
La reconstruction de la ville de Valenciennes (1940-1960)

Jean-Marie Richez¹

¹ Cercle Archéologique et Historique de Valenciennes

Mars 2017

Le 22 mai 1940, le centre-ville de Valenciennes disparaît. 440 immeubles commerciaux sont sinistrés dans la zone détruite notamment la Place d'Armes, qui perd la quasi totalité des maisons restaurées en 1752, ainsi que les deux dernières maisons à pignon en pan de bois en encorbellement de la rue de Lille. Le projet de reconstruction initial de Valenciennes est élaboré par Albert Laprade, architecte urbaniste. Ce plan reconnu d'utilité publique le 24 juin 1943 commence à être exécuté au second semestre de l'année 1948 par Vandenbeusch, nommé architecte en chef. Dès 1952, Jean Vergnaud qui lui succède modifie l'architecture du plan et crée un projet plus centré sur le bien-être de l'homme. Les deux projets aujourd'hui inachevés se superposent et constituent l'originalité de la reconstruction de la ville. L'histoire de la reconstruction et de l'aménagement de la ville de Valenciennes doit tenir compte de la personnalité des hommes qui ont contribué à l'élaboration du plan originel qui restera juridiquement valable plus de vingt-cinq ans, des impulsions données par les différents édiles qui ont géré la ville le temps de la conception et de la réalisation du plan (Adolphe Lefrancq, Aimé Laboureau et Pierre Carous), des initiatives prises par les hommes qui ont été les réalisateurs de ce que la ville est advenue et qui ont tenu compte des directives imposées par le Commissariat à la Reconstruction (sous Vichy), puis après guerre sous les différents gouvernements de la IV^e République par le Ministère de la Reconstruction (M.R.U). Dans sa concrétisation, ce plan doit également tenir compte des initiatives prises par l'association syndicale de Reconstruction (A.S.R) représentant les intérêts des sinistrés, des options prises par les architectes

d'opération lors de la construction des immeubles, du rapport de force entre les différentes composantes politiques de la Cité, du poids électoral des couches sociales qui soutiennent l'équipe municipale au pouvoir, des circonstances économiques du moment. Enfin la Reconstruction de Valenciennes après guerre ne peut être dissociée des projets de développement de l'arrondissement et de son devenir économique sous l'impulsion des pouvoirs publics à la fin de la décennie 1950. L'inauguration de l'hôtel de ville par le Général de Gaulle le 26 septembre 1959 consacre symboliquement la fin de la reconstruction de la ville.

La destruction du centre-ville de Valenciennes en mai 1940 par incendie, c'est une partie de la mémoire et de l'âme de la Cité qui disparaît. La reconstruction du centre ville de Valenciennes a duré une vingtaine d'années. Notre conférencier indique que son exposé sera scandé par quatre périodes chronologiques qui ont marqué la lente reconstruction du centre de Valenciennes.

1 Le temps de la guerre de mai 1940 à mai 1945, temps de gestion des urgences et de l'unification des méthodes de reconstruction des villes sinistrées

Le 22 mai 1940, alors que le Comité de guerre de Valenciennes est à peine installé un incendie attisé par un vent violent ravage pendant quatorze jours le

centre ville. 1165 maisons sont rendues inhabitables, soit 12 % du parc immobilier et parmi celles-ci, des bâtiments publics notamment l'hôtel de ville, le théâtre bâti en 1781 avec sa façade ionique et sa décoration intérieure réalisée par Lucien Jonas et de l'hôtel de ville. 440 immeubles commerciaux, soit 3650 mètres carrés de surface commerciale sont détruits notamment à la Place d'Armes qui perd la totalité de ses maisons hautes.



FIGURE 1 – Valenciennes dévastée en mai 1940

Valenciennes retrouve les trois-quarts de ses habitants en octobre 1940. Compte tenu des destructions, 1500 personnes sont sans logements. Dès le retour de Léon Millot en novembre 1940, le conseil municipal décide d'établir en vue d'un concours un plan d'embellissement et d'agrandissement de la ville et autorise la Chambre de commerce à réaliser la construction de 54 pavillons de vente sur la Place d'Armes en vue d'aider les commerçants à reprendre leurs affaires. Le 21 janvier 1941, la ville de Valenciennes située en zone interdite, est classée, par arrêté, commune sinistrée. Le commissaire à la reconstruction, André Muffang confie à l'architecte urbaniste, Albert Laprade, le soin de confectionner le plan de reconstruction de la ville.

