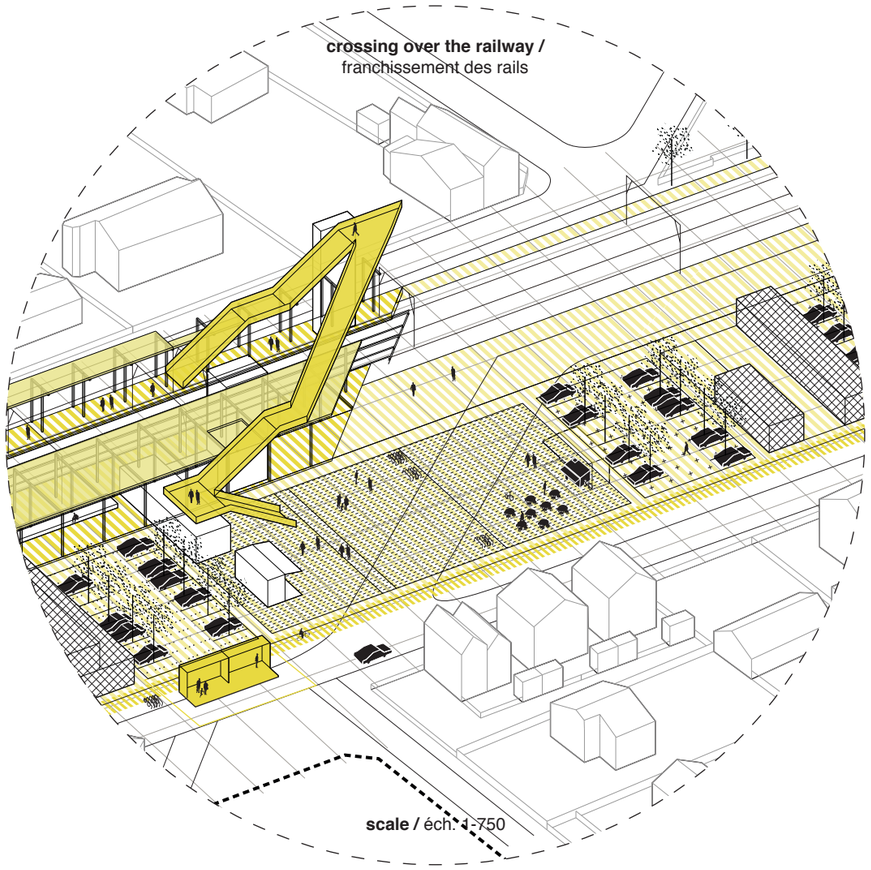
*Le quai continu : Hyper-mobilité VS Seuil de ville*

