

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

Il Lecarpentier – 979-10-231-1865-0



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
 28. *Sortir de la guerre sur mer*
 27. *Mer et techniques*
 26. *Financer l'entreprise maritime*
 25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
 - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

16

La puissance navale

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0**
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau	51
---	----

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille	119
---	-----

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI ^e siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne	
Pierre Journoud	187

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

Présentation	
Jean-Pierre Poussou.....	206
Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle)	
Katherine Dana	207
La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté	
Marion Tanguy.....	209
Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815	
Michel Aumont.....	225
Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux	
Sébastien Martin	235
Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle	
Marine Sadania.....	239
Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950	
Delphine Boissarie.....	251
L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle	
Henri Moulinier.....	263
Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches	
Justin Lecarpentier.....	275

VARIA

Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle	
Sébastien Martin	287

CHRONIQUE

Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)	
Jean-Pierre Poussou.....	305
Comptes rendus.....	311

Une jeune histoire maritime

FÉLIX AMIOT (1894-1974), UNE FIGURE ORIGINALE
DE GRAND ENTREPRENEUR, DE LA CONSTRUCTION
AÉRONAUTIQUE À LA CONSTRUCTION NAVALE :
PRÉSENTATION DES SOURCES ET PERSPECTIVES
DE RECHERCHES

Justin Lecarpentier
Doctorant, université de Caen

Félix Amiot n'est connu aujourd'hui que comme le fondateur des Constructions Mécaniques de Normandie¹ – CMN – à Cherbourg, sa ville natale, où beaucoup ignorent sa précédente carrière dans l'aéronautique. On peine aussi à se souvenir de son passé de pionnier de l'aviation à Issy-les-Moulineaux, lieu de ses premiers exploits techniques ainsi qu'à Colombes, endroit principal de son parcours aéronautique. Et pourtant, Félix Amiot fut un pionnier de l'aviation après la construction de son premier avion en 1913, un constructeur aéronautique de 1916 à 1944, puis, après sa reconversion, un constructeur naval de 1945 jusqu'à sa disparition en 1974. Cette césure rend son parcours atypique, d'autant plus qu'il consacra un temps à peu près équivalent à chacun de ces deux domaines et en retira une réussite et une reconnaissance analogues.

LE PARCOURS DE FÉLIX AMIOT

Son profil se complexifie au regard de ses qualités : autodidacte et passionné de mécanique, il se lance dans la réalisation d'un avion en 1913, ce qui le place à une époque charnière de l'aviation. Il appartient ainsi à la fois aux derniers pionniers de l'aviation et, à partir de 1916, avec la SECM², à la première génération d'industriels de l'aéronautique, née avec la Première Guerre mondiale, et dont l'immense majorité disparaît avec la fin du conflit et la restructuration du secteur³. Félix Amiot et la SECM survivent à cette restructuration grâce à la sous-traitance et au développement de

1 En abrégé : CMN.

2 Société d'emboutissage et de constructions mécaniques

3 Entre l'armistice de 1918 et 1920, l'industrie aéronautique voit son nombre d'actifs divisé par 18 : Emmanuel Chadeau, *L'Industrie aéronautique en France, 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987, p. 153.

modèles propres. Ce sont ces modèles qui, en s'illustrant dans des raids aériens, sont suivis de commandes de l'armée et installent la société parmi les grands noms de l'aéronautique de l'entre-deux-guerres, aux côtés de Bloch, Potez ou Dewoitine⁴. La fin des années 1930 marque l'apogée de sa carrière aéronautique : l'Amiot 370, basé sur la recherche de la meilleure aérodynamique, bat une dizaine de records de vitesse entre 1937 et 1939 ; l'Amiot 340, prototype de la version militaire, sert à transporter le chef de l'armée de l'Air en visite en Allemagne en 1938 ; l'Amiot 351/354, la version finale, est commandée à plusieurs centaines d'exemplaires par l'armée de l'Air⁵.

