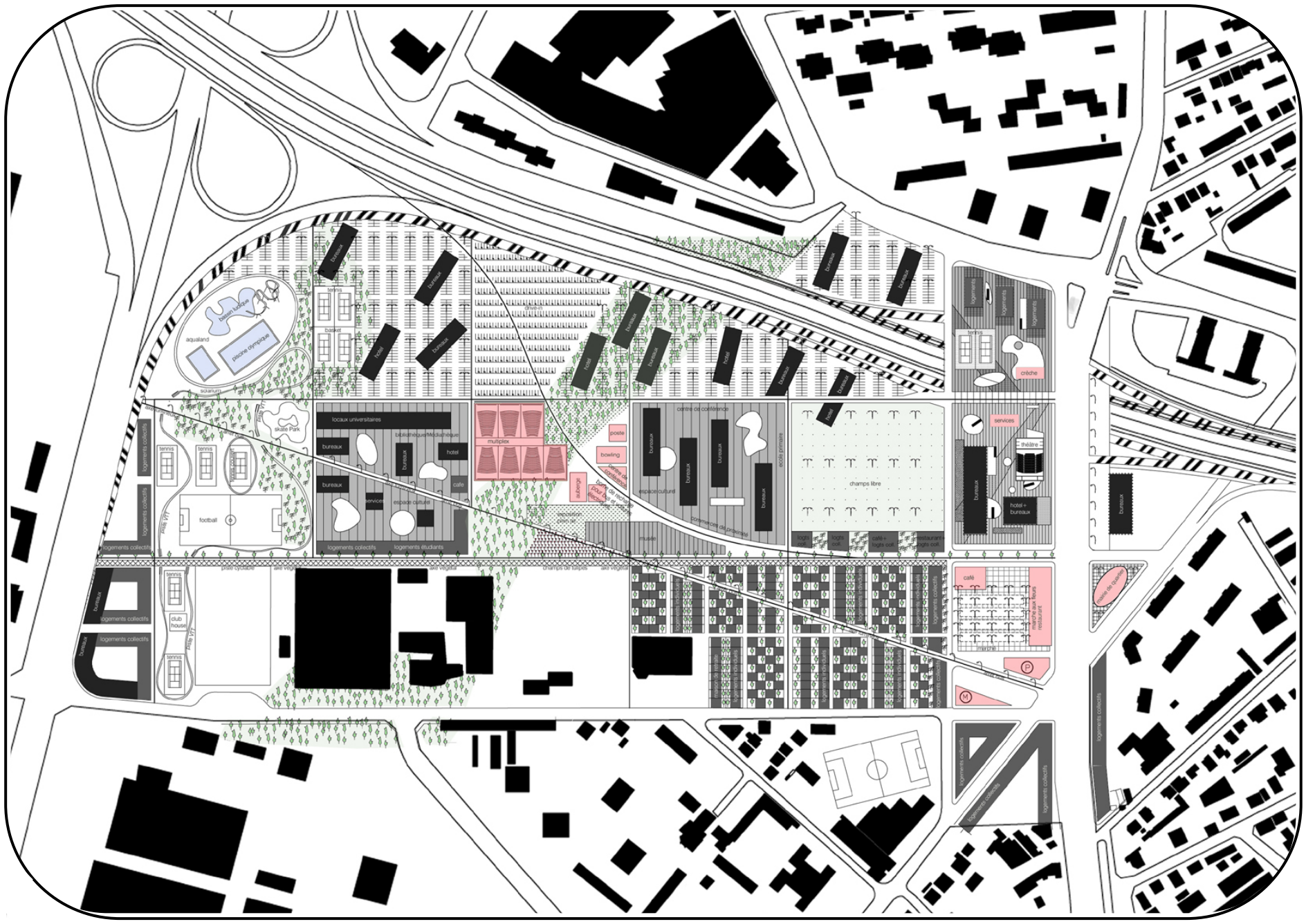
MR987

europan 6 - mars 2001
entre villes



LA VILLE AU BORD DU PERIPHERIQUE

What kind of future can one imagine for Vénissieux, third city of Greater Lyon, an agglomeration which counts 1 165 000 inhabitants ? And how can an architectural gesture bend the deeply rooted trends of the making of a city, what can an urban project be like?
The Puisoz-Parilly site is one of these rare and priceless opportunities to give a definitively positive answer to these two issues.
The area is located along the ring surrounding Lyon, close by the A43 highway leading to Grenoble and Italy and to the A7 southbound highway to Marseille. It is also just near the city centre of Lyon, as well as the areas of Gerland and of the Peninsula, which are districts in mutation.
What is at stake here is more than achieving a successful architectural project on the Parilly ZAC. The situation is amazing : a wide vacant piece of land along the ring road. A tremendously blank space, inert and naked landing up aside an over-used urban speedway. This territory is only inhabited by a high school-gymnasium and a subway station, deserted by investors who are traditionally attracted by these “urban speedways”.
Our approach in this project is to consider in the first place the whole area of Puisoz-Parilly as a great landed opportunity.
On this site, an overall project is of prime necessity, because it is precisely its imposing scale which allows to stage the specific potential of such a place as well as to develop its attractiveness and its networks, and to use its resources.

To settle in the extent and give the measure of the site.

In this area almost entirely deserted and new, the first step is to create the appropriate conditions to allow the development of a piece of city. That is to say to settle a system of implantation in the extent, in accordance with the scale and the timing of such an urbanisation process.
In order to plan at such a scale, one has to deal with the question of the splitting up of this entity. We have decided to keep the two principal directions and their thickness, to obtain a grid layout, which will stand as both the federating element and the geometrical principle of the set.
Geometry is the beginning of a story of links, of the understanding of a non structured location. The grid layout is the means to divide a unit and to allow the existence of different elements within the same entity.

Our project is a process of superposition and accumulation.

The addition, the conjunction of a certain number of urban wills, independent from each other, generate a process of superposition which will stage the richness of varied and changing urban situations.
The urban project must be a making process open to all the possibilities, open to evolution and heterogeneity, deriving from the uncertainties of the city’s economy as well as from the most varied architectural positions.
To provoke the complexity and the diversity in the first place by the project’s method itself, for the programmatic wills cannot satisfy these notions on their own.
To proceed by superposition and accumulation of ideas, wills and constraints appears of prime importance in a place where everything remains to do.
Here as anywhere along a ring road, the goal is to mix the regional and local scales. To search for a successful juxtaposition between the individual and the collective, the pleasure of the ground and of the skyline, the variety of uses, dwellings and populations, in order to create a rich location. To follow again here the lesson of connivance between the large and the small.

To change the vision of the ring and use it as a medium of urbanity, in all its components.

To transform the vision of the ring and to position ourselves as a counterpoint to the numerous negative analyses regarding it.
The approach of this project is therefore to consider the networks according to their specific potential, their function, their use, to explicit their relationship with the city and, more generally, with the landscape.

- To simplify the networks

To optimise the boulevard Laurent Bonnevay by simplifying considerably its access system, exit and crossing, which are very space-consuming.
The distances between the two banks of this boulevard are huge for the pedestrian, the cyclist and unreadable for the drivers.
In this context, a new organisation bringing together the high speed vehicles on a single construction is an opportunity to clarify, to put forward each element which constitutes the general network system.

- To stimulate the access

Accessibility is an extremely urban quality. The ring, like a street raised to the 100^{ed} power, allows to innervate a wide area : it must be a source of development for the neighbourhoods along which is running.
The specificity of this boulevard is that it looks like a parkway. It is located at the ground level and a “side road“ is running along it, a kind of intermediary lateral exchange lane. This situation reveals a paradox : the ring splits the territory in two distinct banks which must be crossed, but at the same time, it innervates the city directly and horizontally. Therefore, on each bank, the hinges with the urban road network can be multiplied, allowing the connexion to the agglomeration and to bring fluidity within the future area.