La configuration actuelle de la gare se tourne vers le cadran nord-ouest de la ville délimité par l'avenue Ferdinand Foch à l'ouest, la rue de Montigny au sud, affichant la permanence d'une relation historique au centre-ville constitué par un ancrage immédiat sur les axes perpendiculaires des rues Emile Steiner et Albufera. Les adaptations progressives des pratiques de la mobilité ont conduit à son développement selon un axe parallèle aux quais le long de la rue Emile Loubet, ensemençant le recul vis-à-vis d'un front bâti majoritairement résidentiel de dépendances de stationnement peu qualitatives et offrant une façade de « service » à très faible signalement urbain. La gare actuelle ménage un unique passage en souterrain vers la partie sud de la ville, et les connexions intermodales (notamment au réseau de bus et de modes doux) sont dispersées et peu lisibles.
Un premier mouvement consiste à considérer cette gare longiligne comme un quai continu, permettant - moyennant une intervention déployée dans le temps - l'ouverture du front déqualifié par un auvent continu ménageant transparence et libre accès aux quais en tous points. Cette accessibilité nouvelle est soulignée par des franchissements ponctuels à travers des passerelles aériennes permettant d'une part la commutation (changement de quai, correspondance), et d'autre part l'accès au quai de la rue de Montigny, également abrité et accessible, et par-delà, l'accès aisé aux quartiers sud de la ville.
Les franges de ces deux quais sont aménagées de manière à permettre une intermodalité renforcée : lisibilité de stations de bus, reparties selon les trajets de ces derniers ; l'accès aux parkings offrant un stationnement à la journée mais aussi des espaces dédiés à la location et/ou partage de véhicules ; des poches de mobilité douces articulant parkings à vélo et espaces de location qui seront également des points de repérage des sentiers, promenades et d'information.
Le quai longeant la rue Emile Loubet au nord de la gare articule ces espaces de l'intermodalité selon une trame de vide et de pleins alternant parkings, jardins, emprises programmables potentiellement occupées par de la restauration, espaces d'attente connectés, offrant la possibilité de se réunir de se dépenser ou de travailler. Cet espace est une esplanade hybride, à la fois espace public renaturé, sol partagé, seuil et opportunité de développement programmatique innovant.
A terme, ce principe de quai continu est destiné à traverser sous la D528 / avenue Foch, amorçant l'accroche d'une part aux espaces de la ZAC Fieschi et plus loin aux opérations de la fonderie / papeterie, d'autre part il franchit les voies et développera une accroche multimodale à la rue de l'industrie, foyer d'équipement et axe majeur du développement économique de la ville vers Saint-Marcel, offrant ainsi la possibilité de rejoindre le territoire par une desserte fluide, navettes, TCSP, etc.
Ces configurations de projet répondent simultanément à deux enjeux : diffuser les flux et ancrer Vernon dans son territoire.
Retrouver localement une gare permettant de diffuser les flux : par son grand linéaire, la gare adresse la diversité du tissu vernonnais et distribue justement ses différents quartiers ; elle offre à part égales la possibilité de la ballade et l'opportunité de rejoindre sa destination de manière confortable, déployant pour cela la qualité d'interface multimodale articulant espace partagé, transport commun, modes doux et déplacements individuels raisonnés.
Un signalement fort pour ancrer Vernon dans son grand territoire : en initiant un signalement fort sur ce qui devra devenir à terme un axe de mobilité interrégionale et/ou interdépartemental solidaire et dynamique, elle s'affirme comme segment de force exploitant une

# UR686

VERNON (FR)

**navigable collections /** les collections navigables




***Urban Navigation: Serendipity VS Landmarks***

**The structure of Vernon is marked by large discontinuities created by the infrastructural legacy of the twentieth century (D6015, railways), fragmenting the space in near-autarkic pockets, orchestrating inequalities by the principle of isolation and the evanescence of belonging to the common territory. Yet, here they are, the Seine and its banks, the forest and its trails, the great landscape.**
**The principle of the proposed project is based on the acceptance of Vernon network that mark a great number of qualities: historic green axes Avenue Capuchin / Ferdinand Foch and Avenue de l'Ardèche, set frame of the Park and Saint-Lazare neighborhoods, medieval maze of the historical city centre, major operations of the southern districts (Boutardes, Fontenelles, etc.) and the Seine waterway. On these existing sites, a new layer is proposed, suggesting to match the great principles of mobility (individual, slow and shared) with the processing of an "intelligent" ground: both transport infrastructure and shared space, moving area and permeable interface, wire marker and urban threshold.**
**Under this principle, a system of cross northeast / southeast perpendicular to the axis of infrastructures and the Seine, arises as the structuring element link and soft movement.**
**These cross emphasize existing paths, punctually adding: a band reserved for soft modes (large planted alleys) lined with a water harvesting system permeable, planted swales and rain gardens; reconfigure a main street (eg rue d'Albufera) marked by the separation between pedestrian sidewalks and roadway in a continuous surface and allowing the pooling of shared, soft and motorized traffic by limiting the speed of the last and their number by positioning car parks in strategic points of the city; locally produce qualitative thresholds continuing the ground of the cross on a cross road axis (eg D6015), thus reducing the danger and speed of vehicles, allowing an easier access to the river edge where these thresholds will continue as pontoons hygrophilous lined gardens, protecting many potential uses on the banks. On the Seine, the traverse system finds expression in the possibility to imagine a network of river shuttles to extend the walk across the river and its wide open spaces, to see, to read the city on the left bank.**
**This traverse system combined to the increased mobility scheme is also an itinerary markup, inviting soft and safe ride while promoting urban drift conducive to the surprise of discovery. Particularly in the cite centre, it is clear to let the ways deviate from the course of Albufera street - near the relief which reverses at the approach of the bridge Clemenceau - to the spaces of the Carnot Street and Collégiale or Potard street and its vestiges. This rescreening of the existing, by anchoring on the cardinal points to intensify (breaths into the urban fabric, monuments, follies, shops, barred spaces, large public spaces), provides re-weaving between the different fragments of the territories and reinserts the city by the accessibility offered to its inhabitants or visitors in its large landscaped system.**
**More than a single service network, it is an invitation to collective recovery by the use of a territory to reinhabit, a condition to share, a collection to reread.**