276

Mais la guerre change la donne : non préparée à faire face à l'afflux de commandes de l'armée, la SECM doit se développer et installe une nouvelle usine à Cherbourg. Ce développement en urgence ralentit la production de l'Amiot 351/354 : le retard s'accumule et s'aggrave avec les modifications incessantes demandées au constructeur par l'armée. Sur les centaines d'Amiot commandés, seuls cinq sont livrés en avril 1940 et une cinquantaine seulement sortent des chaînes avant l'armistice de juin 1940. La position de Félix Amiot sous l'Occupation – collaboration aéronautique avec le *Reich* sur demande de Vichy d'une part, soustraction de son bureau d'étude à l'occupant ainsi que d'une partie de sa main-d'œuvre au STO, protection des biens des ses amis et financiers les Wertheimer, ou encore soutien au réseau de Résistance et freinage de la production dans ses usines, d'autre part – est très mal perçue par ses contemporains : montré du doigt par Vichy comme responsable de la défaite, puis inquiété par les Allemands à propos de la fausse aryanisation de Chanel et Bourjois⁶, arrangement qui lui vaut d'autres ennuis après-guerre, il est accusé de collaboration à la Libération⁷. Arrêté en septembre 1944, puis libéré, il n'est finalement acquitté qu'en 1948. Il a perdu cependant son usine de Colombes dans les nationalisations de 1945.

N'ayant plus son usine principale, et conscient du retard qu'il a pris dans l'aéronautique, il se replie sur Cherbourg et sur la possibilité de se reconverter dans la construction navale. Il dispose de plusieurs atouts : son usine, devenue CMN, est à proximité immédiate de la mer, un choix en écho à ses rêves d'hydravions transatlantiques. Il peut aussi compter sur le soutien de la municipalité et sur

4 L. Berger, « Henry Potez et Marcel Dassault, constructeurs aéronautiques de la Grande guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 209, 2003, p. 45-55.

5 Jean Cuny, Raymond Danel, *Léo 45, Amiot 350 et autres B4*, coll. Docavia, Paris, Larivière, 1986.

6 Philippe Verheyde, *Les Mauvais Comptes de Vichy, l'aryanisation des entreprises juives*, Paris, Perrin, 1999.

7 Bruno Abescat, Yves Stavidès, « Derrière l'empire Chanel... La fabuleuse histoire des Wertheimer », *L'Express*, n° 2818-2823, 4 juillet 2005-8 août 2005.

un contexte favorable de reconstitution des flottilles de pêche. C'est donc par la construction de chalutiers que Félix Amiot débute dans la construction navale, en introduisant d'ailleurs ses idées et son expérience issues de l'aéronautique. Dans les années 1950, la construction en bois est la spécialité du chantier avec le lancement de dragueurs de mines. Le début des années 1960 voit un retour à la multiplication des activités et de la sous-traitance pour remplir le carnet de commandes. La situation change en 1965 avec le marché des vedettes lance-missiles israéliennes⁸. Conçues à partir de plans du chantier allemand Lürssen, ces navires ouvrent à la CMN de nouveaux marchés qui mettent au point une version améliorée : la Combattante II. Le coup médiatique de « l'affaire des Vedettes de Cherbourg »⁹ assure une publicité mondiale au chantier qui voit son carnet de commandes gonfler : 24 Combattante II commandées en 1970¹⁰, 28 en 1974, année de la disparition de Félix Amiot.

UN EXEMPLE D'ENTREPRENEUR FRANÇAIS DU XX^e SIÈCLE

Le parcours de Félix Amiot est atypique, unique si on le considère dans sa globalité, l'élément le plus remarquable étant sa reconversion réussie de l'aéronautique à la construction navale. Cependant, la vie de Félix Amiot peut se rapprocher de celle d'autres entrepreneurs, si elle est considérée sous certains angles :

- 8 Abraham Rabinovich, *The Boats of Cherbourg : the secret Israeli operation that revolutionized naval warfare*, New York, Seaver books, 1988.
- 9 Dans la nuit du 24 au 25 décembre 1969, cinq vedettes rapides, construites pour la marine israélienne et placées sous embargo par la France depuis le 4 janvier 1969, quittent le port de Cherbourg. Afin de contourner cet embargo, la marine israélienne et l'amiral Limon, chef de la mission d'achat en France, se lancent dans une opération qui consiste à rapatrier les navires par le biais d'une vente fictive à une société d'un pays neutre qui revendra par la suite les navires à Israël. En septembre 1969, la Starboat, une compagnie pétrolière, est créée à Panama par un homme d'affaire israélien. Celui-ci confie sa représentation à un armateur norvégien reconnu et achète une adresse à Oslo. En novembre 1969, Félix Amiot est contacté pour racheter les navires israéliens qui ont été placés sous embargo. La vente est acceptée par Israël, puis autorisée par la France, contente de trouver un règlement à ce dossier. En secret, la Starboat passe un accord avec Israël pour « louer » les équipages afin d'acheminer les navires, et signe dans le même temps un contrat de location des navires à une société de prospection pétrolière israélienne. Le soir du 26 décembre 1969, la presse locale informe les agences du départ des navires et l'affaire éclate ; le gouvernement est ridiculisé. Enfin le 31 décembre 1969, les 5 vedettes arrivent à Haïfa. - Voir Justin Lecarpentier, *Rapt à Cherbourg. L'affaire des vedettes israéliennes*, Louviers, L'ancre de Marine, 2010.
- 10 4 *Combattante II* pour la Grèce, 4 *Combattante II* pour la Malaisie et surtout 20 *Combattante II* pour la RFA dont 12 complètes et 8 coques à finir par le chantier allemand Lürssen : Christopher Chant, *Schnelle Angriffs-Boote, Klassen, Typen, Ausstattung*, Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1994.