- The importance of the ground

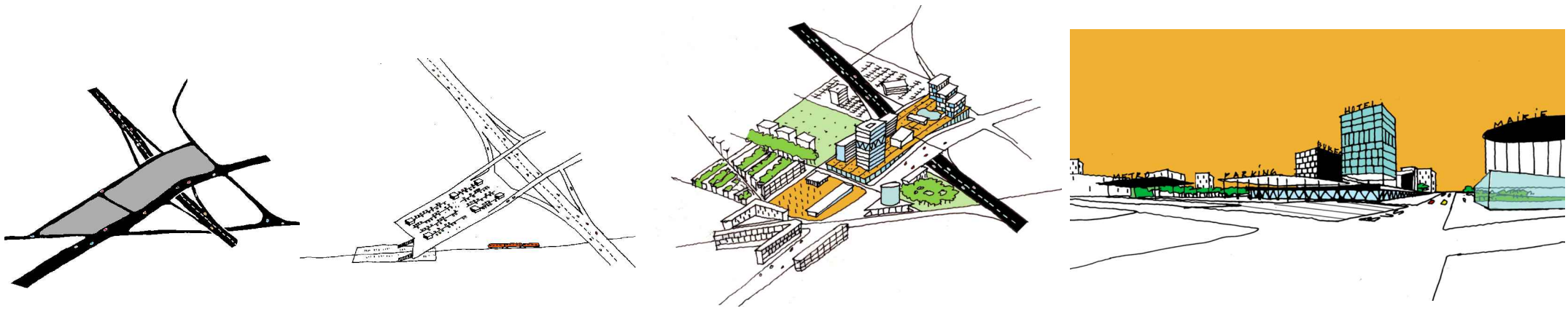
These situations of “in-between cities” cut off by infrastructures are always deeply marked by the discontinuity of the ground.
What we want to implement in this project are the fundamental urban values of continuity of the ground, the quality of public space and of the ground floor. We want to deal with the zero level of architecture, when the extremely private meets the public ground.
It is a piece of work on the reality of business, on the possibility of ephemeral activities, the flexibility of evolution, on the programmatic nature of the public space, a work which is first of all a political will to consider the ground as a common space, and not as an outlet for the private belonging.
Here also we find necessary to change the point of view. The ring with this device of side road confers to the ground a very specific value. We propose to spread the ground from the ring into the depth of the city in order to amplify this exchange surface on each bank.

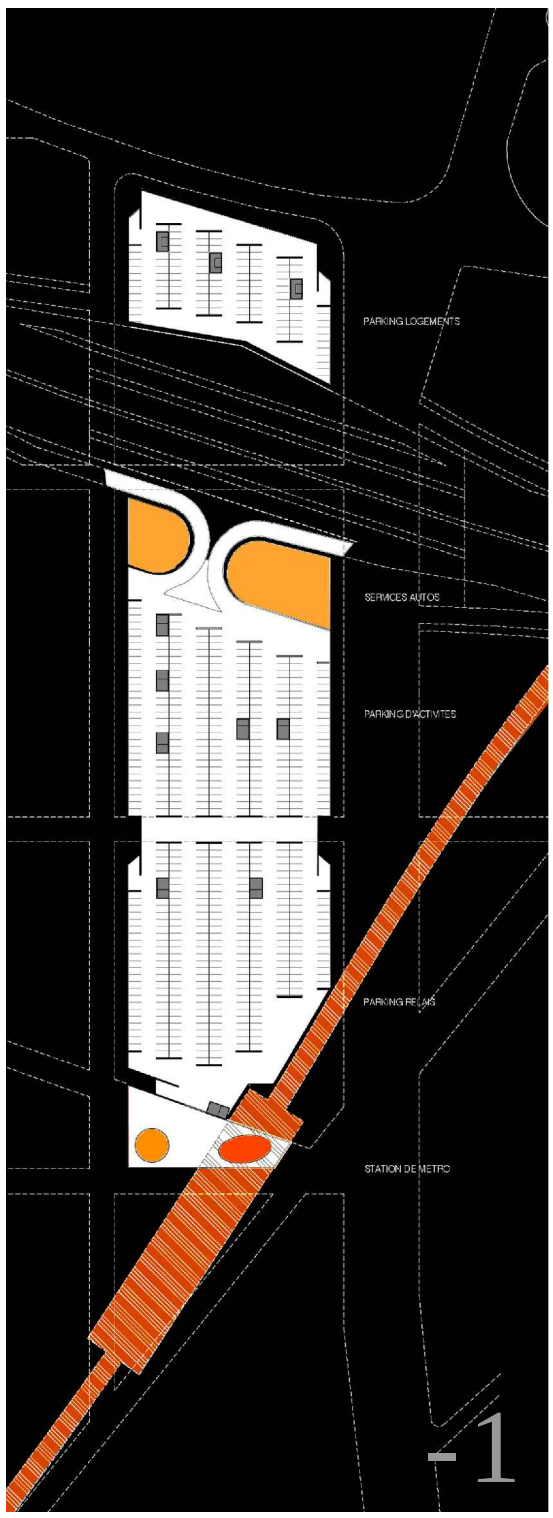
- The city is an architectural landscape

The ring doesn’t need a building continuity to assert its presence. We privilege thus the visual or physical permeability of the city in its density by choosing a discontinued building layout, perpendicular to the ring. Then, the issue of the noise must be dealt with according to all the components of the urban project (uses, distance of stand back, thickness of vegetation, heights of buildings…) and not by applying a single solution such as a painted soundproof wall or a shield building.
As a landscape in its depth, to leave the city look at itself from the ring, and in the same way, to stage the modern beauty of a road seen at a distance, from the heart of the city.

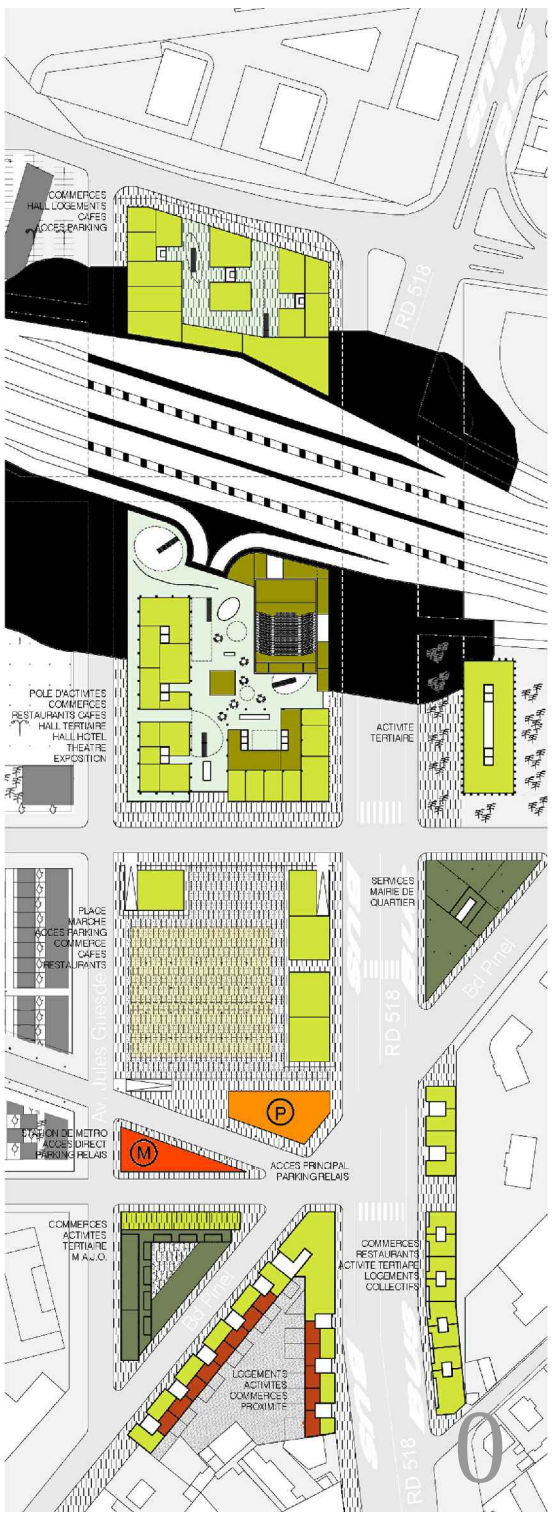
The Parilly ZAC : An architectural and urban event.