Dès le départ, des bruits sur un bouleversement de la reconstruction du centre de la ville provoquent l'émoi de toute la population locale. Lebacqz, adjoint au maire, traduit l'inquiétude de la population hostile à un bouleversement de la ville : " Je crains que l'on nous dise, voici un plan. Il faut l'exécuter et nous nous trouvons devant un fait acquis. Je souhaite que l'on ne nous laisse pas tomber ". Les craintes de Lebacqz semblent en effet justifiées car la loi du 11 octobre 1940 stipule que la reconstruction doit être assurée avec le concours financier de l'état qui impose une conception urbanistique générale qu'il prétend contrôler. La loi du 11 octobre 1940 confie au Commissariat de la reconstruction immobilière (CRI) le soin de définir les principes de la reconstruction des villes sinistrées. C'est la première fois dans l'histoire du pays qu'une structure administrative disposant de pouvoirs exorbitants est chargée de penser la reconstruction des villes sinistrées.

C'est dans un contexte social et économique difficile qu'Albert Laprade, architecte urbaniste, muni d'un

laissez-passer confectionne son plan de reconstruction de la ville de Valenciennes en zone interdite et va à la rencontre de la population locale afin de recueillir son avis.

Dès l'arrivée de Laprade et des premiers repérages effectués par l'architecte urbaniste afin de s'imprégner de l'atmosphère locale, les Valenciennois manifestent leur mécontentement.

Le plan de l'architecte urbaniste est étroitement établi en collaboration avec les services municipaux et le maire Lefrancq, qui s'engage personnellement dans le projet de reconstruction. Lefrancq entretient une correspondance quasi hebdomadaire avec Laprade et Muffang qu'il reçoit d'ailleurs à plusieurs reprises à Valenciennes. Il s'agit d'une relation épistolaire extrêmement nécessaire pour contrer l'opposition très vive de la dissidence locale. Tenant compte de certaines récriminations formulées par l'Union des commerçants de Valenciennes et par l'Union des Valenciennois de Paris, et s'appuyant sur les relevés topographiques de Paul Bourgoin, géomètre-expert, Laprade confectionne plus de huit plans successifs.

Bien qu'ils aient des difficultés à se faire entendre, les opposants s'organisent notamment lors de l'enquête de commodo et incommodo des 14 au 23 juin 1942.

L'Union du Commerce animée par Charles Marlière et les avocats Trouillet et Desorbaix, l'Union des Valenciennois de Paris, présidée depuis mars 1942 par Henri Lemaître, le cercle archéologique et historique de Valenciennes, manifestent leurs récriminations. En tout 280 déclarations, sont remises au commissaire enquêteur lors de l'enquête de commodo et incommodo. A la suite des multiples protestations parvenues au cabinet du Maréchal Pétain, et à la demande de Pétain lui-même, Lefrancq se rend en compagnie de Muffang à Vichy le 8 août 1942 pour évoquer le plan de reconstruction de la ville. Pétain ne s'intéressa qu'au plan définitif n°8 qu'il agréa. Le plan est définitivement accepté le 24 juin 1943.

Le plan confectionné par l'architecte urbaniste Laprade a pour objectif de réorganiser l'espace territorial de l'agglomération valenciennoise et d'affirmer la ville de Valenciennes, capitale du Hainaut.

Le projet est visuel et repose sur une construction en perspective autour de la Place d'Armes et du théâtre. Cette esquisse a été réalisée par Laprade en avril-mai 1943.

Le style se veut majestueux et s'inspire des traditions de l'école d'architecture des Beaux-Arts. Il se réfère aux grandes compositions de l'art urbain, place ordonnée et esplanades aux tracés géométriques orthogonaux. Cet urbanisme de composition et fonctionnaliste désire provoquer une adhésion affective et jouer sur la sensibilité du public. L'idée centrale du plan est d'aménager une grande artère axiale qui mène directement de la gare, de la rue de Lille vers la rue du Quesnoy. S'appuyant sur la trame urbaine préexistante, Laprade élargit très sensiblement les voiries. L'architecte urbaniste souhaite voir édifier un théâtre dominant une rue



FIGURE 2

nouvelle (rue de la Paix) dans le prolongement de la place d'Armes et un centre administratif regroupé à l'emplacement de la caserne Vincent dans un square planté d'arbres. A proximité de l'Hôtel de ville est envisagée la construction d'un district de police, d'une prison boulevard Harpignies et l'édification, à la périphérie de la ville, de cités ouvrières, des cités HBM qui résoudront les problèmes de logements. Des quartiers résidentiels sont prévus dans la partie sud de la ville, sur la rive gauche de l'Escaut, près du Vignoble.