– Sa formation d’entrepreneur : comme Louis Renault, grand constructeur automobile, Félix Amiot est un autodidacte¹¹, passionné de mécanique, à l’inverse des industriels aéronautiques de sa génération issus de l’école SUP-AERO – Marcel Dassault, Henry Potez, Émile Dewoitine... –, génération qui se révèle lors de la première guerre mondiale, et qui brille pendant l’entre-deux-guerres.

– Ses réseaux : il partage avec ces mêmes industriels un client incontournable : l’armée de l’Air, mais aussi un train de vie similaire : l’Aéroclub de France, les grands hôtels, les stations balnéaires, les voitures de luxe¹²...

– Enfin, la stratégie industrielle qu’il a développée se rapproche de celle de Marcel Dassault : multiplication des filiales, entrelacements des sociétés et de leurs personnels.

En dehors des exemples de similitude avec les industriels aéronautiques français de l’entre-deux-guerres, sa reconversion dans la construction navale et son choix de construction de navires rapides de faible tonnage le rapprochent de son « concurrent-partenaire », le chantier Lürssen à Brême-Vegesack, en Allemagne. Mais le parallèle s’arrête là, car Lürssen est une activité familiale de construction navale, fondée en 1875¹³. Ce chantier fut l’inventeur du concept de vedettes rapides.

Les différentes comparaisons entre l’industrie aéronautique et la construction navale font ressortir le déséquilibre entre les deux secteurs d’activité à propos de leur traitement historique. L’historiographie actuelle est plus poussée pour l’aéronautique que pour la construction navale, qui ne dispose que d’une historiographie très réduite, voire quasi inexistante pour les secteurs choisis par Félix Amiot. En effet, la plupart des industriels aéronautiques de sa génération ont déjà fait l’objet d’études et d’ouvrages, en particulier Marcel Dassault¹⁴, alors qu’il n’existe sur la construction navale que quelques monographies de chantiers ou des travaux universitaires se concentrant principalement sur la construction de navires de grands tonnages, civils ou militaires, comme ce fut

11 Jean Amiot, Henry Beaubois, Gaston Durmon, Jean Veron, « Félix Amiot (1894-1974) », *Pionniers – Revue aéronautique trimestrielle des Vieilles Tiges*, n°45, 15 juillet 1975, p. 4-21.

12 Cet aspect peut être reconstitué grâce à la conservation des archives personnelles de Félix Amiot au sein du fonds Amiot du Service historique de la Défense de Cherbourg. Elles comportent la correspondance, mais aussi une série de factures permettant de restituer le train de vie de Félix Amiot au cours des années 1930.

13 <www.lurssen.com/#en/company/past-and-present> - Actuellement le chantier est dirigé par la 4^e génération de la famille Lürssen ; il propose une gamme de navires équivalente à celle des CMN, ex-chantier Amiot, à savoir des yachts de grand luxe.

14 Pierre Assouline, *Monsieur Dassault*, Paris, Balland, 1983 ; Jean-Pierre Bechter, *L’Épopée Dassault : les plus belles histoires de Dassault*, Boulogne, Timée, éd., 2006.

le cas à La Seyne-sur-mer, La Ciotat, Saint-Nazaire, dans les arsenaux, ou encore dans les chantiers d'Augustin Normand au Havre¹⁵.

L'étude du parcours de Félix Amiot entre dans l'étude des entreprises et des entrepreneurs, une branche de l'historiographie en développement depuis la fin du xx^e siècle, avec un renouveau de l'histoire économique privilégiant la microéconomie, et la prise de conscience de la nécessité de conserver et de valoriser les archives au sein des entreprises, ainsi que la réévaluation de leur valeur historique¹⁶.

