



# Cannes Aéro Spatial Patrimoine

## Histoire du Centre spatial de Cannes – Mandelieu pendant la seconde Guerre mondiale

**Michaël Zerrouki<sup>1</sup>,**  
**élève de la faculté de Droit et des Sciences politiques de Nice**  
**membre de l'association Cannes Aéro Spatial Patrimoine (CASP)**

**Septembre 2015**



Michaël Zerrouki

### Préface

*En novembre 2014, un élève en 5<sup>e</sup> année de droit à la faculté de Droit et des Sciences politiques de Nice, Michaël Zerrouki, sollicite de pouvoir faire un stage dans notre association pour la préparation de sa thèse de fin d'année scolaire. Après accord du conseil d'administration nous donnons notre accord. Ce stage est effectué du 1<sup>er</sup> mars 2015 au 31 mai. Le thème choisi est : « histoire de l'établissement pendant la seconde Guerre mondiale », une étude d'actualité en cette année de commémoration du 70<sup>e</sup> anniversaire de la fin du conflit.*

*En plus d'un travail de fonds très important aux archives municipales de Cannes et départementales, auxquelles nous avons eu des réunions très bénéfiques avec les responsables, ce thème a entraîné l'organisation d'interview de très anciens collègues de l'établissement ayant connu cette période de la Guerre.*

*Le 15 avril, j'ai eu un rendez-vous avec André Frizzi, conseiller municipal de Cannes, délégué aux anciens combattants et à la vie associative . Il m'a dit qu'il nous présenterait Mme Blandine Ackermann, présidente pour la région de Cannes de la Fédération nationale des déportés et internés résistants et patriotes<sup>2</sup> ; ce fut fait lors de la cérémonie aux victimes de Guerre le dimanche suivant.*

*Le 28 avril, Michaël et moi avons rencontré Mme Ackermann à son domicile avec qui nous avons eu un long et passionnant entretien. Elle a accès aux archives des Déportés et s'est mise à notre disposition pour trouver les membres du personnel SNCASO qui en ont été, sous réserve qu'on lui fournisse une liste des personnels de cette époque. J'en profite pour la remercier de cette démarche.*

*Le 16 mai, Michaël a procédé à un interview de deux anciens collègues, étant entrés dans l'usine en 1941, par ailleurs des figures de la CGT - Alexis Ducros et Georges Fettuciari -, ayant publié des récits très intéressants dans un ouvrage publié cette année par leur organisation syndicale. Michaël a alors retranscrit l'enregistrement audiovisuel et publié celui-ci, déjà référence dans le site web de l'association<sup>3</sup>*

*Par ailleurs, le stagiaire a été convié à l'assemblée générale de l'association, le 16 juin, au cours de laquelle il a animé un débat avec les Anciens présents.*

*Guy Lebègue, président CASP, 31 mai 2015*

<sup>1</sup> [Voir Michaël Zerrouki sur CASPWiki](#)

<sup>2</sup> [Voir la FNDIRP sur Wikipédia](#)

<sup>3</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

# Lire la thèse dans les pages suivantes

## Postface

Michaël a soutenu sa thèse le 30 juin 2015 et a obtenu la mention Bien. Il a remis, ce jour-là, une édition du rapport, terminée la veille. Son directeur de thèse lui a demandé de revoir ce rapport pour l'améliorer. Ce fut fait à la fin des vacances scolaires et un petit nombre a été édité pour être offert aux archives municipales de Cannes et départementales des Alpes-Maritimes, ainsi qu'à son directeur de master le professeur Jean-François Brégi.<sup>4</sup>

Nous lui avons demandé de pouvoir en disposer d'une version numérique pour publication sur le site web de l'association. Elle a été remise en formes selon les normes éditoriales de l'association. C'est elle qui est présentée ci-après.

La qualité de son travail a été reconnue par l'association qui l'a élevé au titre de membre coopté. Il aura tout loisir d'améliorer cette version numérique dans le futur.

Bien évidemment, dans le temps imparti il n'a pu dépouiller toutes les archives disponibles, mais il a réussi à mettre en valeur la notion de travail clandestin d'employés de l'établissement ayant permis certainement de sauver de nombreuses vies humaines : employés destinés à partir en Allemagne au titre du STO et sauvetage de Juifs, méritant probablement une reconnaissance au titre de « Juste parmi les nations »<sup>5</sup> des personnes citées, mais pourquoi pas aussi de l'établissement de Cannes lui-même; une démarche que l'association entreprendra bientôt avec l'aide espérée des anciens de la SNCASO cités déjà dans les dossiers trouvés ou leurs familles ayant eu connaissance de ces faits, palliant le manque cruel d'archives dans l'établissement de Cannes.

C'est pourquoi, ce document est largement distribué, non seulement aux anciens de l'établissement de Cannes, mais également vers ceux de la SNCASO ayant fait partie du Bureau d'études nationales (BEN), via Roger Bêteille, cité dans cet ouvrage, mais également les responsables de l'association des anciens de la SNCASO.

Guy Lebègue, président CASP, 19 septembre 2015

## Notes de versions

La version V1 est celle du rapport papier présenté à la soutenance de thèse

La version V2 est la version papier reprise en fin d'août et remise aux récipiendaires cités.

La présente version numérique porte le numéro 3. Elle sera amenée à évoluer dans le temps au fur et à mesure d'améliorations qui lui seront apportées grâce aux témoignages futurs à venir.

Michaël Zerrouki.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Quelques exemplaires seront remis à l'association pour distribution, entre autres, à la Direction de l'établissement et au CE pour sa bibliothèque.

<sup>5</sup> [Voir les Justes parmi la nation sur Wikipédia](#)

<sup>6</sup> Autorise de publier cette œuvre par l'association "Cannes Aéro Spatial Patrimoine", sous la licence : GFDL / Cc-by-sa (

UNIVERSITÉ DE NICE- SOPHIA ANTIPOLIS

Faculté de Droit et des Sciences politiques

École doctorale  
DESPEG



MASTER II

HISTOIRE DU DROIT ET CONSERVATION DU PATRIMOINE

Directeur Pr J.F. Brégi

HISTOIRE DU CENTRE SPATIAL DE CANNES - MANDELIEU PENDANT LA SECONDE GUERRE  
MONDIALE

Mémoire présenté pour l'obtention du Master par Michaël Zerrouki

Sous la direction de : M. Jean-François Brégi

Stage Sous la direction de : M. Guy Lebègue

Année Universitaire 2014-2015

## **Remerciements**

Pour la réalisation de ce mémoire je tiens tout particulièrement à remercier :

Monsieur le Professeur Jean François Brégi, pour ses précieux conseils.

Je tiens également à remercier tous les professeurs de la formation du Master Histoire du droit et de la Conservation du patrimoine pour avoir partagé avec nous leur passion du droit et de son Histoire, la grande comme la petite.

Monsieur Guy Lebègue et Monsieur Michel Calvy, de l'association Cannes aéro spatial patrimoine, pour leur supervision et leur aide.

Le personnel des archives départementales de Nice et plus particulièrement son conservateur Alain Bottaro et des archives municipales de Cannes et leur directrice Marie-Hélène Cainaud, pour leurs orientations et suggestions de recherches.

Monsieur Alexis Ducros et Monsieur George Fettuciari, pour le temps qu'ils ont consacré à répondre à mes questions, et pour avoir partagé leurs souvenirs.

Madame Blandine Ackermann, association des déportés et victime de Guerre, pour le temps qu'elle m'a consacré

Le personnel du musée de la résistance azurienne à Nice pour leurs renseignements

Toutes les erreurs, coquilles, oublis et étourderies qui pourraient rester dans ce mémoire m'incombent entièrement, je remercie par avance le lecteur pour son indulgence.

# Table des matières

Préface.....	1
Postface.....	2
Remerciements.....	4
Liste des Principales abréviations.....	7
Introduction.....	8
Partie Préliminaire : Stage auprès de l'association Cannes aéro spatial patrimoine.....	12
Titre I : Présentation de la structure.....	12
Titre II. Description des fonctions.....	12
Titre III. Bilan Personnel.....	13
Partie I : L'industrie aéronautique cannoise dans la tourmente de la guerre.....	15
Titre I : La contribution de la SNCASE à l'effort de guerre.....	15
Chapitre I : La préparation du conflit (Février 1937-Septembre 1939).....	15
Section I : La nationalisation des chantiers Romano.....	15
Section II : Les conséquences de la nationalisation.....	16
Chapitre II : La SNCASE pendant la drôle de guerre (Septembre 1939 - Juin 1940).....	18
Section I : Le maintien de la production pendant le conflit franco-allemand.....	18
Section II : L'accident du 18 novembre 1939.....	19
Titre II : L'activité fluctuante de l'établissement en zone libre.....	19
Chapitre I : La reconversion de la SNCASE à l'issue de la bataille de France (Juin 1940-Mars 1941).....	20
Section I : Une diminution de l'activité aéronautique faute de commandes.....	20
Section II : L'état d'esprit des employés après l'armistice.....	21
Chapitre II : Le rapatriement des sociétés de constructions aéronautiques sur Cannes (Mars 1941-Novembre 1942).....	21
Section I. Le choix de Cannes pour le rapatriement.....	21
Section II. Le développement exponentiel de la SNCASO suite au rapatriement.....	23
Section III : Le début de la résistance à la SNCASO.....	25
Partie II : La SNCASO dans la tourmente de l'occupation.....	27
Titre I : L'occupation italienne.....	27
Chapitre I : : Le retour des difficultés sous l'occupation italienne (Novembre 1942 - Septembre 1943).....	27
Section I. Considérations sur la vie quotidienne sous l'occupation italienne.....	27
Section II. Le travail sous l'occupation italienne.....	28
Section III : Le service du travail obligatoire (STO).....	29
Chapitre II : L'évasion du SO.90 (août 1943).....	32
Section I : La préparation minutieuse du plan d'évasion.....	32
Section II : L'exécution rocambolesque du plan d'évasion.....	33
Titre II : De l'occupation allemande à la reconstruction de la France.....	34
Chapitre I : L'emprise des forces nazies sur la SNCASO (Septembre 1943 - Août 1944).....	34
Section I : La poursuite des faits de résistance sous l'occupation.....	35
Section II. La surveillance accrue de la SNCASO.....	36
Section III. Les bombardements de la SNCASO.....	37
Section IV. La progressive désaffectation de la SNCASO.....	38
Chapitre II : L'industrie aéronautique cannoise panse ses plaies à la libération (Août 1944-1947).....	39
Section I : L'épuration restreinte à la SNCASE.....	39
Section II : La reprise difficile de l'activité de la SNCASE à la libération.....	41
Annexe I – Bibliographie.....	45
I. Sites Internet.....	45
II. Ouvrages.....	46
III. Articles.....	46
IV. Presse.....	47
V. Archives.....	47
Annexe II : Chronologie des événements.....	51
Annexe III : Liste (incomplète) de membres du personnel de la SNCASE et de la SNCASO cités dans les archives.....	54
Annexe IV : Photographie des débris de la carlingue du Potez 43 piloté par Roger Boulic.....	60
Annexe V : Photographie du SO.90 Cassiopée.....	61

Annexe VI : Monument à Maurice Hurel.....	62
Annexe VII : Photographie du hangar de la SNCASO et du prototype SO.30N au lendemain du bombardement de l'usine du 11/11/1943.....	63
Annexe VIII : Exemples de documents SNCASO Cannes.....	64
Résumé.....	65

## Liste des Principales abréviations

AD06. Archives départementales des Alpes-Maritimes  
AMC. Archives municipales de Cannes  
BEN Bureau d'études national  
CASP. Association Cannes aéro spatial patrimoine  
ONERA. Office national d'études et de recherches aérospatiales  
SNCA. Sociétés nationales des constructions aéronautiques  
SNCAC. Société nationale des constructions aéronautiques du centre  
SNCAN. Société nationale des constructions aéronautiques du nord  
SNCAO. Société nationale des constructions aéronautiques de l'ouest  
SNCASE. Société nationale de constructions aéronautiques du sud-est  
SNCASO. Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest  
STO. Service du travail obligatoire  
TPE. Travaux publics de l'État

## Liens en bas des pages

La rubrique « Bibliographie » contient plusieurs sous-rubriques : Sites internet, Ouvrages, Articles, Archives. Les sous-rubriques Sites internet, Ouvrages, et Articles, contiennent la référence complète de ce document. Pour éviter de les répéter dans les notes de bas de page, une référence simplifiée, un pseudo, est créée, coloriée. C'est elle qui est indiquée dans les notes de bas de pages ; elles sont cliquables renvoyant vers la sous-rubrique correspondante.

Les références à des sites web, dont principalement CASPWiki sont directement cliquables dans la note de bas de page.

## Introduction

« Mon geste n'est pas dicté par un geste impulsif dû à la nervosité. Mais traqué pour travailler pour le boche et traqué dans son intérieur, la mesure est comble »<sup>7</sup>.

Ces quelques mots sont extraits d'une lettre du 16 avril 1943, dans laquelle un ouvrier de l'aéronautique de Cannes explique les raisons qui le poussent au suicide. Alors que l'office de placement allemand tente de multiplier les départs en Allemagne ou en zone occupée, cet employé du centre spatial de Cannes –Mandelieu, passe à l'acte peu avant sa mutation.

La première guerre mondiale connaît une révolution de la tactique militaire. Longtemps cantonnée sur la terre et les mers, l'armée s'ouvre sur un nouvel horizon, celui de l'air. D'abord utilisée comme un outil de reconnaissance ou de soutien sur le front, l'aéronautique permet le bombardement des infrastructures économiques et militaires stratégiques, derrière les lignes adverses. Conscient de cet état de fait, pendant l'entre-deux-guerres les gouvernements encouragent le développement de leur aviation. Sans surprise la seconde Guerre mondiale est marquée par un usage intensif des engins aériens.

Le centre spatial de Cannes - Mandelieu, initialement spécialisé dans l'ingénierie aéronautique, est alors mis à contribution dans le conflit. Ce centre, créé en 1929, se fait connaître par la fabrication et l'étude d'hydravions et d'avions civils et militaires, puis de matériel militaire avant de se reconvertir vers l'industrie spatiale après la seconde Guerre mondiale.

Son histoire, pendant la seconde Guerre mondiale, est riche d'enseignements. Telle qu'elle est généralement considérée, la seconde Guerre mondiale s'étend de septembre 1939, dont datent les déclarations de guerre de plusieurs puissances européennes à l'Allemagne nazie, à septembre 1945, qui voit la capitulation de l'empire Japonais, dernier belligérant opposé aux forces alliées. Pour une certaine France, la seconde Guerre mondiale s'interrompt à la signature de l'armistice avec l'Allemagne le 22 juin 1940. Pour une autre France, le conflit se prolonge jusqu'en mai 1945 et la capitulation nazie.