A l'intérieur du plan sont définies une zone d'habitations collectives, une zone d'habitations individuelles et une zone industrielle. Ce zonage vise à assurer aux habitants de meilleures conditions de salubrité physique. Entre les trois zones doit s'étendre le domaine des espaces libres plantés ou verts ainsi que celui des grandes artères de circulation. Compte tenu de la direction des vents, l'architecte urbaniste installe la zone industrielle dans la partie Nord-Est, facilement desservie par les voies ferrées, à proximité des voies de navigables. Laprade conseille par ailleurs que, pour les rejets des effluents dans cette zone, soit installée une station d'épuration (vers la rue macarez).

Visionnaire, Laprade émet l'idée que soient réservées de grandes zones aux besoins des industries futures raccordées aux chemins de fer et aux canaux et que ces zones appartiennent aux Chambres de commerce pour éviter la spéculation. Cette idée s'appliquera 30 ans plus tard.

Le plan Laprade porte l'empreinte de son auteur : une attention au génie du lieu, un souci de la rationalité, une pensée socialement orientée avec une architecture qui parle.

Pour couronner la déclaration d'utilité publique du 24 juin 1943, Pierre Laval, Président du Conseil, désigne Nancy comme marraine de Valenciennes, ville sinistrée. La reconnaissance d'utilité publique de la ville de Valenciennes vient après Orléans, Beauvais alors que le conseil municipal, fort de l'appui du commissaire à la reconstruction, André Muffang, espérait être l'une des premières, sinon la première. Un arrêté municipal en date du 20 décembre 1943 entérine le projet de

reconstruction et d'aménagement de la ville.

L'avant-projet de répartition des nouvelles parcelles est réalisé par l'architecte Maurice Vandenbeusch dès la déclaration d'utilité publique. L'état exproprie en novembre 1943 tous les sinistrés et dès janvier 1944 l'expert immobilier entre en contact avec les sinistrés.

Au milieu de l'année 1944, tout semble prêt pour la réalisation du grand chantier. L'architecte urbaniste Laprade écrit, le 6 juin 1944, au maire de Valenciennes : " En ce moment, avec les événements en cours toutes les préoccupations d'avenir vont demeurer en sommeil. Il n'y a plus qu'à faire le gros dos pendant quelques temps ". L'auteur du plan d'aménagement n'est pas dupe et sait intuitivement que la réalisation de son plan n°8 est menacée mais il espère toutefois que le but de son travail, imposer une nouvelle ossature à la ville, sera respecté. " Au sujet du plan n°8 sans espérer satisfaire tout le monde, j'ai pris dans les doléances tout ce que je trouvais en mon âme et en conscience logique. L'essentiel est de sauver l'ossature générale même si les fluctuations de la politique intérieure devaient en des temps futurs nous amener des édiles ayant l'esprit de contradiction ".

Malgré les événements de juin 1944, l'activité du CRI ne cesse point. Le 24 juillet 1944, Muffang autorise la création de l'association syndicale de remembrement. En août 1944, Jean Lehueron Kérisel, Directeur de la reconstruction immobilière, ouvre des crédits à Antoine, ingénieur des Ponts et Chaussées à Valenciennes pour effectuer le tracé des pistes annonçant les futures voies.

2 De mai 1945 à novembre 1947, le temps du provisoire ou du transitoire, période d'attente au cours de laquelle l'on pense aux principes de la reconstruction en fixant le cadre

Les derniers bombardements des alliés sur la ville de Valenciennes affectent marginalement le plan de reconstruction et d'aménagement de Laprade. Le 6 octobre 1944 est nommé par arrêté préfectoral une nouvelle délégation municipale dont la présidence est assurée par Le Mithouard. Les associations protestataires locales font le siège du bureau de Le Mithouard dès sa nomination pour que le plan de reconstruction de la ville soit réexaminé.

Dans un contexte économique difficile et bénéficiant de la forte poussée des mouvements issus de la résistance, le Parti Communiste s'installe à la mairie de Valenciennes lors des élections municipales des 29 avril et 13 mai 1945. Le 22 août 1945, le Ministre de la Reconstruction donne son accord de principe pour la reconstruction à Valenciennes de deux groupes d'im-

meubles sans affectation individuelle (ISAI) après agrément par le conseil municipal. Celui-ci est obtenu en octobre 1945. Le plan Laprade est entériné de fait et ne sera plus contesté à partir de cette date, d'autant que les deux contestataires les plus virulents du plan n°8 décèdent (Lemaître en 1947 et Charles Marlière l'année suivante).