BRÈVE PRÉSENTATION DES SOURCES

C'est dans cet objectif que je me propose d'étudier la vie de Félix Amiot en m'appuyant en premier lieu sur le fonds d'archives privé Amiot conservé au Service historique de la Défense de Cherbourg, complété par diverses sources disponibles. Ce fonds d'archives fut déposé en 1987 lors de la vente du groupe industriel par la famille Amiot au groupe financier De Rosario¹⁷. Il regroupe l'ensemble des archives conservées par la société et couvre la période 1916-1987. Le classement du fonds est fait en fonction des diverses sociétés :

SECM – Société d'emboutissage et de constructions mécaniques

SAMT – Société d'armement maritime et de transport

CAN – Chantier aéronautique de Normandie –, puis CMN – Constructions mécaniques de Normandie

Société anonyme de l'Hôtel Atlantique

Chalutiers cherbourgeois, puis SNGM – Société normande de gestion maritime –, puis SEPFA – Société d'exploitation des procédés Félix Amiot – société qui subsiste encore aujourd'hui.

CFII – Centralisation fiduciaire industrielle et immobilière

SETAD – Société d'exploitation des terrains d'aviation et dérivés –, puis

SASO – Société agricole de Seine-et-Oise.

15 *La Construction navale et sa mémoire : archives et patrimoine*, Actes des journées d'études tenues à l'Hôtel du département de Seine-Maritime, les 28 et 29 novembre 2002, Rouen, Archives départementales de la Seine-Maritime, 2005.

16 Pensons aux travaux de Bertrand Gille (*Histoire des techniques*, Paris, Gallimard, coll. « Encyclopédie de la Pléiade », 1978) sur la mise en valeur des archives des entreprises, à ceux de François Caron (François Caron (dir.), *Entreprises et entrepreneurs aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, PUPS, 1983) sur l'histoire des entreprises, des réseaux et de l'innovation, à ceux d'Emmanuel Chadeau (*L'Industrie aéronautique en France. 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987) sur l'industrie aéronautique et des entrepreneurs, ou encore à ceux de Robert Frank (*Le Prix du réarmement français, 1935-1939*, Paris, Publication de la Sorbonne 1982) sur le réarmement français et l'aéronautique avant 1940.

17 J.-P. B. « Les CMN changent de mains. Le groupe financier De Rosario succède à la famille Amiot », *La Presse de la Manche*, 23 mai 1987, p. 7.

Le fonds dispose aussi d'une partie des archives privées de Félix Amiot – correspondances, actions, factures diverses, discours, propriétés.

Le fonds Amiot se compose de différents types de documents :

– des plans et croquis des navires ou avions construits, mais aussi des machines, des projets de développement ou encore des bâtiments de la société ou des propriétés de Félix Amiot.

– des rapports techniques très nombreux et variés dans leurs thèmes : essais, prospections, consultations diverses, propositions de solutions... mais aussi rapports sur les concurrents et leurs avancées ou encore sur des rapports transmis à titre confidentiel à Félix Amiot.

– une documentation administrative qui constitue la majeure partie des archives : comptes rendus d'assemblées générales, listes des employés, bilans d'activités, livres de vente, livres de commandes, traitements des salaires, ce qui permet de retracer la vie de l'entreprise et de suivre les marchés de celle-ci.

280

– la correspondance émise ou reçue. On y trouve aussi bien le courrier interne que des échanges épistolaires avec des ministres, des députés, ou encore de hauts fonctionnaires de l'État...

– s'y trouvent encore les documents juridiques sous forme de statuts des sociétés, actes de propriétés, d'achat ou de vente ou encore de cession, des demandes de dépôt de brevets. Ou encore des archives judiciaires sur le cas des nationalisations d'usines, sur l'affaire Wertheimer ou sur celle intentée par le Comité d'Épuration.

– le fonds conserve aussi, de manière dispersée, un nombre important de clichés produits par le service photographique de l'entreprise, ainsi qu'une série de plaquettes publicitaires sur les productions des diverses sociétés du groupe Amiot.

– s'y trouvent enfin des coupures de presse évoquant la vie de l'entreprise : mises à l'eau, réceptions, visites officielles, tentatives de records, salons, ... Mais aussi des témoignages de la vie syndicale de l'usine, en particulier des tracts et journaux clandestins sous l'Occupation.