Mais, pour les populations concernées, la seconde Guerre mondiale ne se limite pas à la signature de documents officiels. La préparation de la guerre avant qu'elle ne soit officiellement déclarée et la reconstruction après les armistices comptent au moins autant que la guerre elle-même. Tel est notamment le cas des hommes et des femmes du Centre spatial de Cannes - Mandelieu qui, dès la nationalisation en février 1937<sup>8</sup>, se mettent à fournir l'aviation militaire. Gravement endommagé par le conflit, le centre ne se relève véritablement qu'à partir de 1947.

Ces deux années, 1937 et 1947, constituent ainsi, et par la force des choses, les termes chronologiques de ce mémoire, parce qu'il y sera avant tout question des hommes.

Le nom « Centre spatial de Cannes - Mandelieu », d'autre part, constitue un nom d'usage, qui a été proposé par l'association Cannes aérospatial Patrimoine en 2007, lors de l'étude historique de l'établissement industriel aéronautique et spatial de Cannes-Mandelieu. Cet établissement a eu successivement pour dénomination sociale : Chantiers aéronavals Étienne Romano ; SNCASNCASO, Sud-Est Aviation ; Sud-Aviation ; Aérospatiale 117; Centelec ; Aérospatiale/Satellites ; Alcatel Space Industries ; Alcatel Space ; Alcatel Alenia Space France ; Thales Alenia Space France<sup>9</sup>. Ce nom d'usage, dont la vocation est générique, est quelque peu incorrect dans la mesure où l'établissement, initialement spécialisé dans l'industrie aéronautique, n'élargit son activité à l'industrie spatiale qu'après la seconde Guerre mondiale, bien qu'un avion stratosphérique y soit à l'étude pendant le conflit<sup>10</sup>.

En 1937 le « vieux » chantier Romano devient l'établissement de Cannes de la Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est – SNCASE, petite entité d'un vaste réseau de sociétés de constructions aéronautiques disséminées aux quatre coins de la France. Cependant, de mars 1941 à février 1944, l'établissement de Cannes accueille le personnel de la Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest –SNCASO<sup>11</sup>, née de l'agglomération des usines du Sud-Ouest et de la Société des avions Marcel Bloch.

Ainsi, le doute subsiste sur la dénomination sociale officielle du Centre spatial de Cannes - Mandelieu pendant cette période. Plusieurs possibilités peuvent être envisagées : la coexistence en indépendance des deux entités SNCASO et SNCASE, la fusion des deux ou encore la distinction plus subtile de la SNCASE pour

<sup>7</sup> AD06, 166 W 22, Copie d'une lettre de suicide d'un ouvrier de la SNCASO du 16/11/1946

<sup>8</sup>AD06, 6 S 4, Décret d'expropriation des établissements Romano du 26 janvier 1937

<sup>9</sup>[CASPWikiCASP](#)

<sup>10</sup>[CASPWikiSNCASOCannes](#)

<sup>11</sup> [JungAero](#)



l'établissement de Cannes–Mandelieu et la SNCASO pour le bureau d'études national (de prototypes d'aéronefs) situé à Cannes pendant cette période. La confusion ne gagne pas que les contemporains alors que les doutes subsistent pour d'anciens apprentis de l'établissement<sup>12</sup> et les rédacteurs de l'époque. En effet des documents écrits le même jour par les mêmes personnes utilisent les deux acronymes<sup>13</sup>, ou pire le rédacteur d'un document utilise à la fois SNCASO et SNCASE<sup>14</sup> ! Sans compter que longtemps après la nationalisation de l'établissement, la population cannoise continue à utiliser un nom informel de l'établissement « les chantiers Romano ! ».

Au fil des différentes recherches effectuées pour la rédaction de ce mémoire, il est possible d'affirmer avec une certitude relative que le centre spatial de Cannes a pour nom : Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est – SNCASE établissement de Cannes, de février 1937 à environ mars 1941 (date du rapatriement de la SNCASO sur Cannes), puis Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest – SNCASO établissement de Cannes, de mars 1941 jusqu'à environ mars 1944, date de la désaffectation de l'établissement qui reprendra le nom de SNCASE à sa réaffectation pendant l'hiver 1944<sup>15</sup>. Plusieurs éléments permettent cette affirmation. En premier lieu, dès février 1941 la SNCASE loue ses locaux à la SNCASO<sup>16</sup>. En second lieu, après le rapatriement de la SNCASO sur Cannes plusieurs archives contiennent des papiers à en-tête SNCASO qui mentionnent Cannes dans la liste de ses établissements (V. Annexe VIII). En troisième lieu, de nombreuses listes de convocations au service du travail obligatoire de 1943 mentionnent des employés de la SNCASO mais aucune ne mentionne d'ouvrier de la SNCASE<sup>17</sup>. En quatrième lieu, à partir de 1942, l'usage de l'acronyme SNCASE se raréfie (sans disparaître) dans les archives. En dernier lieu, il apparaît logique qu'à la suite du rapatriement de la SNCASO, pour former l'un des plus importants centre de fabrication de prototypes aéronautiques de France, les sociétés aient choisi par souci de simplicité et d'économie (papiers, frais etc.) de fusionner temporairement.

Certains auteurs préfèrent ne pas s'encombrer de ces difficultés et n'utilisent qu'une seule appellation indifféremment de la date de l'événement décrit<sup>18</sup>. Dans le cadre de ce mémoire, il a été décidé de faire un usage rigoureux des nominations du centre spatial de Cannes. Dès lors tous les événements se déroulant entre le 1er février 1937 et le 1er mars 1941 et ceux postérieurs à la libération sont décrits en utilisant l'acronyme SNCASE. A l'inverse tous les événements situés entre le 1er mars 1941 et la libération, sont décrits sous le terme de SNCASO.

Sur le nom de l'établissement pendant la seconde Guerre il reste une dernière difficulté. La SNCASE comme la SNCASO, disposent d'un centre social (qui reste essentiellement fixé à Paris) et de nombreuses succursales, dont Cannes n'est qu'un élément. Pour cette raison le terme SNCASE est censé englober tous les établissements de la Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est (notamment Marignane). Toutefois par souci de facilité, l'emploi du nom SNCASE, ou SNCASO, fait référence au seul établissement de Cannes, objet du présent travail et ce, sauf précision contraire exprès.

L'acronyme SNCA, pour Sociétés nationales des constructions aéronautiques, peut être utilisé pour désigner l'ensemble des sociétés nationalisées des constructions aéronautiques (du Nord, du Centre, de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Sud-Est) en France à partir de 1937.

Enfin sur le lieu de l'établissement, le Centre spatial de Cannes - Mandelieu se situe effectivement à cheval entre les communes de Cannes et de Mandelieu au 100 Boulevard du Midi Louise Moreau. Cet emplacement situe l'originel et l'actuel Centre spatial de Cannes - Mandelieu. Mais pendant la seconde Guerre mondiale et à partir du rapatriement du personnel de la SNCASO sur Cannes une distinction est à faire entre l'usine, qui contient notamment les ateliers de fabrication et le bureau d'études national qui contient notamment les bureaux de dessins et l'administration de la SNCASO.

Un doute subsiste aussi sur l'emplacement exact des bureaux. En effet en 1941 le bureau d'études national (BEN) installe son personnel à l'hôtel Continental et à l'hôtel Pavillon à Cannes, sans qu'il soit aisé de déterminer la répartition des attributions de ces bureaux entre les deux établissements. Il semblerait que l'hôtel Continental reçoive les équipes techniques de la SNCASO tandis que L'hôtel du Pavillon accueille l'administration<sup>19</sup> ou éventuellement uniquement le service du personnel. A tout le moins, il est possible de relever d'une part que lorsque les autorités allemandes envoient des lettres à la SNCASO, celles-ci sont

<sup>12</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>13</sup> AD06, 717 W 1364, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 12/09/1945.

<sup>14</sup> AD06, 717 W 1358, Compte rendu de l'ingénieur des T.P.E du 21/03/1944, Doc.15

<sup>15</sup> AD06, 717 W 1358, Rapport de l'ingénieur des T.P.E subdivisionnaire du 11/12/1944

<sup>16</sup> [JungAero](#), p.16.

<sup>17</sup> V. Par exemple : AD06, 451 W 2 à 4, Liste de convocation n°7 remise à l'intendance de police le 17/03/1943

<sup>18</sup> V. Par exemple Jean-Louis Panicacci qui n'utilise que l'acronyme SNCASO, ex : [PanicacciEnquete](#)

<sup>19</sup> [Jourdan](#)

adressées à l'hôtel Continental<sup>20</sup> et que ce dernier semble loger la majorité des employés du bureau d'études national<sup>21</sup>.

Il est également possible de préciser que l'aéroport de Cannes-Mandelieu situé à proximité de l'usine cannoise, est également dénommé terrain de Saint-Cassien dans la suite de ce mémoire en référence à la butte de Saint-Cassien en bord de terrain.

L'histoire du Centre spatial de Cannes - Mandelieu remonte à 1929 alors qu'Étienne Romano rejoint son frère sur Cannes pour créer un établissement de fabrication d'avions et d'hydravions avec l'homme d'affaire André Auniac et le financement de Benjamin Guinness.

En 1936 le front populaire décide de la nationalisation des entreprises aéronautiques en France, ce à quoi les chantiers aéronavals Etienne Romano n'échappent pas et deviennent Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est – SNCASE établissement de Cannes le 1er février 1937. Après une brève transformation en la Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest – SNCASO établissement de Cannes, la SNCASE.

Les deux sociétés finissent par fusionner pour devenir Sud-Aviation – Groupe technique de Cannes en 1957. Sud-aviation devient la Société nationale industrielle aérospatiale à la suite de la fusion, en 1970, de Nord-Aviation, Sud-Aviation et la Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques (SEREB). En 1998 le Centre spatial de Cannes - Mandelieu devient Alcatel Space industries Cannes puis Établissement de Cannes d'Alcatel Alenia Space France en 2005. Enfin le Centre spatial de Cannes - Mandelieu se transforme en l'Établissement secondaire de Cannes de Thales Alenia Space France en 2007. Le Centre spatial de Cannes - Mandelieu constitue ainsi un acteur important dans le domaine de l'infrastructure orbitale.<sup>22</sup>

Une typologie pour distinguer la variété du patrimoine culturel consiste à séparer le patrimoine forme, message et trace. Le patrimoine forme, est la notion la plus classique, englobant les biens dont l'intérêt culturel apparaît évident pour son esthétique, son ancienneté ou sa valeur. Le patrimoine message, est conservé pour s'adresser aux générations futures, afin d'écrire un récit qui permettra la transmission d'une idée, d'une valeur, d'une information dont on perçoit l'intérêt pour les générations futures. Enfin le patrimoine trace qui ne prétend pas à l'esthétique mais a la valeur d'évocation, de mémoire, de restitution d'un groupe, d'une communauté ou d'un ensemble.

Cette typologie loin d'être parfaite ni étanche permet de prendre en compte l'intérêt que représente la conservation du patrimoine industriel. En effet les industries, de par les contraintes économiques qui les caractérisent, ne sont pas vouées à la protection des locaux comme des techniques et des traditions qui doivent se moderniser pour rester compétitives. Les raisons qui poussent la construction, la restauration ou la destruction d'un établissement industriel sont rarement motivées par des objectifs culturels, mais pratiques. C'est le cas du centre spatial de Cannes qui depuis 1929 a subi de très nombreux changements, pour ne garder qu'une infime partie de ses structures originelles. De plus les industries, souvent privées, sont rarement tournées vers le public, aucun des deux ne percevant l'intérêt patrimonial qu'elles représentent. Cette situation a néanmoins tendance à changer au fur et à mesure que les locaux historiques sont désaffectés et que les techniques sont sauvegardées.

C'est alors paradoxalement l'aspect éphémère du patrimoine industriel qui justifie sa protection. C'est en effet au travers de l'histoire de ses employés, de son architecture, de ses techniques, de ses traditions, de son impact sur une région qu'une industrie déploie son intérêt patrimonial. Le patrimoine industriel permet alors souvent de fournir un témoignage majeur sur les caractéristiques d'une société donnée et éventuellement de transmettre à celles qui l'ont remplacé l'héritage de leurs récits.

Ainsi le centre spatial de Cannes – Mandelieu, aux locaux modernes ne représente pas un objet de patrimoine forme. Toutefois la conservation et la mise en valeur de l'histoire du centre permet à la fois, d'informer ses employés sur ceux qui les ont précédé et de restituer l'impact qu'a eu une entreprise majeure des Alpes-Maritimes dans l'industrie aéronautique et spatiale. Cet aspect est d'autant plus vrai pendant la seconde Guerre mondiale où le Centre spatial de Cannes - Mandelieu devient le premier établissement du département atteignant 1.066 employés<sup>23</sup>. De plus, fait rare notamment dans l'industrie métallurgique, il contient une part relativement importante de main d'œuvre féminine<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> AD06, 166 W 18, Lettre de la Luftfahrtundoberbefehlshaber des Luftwaffe adressée à la SNCASO hôtel Continental du 10/03/1943, Doc.155

<sup>21</sup> AD06, 166 W 8, Rapport de police n°1571 et 1572 du commissariat de Cannes du 10/02/1944

<sup>22</sup> [CASPWiki](#), consulté en février 2015]

<sup>23</sup> [PanicacciEnquete](#), p.11

<sup>24</sup> AD06, 147 W 14, Lettre de l'inspecteur du travail à l'inspecteur divisionnaire du travail de Marseille du 29/07/1943

L'établissement apporte pendant cette période un témoignage important de l'histoire de la Résistance à Cannes. En zone libre, puis sous l'occupation italienne et allemande, le bureau d'études national se spécialise dans la fabrication de faux papiers<sup>25</sup> et la SNCASO bénéficie de nombreuses aides de Résistants, notamment pour empêcher la mutation de son personnel en Allemagne.

Ce mémoire a essentiellement pour objectif de s'intéresser aux employés, à l'établissement et aux événements auxquels ils ont été confrontés. Pour cette raison les réalisations aéronautiques de la société ne seront que faiblement évoquées. Le lecteur qui souhaite se renseigner sur le sujet est invité à consulter les ouvrages spécialisés<sup>26</sup>.

Le centre aéro spatial de Cannes - Mandelieu a d'ores et déjà fait l'objet d'importants travaux. On les trouve référencés dans ce mémoire, dont l'un des buts est de les rassembler, les synthétiser, les comparer, mais aussi de les enrichir et de les illustrer au moyen d'archives et de témoignages inédits.