L'optimisme semble de rigueur à Valenciennes mais avant d'entreprendre la reconstruction de la ville, il reste à résoudre les problèmes de l'assainissement et à finaliser le plan de remembrement. Le plan de remembrement est prononcé par arrêté ministériel du 9 septembre 1947. Valenciennes est la première ville remembrée de France.

A la veille des élections municipales d'octobre 1947, tout est en attente. Le plan d'utilité publique de 1943 de Laprade est définitivement agréé, le plan de remembrement est avalisé, les principales rues sont délimitées, le financement des premiers îlots est accordé, l'association syndicale de remembrement est prête à contracter un emprunt, des îlots 30 et 21 sont désignés comme premiers îlots à reconstruire dès juin 1947. Le projet de reconstruction et d'aménagement de la ville de Valenciennes n'est cependant qu'à l'état de maquettes exposées en février 1947 au musée Gallieni pour la manifestation des nouvelles littéraires.

3 La période 1948-1952, le temps du lancement des grands chantiers

La reconstruction sera donc orchestrée par quatre acteurs : le MRU (le Ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme) qui détient les cordons de la bourse (il affecte des crédits de l'état, calcule les indemnités accordées pour la reconstruction des biens des particuliers et des bâtiments publics détruits) ; l'ASR (l'association syndicale de reconstruction), émanation des intérêts des sinistrés disposant de pouvoirs de propositions et de contraintes, les architectes (d'encadrement qui fixent en accord avec l'ASR le style de la reconstruction de la ville et les architectes d'opérations qui sont les véritables bâtisseurs) et les autorités municipales et préfectorales, aiguillons de la reconstruction.

La reconstruction de la ville de Valenciennes va cependant durer plus de huit années. Pourquoi, cette lenteur de la reconstruction ?

De multiples obstacles vont ralentir la reconstruction du centre ville : un programme de reconstruction non concerté et mal agencé, des appels d'offres allotés, un sous-sol rebelle, la lenteur des remises des dossiers de destruction des sinistrés, l'imperfection du plan de remembrement et la spoliation des droits à indemnisation des sinistrés. Les premiers îlots reconstruits l'ont été avant que les dossiers des sinistrés aient été vérifiés. Les plans ont été tracés, les marchés passés, la construction commencée et souvent poussée jusqu'à

épuisement théorique des crédits sans que les sinistrés aient eu connaissance du montant de leur créance, ni du coût global des travaux. Il en résulte une disproportion entre les travaux engagés et les créances des sinistrés et à la fin un arrêt des travaux faute de financement.

Cette situation préjudiciable aux intérêts des sinistrés provoque leur mécontentement qui s'exprime par l'envoi dès 1952 d'une motion au MRU approuvée par l'assemblée municipale et en décembre 1954 par l'envoi d'un memorandum au ministre de la Reconstruction. Les trois premières années 1949-1950-1951, la ville



FIGURE 3

de Valenciennes ne manque pas d'argent. En 1951, Carous félicite Bied, délégué départemental pour l'effort considérable accompli à Valenciennes par le MRU. Les crédits ne trouvent cependant pas à s'employer faute de moyen matériel. En 1950, l'arrondissement de Valenciennes reçoit 18,65% des crédits du département. Les retards accumulés de la reconstruction inquiètent cependant la municipalité car ceux-ci sont sources de perte de ressources pour la commune, de nombreux commerçants n'ont pu retrouver une activité professionnelle. La ville a perdu son animation d'antan au profit des agglomérations voisines : Denain, Anzin et St Amand.

Tous les obstacles détaillés ci-dessus ralentissent la reconstruction de la ville mais le plan Laprade se concrétise : les rues sont tracées, les premiers îlots 11 et 30 sont achevés en 1951 et d'autres suivent (îlots 2,5,8), les terrassements de l'îlot1 sont entrepris. A cette date, 26 îlots sur les 33 du périmètre syndical de reconstruction sont mis en priorité ou en pré-priorité quand survient l'annonce du remplacement de l'architecte d'encadrement Maurice Vandenbeusch par son adjoint, Jean Vergnaud.