Très complet, ce fonds présente cependant des lacunes pour les premières années de l'entreprise tout comme sur une partie des archives du bureau d'étude, en particulier sur les projets en cours en 1940, qui ont soit disparu lors de l'incendie de l'usine de Colombes en juin 1940, soit ont été confisquées par les Allemands et sont toujours en Allemagne au *Deutsches Museum* de Munich¹⁸. Les nombreuses coopérations avec des sociétés allemandes comme Mercedes,

¹⁸ Cette piste documentaire est indiquée dans l'ouvrage de Jean Cuny, Raymond Danel, *op. cit* ; après une prise de contact, elle semble confirmée, mais pour l'instant ce fonds n'est pas inventorié par le *Deutsches Museum* et est donc inaccessible.

MTU, ZF¹⁹ ou encore Lürssen, ont certainement laissé des traces dans les archives de ces dernières et seront des compléments intéressants.

Mais cette recherche ne saurait se limiter au fonds Amiot et devra être complétée par les archives du principal client de Félix Amiot : l'État Français. Le Service historique des Armées – Armée de l'Air à Vincennes, Marine à Vincennes et Cherbourg, Armement à Châtellerault – détiennent l'ensemble des informations sur les marchés passés, mais aussi sur les recommandations techniques. Les archives du ministère des Finances livreront des dossiers sur la situation fiscale du groupe.

Les Archives nationales disposent de dossiers sur la société, surtout celui sur l'aryanisation de Chanel et Bourgeois par Félix Amiot dressé par les autorités d'occupation.

Enfin, la Bibliothèque nationale de France conserve une partie des brochures et plaquettes qu'a pu produire la SECM sur l'aviation à destination de ses clients.

En dehors des archives, il existe des sources imprimées au travers de la presse, locale ou nationale, de revues spécialisées, d'ouvrages contemporains de Félix Amiot.

Les sources audiovisuelles de l'INA, l'ECPAD, ou de Pathé-Gaumont sont aussi disponibles, et nombreuses sur les records des avions Amiot, sur la construction aéronautique, ou encore sur les embargos qui ont touché les vedettes construites par les CMN, l'affaire des Vedettes de Cherbourg restant le centre d'intérêt le plus important des médias sur le chantier naval cherbourgeois.

La richesse et la diversité de ces sources tranchent avec la bibliographie actuelle qui, tout en étant quantitativement importante, reste très peu développée en ouvrages spécialisés. En effet, il existe un seul ouvrage sur Félix Amiot et ses chantiers, écrit par un journaliste local, Frédéric Patard, au milieu des années 1990²⁰, à partir des archives de son journal, des témoignages et d'une partie du fonds Amiot. À côté de cet ouvrage, il existe aussi des séries d'articles parus dans les quotidiens locaux²¹, ainsi que dans des revues spécialisées²².

19 MTU : *Motoren und Turbinen Union*, filiale motoriste spécialisée de *Maybach*, puis *Daimler-Benz* basée à Friedrichshafen en Allemagne ; ZF : *ZahnradFabrik* est une entreprise spécialisée dans les boîtes de vitesses. Elle fut fondée par Ferdinand von Zeppelin en 1915 et est aussi basée à Friedrichshafen.

20 Frédéric Patard, *L'Aventure Amiot-CMN. Des hommes, le ciel et la mer*, Mayenne, Éditions des Champs, 1998.

21 Jean Mabire, « Du pionnier de l'aviation au père des vedettes de Cherbourg », *Ouest-France*, 13 mars 1975-15 mars 1975 ; Non signé, « Le constructeur Félix Amiot a réussi sur la mer comme dans les airs », *La Presse de la Manche*, 29 janvier 1970-31 janvier 1970 ; Non signé, « L'histoire fabuleuse d'un enfant de Cherbourg », *La Presse de la Manche*, 24-25 mai 1987.

22 Jacqueline Martin-Bagnaudez, « Constructions mécaniques de Normandie constructeur des "vedettes de Cherbourg" », *La Nouvelle Revue maritime*, n° 368, mars 1982, p. 14-33.

La période aéronautique fait certes l'objet d'un traitement très important et complet sur les avions Amiot : pensons au travail, déjà évoqué, d'Emmanuel Chadeau sur l'industrie aéronautique française, ou à l'imposant ouvrage de Jean Cuny et Raymond Danel consacré à l'Amiot 350²³, voire aux séries d'articles sur les différents modèles d'avions Amiot parus dans les magazines *Le Fana de l'Aviation* ou *Aviation Magazine International*²⁴. Mais ces ouvrages ne s'intéressent qu'aux avions et non au constructeur.