The result of a process, as well as its initiator, triggering off the achievement stage, the project of the Parilly ZAC is derived from identical urban and architectural purposes.
Our will to blend the urban ground and the infrastructural ground, our desire for simplicity of networks and crossings has generated a powerful and original gesture : to spread out the territory of the ZAC area under the form of a bridge over the ring, in order to keep its existing crossing function while making an exceptional event out of it: a urban interchange treated as an inhabited bridge.
To restore the ground continuity, the view and a real public space in order to make the crossing and the exchanges with the ring easier, and to create a place at the same time obvious, comfortable and surprising.
By the flattening out of the existing roads, the avenue Charles de Gaulle (D518), as well as the boulevard des Etats-Unis (D95), recovers its status of motorway leading into the city centre of Lyon, becoming the lateral axis of a large crossing point.
On this slightly uneven ground, a dense polarity must be constructed, establishing a centre which is, paradoxically, totally off-centred.
This polarity spreads out on both banks of the ring into a multipurpose site gathering shops, offices, hotel, housing, theatre. The whole entity being federated by a large square on two levels : the market place on the ground level and the bridge-square above the ring.

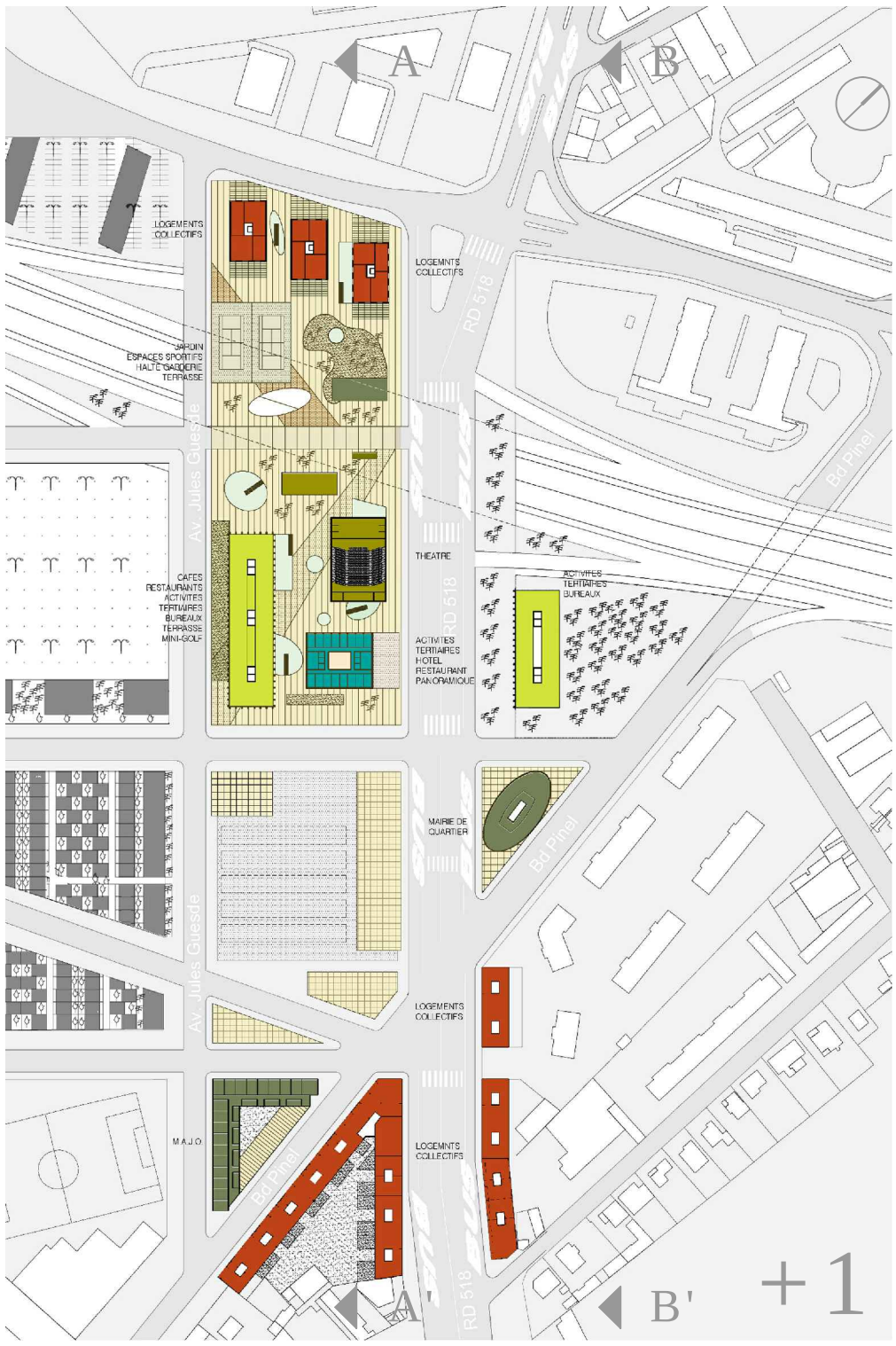




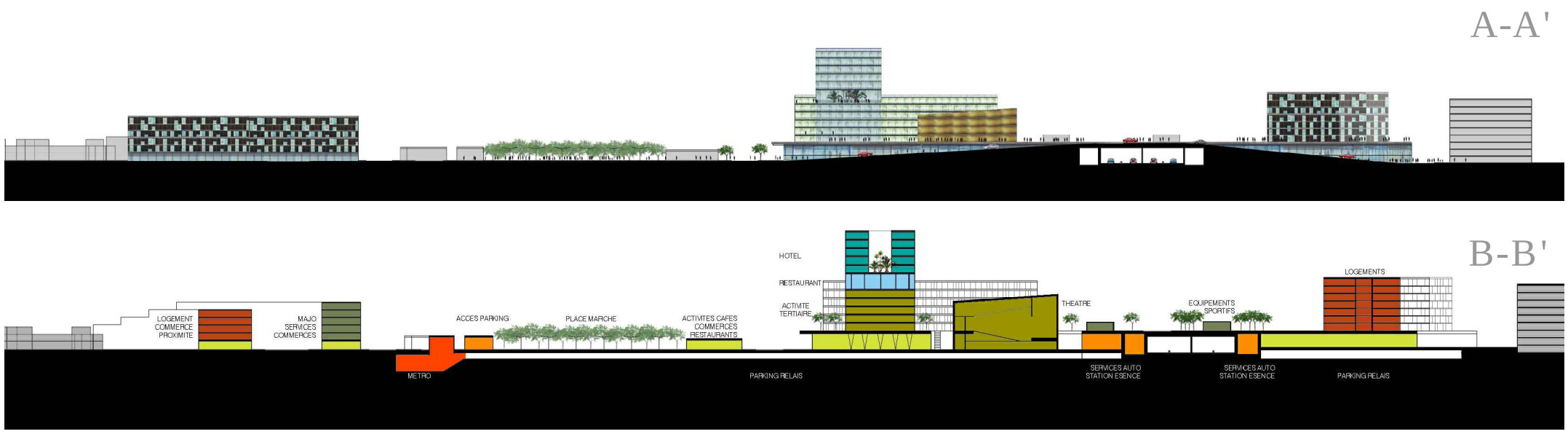
UN PARKING TRAIT D'UNION



UN SOCLE PROGRAMME



UN SOL QUI FRANCHIT

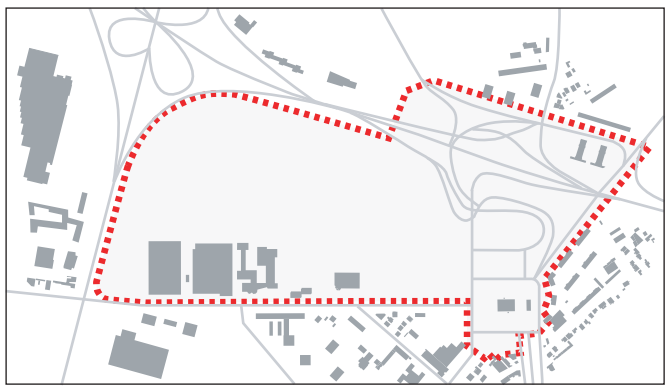


UN SOL PUBLIC CONTINU, SUPPORT DES PROGRAMMES

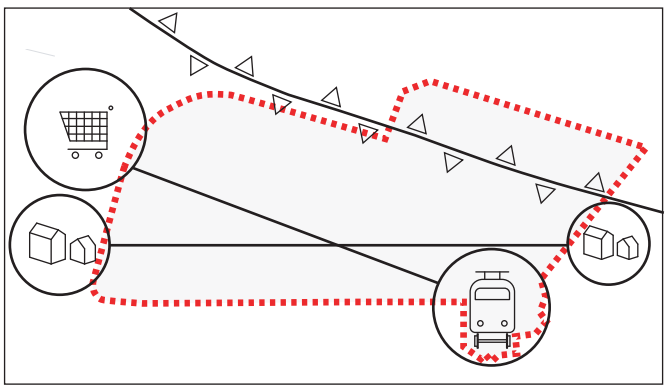
0 5 10 20 50 100m