Les archives techniques de l'entreprise ayant pour l'essentiel brûlé dans un incendie après leur transfert à l'usine de Suresnes d'aérospatiale, et les archives des ressources humaines étant indisponibles lors de la rédaction de ce travail, l'essentiel des ressources utilisées proviennent d'archives publiques.

Il est ainsi nécessaire à ce stade d'avertir le lecteur. Ce travail de recherche sur la seconde Guerre mondiale n'a aucunement pour objectif de porter un jugement de valeur morale sur les événements décrits. L'ensemble des événements retranscrits raconte les éléments que reflètent les archives, mais les archives ne reflètent que quelques vérités et en occultent bien d'autres. C'est l'une des raisons pour lesquelles, il a été décidé de réduire à l'essentiel l'usage de noms propres dans les développements, à l'exception notamment des personnes publiques et des membres de la direction de l'établissement. Le nom d'une grande partie des individus mentionnés peut être retrouvé au sein des archives référencées si cela devait s'avérer nécessaire. Une liste des employés (incomplète) et dépouillée de toute mention est néanmoins présente à la fin de ce mémoire (V. Annexe III).

A partir de la nationalisation des Chantiers aéronavals Étienne Romano en 1937, la SNCASE participe à l'effort de guerre jusqu'à la capitulation française. Par la suite la SNCASE doit se reconvertir temporairement avant d'accueillir le personnel de la SNCASO en mars 1941, ce qui marque le début des principaux faits de Résistance au sein de l'établissement. En 1942 la SNCASO connaît une augmentation de son activité majeure aussi bien dans l'aéronautique que la Résistance. Néanmoins l'occupation italienne qui commence en novembre 1942 puis allemande à l'automne 1943 réduit progressivement l'activité de l'entreprise jusqu'à sa désaffectation pendant le printemps 1944, avant réouverture quelques mois plus tard<sup>27</sup>.

Les effets du conflit sont le quotidien de la population tout au long de la seconde Guerre mondiale de son début jusqu'à sa fin, mais à la SNCASO comme ailleurs l'envahissement de la zone libre et la période d'occupation marquent une importante transition. C'est pourquoi il est possible de s'intéresser à l'industrie aéronautique cannoise dans la tourmente de la guerre (Partie I) puis à la SNCASO dans la tourmente de l'occupation (Partie II). Il est néanmoins possible de présenter préliminairement les circonstances dans lesquelles ce mémoire a été rédigé pour l'association Cannes aéro spatial patrimoine (Partie préliminaire).

---

<sup>25</sup> [Digiuni](#), p.73

<sup>26</sup> V. [100ans](#). V. Aussi. [80ans](#). V. aussi [CASPWiki](#).

<sup>27</sup> Une chronologie des événements figure en Annexe (V. Annexe II)

# **Partie Préliminaire : Stage auprès de l'association Cannes aéro spatial patrimoine**

Ce mémoire est réalisé dans le cadre d'un stage de formation professionnelle auprès de l'Association Cannes Aéro Spatial Patrimoine (CSAP) du 01/03/2015 au 31/05/2015. Il est par conséquent nécessaire d'aborder tout d'abord la présentation de la structure d'accueil, ensuite une description des fonctions et enfin d'envisager un bilan personnel.

## ***Titre I : Présentation de la structure***

L'association Cannes Aéro Spatial Patrimoine vise à reconstituer l'histoire et promouvoir le patrimoine industriel que représente le centre aérospatial de Cannes

C'est une association loi 1901, fondée le 22 décembre 2006 par : MM. Elie Akrich, André Buet, Joseph Jourdan, Philippe Jung (alors Président), Jean-Claude Mathigot, Pierre Marchal. Jean-Paul Rihet et Jacques Thibault.

Tous ses fondateurs sont d'anciens employés de l'établissement secondaire de Cannes de Thales Alenia Space France, communément appelé Thales Alenia Space Cannes (ou plus exactement anciens employés des précédentes structures de l'entreprise, notamment Sud-aviation, aérospatiale ou encore Alcatel Space). L'association et l'entreprise sont liées par un protocole d'accord.

Le président de l'association est actuellement Guy Lebègue, son secrétaire Michel Calvy, son trésorier Michel Collard. Le conseil d'administration de l'association est composé de membres de droit de l'établissement et de membres élus : Michel Calvy, Michel Collard, Jean-Jacques Dechezelles, Guy Lebègue, Jean-Claude Mathigot, et Jean-Paul Rihet.

Initialement nommée Cannes Aéro Patrimoine, l'association devient Cannes Aéro Spatial Patrimoine en 2009. En 2012 elle déplace son siège social au sein du service des archives de l'entreprise Thales Alenia Space, au lieu-dit Sidmer, 51 Avenue des Arlucs, à Cannes.

Il ressort de l'article 1.3 des statuts de l'association que celle-ci a pour objet de : « faire connaître l'histoire, le savoir-faire, la qualité humaine et technique de l'industrie aéronautique, astronautique et spatiale civile ou militaire à Cannes ». Elle doit ainsi « assurer la pérennité du patrimoine par la réalisation et la diffusion d'ouvrages ou d'objets ». L'association est reconnue d'intérêt général en 2012 par la Direction Départementale des Finances Publiques des Alpes-Maritimes.

En exécution de ses objectifs, l'association alimente notamment un site internet sur l'histoire de l'entreprise et de son impact sur l'industrie aéronautique et aérospatiale<sup>28</sup>. Une convention avec l'association PARSEC lui permet également d'organiser des visites guidées de l'établissement Thales Alenia Space Cannes.

En raison de ses fonctions de promotion de l'histoire et du patrimoine industriel du centre aéro spatial de Cannes, intégrer l'association Cannes Aéro Spatial Patrimoine, a alors paru un choix apte à compléter l'enseignement du parcours professionnel du Master 2 Histoire du droit et de la conservation du patrimoine de l'université de Nice Sophia Antipolis.

## ***Titre II. Description des fonctions***

Le stage auprès de l'association Cannes aéro spatial patrimoine s'est étalé sur 3 mois du 1er mars 2015 au 31 mai pour l'accomplissement à titre principal d'une recherche historique sur le centre aéro spatial de Cannes pendant la seconde Guerre mondiale et la rédaction d'un mémoire sur l'histoire du centre aéro spatial de Cannes-Mandelieu et, à titre accessoires, d'autres tâches diverses.

D'une part, à titre principal mes fonctions au sein de l'association ont été de travailler sur l'histoire du centre aéro spatial de Cannes pendant la seconde Guerre mondiale dans le but de rédiger un mémoire, classant, organisant et synthétisant le résultat de ces recherches. Pour ce faire, l'essentiel du travail effectué supposa la consultation des archives disponibles au centre des archives départementales des Alpes-Maritimes situé à Nice et aux archives municipales de Cannes.

La période de la seconde Guerre mondiale a été principalement suggérée par le Président de l'association. Cette époque revêt un intérêt historique majeur, qui plus est d'actualité avec les commémorations des 70 ans de la fin de la seconde Guerre mondiale. Ce sujet se situe également dans la période critique pendant laquelle l'essentiel des archives deviennent librement consultables, alors même que des témoins directs des événements décrits peuvent encore être interrogés.

<sup>28</sup> [CASPWiki](#)

Le choix fut initialement porté sur une recherche s'étalant de 1937 à 1957, ces deux dates fixant l'intégralité de la période d'activité de la SNCASE, issue d'une nationalisation en 1937 des Chantiers aéronavals Étienne Romano, puis transformés en Sud-Aviation à la suite d'une fusion entre la SNCASE et de la SNCASO en 1957. Toutefois face à l'importance du volume des archives et des événements à traiter, il fut décidé de porter l'étude sur une période plus modeste : de 1937 à 1947. Cette décennie permettant tout en se concentrant sur la seconde Guerre mondiale, d'analyser à la fois les circonstances dans lesquelles la SNCASE a vécu la préparation du conflit et comment celle-ci a manœuvré sa reconstruction à la libération.

Ce travail de recherche est une commande de l'association CASP et a été encadré par quelques directives. La première fut de délaissier quelque peu les archives techniques et l'histoire des aéronefs construits à Cannes. Bien que de nombreux prototypes d'avions furent construits pendant cette période, leurs histoires sont d'ores et déjà traitées sur le site internet de l'association ainsi que dans d'autres ouvrages<sup>29</sup>. A l'inverse, emphase devait être faite sur l'histoire de l'entreprise et des individus la composant, en apportant une attention particulière aux faits de résistance ayant eu lieu dans l'entreprise. Une deuxième directive supposa d'utiliser les informations disponibles sur le site internet de l'association CASP, les quelques fois où les événements relatés étaient déjà traités sur ce site. Ce qui justifie en partie l'usage relativement important de site internet pour un travail de recherche universitaire. Une troisième directive, commune avec les règles universitaires, supposa de limiter l'usage des noms propres en raison du caractère conflictuel de la période de la seconde Guerre mondiale. Pour cette raison et comme il a été précisé précédemment l'emploi de noms propres a été réduit essentiellement aux membres de la direction de l'entreprise, lorsque cela ne semblait pas sujet à conflit.

D'autre part, mon stage s'est accompagné de tâches annexes. En premier lieu, j'ai eu pour tâche, en plus de la rédaction du mémoire, d'essayer de retracer les décès qu'il y aurait pu avoir dans l'entreprise pendant la guerre en raison des exécutions, déportations ou départs en Allemagne au titre du STO. Le but était d'effectuer une œuvre mémorielle sur ces victimes. Malheureusement cette tâche n'a pas pu être menée à bout. Les raisons en sont multiples, comme le manque de temps ou l'éparpillement au fil des années par mutations des employés au sein des différentes filiales de la SNCASO. La difficulté majeure résida dans le fait qu'aucune liste complète des quelques 1.000 employés de l'entreprise n'a pu être établie, en partie à cause de l'indisponibilité des archives du personnel de l'entreprise pendant la durée du stage. Pour cette raison une partie non négligeable du stage fut consacrée à répertorier les effectifs de l'entreprise.

En deuxième lieu, il m'a été demandé de dépouiller trois journaux locaux couvrant la période du mémoire c'est-à-dire de 1937 à 1947 : L'éclaireur année 1937 ; Le Petit Niçois de 1937 à 1943 ; et Nice Matin de 1945 à 1947. Cette mission bien que complémentaire et bénéfique à la rédaction du mémoire imposa un temps de travail long pour un intérêt moindre vis-à-vis de la rédaction du mémoire. En effet cette tâche représenta environ ¼ de la durée du stage. En troisième lieu, j'eus l'occasion de retranscrire l'enregistrement audio de deux heures d'un témoignage recueilli avec l'aide de l'association de deux anciens apprentis de l'usine.

L'accomplissement de ces tâches s'est accompagné de son lot de difficultés, mais a aussi été facilitée par quelques éléments. Au rang des difficultés il est possible de relever l'éclatement des sources, ce mémoire fut rédigé sur une trentaine de dossiers d'origine et de nature variées, pour le double de dossiers consultés en vain.

Une autre difficulté résida dans le changement de numération opérée aux archives entre les années 1980 et 2015, de nombreux ouvrages faisant références à l'ancienne numérotation, sans que des tables de concordances aient été prévues.

Au niveau des facilités, aussi triviales qu'elles soient, il est possible de noter la qualité du support des sources. En effet la très grande majorité des documents sur la période étudiée sont dactylographiés et relativement bien conservés. Cet élément permet de grandement accélérer la lecture et le tri des documents. De plus l'essentiel des documents ne sont plus soumis à dérogations.

Au travers de ces fonctions, le stage au sein de l'association Cannes Aéro Spatial Patrimoine s'est avéré être un bon vecteur de formation.

### ***Titre III. Bilan Personnel***

Il est possible de réaliser un bilan du gain d'expériences, de connaissances et de compétences dont j'ai bénéficié à l'issue du stage à l'association CASP.

Il est tout d'abord possible de remarquer, que ce mémoire, exclusivement historique, m'a permis de m'éloigner de ma formation de juriste, bien que les deux domaines dans leurs raisonnements, arborent des similitudes. C'est le cas notamment dans le développement des syllogismes. En effet le récit historique nécessite de présenter un contexte, auquel un élément perturbateur apporte des conséquences. De plus, le tri d'archives

<sup>29</sup> Notamment : [100ans](#)

historiques m'est apparu similaire au tri d'archives juridiques que j'ai eu l'occasion de réaliser en cabinets d'avocats. Les deux fonctions appelant un effort de lecture, de synthèse et d'ordonnancement similaires.

Pour autant, la fonction d'historien m'est apparue assez déroutante en ce qu'elle me semble moins logique. En effet, l'histoire se déroule rarement en deux parties et il appartient alors souvent à l'historien de décider comment hiérarchiser la succession des événements. Ce qui m'a fait prendre encore plus conscience du caractère subjectif d'un récit historique, derrière ses vérités factuelles. C'est du moins l'impression qui m'a été donnée de ressentir au cours de mes recherches.

Il m'est également possible de relever l'effort de délicatesse que suppose la recherche historique. Bien que les arguments juridiques ne doivent pas toujours être exempts de délicatesse, l'exercice m'est apparu beaucoup plus périlleux dans la rédaction d'un mémoire de recherche historique. Impression renforcée par le caractère conflictuel de la période traitée. Ainsi là où jusqu'à présent je n'étais qu'un spectateur du récit historique, le stage auprès de l'association fut l'occasion de franchir le pas vers l'écriture de ce récit, apportant une meilleure compréhension de ces deux aspects.

Ensuite, le stage auprès de l'association CASP m'a permis de prendre conscience de l'importance que revêt la protection du patrimoine industriel. Parfois considéré comme l'enfant pauvre de la conservation du patrimoine de par son caractère précaire, de sa localité et de sa jeunesse, sans compter que les éléments du patrimoine industriel résident encore souvent dans les mains de personnes privées comme c'est le cas pour l'établissement étudié. Pour autant l'étude du patrimoine industriel se révèle être un élément important de l'étude historique, d'autant plus à une époque où certaines sociétés prennent des dimensions mondiales et investissent le quotidien des sociétés sur plusieurs générations.

Enfin, le stage auprès de l'association CASP a été l'occasion d'obtenir une expérience du travail auprès d'une association à but non lucratif, de son fonctionnement, de ses objectifs et des difficultés de leurs réalisations. Le fruit de cette expérience peut être en partie, je l'espère, apprécié dans la lecture de ce mémoire.