Concernant la pêche, il n'existe que très peu d'ouvrages évoquant l'évolution de la pêche côtière avec des chalutiers au cours du xx^e siècle²⁵ ; sont à signaler cependant des travaux effectués sur la pêche à Cherbourg par des géographes²⁶.

Le parcours de Félix Amiot offre de nombreuses possibilités d'études, sous différents angles, de par sa richesse et l'importante masse d'archives disponibles permettant d'en mettre en lumière les moments-clés ainsi que l'importance des rencontres, des réseaux qu'il conviendra d'identifier, de classer et d'en mesurer l'efficacité.

282

Les différents réorientations ou accroissements des activités de Félix Amiot nous invitent à nous interroger sur les raisons de ses choix de secteurs ou de stratégie industriels, de leur pertinence et de leurs influences sur la carrière de notre industriel, dont la reconversion d'après-guerre fournit une importante source de questionnements : pourquoi à Cherbourg ? Pourquoi la construction de navires en bois, en particulier de chalutiers ? Quelles motivations à cette reconversion ? Avec quels objectifs, quelle stratégie industrielle ? Mais aussi dans quel contexte, et avec quels soutiens ?

Travaillant depuis un an sur ma thèse, je ne peux, pour l'instant, donner de conclusions sur mes pistes de recherches. J'ai consacré cette année à faire le recensement des sources disponibles qui, comme nous l'avons vu, sont riches et variées et permettent de reconstituer la majeure partie du parcours de Félix Amiot, avec cependant des bémols pour la période antérieure à

23 Léo 45, *Amiot 350 et autres B4*, op. cit.

24 Jean Liron, « Un grand nom disparu Amiot – SECM », *Aviation Magazine International*, n°334 à 348, 1^{er} novembre 1961-1^{er} juin 1962 ; Jean Curnel, « Les Amiot 340 350 370 », *L'Album du Fanatique de l'Aviation* n°37 à 42, octobre 1972-mars 1973, p. 2-7 ; Jean Noël, « L'Amiot 143 M », *Aviation Magazine International*, n°477, 15 octobre 1967, p. 64-65 ; Michel Benichou, « Amiot 120, le bel inconnu », *Le Fana de l'Aviation*, n°352, février 1999-mars 1999, p. 14-27.

25 On peut cependant signaler une communication sur le sujet : Lydie Bonneau et Cécile Cholet, « Les "Chalutiers cherbourgeois" : une maison d'armement à la pêche (1922-1969) », *Les Normands et la mer*, Actes du 25^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Cherbourg, 4-7 octobre 1990), Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de Tatihou, 1995, p. 68-74.

26 Hagopian, *La Pêche en Normandie*, mémoire de géographie, université de Caen, 1962 ; Jean Saillard, *La Pêche à Cherbourg*, mémoire de géographie, université de Caen, 1978.

1914 ainsi que pour celle entre 1919 et 1925, le fonds Amiot présentant des lacunes pour la deuxième période.

En dehors de ce recensement, j'ai entamé le dépouillement du vaste fonds Amiot – une centaine de cotes sur les 530 concernant la période de Félix Amio – ; il confirme la richesse du fonds, par sa masse et sa variété de documents et surtout par leur intérêt historique qui, pour certains, dépasse largement le cadre de mon étude : on trouve aussi bien des rapports confidentiels du ministère de la Marine marchande sur la consommation de poisson à Lyon que des tracts dénonçant la Rafle du Vel' d'Hiv ou encore la liste des électeurs pour la présidence de la Chambre de commerce et d'industrie de Cherbourg en 1957, ou enfin les inventaires et les tableaux d'exploitations de fermes au cours des années 1950-1960 !

Le fonds Amiot est une mine d'informations précieuses pour l'histoire maritime du xx^e siècle : les CMN ayant réalisé l'intégralité des types de navires de faible et moyen tonnage allant du dériveur pour les écoles de voile jusqu'au thonier-congélateur de 110 m de long en passant par les vedettes rapides, les dragueurs, puis chasseurs de mines, leur étude et celle de Félix Amiot sont donc indispensables de par l'importance du chantier – plus de 1500 employés en 1974 – et de sa production – 200 navires entre 1948 et 1974.