VUE AERIENNE DEPUIS L'ANGLE DU BOULEVARD PERIPHERIQUE ET DU BOULEVARD DES ETATS - UNIS

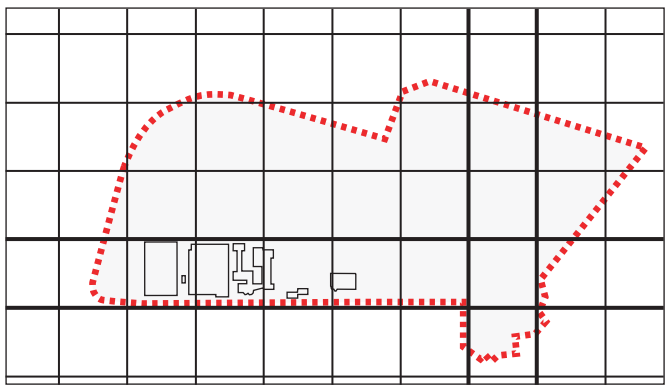
PLAN DE SYNTHESE



Quel avenir pour Vénissieux, 3ème commune du Grand Lyon, agglomération réunissant 1 165 000 habitants ? Et comment une action d'architecte peut-elle infléchir les tendances lourdes de la fabrication de la ville, qu'est ce que peut être un projet urbain ?
Le site du Puisoz-Parilly, près de 40 hectares au total, est une de ces occasions rares et fabuleuses de répondre très positivement à ces deux questions.

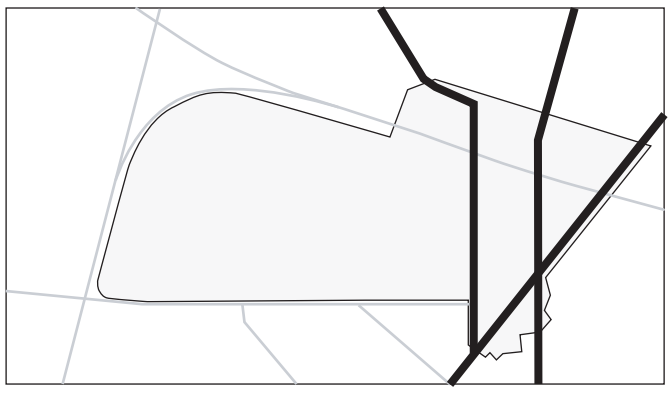


Le boulevard périphérique, une station de métro, un lycée, un hypermarché, quelques logements et c'est tout.
Sur ce site, un projet d'ensemble est primordial, car seule son échelle imposante permettra de mettre en scène le potentiel particulier et l'attractivité d'un tel lieu et de ses réseaux et de mettre en relation ses éléments épars.

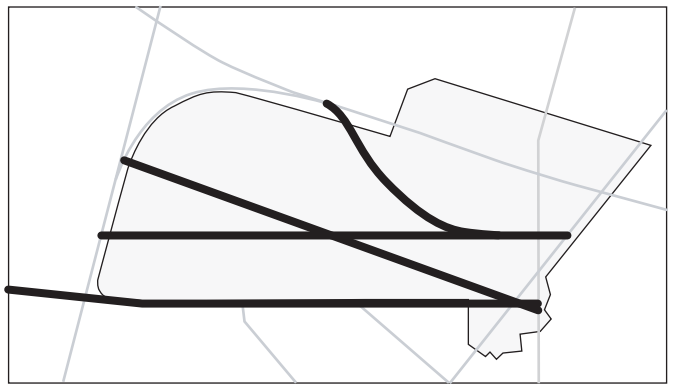


Pour projeter à une telle échelle, nous avons d'abord dû nous poser la question du fractionnement, de la division de cette entité. Comment recouper cet ensemble, comment lui donner une mesure. Nous avons retenu les deux directions principales et leur épaisseur, la ZAC de Parilly d'une part et le boulevard Marcel Sembat avec la parcelle du lycée de l'autre, pour obtenir une grille, à la fois élément fédérateur et principe géométrique de l'ensemble.

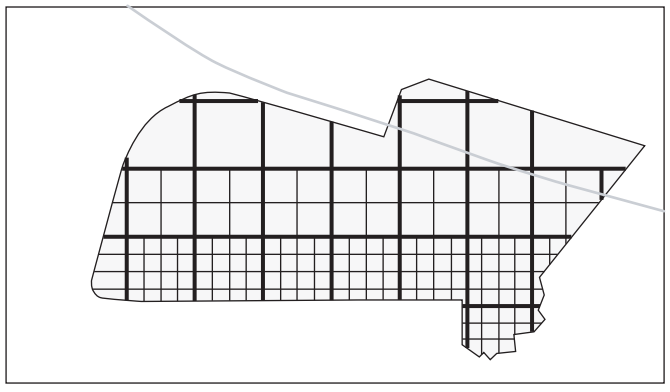
STRUCTURER LES RESEAUX



D'abord clarifier le tracé du périphérique et de ses raccordements. Retrouver la continuité des franchissements : l'avenue Charles De Gaulle et de l'avenue Jules Guesde.

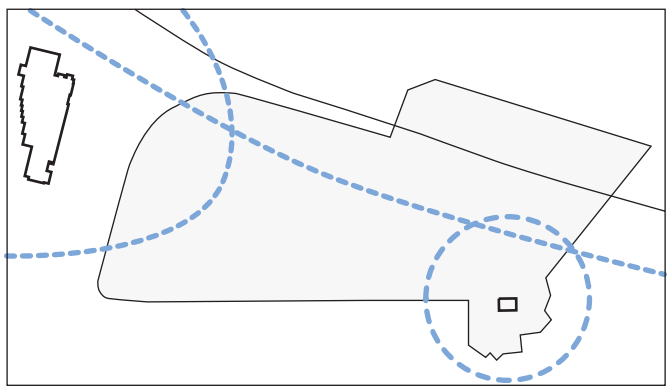


Puis établir des liens, des contacts, entre les éléments présents. Profiter du site dans toute sa longueur.