# Partie I : L'industrie aéronautique cannoise dans la tourmente de la guerre.

Ayant conscience de l'intérêt majeur que représente l'industrie aéronautique dans le conflit approchant, les chantiers Romano à partir de leur nationalisation deviennent une entreprise fortement mise à contribution pour l'effort de guerre jusqu'à la capitulation française (Titre I). De l'armistice jusqu'à la veille de l'occupation la SNCASE qui devient SNCASO connaît plusieurs fluctuations dans son activité (Titre II)

## **Titre I : La contribution de la SNCASE à l'effort de guerre.**

La nationalisation des chantiers Romano est la première étape à partir de laquelle se succède au sein de l'usine d'autres événements en préparation du conflit (Chapitre I), amenant à s'intéresser à l'activité de la SNCASE pendant la drôle de guerre (Chapitre II).

## **Chapitre I : La préparation du conflit (Février 1937-Septembre 1939)**

En parallèle de la nationalisation des chantiers Romano (Section I) s'ajoutent divers autres événements annexes (Section II).

### **Section I : La nationalisation des chantiers Romano**

La nationalisation des chantiers Romano s'insère dans un projet plus vaste de main mise de l'État sur les industries aéronautiques ; pour l'usine cannoise cet événement apportera son lot d'avantages et de défauts (I). Elle a également la particularité d'être double, entraînant également la nationalisation de l'aéroport de Cannes-Mandelieu (II).

#### **1. La nationalisation de l'usine**

Cette nationalisation fait suite au plan du ministre de l'Air, Pierre Cot, de concentrer dans ses mains toute la production aéronautique française.<sup>30</sup>

La SNCASE est l'agglomération des sociétés Potez à Berre, de Chantiers aéromaritimes de la Seine à Vitrolles, des Chantiers aéronavals Étienne Romano à Cannes, de la Société provençale de constructions aéronautiques à Marseille, Lioré et Ollivier à Argenteuil et Marignane. Ce regroupement participe à la constitution de 6 entreprises aéronautiques disséminées aux quatre coins de la France et ayant fait l'objet de semblables démarches à la suite d'une loi sur la nationalisation des industries de guerre du 11 août 1936. Déposée le 26 juin, cette loi est votée à la Chambre des députés le 17 juillet, par 484 voix contre 85, puis ratifiée par le Sénat le 7 août. Cette loi fait suite à une annonce radiophonique du Président Léon Blum du 5 juin 1936 annonçant la nationalisation des entreprises de guerre et la semaine de 40 h, revendications de l'industrie en grève depuis plusieurs jours. Grèves qui finiront par toucher les chantiers aéronavals cannois le 11 juin 1936<sup>31</sup>. La loi s'accompagne d'un décret du 14 août 1936 fixant la liste du matériel soumis à la loi. Localement la prise de possession de l'usine de Cannes par l'administration de l'air se fera le 1er février 1937 par un décret d'expropriation du 26 janvier 1936.<sup>32</sup>

Bien que les établissements Romano, devenu SNCASE Cannes, passent sous la direction de la SNCASE Marignane et de l'administrateur du groupe SNCASE<sup>33</sup>, la direction reste initialement inchangée conservant à sa tête ses fondateurs, qui deviennent pour, l'occasion, membres du conseil d'administration. André Auniac devient ainsi membre du conseil d'administration de la SNCASE et Étienne Romano directeur des établissements du sud<sup>34</sup>.

Si c'est au gouvernement de Léon Blum que doit être attribuée la nationalisation des établissements Romano, celle-ci semble avoir été envisagée de longue date. Les archives révèlent que la déclaration d'utilité publique des terrains sur lesquels se situe l'usine remonte à 1932. Ce qui n'avait pas manqué de susciter la critique d'Étienne Romano, celui-ci affirmant que comme lui avait confirmé le ministre de l'Air son terrain ne pouvait être frappé d'expropriation.<sup>35</sup> Manifestement ces promesses n'ont pas survécu au changement de gouvernement.

<sup>30</sup> Le Petit Niçois 30/01/1937, p.7, « Les chantiers aéronavals Romano viennent d'être nationalisés ».

<sup>31</sup> [CASPWikiSNCASE](#)

<sup>32</sup> AD06, 6 S 4, Décret d'expropriation des établissements Romano du 26 janvier 1937

<sup>33</sup> Un certain monsieur Aréne des établissements *Lioré et Ollivier*

<sup>34</sup> Le Petit Niçois 30/01/1937, p.7, « Les chantiers aéronavals Romano viennent d'être nationalisés ». V. aussi : [CASPWikiCAER](#)

<sup>35</sup> AD06, 6 S 3, Lettre d'Étienne Romano à un commissaire enquêteur du 14/04/1932.

En plus de l'expropriation des immeubles qui ont été évalués à 2.300.000 Francs<sup>36</sup>, l'état se porte acquéreur des installations, du matériel et des stocks et de 75% des parts de la société. Cette nationalisation ne semble pas entraîner de conséquences immédiates sur l'effectif de l'entreprise, ni sur leur nombre, estimé à environ 245 personnes (dont 200 ouvriers), ni sur leur cadence. Au passage de la nationalisation l'usine continuant la production des avions Romano R80.<sup>37</sup>

Cette nationalisation arriva à point nommé. En effet la mairie de Cannes se rend compte que les chantiers Romano occupent certains terrains de la Siagne sans droit ni titre ! En effet l'acte d'aliénation de ces terrains n'avait pas été signé par Étienne Romano, causant une irrégularité qui ne nécessite plus de régularisation suite à la nationalisation de l'entreprise.<sup>38</sup>

De plus, la nationalisation des chantiers Romano sera complétée par celle de l'aéroport Cannes-Mandelieu.

## 2. L'expropriation de l'aéroport Cannes-Mandelieu

L'aéroport de Cannes-Mandelieu appartenant à la Société Anonyme de l'aéroport de Cannes Côte d'Azur, fondée par André Auniac, est un atout particulier des établissements Romano qui bénéficiaient ainsi du seul aéroport de la région. Ce n'est pas alors un hasard si le 15 juillet 1937 il devient aéroport d'État en attente de son expropriation, qui interviendra peu de temps après.<sup>39</sup> La première conséquence de ce changement est le placement sous le statut de fonctionnaire des employés attachés au terrain et la dépendance de l'aéroport à l'administration des bases aéronautiques françaises. Plus que de prolonger l'activité de construction aéronautique, la presse relate sans surprise le projet d'installation d'une escadrille militaire sur place<sup>40</sup>. Ainsi ces expropriations auront un fort impact sur l'activité de l'entreprise dans les mois qui suivent.

### Section II : Les conséquences de la nationalisation

De 1937 jusqu'à la déclaration de guerre et en dépit d'un incident (II) la SNCASE connaît un développement d'activité (I).

#### 1. L'accroissement de l'activité jusqu'à la déclaration de guerre

Une retombée positive de la grève de 1936 et de la nationalisation des chantiers Romano est d'accorder une augmentation importante des salaires avec la signature d'une convention nationale sur l'aéronautique qui permet aux ouvriers de la SNCASE de détenir les salaires les plus importants des ouvriers du bassin cannois.<sup>41</sup>

De la même façon, le Gouvernement français est soucieux d'éloigner l'industrie de l'armement de la frontière allemande. De ce fait, l'usine de Cannes a, entre autres, la tâche de produire une partie des 1200 Romano R80 commandés au groupement du Sud-Est, pour une production annuelle de 150 modèles ainsi que la conception de divers prototypes et la commande de plusieurs avions R.90 par l'Espagne<sup>42</sup>.

A l'occasion de ces diverses commandes, l'usine s'agrandit jusqu'à la déclaration de la guerre. Il est ainsi possible de noter le projet de construction d'un pont-passerelle reliant l'établissement de Cannes à l'aéroport de Cannes-Mandelieu<sup>43</sup>, d'une cheminée industrielle<sup>44</sup> et de l'acquisition d'une parcelle privée contiguë à la SNCASE de 2.885m<sup>2</sup><sup>45</sup>. De plus la SNCASE reçoit en stage, en 1939, Jean Cabrière, futur directeur technique de l'entreprise Dassault qui pose des paliers sur les ailes du LeO 48 P1, avant d'être embauché en 1941 au bureau d'études de Cannes<sup>46</sup>.

L'établissement de La Bocca s'étend alors sur 17.000 m<sup>2</sup> dont 7.800 m<sup>2</sup> couverts et emploie 437 ouvriers en avril 1939<sup>47</sup>. Ce qui représente presque un doublement de l'effectif depuis la nationalisation.

<sup>36</sup> AD06, 6 S 4, Lettre du ministre de l'Air au préfet des Alpes-Maritimes du 03/09/1937

<sup>37</sup> Le Petit Niçois, 30/01/1937, p.7, « Les chantiers aéronavals Romano viennent d'être nationalisés ».

<sup>38</sup> AD06, 6 S 4, Délibération du conseil municipal de Cannes du 27/11/1937.

<sup>39</sup> [CASPWikiAéroport](#) V. Aussi : AMC, 11O49, Décret d'expropriation de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

<sup>40</sup> L'éclairer, 26/07/1937, p.2, « Depuis le 15 juillet l'aéroport de Cannes est devenu aéroport d'état »

<sup>41</sup> [Sissi&Fettu](#), p.19

<sup>42</sup> Le Petit Niçois, 30/01/1937, p.7, « Les chantiers aéronavals Romano viennent d'être nationalisés ». V. Aussi [#5.Bibliographie](#), p.4

<sup>43</sup> AMC, 2F24, Lettre du directeur de l'établissement de Cannes au Maire de Cannes du 21/06/1938.

<sup>44</sup> AD06, 4M1676, Note de la l'adjoint délégué des travaux de la mairie de Cannes pour le commissaire central du 15/04/1939, Doc. 3469.2

<sup>45</sup> AMC, 5O121, Dossier autorisation du préfet des Alpes-Maritimes pour la vente d'une parcelle novembre 1938.

<sup>46</sup> [JungAeroJungAero](#), p.3. V. Aussi [CASPWikiSNCASOCannes](#)

<sup>47</sup> [Jourdan](#)



Par ailleurs, en octobre 1938 la SNCASE met en place, comme dans toutes ses usines, une école d'apprentissage permettant une formation professionnelle de 3 ans à l'usine, sur recrutement par concours, (cours partagés dans l'école Jules Ferry pour les élèves de première année qui utilisaient malgré tout des cahiers à en-tête SNCASE<sup>48</sup>). Formation sanctionnée par un certificat d'aptitude professionnelle portant le titre C.A.P pour ouvrier d'aéronautique. Les archives relèvent un recrutement de 30 élèves entre 1938 et 1941<sup>49</sup>.

Pour autant, en marge de cette activité la production industrielle aéronautique nationalisée n'est pas exempt de défauts. Ainsi, à la fin de l'année 1937 Étienne Romano le co-fondateur de l'établissement de Cannes se détourne de la SNCASE pour se concentrer à son entreprise privée de constructions navales à Antibes, suite à un désaccord avec le gouvernement. Non sans avoir lancé auparavant la fabrication de deux prototypes d'avions à la SNCASE, le R.110 et R.120<sup>50</sup>.

Cependant, le 30 novembre 1938 éclate une grève générale à l'usine sanctionnée par le licenciement de 68 employés communistes<sup>51</sup>.

De plus, la presse dans une diatribe industrielle et politique souligne la transformation des usines aéronautiques nationalisées en « bureaux administratifs, au sein desquels ne brûle plus la flamme de l'action, le désir de faire mieux. ». Usines qui « ne travaillent plus dans la foi des destinées de la patrie mais pour justifier leurs existences et permettre à chacun de passer à la caisse à la fin du mois. » dans une époque « où ce qui veulent ne peuvent rien et où ceux qui peuvent ne sont capables que de penser faiblement. »<sup>52</sup>, la chose est dite ! Critiques motivées par la défaite de la France contre l'aviation italienne dans la course aérienne Istres-Damas-Paris du 20 août 1937.

En marge de ces activités prospères bien que critiquées, il est néanmoins nécessaire de relever un incident aéronautique.

## 2. La collision aérienne du 20 août 1937

Le 20 août 1937, la SNCASE perd l'un de ses éminents employés dans une collision aérienne.

En effet Roger Boulic, pilote d'essai et chef de réception à la SNCASE depuis la création des établissements Romano, ayant testé presque tous les modèles, comptant 3.000 heures de vol trouva la mort lors d'une collision aérienne au-dessus de l'aéroport de Cannes- Mandelieu.

Alors que Roger Boulic donne une leçon de pilotage, dans le cadre du club des Ailes d'azur (où il est chef pilote), à un élève qui ne comptait que 3 heures de vol, son avion, un Potez 1943 heurte un appareil militaire Mureaux qui rentre de mission. Tandis que les deux avions amorcent leur atterrissage, le pilote du Mureaux en raison d'un angle mort dans la carlingue ne remarque pas le Potez volant en dessous de lui et n'a même pas conscience de percuter le flanc gauche du Potez, arrachant son aile qui resta coincée un temps, dans son train d'atterrissage. Le Potez se retourne puis heurte le sol. L'avion dont la carlingue est coupée en deux a son moteur, son poste de pilotage et son train d'atterrissage écrasés (v. Annexe IV). Roger Boulic décède sur le coup d'une grave blessure à la tête et d'une fracture de la colonne vertébrale, pris dans la torsion de l'appareil, alors que son élève en réchappe miraculeusement avec quelques contusions mineures. Le Mureaux se posa lui sans encombre avec de légers dégâts matériels sans qu'aucune faute de pilotage ne puisse être relevée contre aucun des deux pilotes.<sup>53</sup>

Roger Boulic titulaire de la médaille militaire et de la croix de guerre fût par conséquent cité à l'ordre de la nation<sup>54</sup>.

En aparté, il est possible de relever le moins spectaculaire mais non moins tragique accident d'automobile qui causa la mort d'un aviateur, dessinateur de la SNCASE, Armand Mars, à Paris le 14 août 1937. Seul mort dans la collision entre un taxi contenant 4 personnes et le camion d'une société d'alimentation<sup>55</sup>.

---

<sup>48</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>49</sup> AD06, 4M1676, Lettre du directeur SNCASO au commissaire central de Cannes du 11/11/1941, Doc. 3469.11

<sup>50</sup> [JungHistoires](#), p.4

<sup>51</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.

<sup>52</sup> L'éclairer, 26/08/1937 ? p.1, « Après la course Istres-Damas-Paris »

<sup>53</sup> L'éclairer, 21/08/1937, p.6, « Au terrain d'aviation de Cannes St-Cassien une collision aérienne coûte la vie du pilote d'essai Roger Boulic. »

<sup>54</sup> L'éclairer, 22/08/1937, p.4, « Le mortel accident d'aviation de Cannes. »

<sup>55</sup> L'éclairer, 15/08/1937, p.4, « Un dessinateur des chantiers Romano de Cannes est tué à Paris, dans un accident d'auto. ». V. Aussi Le petit Niçois, 15/08/1937, p.6, « Un dessinateur des chantiers Romano à Cannes est victime d'un accident mortel à Paris.»