***Innovative City: Pollination VS business plan***

**Vernon connection to its local and large scale territories as well as the rescreening of the city by its networks to link and reclaiming its places by its inhabitants are necessary prerequisites to open the city to its opportunities of transformations.**

attractivité économique renouvelée et ouvert à l'intégration d'usages et de pratiques innovantes et hybridées.
La gare est ici un collecteur d'impressions territoriales, porte hypertexte, support de projections d'avenirs pluriels, seuil de ville, seuil de vies.

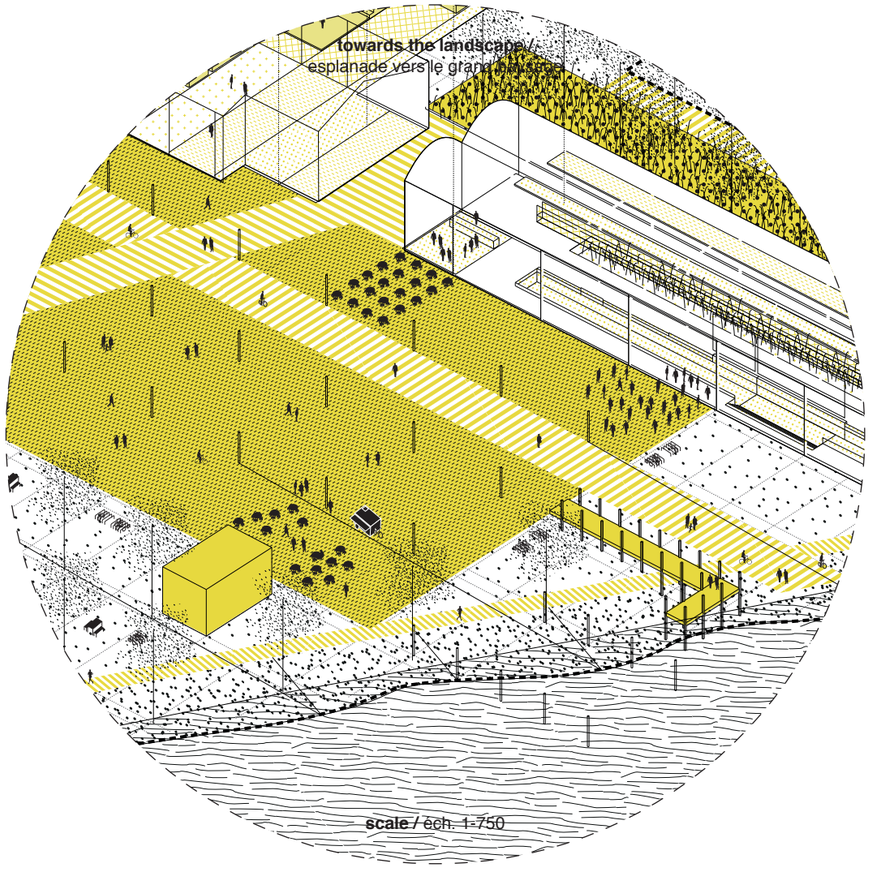
*Navigation urbaine : Serendipité VS Repères*