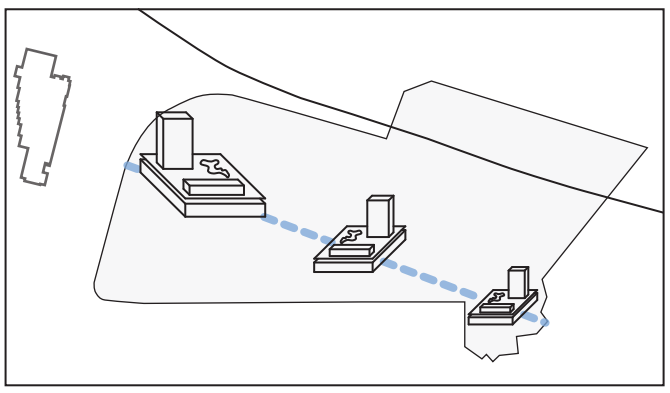


Enfin décliner les potentialités de la grille : fédérer l'ensemble en permettant la diversité.

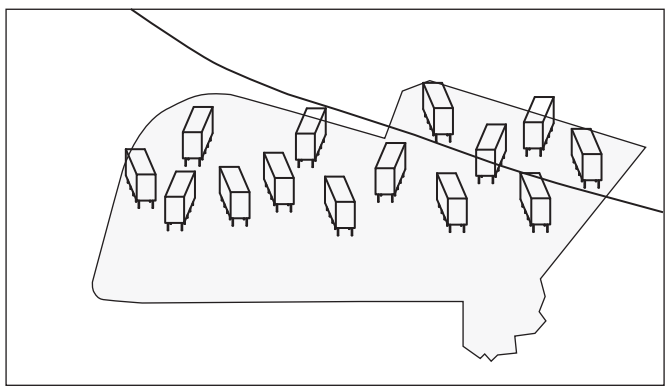
REPONDRE A L'ATTRACTION REGIONALE



L' hypermarché, la station de métro et le boulevard Périphérique ordonnent la logique d'implantation des programmes régionaux.

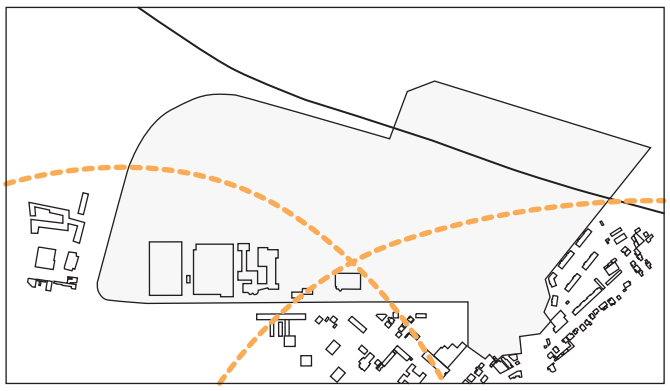


La voie diagonale qui relie la station de métro et le supermarché est équipée de bâtiments de grande envergure chargés d'intensifier le site.

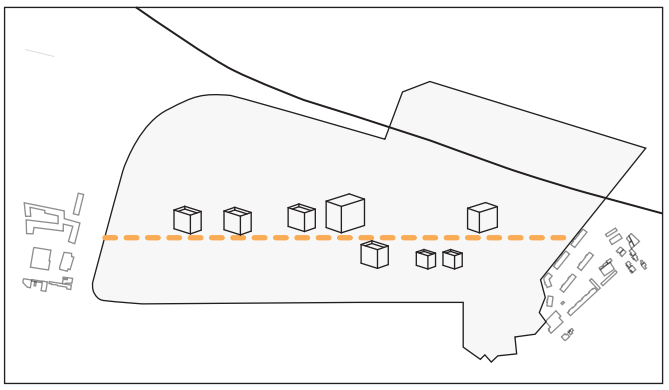


Nous installons le long du boulevard périphérique une bande de programmes tertiaires qui tirent parti de la desserte automobile.

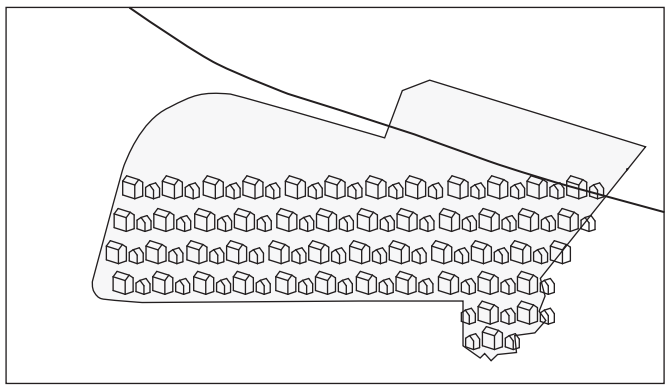
DYNAMISER L'ECHELLE LOCALE



Quartiers de logements et équipements sportifs induisent à l'implantation des lieux de séjour.

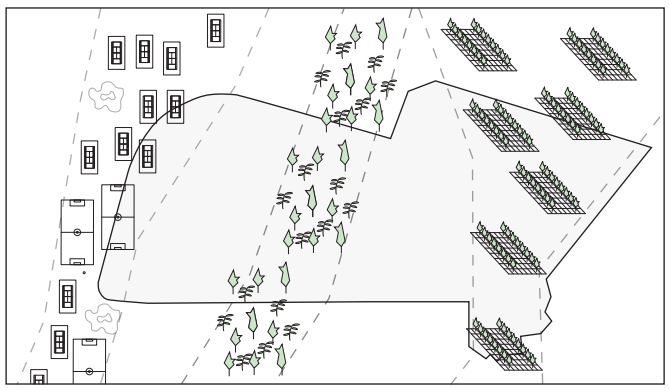


Une rue bordée de petits équipements vient enrichir la vie locale et relie les deux quartiers de logements de chaque côté du terrain.

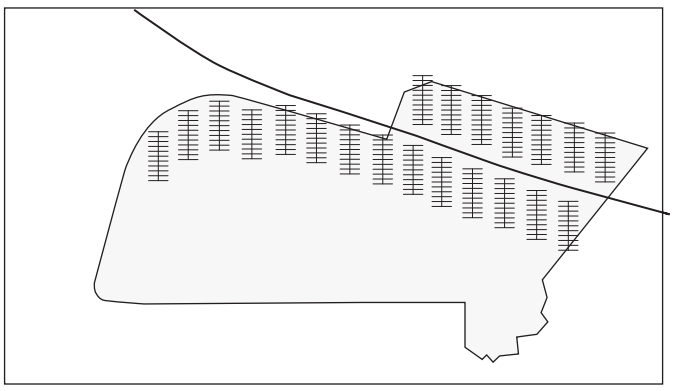


En prolongement de la commune de Vénissieux, une bande d'habitat prend place dans la profondeur du site.

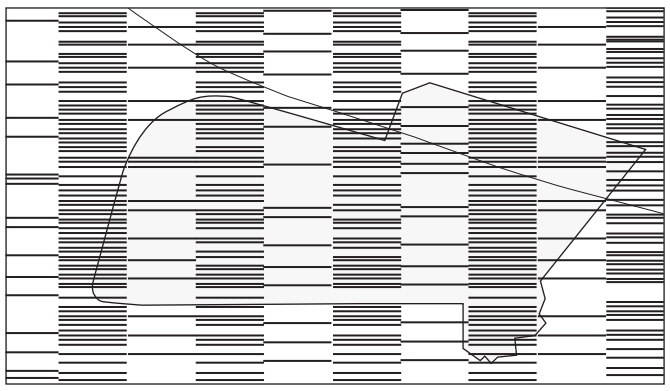
COMPOSER UN PAYSAGE



Nous renforçons les bandes paysagères présentes aujourd'hui sur le site. Elles parviennent à donner une identité au territoire tout en s'affranchissant des limites physiques.



Nous proposons d'étendre le sol du périphérique vers la profondeur de la ville pour amplifier cette surface d'échange sur chaque rive.