Après avoir été nationalisé, l'établissement de construction aéronautique de Cannes fait prospérer son activité et c'est dans la continuité de l'ensemble des événements que la SNCASE est mise à contribution pendant la drôle de guerre.

## **Chapitre II : La SNCASE pendant la drôle de guerre (Septembre 1939 - Juin 1940)**

De la déclaration de guerre de la France contre l'Allemagne le 1er septembre 1939 jusqu'à la signature de l'armistice le 22 juin 1940, la SNCASE poursuit son activité sans difficulté (Section I) en dépit d'un grave accident industriel frappant l'usine au début du conflit (Section II).

### **Section I : Le maintien de la production pendant le conflit franco-allemand**

A partir de la déclaration de guerre de la France contre l'Allemagne, la SNCASE a une période de flottement jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie le 10 juin 1940.

En effet, au tout début de la guerre en septembre 1939, une importante collaboration se forme entre la SNCASE Cannes et le Groupe Caproni<sup>56</sup> (usines de constructions aéronautiques italiennes majeures de l'époque). La France commande à l'Italie 200 avions Caproni Ca.313, dont les supports de bombes doivent être montés à la SNCASE. Le Gouvernement français a derrière cette collaboration, l'idée de donner une raison de plus à l'Italie de s'éloigner de l'Allemagne et de ne pas prendre part au conflit naissant contre la France, tout en accaparant la technique aéronautique Italienne.

Il semble que pour la réalisation de cette commande, des ingénieurs italiens participent sur place à celle-ci tandis qu'ils séjournent à l'hôtel Carlton. Cependant le conflit se prolongeant, lesdits ingénieurs italiens sont plus tard échangés contre des ingénieurs français de l'entreprise Renault jusque-là employés en Italie<sup>57</sup>.

Pour autant la France n'est pas dupe et, en parallèle de ces négociations, des avions sortant de l'usine et employés par l'armée, sont stationnés à l'aéroport de Cannes-Mandelieu dans l'éventualité où l'Italie entrerait en guerre. Ils servirent par ailleurs à faire des bruitages et des prises de vues du film « Untel père et fils » de Julien Duvivier en décembre 1939<sup>58</sup>.

Dans cette veine, la vie à la SNCASE est marquée par une paix relative, à l'image du front. Bien qu'il soit signalé que les journées de travail deviennent harassantes et se prolongent afin de répondre à l'effort de guerre<sup>59</sup>. Néanmoins cette situation n'entraîne guère de troubles à l'usine. Tout au plus les travailleurs de la SNCASE souhaitent en février 1940, voir adopter le système des « 3 x 8 » plutôt que les 10 heures quotidiennes, ce qui conduit à la révocation d'un ouvrier<sup>60</sup>.

Cependant, une note non identifiée du 30 octobre 1940, postérieure à la capitulation, indique que l'usine Romano comprenait plus d'ouvriers embauchés pour leurs opinions politiques avancées que pour leurs capacités et que pendant la guerre de véritables sabotages y auraient été fréquemment constatés<sup>61</sup>. Ces éléments sont néanmoins contredits par la police spéciale qui précise que les éléments subversifs qui se trouvaient à l'usine ont été mobilisés dès le début des hostilités. Que pendant la guerre, le rendement a été normal et à aucun moment il n'y eut le moindre sabotage dans la production<sup>62</sup>. Difficile de démêler le vrai du faux de ces archives postérieures à la mise en place du gouvernement de Vichy même s'il ne ressort à aucun autre endroit que des sabotages aient eu lieu pendant la drôle de guerre à la SNCASE. Par ailleurs la police spéciale, démentant là aussi tout sabotage, signale qu'au cours du conflit, un capitaine et deux contrôleurs du ministère de l'Air procèdent aux vérifications de toutes les pièces des avions et hydravions et qu'ils ne font aucune constatation<sup>63</sup>.

Néanmoins, au fur et à mesure que s'accroît le conflit et avec l'entrée en guerre de l'Italie, des mesures de sécurité particulières à la SNCASE amenèrent à organiser une section de défense de 80 hommes<sup>64</sup>. Pour autant

---

<sup>56</sup> Bien que les *chantiers aéronavals Etienne Romano* et le groupe *Caproni* aient déjà eu des projets communs.

<sup>57</sup> [JungAero](#), p.3 et 4.

<sup>58</sup> [JungAero](#), p.5

<sup>59</sup> [ABottaro](#)

<sup>60</sup> [PanicacciVie](#), p.13

<sup>61</sup> AD06, 616 W 197, Note du 30/10/1940 origine non identifiée annexée à une lettre du Ministre de l'Intérieur au préfet des Alpes-Maritimes du 28/11/1940.

<sup>62</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spécial au commandant du district militaire de Grasse du 21/01/1941

<sup>63</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940 [JungAero](#)

<sup>64</sup> [PanicacciVie](#), p.13

cette extravagance ne semble pas avoir été bien utile. La seule attaque de l'usine qui peut être recensée au cours des recherches est celle de l'aviation italienne du 13 juin 1940 lors de laquelle des obus tombent en mer<sup>65</sup>.

A côté de ces événements, des commandes passées par le service des Fabrications industrielles du ministère de l'armement permettent à l'établissement de maintenir sa production et d'accroître ses effectifs, qui passent de 437 à 523. En effet, à la fin de la drôle de guerre, la SNCASE compte 523 salariés divisés entre 34 cadres, 115 employés et dessinateurs, 374 ouvriers (334 hommes, 40 femmes) et possède une capacité de production de 60.000 heures en moyenne avec un maximum de 105.000 heures par mois<sup>66</sup>.

Ce rendement a toutefois son prix et c'est au cours de cette période que la SNCASE subit l'un de ses plus meurtriers accidents industriels.

## **Section II : L'accident du 18 novembre 1939**

Suite à une négligence, diverses explosions causent la mort de 5 ouvriers à la SNCASE le 18 novembre 1939.

Les versions varient sans présenter de différences essentielles. Effectivement, le 18 juin 1939, alors que les ouvriers subissent l'allongement des journées de travail afin de répondre à l'effort de guerre, une erreur humaine cause l'explosion d'une bouteille d'oxygène comprimée. Soit que celle-ci ait été laissée ouverte<sup>67</sup> à proximité d'un chalumeau, soit qu'un chalumeau laissé en fonctionnement ait percé la bouteille<sup>68</sup> dans l'atelier de soudure. L'explosion dont la flamme atteint le toit, ravage la partie Est de l'usine, projetant des débris jusque sur la plage. Les dégâts ne s'arrêtèrent pas là ! Une bouteille d'acétylène qui surchauffe sous l'effet des flammes explose à son tour, entraînant de nouvelles victimes parmi les équipes qui combattent l'incendie<sup>69</sup>.

Bien que l'incendie soit rapidement maîtrisé grâce à l'intervention rapide des pompiers et l'utilisation, entre autres, des installations incendies de l'usine réceptionnées officiellement deux jours auparavant<sup>70</sup> ! Le bilan est néanmoins lourd, entraînant la mort des ouvriers Marius Merlo, Mathieu Bottaro<sup>71</sup>, Charles Mezzasoma, Henri Paupelin et Robert Minot ; seize autres étant blessés. Mathieu Bottaro, qui décède de ses blessures après avoir tenté de fermer la bouteille, reçoit la Légion d'honneur et est cité à l'ordre de la nation. Devant la détresse de la famille, le directeur Sauvageot fait jouer la solidarité : sa femme est embauchée comme entoileuse et ses frères partent travailler dans les bureaux de la base d'Istres<sup>72</sup>. Au niveau matériel, il est possible de noter l'éventrement de la toiture, la dévastation du bureau technique au premier étage et du hall de fabrication<sup>73</sup>.

En dépit de ces dommages, le travail reprend rapidement à l'usine sous la pression de la guerre, ce qui entraîne le licenciement d'un ouvrier le 20 novembre 1939 pour incitation de ses camarades à ne pas reprendre le travail, proférant menaces et propos violents contre la direction et le chef d'atelier. Plusieurs années après son licenciement, cet ancien ouvrier insulte et menace encore fréquemment le personnel de l'usine qui passe devant chez lui ! Il sût néanmoins exprimer son mécontentement contre la SNCASE d'autres façons après l'armistice<sup>74</sup>...

Les divers troubles qui agitent la SNCASE depuis sa nationalisation et pendant la guerre sont pourtant loin de mettre en péril sa pérennité. Cette situation est remise en cause avec la capitulation française et les heures sombres qui suivent la mise en place du gouvernement de Vichy.

## **Titre II : L'activité fluctuante de l'établissement en zone libre**

A partir de la capitulation française, la SNCASE connaît une succession de crises qui mettent en danger sa pérennité. Forcée à une reconversion à l'armistice (Chapitre I), la SNCASE devenue SNCASO, connaît son pic d'activités lors du rapatriement des bureaux d'études sur Cannes (Chapitre II)

---

<sup>65</sup> [Digiuni](#), p.33

<sup>66</sup> [CASWiki2eGM](#)

<sup>67</sup> [ABottaro](#)

<sup>68</sup> [JungAero](#), p.3

<sup>69</sup> Le Petit Niçois, 19/11/1939, p.4, « A l'usine aéronavale de Cannes 1 mort 20 blessés »

<sup>70</sup> AD06, 4M1676, Article de l'éclairer du dimanche 19/11/1939 sur l'accident à la SNCASE

<sup>71</sup> C'est le grand-père d'Alain Bottaro, conservateur des archives départementales et de sa sœur Dominique, travaillant encore dans l'établissement.

<sup>72</sup> [ABottaro](#)

<sup>73</sup> Le Petit Niçois, 19/11/1939, p.4, « A l'usine aéronavale de Cannes 1 mort 20 blessés »

<sup>74</sup> Arch. Dep. Nice, 4M1676, Lettre du directeur de la SNCASE au préfet des Alpes-Maritimes du 17/03/1941, Doc.3469.6

## Chapitre I : La reconversion de la SNCASE à l'issue de la bataille de France (Juin 1940-Mars 1941)

A l'issue de la bataille de France, la SNCASE manque de commandes et doit se reconvertir pour poursuivre son activité (Section I). Différents événements permettent de mesurer l'état d'esprit des employés de la SNCASE après la défaite (Section II).

### **Section I : Une diminution de l'activité aéronautique faute de commandes**

A partir de l'armistice du 22 juin 1940, l'activité de la SNCASE décroît, entraînant de nombreuses baisses du personnel.

L'une des premières conséquences de l'installation du gouvernement de Vichy est la révocation d'André Auniac de son poste de vice-président, dernier fondateur des chantiers Romano présent à la SNCASE après le départ d'Étienne Romano en 1937. Cette révocation se justifie par les amitiés anglaises d'André Auniac<sup>75</sup>, de notoriétés publiques<sup>76</sup>.

Faute de commandes aéronautiques, la SNCASE doit se reconvertir dans la fabrication de fours à carbonisation de bois et de générateurs à acétylène : les gazogènes Rhône-Poulenc. Le programme mis en place dès juillet 1940 reçoit l'accord formel du ministère de l'Air en août pour modifier des véhicules industriels avec ces gazogènes<sup>77</sup>. La conversion n'est pas sans accrocs. Il semble que le premier gazogène fabriqué et monté sur un taxi niçois, explose au bout de 24h<sup>78</sup> ! Le programme lancé prévoit ainsi la fabrication de 8 gazogènes par jour et de trois équipements de véhicules par mois<sup>79</sup>.

En dépit de cette reconversion, la SNCASE ne peut maintenir son rythme atteint pendant la drôle de guerre, ce qui entraîne une forte réduction du personnel. En effet, l'effectif qui compte de 523 à 529 employés pendant la guerre descend à 392 au début juillet, puis 360 fin août, enfin à 335 (dont 240 ouvriers) en décembre 1940<sup>80</sup>. Ces réductions étant en partie justifiées par la fermeture de l'atelier d'entoilage et de sa main d'œuvre exclusivement féminine, entraînant le licenciement de 57 d'entre elles le 23 août 1940. Par ailleurs, 15 ouvriers sont mis en disponibilité dans l'attente d'une reprise éventuelle de l'activité aéronautique<sup>81</sup>. Plusieurs ouvriers sont eux mutés à l'usine de Marignane et certains ouvriers mobilisés pendant la guerre ne sont pas repris<sup>82</sup>.

De plus à la SNCASE la production de gazogènes est ralentie, comme le dénonce une note non identifiée signalant un rythme insuffisant<sup>83</sup>. Ces ralentissements sont néanmoins causés par le manque de commandes et de matières premières. Notamment de tôles, de tissus pour les filtres des gazogènes et de tresses d'amiante pour les joints, amenant à réduire le temps de travail à 35 heures pour les ouvriers et 34 heures pour les corps de métiers<sup>84</sup>.

Il est cependant possible de remarquer qu'en décembre 1940 un contrôleur est encore présent pour surveiller la fabrication d'un avion d'étude<sup>85</sup> : le Romano R-120<sup>86</sup>. Ce qui montre que l'industrie aéronautique n'a pas totalement disparue à la SNCASE pendant cette période.

La fabrication de gazogènes se poursuit ainsi à la SNCASE jusqu'en 1941, alors que l'état d'esprit des employés de l'établissement n'apparaît guère favorable au changement de gouvernement.

---

<sup>75</sup> Concrétisées par la création de la [société Anglo-Française](#) avec son ami Benjamin Guinness, investissant dans diverses activités de la région cannoise

<sup>76</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense sur la situation d'André Auniac non daté (à priori avril 1945) dans le dossier d'épuration d'André Auniac, p.3

<sup>77</sup> [PanicacciEnquete](#), p.11

<sup>78</sup> [JungAero](#), p.13

<sup>79</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.

<sup>80</sup> [PanicacciEnquete](#), p.10. v. aussi : AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.

<sup>81</sup> [Jourdan](#)

<sup>82</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire au préfet des Alpes-Maritimes du 17/01/1941

<sup>83</sup> AD06, 616 W 197, Note du 30/10/1940 origine non identifiée annexée à une lettre du Ministre de l'Intérieur au préfet des Alpes-Maritimes du 28/11/1940.

<sup>84</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.

<sup>85</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.

<sup>86</sup> [Jourdan](#)

## **Section II : L'état d'esprit des employés après l'armistice**

Pendant cette période la SNCASE a aussi sa part d'ombre. En effet, un dessinateur du bureau d'études dénonce par une lettre adressée au Maréchal Pétain plusieurs personnes potentiellement d'origine israélite ainsi que divers actes au sein de la SNCASE. Fort heureusement ces employés de la SNCASE, encore en zone libre, ne souffrent pas, à tout le moins dans l'immédiat, de cette dénonciation. Il est cependant possible de préciser, que comme souvent, ces actes semblent être animés par une rancœur personnelle plus qu'un véritable esprit de collaboration. Il apparaît que le dénonciateur subissait une mutation indésirée vers l'usine de Marignane<sup>87</sup>.

