Bulletin de la Sabix

Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de
l'École polytechnique

48 | 2011

Regards sur des carrières de polytechniciens au XIX^e
siècle

Les Pelabon : entre industrie et patriotisme, ou des ANF aux Mureaux en passant par Londres

René d'Ambrières

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/sabix/1007>

DOI : 10.4000/sabix.1007

ISSN : 2114-2130

Éditeur

Société des amis de la bibliothèque et de l'histoire de l'École polytechnique (SABIX)

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2011

Pagination : 79-85

ISBN : ISSN 2114-2130

ISSN : 0989-30-59

Référence électronique

René d'Ambrières, « Les Pelabon : entre industrie et patriotisme, ou des ANF aux Mureaux en passant par Londres », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 48 | 2011, mis en ligne le 14 mai 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/1007> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sabix.1007>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© SABIX

Les Pelabon : entre industrie et patriotisme, ou des ANF aux Mureaux en passant par Londres

René d'Ambrières

- 1 L'origine de cette saga d'entrepreneurs se situe à la fin du XIX^e siècle dans l'industrie ferroviaire du Valenciennois, toujours renommée aujourd'hui. Plusieurs capitalistes belges contribuèrent largement à l'essor initial de cette activité en décidant d'investir juste de l'autre côté de leur frontière, tant pour accéder directement à notre vaste marché national en évitant les taxations douanières protectionnistes d'alors que pour continuer en même temps à utiliser leur main d'œuvre relativement bon marché en la faisant passer quotidiennement en France. Plusieurs sociétés comme la *Franco-Belge* à Raismes à partir de 1881, les ANF (Ateliers du Nord de la France) à partir de 1882 à Crespin, et l'usine de matériel électrique de Jeumont créée en 1898 par la société belge *Hydraulique et Electricité*, elle-même rachetée en 1904 par Edouard Empain, en restent des exemples toujours vivants. Dans un premier temps nous décrivons ce contexte industriel pour après expliquer le rôle majeur que la famille Pelabon y joua.
- 2 Parmi ces investisseurs belges, nous devons relever le nom de *du Roy de Blicquy*, famille de l'establishment belge, anciennement issue du milieu protestant du sud-ouest de la France. Dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, un du Roy se fixa dans le Hainaut autrichien à la faveur d'un mariage dans la famille héritière du fief féodal de Blicquy. Cette famille participa, avec la *Banque Européenne pour Favoriser les Travaux Publics* comme partenaire majoritaire, à la création en 1880 de *La Métallurgique*, qui devint en 1889 le *Trust Métallurgique Belge Français*, et perdurait encore en 1990 sous le nom de *Trustmetal*. Louis, le dernier membre de cette famille à être administrateur des ANF, sera atteint par la limite d'âge des conseils en 1982. Le *Trust* sera présent jusqu'en 1990 dans le capital des ANF et participera à tous ses différents développements historiques comme celui de l'usine d'aviation des Mureaux. Lors de la cession de sa participation à AXA en 1983, le *Trust* possédait 20 % des ANF. Nous devons noter à cette occasion que le premier baron Empain précité, fils de l'instituteur du village de Blicquy et aidé par

cette même famille, commença sa carrière comme dessinateur à la *Métallurgique*, où il ne resta que quelques années en dépit d'une progression fulgurante et qu'il quitta pour acquérir sa première entreprise.