La structure de l'espace vernonnais est marquée par les grandes discontinuités crées par le leg infrastructurel du XXe siècle (D6015, voies ferrées), fragmentant l'espace en poches quasi-autarciques, orchestrant par le principe de l'isolement le jeu des inégalités et l'évanescence de l'appartenance au territoire commun. Pourtant, à deux pas, la Seine et ses berges, la forêt et ses sentiers, le grand paysage.
Le principe de projet proposé repose sur l'acceptation du réseau vernonnais que marquent un grand nombre de qualités : axes verts historiques de l'avenue des Capucins / Ferdinand Foch et de l'avenue de l'Ardèche, trame réglée des quartiers du Parc et Saint-Lazare, méandres médiévaux du centre-ville historique, les grandes nappes des quartiers sud (Boutardes, Fontenelles, etc.), et la Seine, voie navigable. Sur ces existants, une nouvelle couche est proposée, suggérant de faire coïncider les grands principes de mobilité (individuelle, douce et partagée) avec le traitement d'un sol intelligent : à la fois infrastructure de transport et espace partagé, lieu de déplacement et interface perméable, fil-repère et seuil urbain.
Dans le cadre de ce principe, un système de traverses nord-est / sud-est perpendiculaire à l'axe des infrastructures et de la Seine, se pose comme l'élément structurant de lien et de déplacement doux.
Ces traverses reprennent les tracés existants qu'elles viennent ponctuellement augmenter : une bande réservée aux modes doux (grandes allées plantées), bordée d'un système de récolte d'eau perméable, noues plantées et jardins de pluie ; reconfigurer une rue principale (Rue d'Albuféra par exemple) marquée par sa séparation entre trottoirs piétons et voie carrossable en une surface continue et partagée permettant la mutualisation des déplacement doux et motorisés en limitant la vitesse des derniers et leur nombre en positionnant des parkings à des points stratégiques de la ville ; fabriquer localement des seuils qualitatifs en continuant le sol de la traverse sur un axe routier transversal (D6015 par exemple), réduisant ainsi la dangerosité et la vitesse des véhicules, favorisant par ce dispositif l'approche des quais où ces seuils se poursuivront sous la forme de pontons bordés de jardins hygrophiles, autant d'usages potentiels projetés sur les berges. Sur la Seine, ce système de traverses trouve sa traduction dans la possibilité d'imaginer un réseau de navettes fluviales permettant de prolonger la promenade sur la rive opposée et ses grands espaces, de voir, de lire la ville de la rive gauche.
Ce système de traverses combiné au schéma de mobilité augmentée tient à la fois du balisage des parcours, invitant à la ballade douce et sécurisée tout en favorisant une dérive urbaine propice à la surprise de la découverte. Au centre ville notamment, il apparaît évident de laisser les parcours dévier de la rue d'Albuféra, portant les pas - au grès du relief qui s'inverse à l'approche du pont Clémenceau – vers les espaces de la rue Carnot et de la Collégiale ou de la rue Potard et ses vestiges.Ce retramage de l'existant, en s'ancrant sur des points cardinaux à intensifier (respirations dans le tissu urbain, monuments, folies, commerces, espaces forclos, grands espaces publics), assure le retissage entre les différents fragments de territoires et réinsère la ville par l'accessibilité offerte à ses habitants ou visiteurs dans son grand système paysager.
Plus q'un simple réseau de desserte, il s'agit d'une invitation au ressaisissement collectif par l'usage d'un territoire à réhabiter, d'une condition à partager, d'une collection à relire.

# UR686

VERNON (FR)

**navigable collections /** les collections navigables




**With its leading technology sites (Snecma, Rowenta, etc.), an industrial heritage to convert, the tourist attractiveness of Giverny, its accessibility, its young population, and its skilleds researchers, Vernon has the assets necessary to begin a process of change from a city of passage with its destruction of jobs and the lack of dynamism of its city centre to an attractive city offering its residents quality living environment and the opportunity of local employment, and its visitors the image of a city rich in its heritage (Vernon-Giverny, impressionism, medieval city, etc.) and its commitment to innovation (Aerospace City, city of open-innovation).**

**To do this, there are many opportunities as much in the rich reconversion of sites the city is able to open to the project, as in its presence in a deep economic crossroads reconfiguration.**