Au niveau de la direction il est possible de remarquer une première réticence face aux nouvelles mesures qu'impose le gouvernement de Vichy pendant l'hiver 1940. En effet, des textes sur les sociétés secrètes imposent aux employés de certifier leur non appartenance à une société secrète. Nul ne pouvant être embauché s'il appartient à l'une de ces sociétés. Initialement des notes de services sont affichées et à la suite desquelles les employés remplissent leurs déclarations et les remettent cachetées. Pourtant quelques semaines après, une nouvelle note de service informe le personnel que le Conseil d'administration de la société a décidé qu'il n'y avait pas lieu de maintenir la première décision, et les lettres sont alors rendues intactes. Pour justifier son refus d'appliquer les directives relatives à la dissolution des sociétés secrètes, la direction de la SNCASE se protège en invoquant qu'elle n'a fait que se conformer aux instructions qui lui ont été transmises par la direction générale du personnel de la société dont le siège provisoire se trouve à Marseille<sup>88</sup>.

Le Commissaire divisionnaire de la police spéciale signale faire surveiller l'usine par son personnel et un « service occulte » de surveillance qu'il met en place au sein de l'usine grâce à certains ouvriers<sup>89</sup>. Il est néanmoins possible de s'interroger sur l'efficacité (ou peut être la complicité<sup>90</sup> ?) de ce service occulte, car la Résistance ne tarde pas à se mettre en place au sein de l'établissement par la suite.

Par ailleurs certains ouvriers sont actifs au sein du parti communiste clandestin. Ainsi les services de police ont dans leur collimateur quelques ouvriers qui continuent à faire de la propagande communiste, et lesdits services proposent leurs internements<sup>91</sup>.

De plus, le chef des bureaux de la SNCASO, Henri Deplante, peu avant son rapatriement sur Cannes, s'engage le 21 janvier 1941 dans le réseau des renseignements du lieutenant Mangès (sous-réseau Kléber) pour centraliser toutes informations aéronautiques et camoufler du matériel aérien. Il travaille ensuite en liaison étroite avec le dessinateur de la SNCASO à Cannes, Patrice Bougrain (alias Allain dans la résistance)<sup>92</sup>.

Mais l'essentiel de la Résistance à la SNCASE ne commence qu'après être devenue SNCASO suite au rapatriement des bureaux d'études sur Cannes.

## **Chapitre II : Le rapatriement des sociétés de constructions aéronautiques sur Cannes (Mars 1941-Novembre 1942)**

De tous les emplacements des sociétés de constructions aéronautiques, le choix de Cannes pour opérer un rapatriement du personnel de différentes sociétés n'est pas anodin (Section I) et à la suite de cet événement la SNCASE connaît un développement exponentiel (Section II) ; ce qui marque les débuts de la Résistance à la SNCASO (Section III).

### **Section I. Le choix de Cannes pour le rapatriement**

En mars 1941 les bureaux d'études de la SNCASO décident de se rapatrier à la section cannoise de la SNCASE qui en dépit de la perte d'activité, s'adaptent.

---

<sup>87</sup> AD06, 616 W 197, Lettre d'un dessinateur d'études à la SNCASE au Maréchal Pétain du 01/12/1940.

<sup>88</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire au préfet des Alpes-Maritimes du 17/01/1941. V. Aussi. AD06, 616 W 197, Lettre d'un dessinateur d'études à la SNCASE au Maréchal Pétain du 01/12/1940.

<sup>89</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.

<sup>90</sup> Pour soutenir cette hypothèse il est possible de relever que le service des renseignements généraux apporte son aide au bureau de l'inspection du travail des Alpes-Maritimes pour éviter des départs en Allemagne. V. AD06, 169 W 7, Lettre de l'inspecteur divisionnaire directeur général de l'inspection du travail et de la main d'œuvre au préfet des Alpes-Maritimes du 03/10/1945.

<sup>91</sup> AD06, 616 W 197, Lettres du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 01/02/1941

<sup>92</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du directeur technique de la SNCASO au président du comité d'épuration du 12/03/1946

Avec la déclaration de guerre de la France contre l'Allemagne de 1939, le groupe SNCASO avait d'ores et déjà entamé un mouvement de repli de ses bureaux d'études en zone libre. Notamment celui de Courbevoie pour rejoindre les deux pôles de fabrication de la société à Bordeaux et à Châteauroux<sup>93</sup>. Avec l'armistice du 22 juin 1940, Henri Deplante, Chef de Bureau du groupe SNCASO, prend l'initiative, contrairement aux directives reçues, de rappeler en zone libre tout le personnel d'études rassemblé sur Bordeaux<sup>94</sup>. Un premier groupe d'études aéronautiques est alors constitué en zone libre à Châteauroux début 1941. En parallèle Maurice Hurel, appartenant anciennement aux Chantiers aéro-maritimes de la Seine prend la tête du groupe SNCASO, de la SNCA de l'Ouest, du Centre et du Nord, en tant que chef des services techniques. Ce que confirmera une décision du conseil d'administration du groupe SNCASO du 14 novembre 1940. Celui-ci décide alors de regrouper l'ensemble des bureaux d'études à Cannes. Maurice Hurel connaît déjà la région depuis ses essais, à Fréjus, de la première bombe volante française, la BHT 38<sup>95</sup>. Par ailleurs, Cannes présente l'avantage d'être un lieu assez reculé et discret. La SNCASO est soumise au lointain contrôle de la 2e section italienne de contrôle des industries de guerres basée à l'hôtel Crillon en Avignon, permettant d'échapper aux contrôles des commissions d'armistice allemandes. De plus Cannes dispose de nombreux hôtels vides, propres à accueillir les employés et d'un climat agréable<sup>96</sup>. Ce dernier argument semble en convaincre plus d'un, un ancien ouvrier - Louis Tournon - avouant des décennies plus tard avec humour que ce qui le décida à se diriger vers l'usine de Cannes, fût le soleil<sup>97</sup> !

Le choix apparaît clairvoyant, les facilités de "compréhension" avec l'occupant italien (un peu par la langue mais beaucoup par le manque de zèle, comme il sera constaté plus loin), permettent une progression assez rapide du travail.

Le Bureau d'études national (BEN) est alors constitué de 350 personnes à Cannes en mars 1941. Maurice Hurel le divise en 4 parties : avions lourds SNCASO ; avions légers SNCAO ; hydravions Chantiers aéro-maritimes de la Seine, SNCAN ; et avions spéciaux SNCAC<sup>98</sup>. Ces divisions sont alors placées sous la responsabilité de la SNCASO, avec Raymond Boixeda, comme directeur, Maurice Hurel, directeur technique et Paul Fandoux pour adjoint, tous logés dans l'hôtel Continental, place Stanislas et l'hôtel Pavillon, sur la Route de Fréjus<sup>99</sup>.

Louis Marnay, anciennement responsable des avions terrestres à Marignane, est chargé au début de 1941 par la SNCASE de suivre cette installation, pendant six mois<sup>100</sup>. Il est par ailleurs possible de retrouver les plans d'implantation du bureau d'études à l'hôtel Continental, lequel nécessite quelques aménagements<sup>101</sup>. Pour consolider le regroupement, la SNCASE loue en février 1941 les locaux de l'usine de Cannes à la SNCASO<sup>102</sup>.

Le regroupement obtient une assise officielle dans une disposition prise par le secrétariat de l'aéronautique, sur les ordres du Maréchal Pétain, pour la reprise de certaines constructions d'aviations et la désignation de l'usine le 1er mars 1941, pour l'accueil du personnel de la SNCASO, la commission d'armistice ayant autorisé à nouveau la réalisation d'avions<sup>103</sup>. Par ailleurs, une décision du secrétaire d'État à l'aviation vient codifier le nom du matériel avec une première lettre fixe attribuée à chaque société, notamment A pour la SNCASE, B pour la SNCASO<sup>104</sup>.

Cannes, qui devient un centre majeur de l'aéronautique française, accueille ainsi des réunions composées de la plupart des administrateurs et chefs de services des sociétés nationales de constructions aéronautiques, notamment une réunion à l'hôtel Royal le 25 juillet 1941<sup>105</sup>. Ce regroupement permettra le décuplement des effectifs de l'entreprise en faisant à la fois un noyau important de développement de prototypes... et de résistance.

---

<sup>93</sup> [JungHistoires](#), p.4

<sup>94</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du directeur technique de la SNCASO au président du comité d'épuration du 12/03/1946

<sup>95</sup> [JungHistoires](#), p.4

<sup>96</sup> [Lavoisard](#). Consulté en mai 2015

<sup>97</sup> [TableRonde](#)

<sup>98</sup> [JungAero](#)

<sup>99</sup> [Jourdan](#)

<sup>100</sup> [JungHistoires](#), p.5

<sup>101</sup> AMC., 2F24, Plan du projet d'implantation de la SNCASO à l'Hôtel Continental en 1941

<sup>102</sup> [JungAero](#), p.16.

<sup>103</sup> Arch. Dep. Nice, 4M1676, Lettre du directeur de la SNCASE au préfet des Alpes-Maritimes du 17/03/1941, Doc.3469.6

<sup>104</sup> [JungAero](#), p.35

<sup>105</sup> Arch. Dep. Nice, 4M1676, Procès-verbal du commissariat de Cannes du 25/07/1941

## **Section II. Le développement exponentiel de la SNCASO suite au rapatriement**

En raison du pic d'activité que connaît la SNCASO (I), l'intérêt des autorités pour celle-ci est renouvelé (II).

### **1. Le pic d'activité suite au rapatriement**

A partir du rapatriement de la SNCASO le 1er mars 1941 jusqu'au début de l'occupation italienne dans les Alpes-Maritimes, la SNCASO connaît son pic d'activité, bien que le premier départ en STO vient préfigurer les événements postérieurs.

A l'arrivée de la SNCASO l'usine connaît quelques difficultés avec les autorités ; en effet plusieurs contrôles et une dénonciation d'un ancien ouvrier<sup>106</sup> de la SNCASE entraînent la révocation momentanée des autorisations de circuler, alors que des véhicules roulent sans avoir d'autorisation et dont les permis ne portent pas la mention gazogène<sup>107</sup>. Louis Sauvageot directeur de l'usine se défend en déclarant avoir autorisé cet usage des véhicules pour une besogne urgente et prendre la responsabilité de la mission accomplie ; toutes les sorties de voitures étant contrôlées et ne circulant que dans l'intérêt du service. Il ajoute par ailleurs que la quantité d'essence ne permet pas aux voitures de circuler pour des motifs futiles<sup>108</sup>.

A ce niveau, l'entreprise obtient néanmoins quelques facilités. La direction technique et industrielle au secrétariat d'État à l'aviation attribue du carburant et des lubrifiants destinés à satisfaire les besoins des transports entre l'usine et la ville de Cannes<sup>109</sup>. Néanmoins l'essence n'est pas la seule ressource à faire défaut durant cette période. En effet, en septembre le sous-préfet de Grasse invite le directeur Raymond Boixeda à se préoccuper tout particulièrement du ravitaillement de son personnel en développant des jardins ouvriers et essayer d'obtenir des cartes d'achat en gros à l'extérieur du département<sup>110</sup>. Un an plus tard en juillet 1942 ces problèmes de ravitaillement demeurent alors que le maire de Cannes invite les jardins ouvriers de la SNCASO à cultiver pour sa propre subsistance la moindre parcelle de terrain même en théorie non cultivable<sup>111</sup>.

Le mauvais ravitaillement et le comportement trop autoritaire de la direction entraînent une manifestation le 5 octobre 1941 à l'issue de laquelle un ingénieur, un dessinateur et un ouvrier sont renvoyés<sup>112</sup>. A la défense de la direction il est possible de signaler qu'un mois auparavant, celle-ci plaidait au sous-préfet de Grasse le relèvement des salaires des employés qui n'apparaissent plus en adéquation avec le coût de la vie, ce qui entretient leurs mécontentements<sup>113</sup>.

De plus à cette époque les Alpes-Maritimes font également face à un manque de main d'œuvre<sup>114</sup>.

En dépit de ces difficultés, l'activité augmente et le nombre d'effectif explose. Dès septembre 1941 Raymond Boixeda envisage d'augmenter ses effectifs de 500 à 800 personnes pour subvenir à l'arrivée des commandes<sup>115</sup> et en juillet 1942 ils passent à 961 personnes<sup>116</sup>. Puis le recensement consécutif à la loi du 4 septembre 1942 situe la SNCASO à la première place des entreprises azuréennes avec 1.021 travailleurs, ce qui implique un doublement des effectifs par rapport au début du conflit<sup>117</sup>.

---

<sup>106</sup> AD06, 616 W 197, Lettre adressée Maréchal Pétain par un ancien ouvrier SNCASE du 12/01/1941. V. Aussi, AD06, 616 W 197 Lettre du commissaire divisionnaire et police spéciale au préfet des AM du 22/02/1941.

<sup>107</sup> Arch. Dep. Nice, 4M1676, Rapport de police du commissariat de Cannes des 13/03/1941 et 27/03/1941, Doc 3469.5, V. Aussi, Arch. Dep. Nice, 4M1676, Lettre du directeur de la SNCASE au préfet des Alpes-Maritimes du 17/03/1941, Doc.3469.6

<sup>108</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire divisionnaire et police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 22/02/1941.

<sup>109</sup> AMC. , 2F24, Lettre du répartiteur chef de la section du pétrole et des carburants de l'office central de répartition des produits industriels au préfet du département des Alpes-Maritimes du 05/08/1942

<sup>110</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du sous-préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes du 13/09/1941

<sup>111</sup> [Digiuni](#), p.46

<sup>112</sup> [Jourdan](#)

<sup>113</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du sous préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes du 13/09/1941

<sup>114</sup> AD06, 717 W 1363, Rapport de l'ingénieur ordinaire et en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 20/07/1943

<sup>115</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du sous préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes du 13/09/1941

<sup>116</sup> [Jourdan](#)

<sup>117</sup> [PaniccaciEnquête](#), p.11

Cette augmentation apparaît nécessaire face à l'afflux des commandes, la SNCASO s'attache à l'étude du SO.800<sup>118</sup> destiné à la compagnie Air France pendant l'été et l'autonome 1941. Ce dernier vole avec l'autorisation de l'armée italienne moyennant un avertissement de deux jours avant chaque vol ou en tous les cas, à temps, pour permettre aux représentants italiens d'y assister en décembre 1941. Envol qui marquera les débuts du premier avion français entièrement étudié et construit en France après l'armistice. Mais l'étude du SO.800 est abandonnée en faveur du SO.90 qui hérite de certains paramètres du premier. En plus du SO.90, en 1942 la SNCASO s'occupe entre autres du SO.30N et R et de la maquette grandeur nature d'un avion stratosphérique<sup>119</sup>. Mais ce projet semble lui aussi être abandonné, au moins un temps<sup>120</sup>.