- 3 Les ANF, *Ateliers du Nord de la France*, constituent l'une des sociétés dans laquelle le Trust investira fortement dès l'origine. Créée en 1882 à Blanc-Misseron (commune de Crespin), à deux pas de Quiévrain bourgade frontière sur l'ancienne route Paris-Bruxelles, ce qui conduit à appeler souvent la Belgique, l'Outre-Quévrain, cette société commença son activité avec 50 ouvriers et se développa rapidement au point d'employer 3500 personnes avant la guerre de 14 et de produire annuellement 80 locomotives, 2000 wagons de marchandises et 700 voitures de chemin de fer. Pendant la Grande Guerre, les Allemands occupèrent l'usine et transférèrent ses machines en Allemagne, ce qui causa sa ruine provisoire. Mais la guerre finie, on la reconstruisit et on récupéra les équipements partis en Allemagne. Ceci montre bien à quel point le savoir-faire tient d'abord aux hommes. En 1928, la croissance retrouvée, l'usine occupait de nouveau 4000 personnes avec une production équivalente à celle de l'avant-guerre.
- 4 La crise de 1929 causa une baisse massive de l'activité et l'effectif se trouva divisé par deux.
- 5 A partir de 1934, les ANF prirent une participation dans *Sambre et Meuse*, qui leur soustraitait du travail à façon, et devinrent majoritaires au capital en 1938. Fondée en 1911 à Feignies près de Maubeuge, cette société devint rapidement un des acteurs industriels majeurs de l'acier moulé pour les matériels ferroviaires, comme les boggies. Elle racheta en 1936-37 les *Aciéries Electriques de Saint Briec* fondées en 1928, et y fabriqua des plaques de blindage. Le réarmement profita à cette seconde usine qui employait 500 personnes en 1940 et devint la seconde entreprise des Côtes du Nord. En 1939, il fut même question d'y replier une fabrique de chars. Cette implantation fut également considérée comme une possibilité de repli pour le groupe ANF, mais sans que ceci ne se réalise finalement. Après la guerre, l'usine de Saint Briec se diversifia dans des fabrications pour les travaux publics et l'équipement urbain telles que les plaques d'égoûts, lexicalement dénommées "regards de chaussée", ou les couronnes de protection placées au pied des arbres en ville. L'usine existe toujours et est intégrée depuis 1995 dans le groupe *Manoir Industrie* spécialisé de longue date dans la fonderie des aciers spéciaux au manganèse.
- 6 L'usine mère de *Sambre et Meuse* à Feignies sera quant à elle rachetée en 2002 par ses cadres à *Manoir Industrie* avec la participation du groupe *ABRF (Ateliers Bretons de Réparation Ferroviaire)*, qui deviendra majoritaire en 2009. Début 2010, comble de malchance, l'usine qui n'employait plus que 200 personnes, fut malheureusement assez gravement endommagée par un incendie. En 2011 cette société est passée sous le contrôle du conglomérat industriel russe UVZ, qui devrait la développer de nouveau.
- 7 Cette usine, employait à sa plus belle époque, les années soixante/soixante dix, en devenant la principale fonderie d'acier d'Europe, plus de 3000 collaborateurs. La défaite de l'acier moulé dans son duel face à l'acier mécano-soudé entraîna sans aucun doute son déclin, que l'apparition de fontes nodulaires très résistantes substituables à l'acier moulé aggrava. Et la SNCF choisit irrémédiablement pour les boggies des trains de voyageurs à grande vitesse la technologie mécano-soudée, qui ne présentent pas de défauts internes liés à la coulée et restent plus faciles à contrôler.