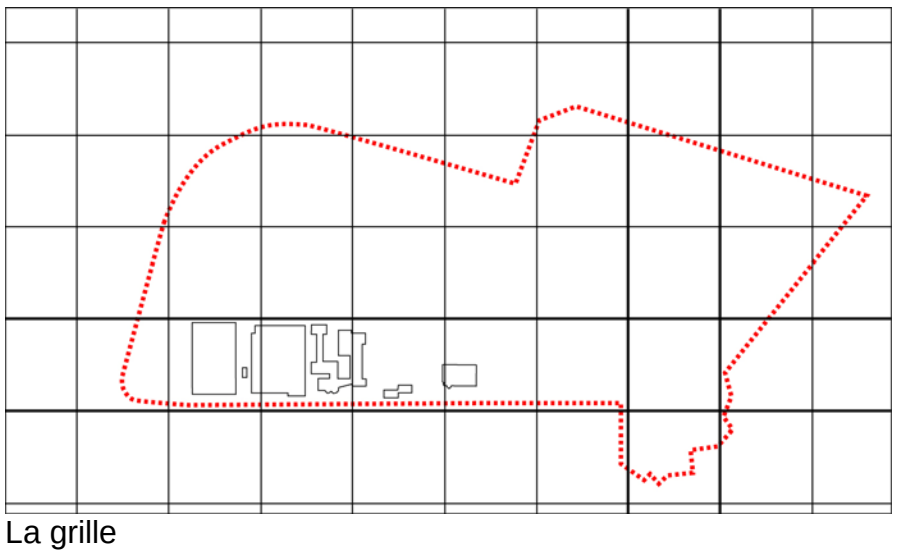


L'alternance de bandes de densités variables laisse la ville se regarde depuis le périphérique comme un paysage dans sa profondeur.

Quel avenir pour Vénissieux, 3ème commune du Grand Lyon, agglomération réunissant 1 165 000 habitants ? Et comment une action d'architecte peut-elle infléchir les tendances lourdes de la fabrication de la ville, qu'est ce que peut être un projet urbain ?
Le site du Puisoz-Parilly est une de ces occasions rares et fabuleuses de répondre très positivement à ces deux questions.
Le site se situe au bord du Périphérique de Lyon, à proximité de l'A43 vers Grenoble et l'Italie et de l'A7 vers Marseille. Il est également proche du centre de Lyon, des quartiers en devenir de Gerland et de la Presqu'île.
Ici, à Vénissieux l'enjeu ne se borne pas à faire un projet architectural réussi sur la ZAC de Parilly, qui resterait incapable d'emmener dans son sillage le vide immense qui le jouxte.
Ici la situation est étonnante : une gigantesque étendue inoccupée le long du boulevard périphérique, ou boulevard Laurent Bonnevay. Un si grand espace vide, inerte et nu, échoué sur le bas côté d'une voie rapide urbaine ultra-utilisée. Seuls un lycée-gymnase et une station de métro peuplent ce territoire délaissé par les investisseurs traditionnellement attirés par les « voies rapides urbaines ».
Notre démarche de projet propose de considérer d'abord l'ensemble de cette étendue Puisoz-Parilly comme une seule formidable opportunité foncière.
Sur ce site, un projet d'ensemble est primordial, car seule son échelle imposante permettra de mettre en scène le potentiel particulier et l'attractivité d'un tel lieu et de ses réseaux, et d'en utiliser les ressources.
Ce projet d'ensemble répond avant tout à trois objectifs principaux et nécessaires.

1. S'installer dans l'étendue et donner la mesure du site.

Dans ce site presque entièrement désert et neuf, la première problématique est de créer les conditions du développement d'un morceau de ville, c'est à dire d'abord installer un mode d'implantation dans l'étendue, correspondant à l'échelle et au temps d'une telle urbanisation.
La ville ne peut plus se faire comme au 19ème siècle ni à l'image de la reconstruction ou des ville nouvelles. On ne peut aujourd'hui présager exagérément sans finir par figer les choses. On ne peut pas non plus simplifier à outrance jusqu'à « zoner » la ville, à plus forte raison dans ce site jamais urbanisé donc sans traces, sans événement auquel se raccrocher.
Pour projeter à une telle échelle, nous avons d'abord dû nous poser la question du fractionnement , de la division de cette entité. Comment recouper cet ensemble, comment lui donner une mesure. Nous avons retenu les deux directions principales et leur épaisseur, la ZAC de Parilly d'une part et le boulevard Marcel Sembat avec la parcelle du lycée de l'autre, pour obtenir une grille, à la fois élément fédérateur et principe géométrique de l'ensemble.


La grille

La géométrie c'est le début d'une histoire de liens, d'une compréhension d'un lieu sans structure. La grille c'est le moyen de diviser une unité et de permettre l'existence d'éléments différents dans un même ensemble.
Notre projet propose donc de poser, en préalable à l'urbanisation de cette partie de ville, un système fédérant tous les futurs quartiers, quelle que soient leur situation particulière, proche ou loin du périphérique, du métro, du boulevard Marcel Sembat, de l'hypermarché Carrefour…

2. Notre projet est un processus. Il procède par superposition, par accumulation.

A cette échelle, l'alchimie urbaine naît d'un processus, pas d'un dessin fini d'aménagement.
L'addition, la conjonction d'un certain nombre de volontés urbaines indépendantes les unes des autres engendrent un processus de superposition qui mettra en scène la richesse des situation urbaines variées ou changeantes.
Le changement permanent dans une même structure représente le côté fascinant des villes : une chose à la fois très vieille et très moderne, lieu de la nouveauté permanente, traduction de la ville éternelle.
Dès lors le projet urbain doit prendre lui-même la forme d'un processus de fabrication ouvert à tous les possibles, ouvert à l'évolution et à l'hétérogénéité. Il doit être capable d'inclure, inclure les aléas de l'économie de la ville ainsi que les positions architecturales les plus diverses.
Nous proposons donc de provoquer la complexité et la mixité d'abord par la méthode même du projet, car les volontés programmatiques ne sont pas suffisantes pour satisfaire ces notions. Procéder par superposition et accumulation d'idées, de volontés, de contraintes, nous apparaît indispensable dans un lieu où tout est à faire.

Ici comme ailleurs au bord d'un boulevard périphérique, il s'agit de mêler les échelles régionales et locales. L'enjeu est de pouvoir combiner des échelles très différentes sur ce site , de créer les conditions d'une possible coexistence, depuis la dimension territoriale jusqu'au simple logement.

Rechercher la juxtaposition réussie de l'individuel et du collectif, du plaisir du sol, et de la vision du ciel et des vues lointaines (les valeurs objectives de la qualité de confort d'une ville), la mixité d'usages, de programmes, d'habitats et de populations, qui fabrique un lieu riche.

Reprendre ici la leçon de connivence du grand et du petit.

Parallèlement utiliser la grille comme système permettant les variations et regarder chaque îlot, chaque parcelle de terrain selon ses qualités, y définir précisément le programme le plus judicieux, dans un système général alliant les atouts de la grande échelle, de la desserte et de la visibilité, aux notions urbaines de proximité, de confort, et de rapprochement.

3. Changer le regard sur le périphérique et l'utiliser comme un vecteur d'urbanité, dans toutes ses composantes

Le troisième objectif indispensable est de transformer le regard sur le périphérique, de se placer en contrepoint des analyses négatives dont il est l'objet.

La démarche de ce projet est donc de considérer les réseaux selon leur potentiel particulier, leur fonction, leur usage, de préciser leur rapport avec la ville et plus largement avec le paysage.

- Simplifier les réseaux

Tirer le meilleur parti possible du boulevard Laurent Bonnevay, c'est avant tout simplifier considérablement son système d'accès, de sortie et de franchissement, très consommateur d'espace.

Ainsi, au droit de la ZAC de Parilly et de la Place Jules Grandclément, les distances entre les deux rives du boulevard Bonnevay sont énormes pour le piéton ou le cycliste et illisibles pour l'automobiliste.