4 La période 1953-1960. La fin de la reconstruction à tout prix avant 1960

Dès sa nomination, en octobre 1948, Eugène Claudius Petit, Ministre de la Reconstruction réunit au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme les architectes d'encadrement, animateurs de la construction. Il précise sa pensée sur la Reconstruction au cours de cette réunion. L'avenir immédiat de la construction est dominée par la situation financière du pays. La pauvreté du pays impose des solutions simples et économiques. L'architecte doit avec force et simplicité exprimer les choses essentielles, l'architecture de son temps. L'architecte doit construire pour abriter les hommes et non pour enjoliver.

Une fois élu, Eugène Claudius Petit s'aperçoit cependant que le pouvoir ministériel est tout relatif car le Ministère de la reconstruction et de l'Urbanisme n'a pas la maîtrise d'ouvrage et subit la situation économique difficile du pays. La Reconstruction a d'ailleurs commencé et il lui est impossible d'imposer des mesures radicales. Les plans de reconstruction et d'aménagement sont approuvés, les architectes en chef nommés et les sinistrés veillent à ce que rien ne retardent une reconstruction déjà trop attendue.

Eugène Claudius Petit innove en créant le corps des architectes-conseils en 1950. Nommés par le Ministre, ces derniers sont les messagers dans un, deux ou trois départements de la nouvelle doctrine, s'intéressant aux processus nouveaux expérimentés et contribuant à l'adoption de reconstruction d'îlots préfinancés. Cette jeune génération intègre tous les courants modernes revendiquant Perret comme le Corbusier et se pénètre de la Charte d'Athènes.



FIGURE 4 – Jean Vergnaud (A.M.V)

Dès sa nomination, Jean Vergnaud apporte des modifications au plan primitif d'Albert Laprade. Sa prise de fonction coïncide avec l'instauration d'une politique d'austérité économique du gouvernement d'Antoine Pinay en 1952 et prolongée en 1953. Jean Vergnaud désigné à la fin de l'année 1949 architecte en chef de

l'îlot 1 expose son projet de construction de l'îlot 1 dit " Jeanne de Flandres " devant le bureau de l'association syndicale le 5 mai 1950. Son projet est d'un autre style que le projet initial de Laprade. Celui-ci comporte sur la Place d'Armes un entresol et cinq étages exprimant puissance et richesse. Par souci d'économie et par fidélité aux directives de l'école d'architecture progressiste, il précise que l'îlot 1, rectangle de 156 m de long sur 54 m de large sera sans cour fermée, avec des toits en terrasse. L'essentiel du projet est d'y installer de " fiers logis " : sur les côtés, un entresol et deux étages sur la rue de la Vieille Poissonnerie et un toit terrasse-projet utopique où l'on voulait trouver l'animation d'une boîte de jazz, d'un restaurant panoramique, d'un service d'art moderne ainsi que d'une composition de paysage en jardin suspendu.

Deux idées essentielles vont amener Vergnaud à modifier en 1954 une partie du plan Laprade : l'insuffisante prise en considération des problèmes de circulation et des plans de stationnement et la quasi inexistence des espaces verts, libération des sols chère aux modernes. Vergnaud exclut toute circulation automobile de tous les quartiers de l'hôtel de ville et souhaite créer un parking sous la place d'Armes. La solution de Vergnaud s'inscrit dans le cadre d'une phase expérimentale de l'urbanisme. Le plan est plus centré sur l'homme. A l'intérieur de la ville, l'homme doit pouvoir se considérer comme chez lui : circulation facile, agréable (donc alliance avec le végétal) et constructions entre les jardins. Vergnaud veut également augmenter le nombre d'espaces verts alors que dans le plan Laprade compte tenu des problèmes de remembrement on a réduit les squares et les jardins. Pour ce faire, il veut installer derrière l'hôtel de ville, un cadre végétal, composé de jardins et de fontaines. Le projet de la voie axiale nord-sud de Laprade est donc complété par une transversale Ouest-Est afin de faire rejoindre symboliquement la ville à la campagne par un accès de la place d'Armes et de la place du Marché vers la Place Verte. La réalisation de cette ouverture latérale constituera l'essentiel du travail de Vergnaud avec la construction de l'îlot 1 à l'architecture " révolutionnaire " et l'hôtel de ville.

Les modifications proposées par Vergnaud ne touchent ni à l'existence ni au tracé des voies principales intéressant la circulation générale de la commune. Les modifications apportées au plan d'urbanisme sont avant tout des modifications des plans masse des îlots situés derrière l'hôtel de ville. Les études de Vergnaud portent désormais sur la partie Sud-Est de la reconstruction.