- 8 Pendant la dernière guerre, l'usine principale des ANF à Blanc-Misseron, après avoir contribué à des fabrications militaires au début du conflit, fut inévitablement réoccupée, et de ce fait constitua une cible répétée de l'aviation alliée afin de bloquer ses activités qui profitaient au maintien en service du réseau ferré ennemi. Le 26 avril, les 1er et 2 mai et enfin le 1er septembre 1944 les bombes la frappèrent durement en faisant plusieurs dizaines de victimes, dont le directeur technique. Des ouvriers, dont un bon nombre furent déportés, conduisirent des actions de résistance dans l'usine : on m'a raconté que des locomotives en réparation avaient été sabotées par remplacement de pièces de moteur en acier par des pièces en bois ...
- 9 Cette usine existe toujours. Acquisée par le groupe *Bombardier* en 1990, elle constitue toujours un pôle important de l'industrie ferroviaire française et emploie aujourd'hui plus de 1500 collaborateurs.
- 10 Venons-en à la famille Pelabon qui trouve sa souche dans le sud-est de la France, où il existe toujours d'autres rameaux au même patronyme. Dans la première moitié du XVIIIe siècle, l'un d'eux engagé dans l'armée royale comme soldat se fixa par mariage à Villers-Pol (Nord) après avoir vécu en garnison sur la frontière des Pays Bas espagnols. Il donna souche à la branche des Pelabon du Nord. A la fin du XVIIIe siècle, ces Pelabon travaillaient pour les mines de charbon, que l'on appelle dans cette région des « fosses ». Cette famille n'appartenait pas aux anciennes dynasties du Nord, telles qu'on peut les trouver dans le *Livre des familles du Nord*. Mais dès le début du XIXe siècle en s'instruisant, les différentes branches montèrent rapidement en occupant des postes de direction de travaux et d'ingénieur dans les mines de la région. Dès 1883, un Pelabon entra à l'École polytechnique, mais malheureusement décéda prématurément comme officier de l'armée coloniale.

Edouard Constant Pelabon (1865-1890, X1883)

Collections Ecole polytechnique

- 11 Adolphe Charles Pelabon (1839-1910) était directeur de travaux aux mines de Denain, et ses deux fils Désiré (1874-1956) et Charles (1881-1958) obtinrent des diplômes d'ingénieur, les Arts et Métiers pour le premier, les Mines de Mons pour le cadet. Tous deux sont à l'origine de cette dynastie industrielle, qui pendant plus d'un demi-siècle par son énergie et son dynamisme, accéda à la direction du Groupe ANF sans pour autant participer au départ à son capital.
- 12 Avant la Grande Guerre, Désiré commença sa carrière aux ANF comme ingénieur. Son frère Charles, quant à lui, dirigeait dans la région bruxelloise une affaire de matériel de mines : la *Franco-belge de construction et d'outillage à air comprimé*. La guerre sépara le destin des deux frères : l'aîné fut fait prisonnier et le second, grâce à l'aide du gouvernement belge, se replia en Angleterre avec une partie de ses ouvriers à partir d'Anvers et ceci quelques jours seulement avant l'arrivée des Allemands. Très vite, il projeta de créer de toutes pièces à Richmond dans la banlieue de Londres les fameux « *Pelabon Works* », ateliers de fabrication d'obus. Une usine moderne avec ses laboratoires de contrôle sortit rapidement de terre et commença ses livraisons dès le printemps 1915. Vraisemblablement de l'ordre de 2000 personnes, dont beaucoup de réfugiés venus de partout, travaillaient sur ce site. Bien évidemment, ces Belges finirent par reformer rapidement au cœur de Richmond une Petite Belgique avec ses magasins, ses écoles et ses potées de "moules frites". Ce n'est pas le seul exemple de fabriques de guerre montées par les Belges en Angleterre : ils créèrent près de Newcastle à Birtley, la *Nationale Projectile Factory*, qui produira plus de 15 000 obus par semaine sur un site baptisé « *Elisabethville* » ainsi qu'une fabrique d'explosifs près de Birmingham. Mais ces deux usines appartenaient au gouvernement belge, qui relança en 1915 des fabrications d'armement publiques en territoire allié, alors que l'usine Pelabon était

une aventure, sans doute subventionnée, mais clairement privée. C'est le premier épisode du patriotisme de la famille Pelabon.