Dans ce contexte, une nouvelle donne rassemblant les grandes vitesses automobiles sur un ouvrage unique, quelle qu'en soit sa dimension physique, semble être une chance de clarification, de mise en évidence de chaque élément singulier composant le système général des réseaux.

- Dynamiser la desserte

Le périphérique n'a pas qu'un rôle de circulation à l'échelle régionale. Il ne doit pas seulement relier des autoroutes, désengorger une agglomération ou contourner des villes. C'est avant tout une formidable voie de desserte qui transforme les terrains qui le jouxtent en lieux formidablement accessibles.

L'accessibilité est une qualité extrêmement urbaine. Le périphérique, comme une rue puissance 100, permet d'innerver un très grand territoire : il doit être la source du développement des quartiers qu'il longe.

La spécificité de boulevard Laurent Bonnevay est qu'il s'apparente plus ici à un parkway. Il se trouve au niveau du sol naturel et il s'accompagne d'une « contre-allée », sorte de voie latérale intermédiaire d'échange, entre les voies rapides proprement dites et les voies urbaines. Cette situation de périphérique au sol met l'accent sur un paradoxe : il coupe le territoire en deux rives distinctes et il faut passer en pont ou en tunnel pour le franchir, mais dans le même temps il innerve la ville de façon directe et horizontale et la contre allée est une surface d'échange qui permet de s'y brancher presque n'importe où. Ainsi, sur chaque rive, les points de jonction avec le réseau viaire urbain peuvent être multipliés, ce qui permettra de se connecter à l'agglomération et de fluidifier le futur territoire.

- L'importance du sol

Les situations d'entre villes découpées par des infrastructures sont toujours marquées par la discontinuité du sol.

Nous voulons mettre en œuvre dans ce projet les valeurs urbaines fondamentales que sont la continuité du sol, la qualité de l'espace public et du rez-de-chaussée. Nous voulons traiter ce niveau zéro de l'architecture, cette rencontre de l'hyper-privé et du sol.

Il faut regarder ses pieds autant que le skyline. D'un manière générale, c'est un travail sur la réalité du commerce, sur les occupations éphémères possibles, sur les souplesses d'évolution, sur la nature programmatique de l'espace public, un travail qui est d'abord une volonté politique de considérer le sol comme un lieu commun et pas comme l'exutoire de l'appartenance privée.

Le boulevard Bonnevay donne d'autant plus d'importance à cette problématique qu'il est au niveau du sol.

Là aussi nous pensons nécessaire d'inverser le regard. Nous distinguons deux cas : les portions où l'on a deux rives séparées et les zones de franchissement.

Dans le premier cas le boulevard avec ce dispositif de contre-allée confère au sol une valeur très particulière. Nous proposons d'étendre ce sol du périphérique vers la profondeur de la ville pour amplifier cette surface d'échange sur chaque rive. Le périphérique n'est plus considéré comme un tube mais comme une surface en continuité avec la ville qu'il dessert.

Les franchissements, quant à eux, sont traités avec la même recherche de qualité du sol et de l'espace public. Ce travail ainsi que celui sur la simplification des réseaux, trouvent leur concrétisation dans le projet particulier de la ZAC de Parilly.

- La ville est un paysage architectural

D'autre part, le principe de notre projet est de donner à lire la ville à venir dans toutes ses qualités différentes, depuis cette infrastructure et donc l'utiliser pour son potentiel d'axe structurant aussi visuellement.

Nous proposons de sortir du mode d'implantation devenu habituel autour de telles voies rapides : un front bâti continu bordant l'infrastructure comme sur un boulevard de la ville constituée, un front que l'on accepte de sacrifier au bruit pour mieux s'afficher et communiquer.

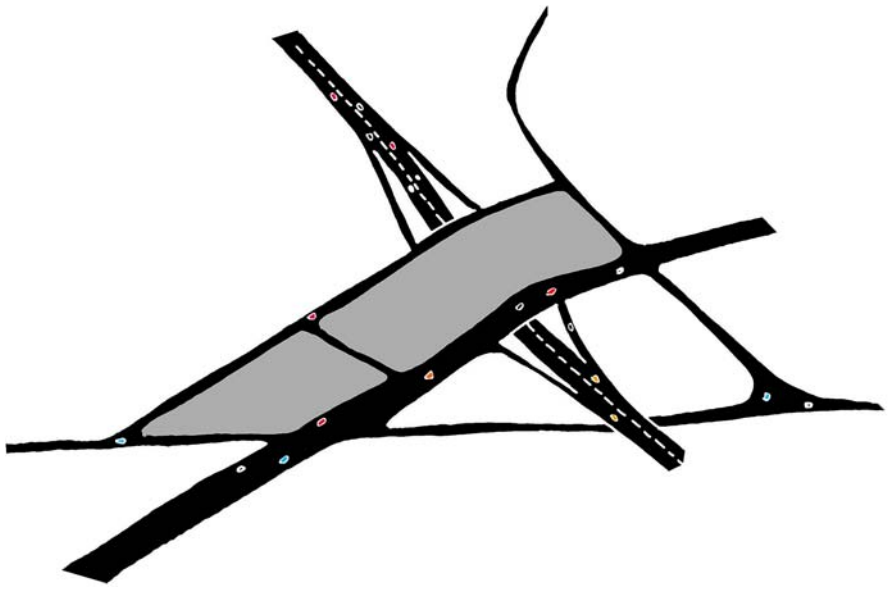
Il serait absurde de ne pas utiliser ici la liberté que donne le périphérique qui n'a pas besoin de continuité bâtie pour affirmer sa présence. Nous privilégions donc la perméabilité visuelle ou physique de la ville dans son épaisseur, soit du périphérique au boulevard Marcel Sembat, et donc une disposition bâtie discontinue et perpendiculaire au périphérique. La question du bruit est à traiter dans toutes les composantes du projet urbain (type de programme, distance de recul, épaisseurs végétales, hauteur du bâti …) et non par une solution unique comme le mur anti-bruit décoré ou le bâtiment écran .

Ainsi laisser la ville se regarder depuis le périphérique comme un paysage dans sa profondeur, et parallèlement, mettre en scène la beauté moderne d'une route vue à distance depuis l'intérieur de la ville.

La ZAC de Parilly : un sol public continu, support des programmes

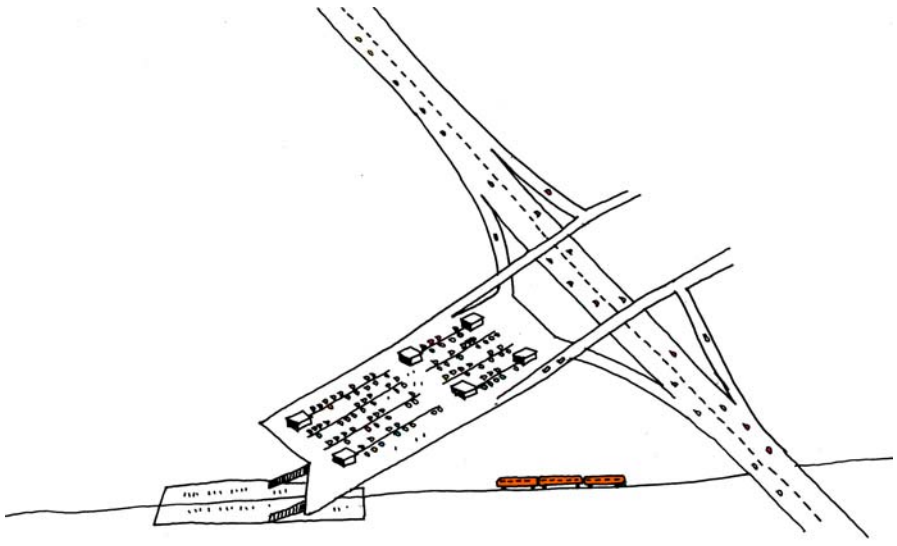
Le projet qui porte plus spécifiquement sur la Zac de Parilly s'inscrit dans la logique établie par le projet d'ensemble. Il découle des mêmes volontés urbaines et architecturales. Il est à la fois le résultat d'un processus, et son initiateur, son déclencheur pour la phase de réalisation.