Lors de sa visite à Valenciennes en 1954, le nouveau Ministre de la Reconstruction, Maurice Lemaire, Ministre annonce que la reconstruction des villes détruites ou endommagées doit être terminée en 1960. Afin d'accélérer la reconstruction et de permettre aux sinistrés de compléter leurs moyens financiers, trois solutions sont préconisées : le rachat des dommages de guerre, la généralisation de la copropriété pour les îlots

restants à édifier et les préfinancés. A la fin de l'année 1957, la totalité de la reconstruction est lancée. Un nouveau Valenciennes surgit : la rue du Quesnoy retrouve son alignement. Le coin le plus pittoresque du vieux Valenciennois disparaît par la destruction des maisons de plus de 200 ans de la rue Crasseau, ruelle qui tenait son nom des marchands d'huiles ou de chandelles qui y étaient autrefois établis. Les îlots préfinancés de Romainville sont achevés et sur la place d'Armes les derniers magasins sont en cours d'achèvement.

Une dynamique retrouvée par les initiatives hardies de l'association syndicale renouvelée en 1954 l'animation de réunions de concertation à l'initiative du maire pour résoudre les litiges opposant des sinistrés, les démarches de la Chambre de Commerce dans le but d'aider financièrement les sinistrés constituent d'ultimes démarches pour clore le programme de la reconstruction.

A la veille de l'inauguration de l'hôtel de ville par le Général de Gaulle, le 26 septembre 1959, date qui consacre la fin de la reconstruction, il ne reste à adjuger que des travaux de finition de certains îlots. La reconstruction de la ville se termine par l'aménagement du carrefour des Capucins. La ville est alors mise en demeure de démolir ou de déplacer la Maison Espagnole adossée à ces immeubles. Par 18 voix contre 15, le transfert est agréé en conseil municipal et un budget de 50 000 francs est alloué pour son déplacement.

ciennes le 27 novembre 1962 mais celui-ci y apporte quelques observations ce qui oblige à un réexamen du dossier. Ce plan non soumis à l'enquête publique n'a jamais été agréé par les services administratifs compétents. Le préfet rappelle à l'ordre les services municipaux valenciennois dès 1965. Compte tenu de l'étude du schéma de structure et du programme de modernisation et d'équipement (PME) en cours d'élaboration, le Préfet du Nord demande à Carous quelles sont les dispositions qu'il envisage prendre pour hâter l'instruction du dossier directeur d'urbanisme de Valenciennes. Jusqu'en 1969, le ministre de l'équipement émet des réserves sur les avis de refus de dossiers de permis de construire en se référant constamment au plan Laprade juridiquement reconnu seul valable, bien que périmé du fait de la carence au niveau du politique local à procéder à une révision du plan d'urbanisme de la ville comme la loi l'obligeait. Les modifications législatives à la fin des années soixante concernant les plans d'occupation des sols (POS) et les schémas d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) rendront à partir de cette date le plan Laprade de 1943 caduc.

5 Conclusion

Pendant la guerre, le régime de Vichy veut faire de la reconstruction une vitrine de l'idéologie de la Révolution nationale. Valenciennes avait été privilégiée comme l'une des premières villes à reconstruire. Après 1945, les plus fervents défenseurs de la Charte d'Athènes (le Corbusier, Lods) veulent profiter de la tabula rasa opérée par la guerre et des contraintes budgétaires pour mettre en application de nouveaux modes de penser la ville et d'un urbanisme moderne. Valenciennes comme en 1940 sert à nouveau de laboratoire d'application de cette nouvelle idéologie.

Au plan national, aucune reconstruction de ville sinistrée n'a été totalement conforme au plan dûment approuvé par les instances locales ou nationales. Dans chaque ville, des ajustements et des modifications ont été introduites au fur et à mesure de l'avancement des travaux, pour des raisons techniques ou financières, sous la pression des associations syndicales de sinistrés, mais surtout à cause de la complexité du remembrement des parcelles à reconstruire. En dépit des directives de l'état, chaque ville a été reconstruite de façon unique.

Le plan d'utilité publique du 24 juin 1943 avait selon la loi une existence légale de 15 ans. Un nouveau plan devait être établi vers 1956. Le nouveau plan directeur de la ville de Valenciennes élaboré par Jean Perpère est pris en considération par le conseil municipal de Valen-