Les Pelabon Works

Collection René d'Ambrières

- 13 La paix revenue, Charles et son frère Désiré conjuguèrent leurs esprits d'entreprise et s'essayèrent à développer de multiples activités. Charles, qui avait noué des contacts en Angleterre avec *Vickers*, alors constructeur d'avions, s'intéresse à l'aéronautique et acquiert en 1919 un terrain aux Mureaux près d'un petit aéroport, qu'il fait relier, chemin de fer oblige, à la ligne Paris-Le Havre.
- 14 En parallèle, Charles Pelabon essaye aussi de se développer dans le transport aérien et fonde également avec son frère en 1919 la *Compagnie des Grand Express Aériens (CGEA)* qui exploite une ligne Paris-Londres, puis une ligne Paris-Lausanne avec un ancien bombardier *Vickers* transformé en avion de passagers. Mais cette compagnie rencontre des difficultés financières, un de ses avions entre en collision en vol avec un autre avion, et *Air Union*, ancêtre d'*Air France*, l'absorbe. Exit les Pelabon du transport aérien !
- 15 Sur ce site, et avec le concours de Désiré, Charles crée les *Usines Charles Pelabon et Atelier des Mureaux*. En 1921, l'usine à présent construite démarre sa production avec 80 personnes et il en confie la direction à son beau-frère Henry Vilcot. L'activité d'abord ferroviaire évolue progressivement vers l'aéronautique, d'abord dans la sous-traitance, puis dans la conception avec la création d'un bureau d'études en 1925 et un atelier de prototypes à Boulogne. L'usine entreprend d'abord, sans d'ailleurs grand succès, la transformation pour des besoins civils d'avions de guerre *Vickers*, puis à partir de 1930, elle crée une série d'avions de chasse dénommée *ANF*. Les produits de la société sont constitués par des avions d'observation et des hydravions gros porteurs.

- 16 En effet à partir de 1928, un rapprochement avec les ANF se précise et s'accélère. Désiré Pelabon se voit recruté comme administrateur des ANF et ceci peu avant la crise. Mais le gros temps s'annonce, et vu du côté syndical la littérature véhiculée par les tracts et circulaires dénommées « *la loco rouge* » contient quelques morceaux de bravoure, comme
- « on empêche les ouvriers de fumer mais le rapace Pelabon, lui, vient narguer les ouvriers la pipe au bec. Prêchez donc l'exemple, Monsieur le Directeur Pelabon ».
- 17 Il deviendra administrateur délégué des ANF en 1930, et président directeur général en 1940 compte tenu des nouvelles règles de gouvernance des sociétés créées pendant la guerre, poste qu'il conservera jusqu'à sa mort en 1956. En même temps en 1928, la famille du Roy de Blicquy entre au conseil d'administration des *Ateliers des Mureaux*. En octobre 1930 les *Ateliers des Mureaux* sont absorbés par les ANF et la société devient les *Ateliers du Nord de la France et des Mureaux*, dont Désiré est l'administrateur délégué et Edmond du Roy de Blicquy le président. Il semble que cette reprise ait été précipitée par des résultats médiocres de la société des Mureaux. L'activité aéronautique s'étend aux hydravions. Dès 1934 les Mureaux et les sociétés *Farman* et *Blériot* créent l'*Union Corporative Aéronautique*, dont Charles Pelabon se voit confier la présidence, pour optimiser la répartition des commandes de l'Etat.
- 18 Ce sont les commandes militaires qui constituent désormais le fonds de commerce de la société, et elles se multiplient après la création du Ministère de l'Air en 1928. Les ANF deviennent l'un des pions du complexe militaro-industriel.
- 19 Charles Pelabon est nommé à la direction de *Sambre et Meuse*, intégré dans le groupe ANF, et vice-président des ANF, responsabilité qu'il conservera jusqu'en 1957.
- 20 Mais ce second épisode s'achèvera rapidement. La crise de 1929, imprévisible lors de la fusion, conduit au Front Populaire en 1936 et à la nationalisation des industries d'armement. A l'époque des grandes grèves du Front Populaire, le surnom « *Paye pas bon* » donné à l'usine Pelabon par les ouvriers resurgira.
- 21 Les ANF conservent cependant provisoirement le bureau d'Etudes de Boulogne qui finira peu d'années après par rejoindre aussi la *Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN)*, entreprise à l'origine de *Nord Aviation*. Le temps est maintenant à la négociation de l'indemnité, celle des ANF représentera 5 % du total de celle de l'industrie aéronautique.
- 22 A la même époque un troisième Pelabon, André (1910-1984), émerge et rejoindra lui aussi dans une seconde étape de sa carrière le groupe ANF. Son père Oscar, cousin issu de germain de Désiré et Charles, ce qui montre la permanence des liens inter familiaux de cette famille, travaillait comme ingénieur dans une compagnie minière du Valenciennois. André, reçu à l'École polytechnique en 1928, choisit le célèbre corps du Génie Maritime. Avant guerre, il s'intéresse à la Russie, étudie aux « *Langues-O* » et séjourne plusieurs mois en URSS. Sur le plan technique, il s'oriente vers l'aéronautique militaire, que la création du Ministère de l'Air développe et intègre son jeune Service Technique et de Recherche dans le département des hydravions et appareils de porte avions. En juin 1940, il demande une affectation au Maroc et se voit confier la responsabilité d'un atelier de réparation d'avions à Casablanca. Le renvoi de Weygand en novembre 1941 le convainc de rallier la France Libre. Fin 1942, il arrive à Londres. En mars 1943, il est affecté à la mission Catroux à Alger comme représentant officieux du BCRA du colonel Passy, sous une couverture officiellement plus discrète. Soutenu par