**It is initially to mark the arrival of a new programming.**
**In continuation of future neighbourhoods of Zac Fieschi, the brownfield smelter / paper mills constitute a virtuous heritage: through its presence in the landscape of Vernon and the role played in the development of the city in recent decades; due to its strategic position at the city entrance on the axis Paris-Rouen, creating a real signal in the urban space; by its proximity to the industrial fabric of Saint-Marcel on the D6015 and the rue de l'Industrie.**
**Driving here a project promoting innovation and the reinvention of the business fabric is a major primer for the transformation of the space of Vernon.**
**The proposal made here considers the need to mobilize a genuine development model based on the magnetization (Vernon is located on two axes of the French Tech, Caen and Paris-Rouen-Le Havre) creative business structures operating in the innovative technology sector (Smart industries, digital). Meanwhile, it is proposed that training spaces open to a wide segment of the population of Vernon can accommodate workers in retraining, training in digital technologies, also awareness workshops for youngsters (Fab-lab, vegetable garden, environmental issues, etc.) Around these structures it is proposed to organize a space for third place: co-working spaces but also spaces for the relocation of companies outside the territory using townspeople. These spaces will make at once home where a meeting will gather leading entrepreneurs, independent and local entrepreneurs and self-employed third structure, promoting the exchange of ideas and potential partnerships that will be formed over time.**
**This district is hybridized with qualitative housing exploring new ways of living together (sharing, intermediate housing, shared vehicles, workspaces) maintain a special relationship with the Seine.**
**All of these programs are structured in front on a park re-natured, entering built-up frames and participating to the operation as events phasing strong element (pre-greening of pending construction frames, de-pollution, etc.) by gradually making this place happen in the minds of locals and visitors. A deck - public reconfigurable platform - articulate the link between programs and will be the scene of artistic and cultural events for diverse populations, a garden in movement, a materializing collective image.**

**In the early stages of the realization of this significant gesture, a true ecology of spin will be established to pollinate by events and a collective support (web application addressed to the inhabitants of the CAPE for example) major spaces of the future of Vernon: temporary facilities on the banks of the Seine, festivals, night explorations of unusual places of the city, consultations,**

*Ville innovante: Pollinisation VS business plan*

La connexion de Vernon à ses territoires (locaux et inter-départementaux) ainsi que le retramage de la ville sur ses réseaux sont les préalables nécessaires pour ouvrir cette ville à ses opportunités de transformations, et permettre le lien et la réappropriation de ses lieux par ses habitants

Forte de ses sites technologiques de pointe (Plateau de l'espace avec la Snecma notamment, ou Rowenta, la CNPP etc), d'un patrimoine industriel à reconvertir, de l'attractivité touristique de Giverny, de son accessibilité, de sa jeune démographie, et de ses actifs qualifiés, Vernon possède les atouts nécessaires pour entamer un processus de mutation d'une ville de passage souffrant de ses destructions d'emploi et du manque de dynamisme de son centre-ville, vers une ville attractive. Cette ville renouvelée pourra offrir à ses habitants le cadre de vie qualitatif et l'opportunité d'un emploi local et à ses visiteurs l'image d'une ville riche de son patrimoine (Vernon-Giverny, impressionnisme, ville médiévale, etc.) et de son engagement dans l'innovation (Ville de l'aérospatiale, ville de l'open-innovation).

Pour ce faire, les opportunités vernonnaises sont nombreuses et se développent autant dans la richesse des sites en reconversion que la ville est à même d'ouvrir au projet que dans sa présence dans un carrefour économique en profonde reconfiguration.

Dans un premier temps, il s'agit de marquer l'arrivée d'une nouvelle programmation.
Dans le prolongement des futurs quartiers de la Zac Fieschi, la friche industrielle des fonderies / papeteries constitue un patrimoine vertueux. De par sa présence dans le paysage vernonnais, du rôle joué dans le développement de la ville durant les dernières décennies, de par sa position stratégique en entrée de ville sur l'axe Rouen-Paris, et par sa proximité avec la rue de l'Industrie et le tissu industriel de Saint-Marcel sur la D6015, elle fabrique ainsi un véritable signal dans l'espace urbain.

Conduire ici un projet faisant la promotion de l'innovation et de la réinvention du tissu entrepreneurial est une amorce majeure pour la transformation de l'espace vernonnais.
La proposition apportée ici considère le besoin de mobiliser un véritable modèle de développement basé sur la magnétisation (Vernon se trouve sur deux axes de la French Tech, Paris et Caen-Rouen-Le Havre)de structures entrepreneuriales créatives opérant dans les secteurs des technologies innovantes (Smart industries, numérique par exemple, et de favoriser la rencontre entre les vernonnais.