Nos volontés sur la fusion du sol urbain et infrastructurel et sur la simplicité des réseaux et du franchissement ont motivé un premier acte fort et fondateur sur le sol de la ZAC.
Notre proposition est de prolonger l'espace de la ZAC en pont au dessus du périphérique, pour conserver à cet endroit sa fonction actuelle de franchissement, tout en en faisant un événement exceptionnel : un « échangeur » urbain, en surface, traité comme un pont habité. Ce pont est une véritable plaque qui vient se raccorder directement en tous points avec la ville et le périphérique, et vient notamment rejoindre le sol des logements du front est de la ZAC, actuellement coupés de celle-ci par le boulevard Pinel passant en tranchée.

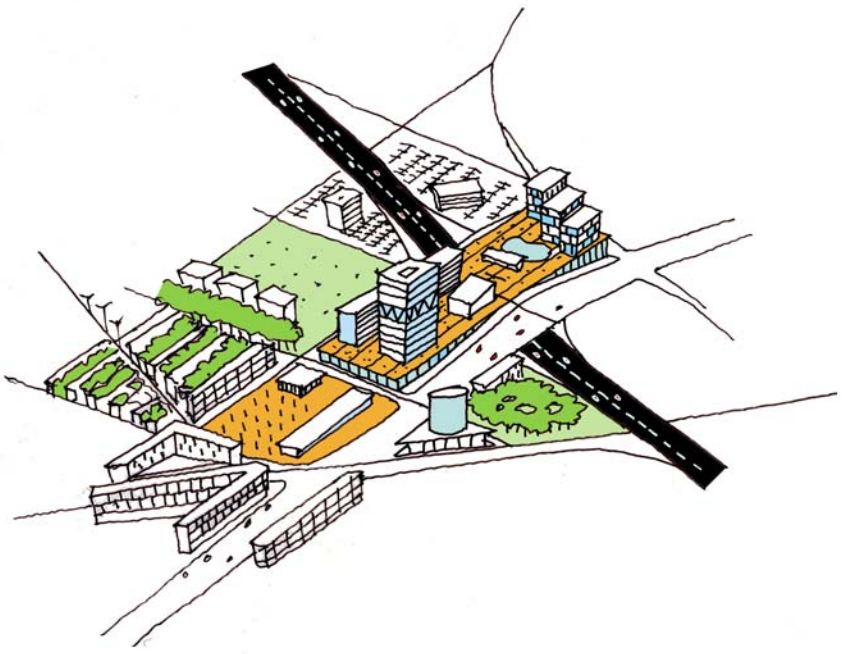


Redonner la continuité du sol, la vue, un véritable espace public pour rendre le franchissement et les échanges avec le périphérique plus simples, et faire un lieu à la fois évident, confortable et étonnant.

De cette façon nous effectuons une mise à plat des voies existantes. Les voies souterraines et les tunnels isolent aujourd'hui le site des flux et donc de la ville. Notre projet permet à l'avenue Charles De Gaulle (D518) de retrouver, au même titre que le boulevard des Etats-Unis (D95), mais cette fois au dessus du périphérique, son statut de pénétrante dans Lyon. Elle est aussi débarrassée de ses trémies séparatrices et devient l'axe latéral d'un large franchissement. Sur la latéralité opposée, l'avenue Jules Guesde franchit de la même façon pour rejoindre l'avenue Viviani.
Sur ce sol légèrement déformé, seul endroit en pente du projet, il faut fabriquer une polarité dense capable d'établir un centre paradoxalement totalement excentré dans cette ville. En marquant des liaisons indispensables : horizontalement entre le périphérique, le parking-relais, et le métro d'une part, verticalement entre les parkings, l'espace public et les bâtiments d'autre part.



Cette polarité se développe de part et d'autre du périphérique en un lieu multiple rassemblant commerces, bureaux, hôtel, logements et théâtre, le tout fédéré par une grande place sur deux niveaux : place du marché au niveau du sol naturel et place-pont au dessus du périphérique.



Programme, surfaces et estimatif

Notre proposition vise à traiter dans un même cohérence générale l'ensemble du site du Puisoz-Parilly.
Nous distinguons deux parties dans les solutions programmatiques retenues.

Sur l'ensemble du site, notre projet vise à produire une partie de ville avec toutes ses composantes. Le processus de projet mis en place s'appuie sur la superposition de volontés de tous ordres. Nous avons distingué les programmes régionaux plutôt situés à proximité des réseaux : bureaux, activités, équipements de grande taille (cinéma), et les programmes locaux plutôt situés à proximité du boulevard Marcel Sembat et du lycée : logements individuels, collectifs, équipements et commerces de quartier, équipements sportifs.
Ce processus a pour objectif d'engendrer une ville à la fois complexe, riche, et mélangé réunissant, un lieu attractif à l'échelle de Vénissieux et du Grand Lyon, mais aussi un lieu de confort quotidien. Pas une ville zonée, une ville de bureaux ou une ville du gigantisme de la consommation privée.
Dans cette optique, la programmation générale doit aller dans le sens de la diversité et de la mixité. C'est pourquoi, il nous paraît dangereux de dévouer une trop grande partie du site à un seul type de programme.
Nous n'avons donc pas retenu l'idée proposée d'un seul grand équipement thématique qui phagocyterait l'ensemble à la façon des nouveaux musées Guggenheim si prisés par les villes.

D'autre part, au sein de cet ensemble, la ZAC se distingue comme le lieu du franchissement et comme l'échangeur, un peu à l'image d'une « porte ».
A ce titre, son ambition programmatique est à la mesure de son rôle de polarité et de centralité, et de sa desserte optimale en tous points : accès et sortie du périphérique, métro, bus, trois franchissements du périphérique : avenue Charles De Gaulle (D518) et avenue Jules Guesde, boulevard Pinel (franchissement conservé) et le réseau local avec principalement le boulevard Marcel Sembat et les voies nouvelles : celles de la grille et celle reliant le métro à l'hypermarché.

Il s'agit de constituer une polarité ou chaque programme existe dans une relation de complémentarité et enrichit l'usage de l'ensemble. Ce lieu multiple réunit commerces, bureaux, hôtel, logements et théâtre, le tout fédéré par une grande place sur deux niveaux : place du marché au niveau du sol naturel et place-pont au dessus du périphérique.
Tous les programmes sont mis en relation par le parking-relais linéaire.
Celui-ci réalise l'interconnexion des différents modes de déplacements, d'une part, et d'autre part il rend accessible tous les programmes depuis le périphérique.
Tous les programmes sont réunis par un sol unique qui franchit d'un seul trait le périphérique et relie les rives nord et sud de Vénissieux.

SURFACES PROGRAMMEES DANS LA ZAC DE PARILLY

FOYER D' ACCUEIL POUR JEUNES TRAVAILLEURS (MAJO) :
3000m² & 120 chambres.

LOGEMENTS :
14 500m² dont 6 500m² au delà du périmètre de la ZAC soit 8 000 m² dans la ZAC (105 logements)

THEATRE (400 places) + COMMERCES + SERVICES :
9000m²

BUREAUX :
16000m²

MAIRIE :
2500m²

HOTEL :
3500m²

PARKING MULTI-USAGES :
750 places dont 350 places pour le parking-relais

ESTIMATIF DES COUTS

MAJO :
2,6 millions euros

LOGEMENTS :
dans ZAC : 7,3 millions euros
hors ZAC : 6,4millions euros

THEATRE + COMMERCES + SERVICES :
10,7 millions euros

BUREAUX :
23,2 millions euros

MAIRIE :
3,8 millions euros

HOTEL :
4,3 millions euros

PARKING :
7,9 millions euros

TOTAL :
66,2 millions euros

NB : Cette estimation ne tient pas compte des travaux d'infrastructures et de simplification des réseaux.