de Gaulle, mais en difficulté tant avec Giraud que Catroux, il doit provisoirement quitter Alger jusqu'au retour du chef de la France Libre. Après quoi il devient responsable de la section du BCRA d'Alger, où sa femme qui travaille aussi pour le BCRA le rejoint ; puis, à la fin de la guerre, il est nommé, à l'âge extrêmement jeune de 34 ans, directeur général de la Sûreté Nationale et doit faire face aux tentatives de noyautage du parti communiste. Après la Libération, il occupe plusieurs postes de préfet, Loire Inférieure en 1946, secrétaire général du gouvernement général de l'Algérie en 1947 et préfet des Bouches-du-Rhône en 1953. Sa carrière au sein de l'État culmine, lorsqu'en 1954 Pierre Mendès-France, Président du Conseil, le choisit comme directeur de cabinet. Il joue un rôle important dans plusieurs dossiers comme celui de l'indépendance de la Tunisie. C'est le second exemple du patriotisme éclatant de la famille Pelabon.

André Pelabon (1910-1984, X1928)

image blog [1]

- 23 En 1956, à la demande de Désiré Pelabon qui cherche son successeur, il met fin à sa carrière administrative, et vient diriger les ANF, dont il sera le président jusqu'en 1980. Dès cette époque, le groupe se diversifie dans la location de wagons en créant à cette fin la société de location SATI. André Pelabon déplacera le siège de l'avenue Marceau en acquérant plusieurs étages de la tour Aurore de la Défense où la direction générale migrera en 1970. A la même époque, la fédération des industries ferroviaires obtient une commande de l'Allemagne de l'Est de 10 000 wagons spéciaux, dont la moitié pour les ANF. Les relations politiques et internationales d'André Pelabon furent probablement utiles au succès de ce projet. Pour développer l'activité wagonnage, ANF avait créé avec *Arbel Fauvet Rail* le GIE commercial *NORFER*.