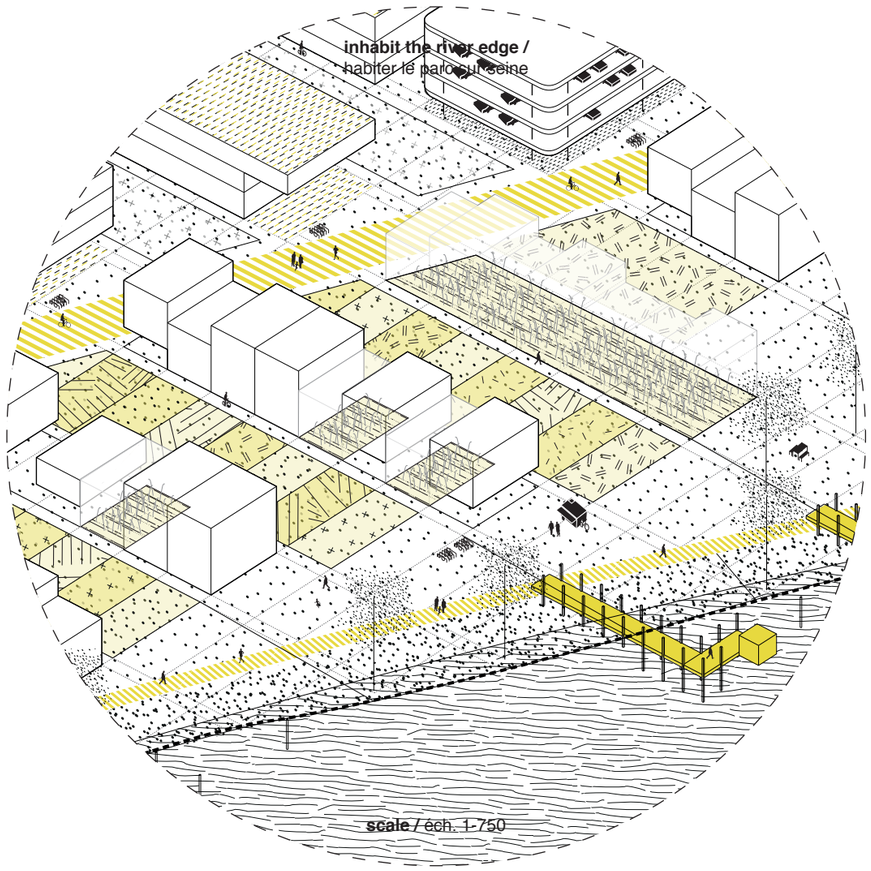
Ainsi, il est proposé un ensemble de programmes capables d'accueillir de « nouvelles » activités collaboratives ouvertes à une grande frange de la population (ouvriers et techniciens en requalification, auto-entrepreneurs « isolés », visiteurs, entreprises vernonaises, travailleurs nomades …), dédiées au partage du savoir et à la promotion économique du territoire.
Véritable « Hub de l'innovation sociale et technologique », l'ancienne friche des fonderies / papeteries propose un ensemble d'infrastructures & d'espaces reliés entre eux, capables de s'adapter aux nouvelles formes de travail et générateur de nouvelles expérimentations et relations aux autres.

Un « tiers lieu » qui mélange des espaces de co-working, de « télétravail » (pour les salariés travaillant hors du territoire), et d'évènementiel (location d'espaces pour les entreprises privées : conférences, inaugurations etc). Ces espaces permettront de fabriquer tout à la fois un foyer de rencontre où se retrouveront entrepreneurs

# UR686

VERNON (FR)

**navigable collections /** les collections navigables




**workshops, will spearhead discussion to develop potential project sites and destinations of these, thus bringing in dance all actors of Vernon tomorrow.**

**The impulse provided by these new strategies will impact positively the attendance of the city, including infrastructure (railway station and mobility network) will now have begun the mutation. This hybridization so lacking in Vernon currently is the long-awaited opportunity to see the historic city centre - furrowed by its network of quality public spaces - requalify in its commercial fabric, services and culture - to display full the image of a city that finally becomes a prolonged halt, a destination in a journey and not only a passing city.**

