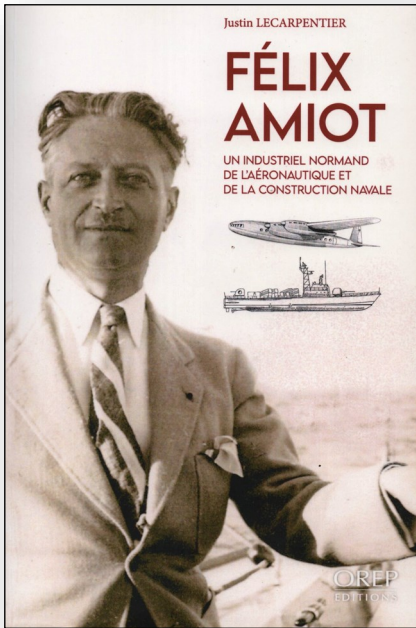


Félix Amiot – Un industriel normand de l'aéronautique et de la construction navale

Justin Lecarpentier – OREP Editions (2020)

475 pages, format 23 x 15 cm, 50 photographies, cartes, dessins, prix public 24,50 Euros.



Dans ce livre on découvre le parcours de ce constructeur autodidacte, construisant à 18 ans son premier avion l'Amiot 01 (1912-1913). Il s'en-

gage comme volontaire pour la durée de la guerre, mais son expérience de la construction aéronautique ne sera utilisée qu'en octobre 1915, par son départ à l'arrière comme affecté à une usine aéronautique « E. Guilgué », sous-traitant installé à Issy-les-Moulineaux, et dont il devient l'associé.

Très rapidement, il crée la société « SECM » (Société d'Emboutissage et de Constructions Mécaniques) le 25 juillet 1916. Les besoins croissants d'avions à partir de 1917, vont conduire la SECM à la sous-traitance pour les grands constructeurs. Cette sous-traitance se poursuivra dans les années 20, principalement pour la production et la réparation d'avions Breguet (XIV, XVI, XIX). Les productions propres SECM, puis Amiot seront marquées par les types : Amiot 122 BP3, Amiot 143, Amiot 351/354, dans les années 30.

Les nationalisations du Front Populaire concerneront surtout les grands constructeurs (Bloch, Potez, Caudron, Dewoitine, Morane-Saulnier, Farman, Lioré & Olivier) par faute de moyens financiers suffisants. Amiot sera souvent en difficulté faute de commandes de série assez importantes pour investir (bâtiments, machines importées, main-d'œuvre spécialisée à former, ...) Il sera aussi victime des exigences consistant à assurer, prioritairement, du travail aux sociétés nationalisées. Il y a d'autre part le manque de coordination des équipementiers, l'insuffisance de production et de puissance

des moteurs. Tous ces dysfonctionnements, très bien développés dans le livre, conduiront à des retards de 18 à 24 mois par rapport aux prévisions ; et à des écarts de 1 à 3, pour le nombre d'appareils « bons de guerre » par rapport au nombre de cellules produites.

L'attitude patriotique de Félix Amiot pendant la collaboration (production de Junkers 52 à Colombes) est très bien expliquée et prouvée, par des documents et témoignages de l'époque.

Néanmoins, le bilan des difficultés industrielles, les retards de paiement d'indemnités, la déception due à son traitement par les autorités d'après-guerre, le conduiront à l'application de mon apothegme préférée :

« Il ne sert à rien d'avoir raison, si l'on n'a pas le pouvoir d'avoir raison ; sinon : convaincre, se taire ou s'en aller ... » et donc, Félix Amiot abandonnera, en 1948, la construction aéronautique pour démarrer, avec succès, l'activité de constructions navales avec les CMN (Constructions Mécaniques de Normandie, à Cherbourg) par la réalisation de chalutiers, vedettes rapides et voiliers ; une activité qui perdure aujourd'hui encore.

Au-delà du parcours passionnant de Félix Amiot, c'est aussi la politique industrielle aéronautique du pays avant-guerre qui se trouve expliquée, avec cette intéressante synthèse de sa thèse, par Justin Lecarpentier.

(Pierre Labaudinière)