- 24 Pour ce qui concerne les rames voyageurs, ANF s'illustra par la mise en service en 1970 du turbotrain, dont la vitesse commerciale aurait pu atteindre 240km/h pour les projets de dernière génération. La SNCF battit même une nouvelle fois le record mondial de vitesse en décembre 1972 sur la ligne des Landes avec 318 km/h à bord du TGV 001, qui était une rame à turbine à gaz (RTG 01), ce qui reste encore aujourd'hui le record de vitesse des rames à propulsion thermique. Malheureusement cette performance technique ne résista pas au choc pétrolier de 1973, vu l'appétit dévorant pour le combustible des turbines à gaz. Et dans ce contexte économique la SNCF choisit une motorisation électrique pour les TGV de série, alors que les ANF n'étaient pas électriciens.
- 25 Ce turbotrain s'exporta rapidement, mais en nombre limité, vers les Etats-Unis, ce qui constitua quand même un vrai succès commercial des ANF anticipant la commande du métro de New York dans les années 1985. Compte tenu des règles du Buy America, ANF fut cependant conduit à produire plus de la moitié des trains sous licence avec le partenaire américain *Rohr*. Au total la SNCF commanda une cinquantaine de rames, exploitées longtemps sur la ligne Paris-Cherbourg et sur d'autres liaisons transversales non électrifiées. L'AMTRAK, que le produit avait séduit, mit treize turbotrans en service entre New York et Albany, capitale du même Etat, mais l'absence de procédure coercitive d'expropriation rend presque impossible aux États- unis la construction de nouvelles voies ferroviaires suffisamment droites dans des zones urbanisées, ce qui est indispensable pour utiliser la vitesse maximale du train. Les chemins de fers iraniens en équipèrent la ligne Téhéran-Meshed, seconde ville du pays, et l'Egypte la ligne Le Caire-Alexandrie.
- 26 En dépit de ces beaux résultats initiaux, le turbotrain ne fut donc malheureusement qu'un demi-succès économique pour les ANF, qui ne put empêcher le développement du TGV électrique mais cette fois sous la maîtrise d'oeuvre de son concurrent *Alsthom*.
- 27 Sur le plan capitaliste André Pelabon fit évoluer le capital des ANF en l'ouvrant à d'autres investisseurs et tout particulièrement à la Compagnie d'Assurance *Drouot-La Providence* au début des années 1980. *Sacilor* était également part au capital. En 1983 Drouot possédait 15 % du groupe et André Pelabon en avait lui-même acquis 6 %. En 1980, il est nommé président d'honneur et prend sa retraite.
- 28 Le dernier Pelabon des ANF sera Jean Pelabon (1923-2006), fils de Désiré. Après l'Ecole Centrale en 1948, il entrera aux ANF dirigés par son père. En 1970, il en deviendra le directeur général, et à partir de 1979 et jusqu'en 1988, président d'ANF *Industrie*.
- 29 Les ANF intégrèrent le giron du groupe AXA à partir de 1983, date à laquelle le Groupe *Drouot* fut acheté par les *Mutuelles Unies*, point de départ de l'empire créé par Claude Bébéar. Si jusqu'en 1987 ceci ne causa pas de changement apparent dans la stratégie des ANF, la situation évolua radicalement, lorsque Claude Etcregaray (X1944), ancien patron d'*Usinor*, fut nommé à la tête des ANF avec comme mission bien évidemment non aussi formellement affichée de céder ces actifs industriels à bon prix après les avoir si nécessaire restructurés.
- 30 Le nouveau président céda rapidement SATI au groupe *Ermewa*, fondé à Genève en 1956, aujourd'hui propriété d'un fonds associé à la SNCF ; à ce moment-là, SATI possédait 1200 wagons et en gérait 1 600 autres. Puis il vendit ANF *Industrie* au groupe canadien Bombardier. En effet, grâce au TGV, *Alsthom* (orthographe de l'époque, synthèse d'Alsacienne et de Thomson) s'imposait définitivement comme un leader français