En marge de cette activité aéronautique, la SNCASO entame la construction en 1942 d'une route reliant l'usine à l'aéroport<sup>121</sup> et l'extension dudit aéroport. Travaux qui ne sont pas achevés en raison du manque de main d'œuvre que les taxations italiennes et allemandes n'arrangent pas par la suite. Toutefois c'est aussi en juillet 1942 qu'est lancée la construction d'une soufflerie comprenant notamment une chambre étanche d'expériences et un support moteur, sur les terrains de tennis de l'hôtel Continental ; projet décidé par le secrétaire d'État à l'aviation. Projet de plusieurs millions de francs qui là encore, faute de main d'œuvre, oblige les travaux à être confiés en grande partie à une entreprise marseillaise<sup>122</sup>, ce qui n'empêchera pas leur interruption. Bien que la soufflerie sera achevée après la guerre pour devenir la soufflerie de l'ONERA.

Accessoirement, il est possible de remarquer qu'en début 1942 un employé essaye de créer dans l'usine une association de jeunes et une bibliothèque ouvrière<sup>123</sup> et que pendant l'été 1942 la SNCASO envoie ses apprentis en colonie de vacances à ses frais<sup>124</sup>.

## 2. L'attrait renouvelé de l'usine de Cannes

Ce débordement d'activités attire manifestement les autorités et la SNCASO reçoit à plusieurs reprises la visite du Préfet Ribière, qui vient écouter des radiodiffusions de messages du Maréchal Pétain à l'usine et aussi discuter de la politique du Maréchal avec les ouvriers<sup>125</sup>. Cet intérêt est initialement mal vécu par les ouvriers, causant plusieurs incidents en 1941, dont le refoulement du Général italien Tacchini qui voulait visiter l'usine sans contacter l'officier de liaison<sup>126</sup>. Tandis que le directeur Boixeda signale au sous-préfet de Grasse que les visites trop répétées des commissions d'armistices dans l'usine ont pour effet d'exciter la propagande gaulliste parmi les ouvriers<sup>127</sup>.

Le 24 février 1942, le Général Jean Bergeret, Secrétaire Général à l'Aviation, visite l'usine, atterrissant sur la piste voisine dans son avion personnel<sup>128</sup>. En octobre 1942 la SNCASO reçoit également la visite d'une délégation franco-allemande de deux officiers supérieurs allemands et français<sup>129</sup>. En parallèle le 8 octobre, le délégué départemental à la propagande effectue une tournée dans les bureaux d'études de Cannes. Il n'est alors peut-être pas si surprenant que soit constatée la formation d'un noyau de résistance à la SNCASO dès 1941<sup>130</sup>.

Avant le début des désignations pour la relève, les renseignements généraux soulignent qu'une propagande étrangère est faite dans les milieux ouvriers de la SNCASE et des Aciéries du Nord en vue d'amener des ouvriers spécialisés à se rendre en Allemagne pour y travailler. Une douzaine d'ouvrier signent alors des contrats de travail pour partir en Allemagne, avec des conditions financières avantageuses<sup>131</sup>.

Au-delà de ces départs volontaires, l'année 1942 marque néanmoins le début des ravages de l'occupation. Bien que la SNCASO n'ait pas subi l'importante rafle d'août 1942 effectuée dans les Alpes-Maritimes, la loi du 4

<sup>118</sup> Auparavant dénommé Bloch MB.800P, Il existe deux séries de désignation pour le même avion : le SO.80 du bureau d'études et le SO.800 qui effectue les essais en vol.

<sup>119</sup> [CASPWikiSNCASOCannes](#)

<sup>120</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>121</sup> AD06, 717 W 1363, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 12/09/45

<sup>122</sup> AD06, 717 W 1363, Rapport de l'ingénieur ordinaire et en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 20 juillet 43. V. Aussi : Arch. Dép. Alpes-Maritimes, 717 W 1363, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 07/09/45

<sup>123</sup> AD06, 166 W 13, Note du commissariat de Cannes adressé préfecture des Alpes-Maritimes du 31/03/1942.

<sup>124</sup> [Sissi&Fettu](#), p.150.

<sup>125</sup> [PaniccaciEnquête](#), p.11. V. Aussi : [Jourdan](#)

<sup>126</sup> [JungAero](#), p.3

<sup>127</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du sous préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes du 13/09/1941

<sup>128</sup> [Jourdan](#)

<sup>129</sup> AMC, 4H53, Télégramme officiel de Marseille vers Nice du 26/08/1942

<sup>130</sup> [PaniccaciEnquête](#), p.11

<sup>131</sup> AD06, 616 W 197, Lettre classée « secret » de l'inspecteur aux renseignements généraux au commissaire principal de 1<sup>ère</sup> classe, chef de service à Cannes du 16/11/1941



septembre 1942 relative à l'utilisation et à l'orientation de la main-d'œuvre imposant un recensement des employés de la SNCASO préfigure les départs en STO<sup>132</sup> qui ne tardent pas. Les premières désignations arrivent le 26 octobre 1942, l'inspecteur du travail apportant 22 désignations, ce qui entraînera l'arrêt du travail de l'ensemble des ouvriers pendant une demi-heure, en signe de protestation<sup>133</sup>. Toutefois des mutations à l'usine de Marignane<sup>134</sup> et les savants stratagèmes de l'inspecteur du travail qui seront étudiés plus loin, permettent de limiter les départs. Le préfet cherche par ailleurs durant cette époque à éloigner du département certains employés de la SNCASO, en partie par des désignations pour l'Allemagne<sup>135</sup>. En plus de ces désignations il apparaît aussi quelques départs volontaires<sup>136</sup>.

Ces désignations, s'accroissent pendant l'occupation italienne mais paradoxalement la tendance semble s'inverser sous l'occupation allemande, probablement grâce aux parades développées. Mais c'est bien avant l'arrivée de l'occupant italien que débute la Résistance à la SNCASO

### **Section III : Le début de la résistance à la SNCASO**

Par plusieurs anecdotes, l'état d'esprit des employés de la SNCASO face aux événements d'après-guerre apparaît clair à la suite du rapatriement des bureaux d'études. C'est ainsi que les rapports de police retiennent l'existence d'un noyau de résistance à la SNCASO dès 1941<sup>137</sup>.

Tout d'abord, d'avril 1941 à novembre 1942, c'est-à-dire jusqu'au début de l'occupation italienne, des inscriptions favorables au Général De Gaulle, aux alliés, et hostiles au gouvernement de Vichy ainsi qu'aux forces de l'Axe, sont posées dans l'établissement<sup>138</sup>. Le directeur de la SNCASO signale par ailleurs que les visites répétées des commissions d'armistices dans l'usine ont tendance à exciter la propagande gaulliste parmi les ouvriers<sup>139</sup>. C'est ainsi que le 4 novembre 1941, un papillon manuscrit est collé sur le mur d'un atelier, appellent les travailleurs à rejeter le Gouvernement de Vichy. :

*« Ouvrier français  
La politique du gouvernement Pétain est contre toi.  
Pétain et Darlan sont des boches.  
Ouvrier, fais confiance aux Gouvernements anglais et russes.  
Tu auras la paix que tu désires.  
Vive de Gaulle. Vive la Russie.  
A mort le gouvernement Pétain, Darlan, Laval. »<sup>140</sup>*

Ensuite le 23 mai 1941, un incident implique une dizaine d'employés de la SNCASO fraîchement arrivés par le rapatriement des bureaux d'études sur Cannes.

En effet ces derniers, déjeunant dans un restaurant de La Napoule, sont dénoncés par un client pour ne pas s'être levés au chant de la Marseillaise qui suivit une allocution radiodiffusée du Maréchal Pétain<sup>141</sup>.

Interrogés, les employés déclarent ne pas vouloir se lever au son de la Marseillaise car c'était contraire à leurs principes<sup>142</sup>. Les services de police décident alors que ces employés doivent faire l'objet d'une surveillance spéciale, en vue de connaître leurs sentiments à l'égard de la politique suivie par le Maréchal Pétain<sup>143</sup>. Pour autant une admonestation par l'intendant de police et probablement par la direction de la SNCASO, qui est informée de l'incident,<sup>144</sup> suffisent à calmer les esprits.

---

<sup>132</sup> **Digiuni**, p.80

<sup>133</sup> **PaniccaciEnquête**, p.11, V. Aussi : AD06, 166 W 18, Lettre de l'inspecteur départemental du travail au directeur de la SNCASO. Doc.129. V. Aussi : AD06, 4M1676, Lettre du commissaire central au préfet régional du 26/08/1943. Doc. 3469.21

<sup>134</sup> V. Par exemple : AD06, 166 W 18, Lettre de l'inspecteur du travail de Nice à l'inspecteur divisionnaire du travail à Marseille du 27/10/1942

<sup>135</sup> AD06, 166 W 18, Lettre confidentiel du préfet de région à l'inspecteur du travail de Nice du 07/11/1942

<sup>136</sup> V. Par exemple : AD06, 166 W 18, Lettre provenant de la SNCASO à destination de l'inspecteur départemental du travail du 03/02/1943, Doc.138

<sup>137</sup> **PaniccaciEnquête**, p.10

<sup>138</sup> **Digiuni**, p.74

<sup>139</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du sous-préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes du 13/09/1941

<sup>140</sup> **PaniccaciEnquête**, p.10

<sup>141</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire spécial au commissaire divisionnaire de police spéciale à Cannes du 11/06/1941.

<sup>142</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du chef de secteur ouest au sous-préfet de Grasse du 26/06/1941

<sup>143</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du commissaire spécial au commissaire divisionnaire de police spéciale à Cannes du 11/06/1941.

En juin un second incident a lieu au même restaurant avec les mêmes employés, tous se lèvent, sauf un qui s'y refuse. Ce dernier déclare refuser de se lever car son frère est mort pendant la bataille de France. Il est alors envisagé l'internement du récidiviste<sup>145</sup>...

Par ailleurs, les ouvriers de la SNCASO manifestent leurs mécontentements face aux départs volontaires en STO et le 27 avril 1942, ils conspuent les passagers d'un train de volontaires passant devant leur usine, criant notamment « Eh allez donc, chair à canon ! » tout en se livrant à des gestes obscènes !<sup>146</sup>

De plus, un auteur estime que la SNCASO et les Aciéries du Nord constituent le deuxième foyer de propagations de la Résistance à Cannes après le milieu maritime du Quai St Pierre. En effet ces deux entreprises exploitent une main d'œuvre à bon marché et facilitent l'accueil des travailleurs clandestins comme Sam Kadyss qui fréquente les deux établissements<sup>147</sup> et intègre le groupe Jean-Marie, des Francs-tireurs et partisans.

Enfin, cette période marque le début de l'importante fabrication et trafic de faux papiers à la SNCASO. Un auteur envisage la possibilité selon laquelle le trafic de faux papiers de la SNCASO a pu aider à minimiser les importantes rafles de personnes d'origine israélite dans les Alpes-Maritimes, à la fin août 1942<sup>148</sup>. Il faut à l'appui de cette théorie remarquer que ces rafles ne semblent avoir eu aucune conséquence sur le personnel de la SNCASO.

Cependant, la relative immunité de la SNCASO va progressivement s'amenuiser avec l'occupation italienne à Cannes, jusqu'à être complètement battue en brèche sous le joug nazi.

---

<sup>144</sup> AD06, 616 W 197, Lettre de l'intendant de police au directeur de la SNCASE du 01/07/1941. V. Aussi, AD06, 616 W 197, Lettre du sous-préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes, du 12/06/1941. Doc.9

<sup>145</sup> AD06, 616 W 197, Lettre du chef de secteur ouest au sous-préfet de Grasse du 26/06/1941

<sup>146</sup> [La Résistance](#), p.35, V. Aussi. [Digiuni](#), p.79.

<sup>147</sup> [Digiuni](#), p.73

<sup>148</sup> [Digiuni](#), p.75

## Partie II : La SNCASO dans la tourmente de l'occupation

L'occupation de la zone libre commence le 11 novembre 1942 marquant le début de l'occupation italienne dans les Alpes-Maritimes et se prolonge jusqu'au 8 septembre 1943, date de la capitulation transalpine. A partir de là, l'occupation sera exercée par les troupes nazies. Il est ainsi possible de s'intéresser à l'occupation italienne (Titre I) et allemande (Titre II).

### **Titre I : L'occupation italienne**

Après un débordement d'activités en 1941 et 1942, la SNCASO se trouve confrontée à de nouvelles difficultés face à l'occupant italien (Chapitre I), ce qui poussera le directeur technique de la SNCASO à s'enfuir à bord du prototype du SO.90 (Chapitre II), ce qui a pu être appelé : le plus incroyable premier vol de l'histoire.

### **Chapitre I : Le retour des difficultés sous l'occupation italienne (Novembre 1942 - Septembre 1943)**

L'occupation italienne dans les Alpes-Maritimes, bien que lourde de conséquences à la SNCASO comme ailleurs, permet tout de même la poursuite de l'activité et n'égalera pas les difficultés rencontrées sous l'occupation allemande. Ce qu'il est possible d'analyser en s'intéressant à quelques considérations de la vie quotidienne sous l'occupation (Section I) et sur le travail à la SNCASO sous l'occupation italienne (Section II) mais également au travers de l'impact du service du travail obligatoire à la SNCASO (Section III).

### **Section I. Considérations sur la vie quotidienne sous l'occupation italienne..**

Les archives fournissent quelques bribes d'informations sur ce que pouvait être le quotidien des employés de la SNCASO, notamment concernant le ravitaillement.

Mais au-delà de ses problèmes, la SNCASO bénéficie de son surcroît d'activité.

C'est peut-être pour cela que la SNCASO se permet encore le luxe d'essayer d'offrir « l'arbre de Noël » aux enfants des employés pour la fin d'année 1942 à l'hôtel Miramar<sup>149</sup>. Ou encore le groupe sportif de la SNCASO essaye de procéder à l'installation de terrains de volley-ball sur la Villa De Clerq dont Edouard Rotschild<sup>150</sup> a été exproprié. Les apprentis de l'usine s'amusent eux avec une peau de ballon de football fourrée de chiffons<sup>151</sup>, la demande est peut-être raisonnable !