**The role of time in this long process is leading and must allow implementing a strategy of reversibility.**
**Addressing a picture and overall goal, it must allow to note throughout an organization observatory progressive development engraftments, opening the process of transforming a city through the full frame of innovation and an environment in perpetual reinvention.**

**The story as a vehicle for the transformation of the territory is taking on its full meaning to the perception of Vernon as a collection: each layer of meaning superimposed reconfigures solidarity between the parties, each fragment brought to the city re-questions the foundations of the collection. Ultimately, that is how we build a culture.**

de pointe, indépendants et auto-entrepreneurs locaux et employés de structure tierces, favorisant l'échange d'idées et d'éventuels partenariats qui se noueront avec le temps.

Un lieu de formation et d'expérimentation capable d'accueillir des ouvriers, techniciens en reconversion, d'accompagner les habitants aux technologies du numérique, et de programmer des ateliers de sensibilisation aux questions environnementales (accueil de jeunes, potagers partagés …), aux smart industries (Fab-Lab etc.) par exemple.

Ce quartier est hybridé de logements qualitatifs explorant de nouveaux modes de cohabitation (partage, logement intermédiaire, véhicules mutualisés, espaces de travail) et entretiendra un rapport privilégié avec la Seine.
L'ensemble de ces programmes est structuré en front sur un parc « renaturé » pénétrant dans les trames bâties et participant du phasage de l'opération comme élément évènementiel fort (pré-verdissement des trames en attente de la construction, dépollution, etc.) faisant progressivement advenir ce lieu dans les esprits des habitants et des visiteurs. Un deck - plateforme publique reconfigurable – articulera le lien entre les programmes et fera figure de scène d'accueil d'événements artistiques et culturels et de populations diverses, un jardin en mouvement, une image collective en passe de se matérialiser.

Dès les premières étapes de la réalisation de ce geste fort, une véritable écologie de l'essaimage sera mise en place afin de polliniser par des événements et un support collectif (application web adressée aux habitants de la CAPE par exemple) les espaces porteurs du futur vernonnais : installations temporaires sur les berges de Seine, festivals, explorations nocturnes de lieux insolites de la ville, concertations, workshops, seront les fers de lance pour mettre en débat des sites de projet potentiels et les destinations de ces derniers, faisant ainsi entrer dans la danse l'ensemble des acteurs du Vernon de demain.

L'influx apporté par ces stratégies nouvelles impactera positivement la fréquentation de la ville, dont les infrastructures (gare et réseau de mobilités) auront désormais amorcé la mutation. Cette hybridation qui manque tant à Vernon actuellement est l'opportunité tant attendue de voir le centre-ville historique – silloné par son réseau d'espaces publics qualitatifs – se requalifier dans ses tissus commerciaux, de services et de culture – afin d'afficher pleinement l'image d'une ville qui devient enfin une halte prolongée, une destination dans un parcours et plus uniquement une ville de passage.

Le rôle que joue le temps dans ce long processus est de premier plan et doit permettre de mettre en œuvre une stratégie de la réversibilité. Adressant une image et un but global, il doit permettre de prendre acte à travers une organisation en observatoire du développement des prises de greffe progressives, ouvrant ainsi le processus de la transformation d'une ville à la grande trame de l'innovation et d'un contexte en perpétuelle réinvention.

Le récit comme vecteur de la transformation du territoire fait prendre ici tout son sens à la perception de Vernon comme collection : chaque couche de sens surimposée reconfigure la solidarité entre les parties, chaque fragment apporté à la ville re-questionne les fondements de la collection. En définitive, c'est ainsi que l'on construit une culture.

# UR686

VERNON (FR)

**navigable collections /** les collections navigables

**scale /** éch. 1-5000

0

50 m

300 m

**key /** légende

- **crossing /** franchissement
- **project context /** contexte de projet
- **projected building /** bâtiment projeté
- **media building /** bâtiment média
- **soft mobility /** mobilité douce
- **avenue /** boulevard
- **media public ground /** sol média
- **major public space /** espace public
- **multimodal node /** connection
- **mobility hub /** pôle mobilité
- **existing public space /** espace public existant
- **existing opportunity /** existant à valoriser