dominant toutes les technologies ferroviaires, contre lequel le partenariat *Francorail*, GIE regroupant *ANF*, *De Dietrich*, *Carrel et Fouché et Jeumont*, créé en 1972 mais démantelé en 1987 par la cession à *Alstom* des sociétés ferroviaires du groupe *Schneider*, s'avéra impuissant à réagir. Les *ANF* se retrouvaient totalement isolés et risquaient de s'enfoncer dans une impasse stratégique sauf à s'adosser à un autre leader industriel du secteur. L'acquisition par *Bombardier* permettra effectivement aux *ANF* d'obtenir la commande des navettes du tunnel sous la Manche et de pérenniser l'activité ferroviaire de la société. Restait à régler le sort de *Sambre et Meuse*. Ce fut finalement *Trustmetal* qui reprit provisoirement cette activité, pour finalement la céder rapidement à *Manoir Industrie* dès 1995.

31 Conclusion

- 32 Ceci nous montre combien cette famille Pelabon mérite de retenir tout particulièrement l'attention. Elle reste pourtant ignorée du grand public et de la plupart des livres non spécialisés, aussi ce serait justice de lui donner cette visibilité. Ce cocktail exceptionnellement dynamique d'esprit d'entreprise et de patriotisme explique largement le succès de cette lignée. Ce sont à coup sûr les réseaux créés pendant les guerres qui contribuèrent à lui donner, à chaque paix revenue, cette position importante et lui permirent de trouver des opportunités aussi variées. Ce phénomène est général, Alfred Sauvy n'écrivait-il pas dans *Richesse et Population* que l'un des principaux dommages des guerres meurtrières comme la guerre de 14-18 fut la perte en majorité des hommes courageux, même si fort heureusement la guerre épargna les frères Pelabon ? De même, de nombreuses aventures nouvelles furent imaginées après la dernière guerre par des camarades de la Résistance, tels qu'André Pelabon et ses compagnons de guerre dont les liens forgés dans l'épreuve étaient devenus inaltérables.
- 33 Cette permanence pendant près de 70 ans aux commandes d'une société représente là encore un exemple quasi dynastique et réellement exceptionnel. Après une aussi longue période, la complexification technique des produits et les besoins de financement associés aux grands projets ferroviaires internationaux, ne permettaient sans doute plus à de grosses PME, telles que les *ANF*, de conserver une situation indépendante dans ce marché. Aussi le temps de la relève vint et l'absorption de ces sociétés dans des groupes plus puissants constitua la seule solution pour éviter le déclin.
- 34 Ceci étant, l'ensemble des activités initiales des *ANF* continua à se développer, à l'exception de celle de la fonderie d'acier moulé de Feignies, qui constituait probablement une niche technique trop spécialisée, à un moment florissante mais trop sectorisée pour faire face à l'inévitable renouvellement des technologies. Quant aux Ateliers des Mureaux, ils sont devenus le cœur de l'industrie spatiale française avec la fabrication des fusées Ariane. Quel magnifique héritage technique et industriel !

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Blog consacré à André Pelabon <http://pelabon.unblog.fr/>
- [2] Blog d'Hervé Constantin (origines de la famille Pelabon)
- [3] Site et exposition X-Résistance www.xresistance.org, Résistance Intérieure, panneau BCRA, mention d'A. Pelabon.
- [4] Odette Hardy-Hemery, *Industrie, patronat et ouvriers du Valenciennois pendant le premier XXe siècle : développement et restructuration à l'âge d'or du charbon et de l'acier*, 1985
- [5] Odette Hardy-Hemery, *De la croissance à la désindustrialisation : un siècle dans le Valenciennois*, 1984
- [6] Willy Breton, *Les établissements d'artillerie belge pendant la guerre*, 1917
- [7] Gérard Rooss, *Histoire de l'aéronautique aux Mureaux, 1912-2002*, 2002
- [8] Yvon Toussaint, *Les barons Empain*, 1996
- [9] *Dictionnaire de Gaulle*, 2006, article André Pelabon
- [10] Rapports annuels des ANF, années soixante dix à quatre-vingt dix.

AUTEUR

RENÉ D'AMBRIÈRES

X70