Loin des préoccupations directement aéronautiques, une conséquence assez grave de l'arrivée des troupes italiennes concerne peut-être le ravitaillement de l'usine. En effet, la SNCASO est autorisée en novembre 1942 à acheter fruits et légumes chez les grossistes expéditeurs en qualité de détaillant pour approvisionner directement sa coopérative, dans des quantités qui ne doivent pas dépasser celles de la population<sup>152</sup>. En mars 1943, la coopérative de la SNCASO qui se situe au terrain d'aviation de St-Cassien en bordure de piste (entourée par un champ de mines !), probablement proche du pont dit du Trou-de-l'ancre<sup>153</sup>, essaye de s'agrandir sur des terrains laissés en friche en prévisions de constructions. Cette coopérative devant alimenter 2.800 consommateurs<sup>154</sup> (ce qui inclus des adhérents non employés de la SNCASO et probablement les familles des employés) pour 12.000 repas mensuels ; dans une région où de l'avis des autorités « les terres cultivables sont particulièrement rares et le ravitaillement de la population particulièrement difficile. ».

Pourtant, pendant l'été 1943, les troupes italiennes d'opérations stationnant pour travaux militaires sur le terrain d'aviation et qui sont peut-être autant affamées que la population, pillent la coopérative, emportant 2 tonnes de melons, 4 de pastèques, 4 de pommes de terres, 200 kg de maïs et 200 kg de courgettes, c'est-à-dire la quasi-totalité de la récolte<sup>155</sup>. Auparavant en avril 1943, 500 kg de semences de pommes de terre font l'objet d'un vol

<sup>149</sup> AD06, 4M1676, Lettre du commissaire central chef de la circonscription au sous-préfet de Grasse du 05/12/1942, Doc.3469.9

<sup>150</sup> AMC, 14M4, Lettre du club des ailes sportives de Cannes, groupement sportif de la SNCASO au président de la délégation spéciale de la ville de Cannes du 20/07/1943.

<sup>151</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>152</sup> AMC, 2F24, Lettre du secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement au maire de Cannes du 18/11/1942

<sup>153</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>154</sup> Ce chiffre est réduit à 2300 en septembre 1943, peut-être à cause des divers départs en Allemagne et mutations ?

<sup>155</sup> AMC, 4H32, Lettre du directeur de la SNCASO à l'intendant général du ravitaillement des Alpes-Maritimes du 17/09/1943

avec effraction<sup>156</sup>. Seuls les adhérents de la coopérative et les troupes italiennes ayant un accès aux récoltes, la faute est peut-être là encore à l'occupant.

La situation ne semble guère émouvoir l'occupant italien comme allemand, alors qu'en avril 1944 les préjudices de la coopérative ne sont toujours pas indemnisés<sup>157</sup>.

C'est en tout cas peut être en partie à cause de ces problèmes de ravitaillement qu'en juin 1943 est découvert au bureau d'études de la SNCASO un trafic de falsification de tickets de pain. 14 dessinateurs maquillent à l'encre rouge des tickets de pain de 25 grammes en tickets de 300 grammes. Les détenteurs de ces tickets demandaient alors 275 grammes de pain au boulanger qui leur rendait un ticket de 25 grammes, permettant de continuellement alimenter la production de faux tickets. Les 14 faussaires déferés au parquet de Grasse sont remis en liberté provisoire immédiatement après leurs arrestations<sup>158</sup>, sans que puisse être retracée leurs sanctions, si sanctions il y eu.

Par ailleurs, pendant leurs stationnements sur le terrain d'aviation de St-Cassien, les dommages de l'armée italienne ne se limitent pas aux seules vivres, des appareils de la SNCASO étant également abîmés par des militaires.<sup>159</sup>

Il est enfin possible de signaler le reclassement des cadres de l'armée d'armistice que l'invasion de la Z.N.O a démobilisé, apportant un officier à la SNCASO<sup>160</sup>.

C'est aussi en 1943 qu'arrive au BEN, en provenance de Marignane, l'ingénieur Roger Bêteille qui va y passer trois mois sur les planches à dessin du projet d'avion stratosphérique. Beaucoup plus tard Roger Bêteille reviendra à Cannes comme ingénieur-en-chef et directeur technique, à partir de 1957 jusqu'à 1967<sup>161</sup>.

En marge de ces difficultés, la production aéronautique continue à la SNCASO.

## **Section II. Le travail sous l'occupation italienne**

L'occupation marque le véritable début des taxations de la main d'œuvre, ce qui fournit de précieuses informations sur celle-ci. Mais bien que la production se poursuive, ce n'est pas sans une méfiance accrue de l'occupant.

En premier lieu, sur la main d'œuvre à la SNCASO, plusieurs désignations pour le STO, ainsi que la tentative d'une très forte taxation en début 1943 sur lesquelles il sera possible de revenir plus tard, offrent de nombreux chiffres, d'ores et déjà habilement compilés<sup>162</sup>.

Alors qu'en décembre 1942, la SNCASO atteint son pic de population avec 1.066 employés<sup>163</sup>, ce chiffre se réduit assez rapidement passant à 1.060 en janvier 1943<sup>164</sup>, puis 929 (pour 107 femmes) en février. Il ressort que le bureau d'études le 20 février 1943 compte 407 employés (pour 61 femmes), tandis que l'usine compte 522 ouvriers (pour 46 femmes), répartis entre 198 personnels au mois (pour 29 femmes) et 324 personnels à l'horaire (pour 17 femmes)<sup>165</sup>.

L'effectif continu à décroître et un recensement qui se situe probablement à l'été-automne 1943, retient seulement 902 travailleurs pour 688 hommes, 144 femmes et 70 étrangers<sup>166</sup>. Il faut signaler que « beaucoup de mutations eurent lieu dans le courant de l'année 1943. Les autorités allemandes souhaitent renforcer l'effectif des usines, du groupe qui produisait directement pour leur compte du matériel aéronautique. »<sup>167</sup>.

La relative importante proportion de femmes peut surprendre, notamment au sein de l'usine. Comme le fait remarquer avec nonchalance un inspecteur du travail : « l'industrie des métaux n'a pas systématisé l'emploi des femmes qui est presque insignifiant, sauf toutefois à la SNCASO où l'on ne peut pas dire que les travaux soient

<sup>156</sup> AD06, 4M1676, Plainte du directeur de la coopérative de la SNCASO du 16/04/1943, Doc.3469.19

<sup>157</sup> AMC, 4H32, Lettre du directeur de la coopérative de la SNCASO au Président de la commission administrative de Cannes du 21/04/1944

<sup>158</sup> Le Petit Niçois, 29/06/1943, p.2, « Ils Falsifiaient des tickets de pain »

<sup>159</sup> AMC, 4H32, Lettre du Président de la délégation spéciale au conseiller d'état, préfet des Alpes-Maritimes du 02/03/1943

<sup>160</sup> [PanicacciVie](#), p.36

<sup>161</sup> [JungAero](#), p.16 et s.

<sup>162</sup> [PanicacciEnquête](#), Annexe p.14, recensement du personnel de la SNCASO effectué le 20/02/1943

<sup>163</sup> AD06, 166 W 18, Lettre de l'inspecteur du travail de Nice à l'inspecteur divisionnaire du travail de Marseille du 22/02/1943, Doc. 144.

<sup>164</sup> AD06, 147 W 17, Liste de l'inspection du travail à Nice du 14/01/1943, dossier 160

<sup>165</sup> AD06, 166 W 18, Effectif de la SNCASO à la date du 20/02/1943, Doc 139 à 143.

<sup>166</sup> AD06, 147 W 17, Liste de l'inspection du travail à Nice du 14/01/1943, dossier 160

<sup>167</sup> [PanicacciEnquête](#), p.12.

particulièrement dangereux ou pénibles »<sup>168</sup>. C'est pourtant probablement à cette période qu'il est possible de constater la reprise des anciennes entoileuses dont l'atelier avait été fermé à l'armistice.

En second lieu, sur les réalisations à la SNCASO, l'importance des effectifs de la SNCASO apparaît nécessaire pour répondre à l'afflux de commandes. En effet, la direction forme un accord avec les forces de l'occupation, les ouvriers peuvent continuer à travailler sur les avions à condition que l'usine accepte de prendre en charge la maintenance des moteurs de l'ennemi<sup>169</sup>.

Ainsi en février 1943, sur 310 techniciens du bureau d'études (dont 65 apprentis) 160 sont occupés à établir la liasse de dessins de séries de l'appareil SO.161 commandés en grandes séries. Tandis que les 150 autres sont occupés à terminer les liasses de dessins des avions prototypes en construction à l'usine de Cannes, notamment le SO.90 et le SO.6000 (futur premier avion français à réaction). 50 d'entre eux doivent néanmoins former peu après un bureau d'études à Paris pour entreprendre des travaux confiés par la maison allemande Messerschmidt.

A l'usine, 270 ouvriers de l'atelier travaillent à la terminaison de prototypes en cours (notamment le Bloch 175<sup>170</sup>) et les autres semblent occupés à la fabrication d'éléments d'appareils SO.161 de série.<sup>171</sup>

Il est aussi possible de constater que cette activité n'empêche pas la méfiance croissante des forces d'occupation à l'égard de la SNCASO.

Celle-ci n'est d'ailleurs peut être pas mal placée. En effet au lendemain de l'occupation italienne en novembre 1942, le chef de bureau de la SNCASO, Henri Deplante, et le pilote d'essai Daniel Rastel ainsi que le futur PDG de Dassault Aviation, Bention Grebelsky<sup>172</sup>, s'échappent via les Pyrénées pour tenter de rejoindre l'Afrique du Nord. Ils sont malheureusement internés à Jaraba avant de s'évader, puis récupérés par les services secrets américains à Madrid et hébergés à l'ambassade anglaise<sup>173</sup>. Alors que Daniel Rastel rejoint Gibraltar et ensuite l'Angleterre en mai 1943<sup>174</sup>, Henri Deplante s'engage dans le 2<sup>ème</sup> régiment de parachutistes des forces françaises Libres<sup>175</sup>.

De plus le ministère de l'Intérieur en personne demande le 4 février 1943 de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires pour éviter désordres et sabotages à la SNCASO. Notamment en mettant en réserve au poste de la Bocca 6 gardes, dont un gradé qui le cas échéant est alerté téléphoniquement par un inspecteur se tenant dans les bureaux de la SNCASO, en prévision de la réouverture de l'usine le 8 février 1943<sup>176</sup>.

Les raisons qui ont causé la fermeture de l'usine et la prise de telles mesures ne sont pas connues, mais semblent impliquer un incident sérieux. A titre personnel il est possible de penser que les nombreuses désignations pour le STO à partir de novembre 1942 ont dû causer un malaise particulièrement important au sein de la SNCASO qui avait déjà eu l'occasion de se rebeller collectivement contre celles-ci, mais le mystère reste entier.

Dans le prolongement de cette idée la SNCASO est loin d'être au bout de ses peines et les convocations pour le STO ne cessent de se multiplier en 1943.

### **Section III : Le service du travail obligatoire (STO)**

Dans les Alpes-Maritimes, le nombre des personnes requises pour travailler en Allemagne a pu être évalué à 12.600 personnes<sup>177</sup>, ce qui fait de ce département l'un des plus touchés en France. La SNCASO comme toutes autres entreprises est mise à contribution et bien qu'elle subisse de nombreuses désignations (I), de nombreux départs parviennent à être évités (II)

<sup>168</sup> AD06, 147 W 14, Lettre de l'inspecteur du travail à l'inspecteur divisionnaire du travail de Marseille du 29/07/1943

<sup>169</sup> [Sissi&Fettu](#), p.142, V. aussi AD06, 166 W 18, Note non datée (probablement 20/02/1943) du bureau du travail au sujet des travaux en cours au bureau d'études et de l'usine de Cannes. Doc.154

<sup>170</sup> [PaniccaciEnquête](#), p.12.

<sup>171</sup> Note non datée (probablement 20/02/1943) du bureau du travail au sujet des travaux en cours au bureau d'études et de l'usine de Cannes

<sup>172</sup> [CASPWikiSNCASOCannes](#)

<sup>173</sup> [JungAero](#), p.35.

<sup>174</sup> [CASPWiki : Page : Daniel Rastel](#), consulté en février 2015].

<sup>175</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du directeur technique de la SNCASO au président du comité d'épuration du 12/03/1946.

<sup>176</sup> AD06, 4M1676, Télégramme du ministère de l'Intérieur au commissaire central de Cannes du 04/02/1943, Doc.3469.18

<sup>177</sup> AD06, 169 W 7, Lettre du directeur départemental du travail et de l'emploi à l'office national des anciens combattants et victimes de guerres du 03/09/1971

## 1. De nombreuses désignations

Une liste probablement antérieure au début de l'occupation italienne inclut la SNCASO dans les entreprises présumées exemptes du STO<sup>178</sup>. Mais bien que classée « S » (et ce encore en avril 1944<sup>179</sup>), ce qui permet une certaine protection de sa main d'œuvre, la SNCASO reste dans une position intermédiaire, n'étant pas classée « A » comme pour les entreprises essentielles, ni dans les entreprises d'intérêts préférentiels devant recevoir de la main-d'œuvre. Au début 1943 les autorités allemandes cherchent alors à désigner de nombreux ouvriers spécialisés pour les envoyer en Allemagne ou dans d'autres usines qui privilégient la manufacture d'avions, plutôt que la fabrication de prototypes<sup>180</sup>. Ce qui entraîne de nombreuses désignations, notamment une tentative de taxation majeure de la SNCASO en février au risque de sa fermeture.

D'une part, sur les nombreuses désignations en 1943, plusieurs d'entre elles peuvent être listées, sauf précisions contraires, ces désignations n'impliquent pas nécessairement un départ. Ainsi le 2 février 1943, 27 employés partent pour l'Allemagne<sup>181</sup> même si plusieurs des personnes convoquées pour ce départ ne se sont pas présentées<sup>182</sup>. Une liste prévoyant un départ en Allemagne le 9 mars 1943 comporte une cinquantaine de désignations, toutefois ce départ est manifestement annulé alors que cette même liste est remise à l'intendance de police une seconde fois le 17 mars 1943. Ces 50 ouvriers se trouvent encore dans une liste du 26 mars agrémentée de 130 autres noms pour un total de 179 convocations de membres du personnel de la SNCASO<sup>183</sup>.

Mais quelques jours avant, le 22 mars, l'office de placement allemand impose la mise en sursis de 150 désignations, suite à une demande de deux délégués généraux pour l'embauche de la main d'œuvre de l'aviation qui sont spécialement arrivés en avion pour régler la situation de la SNCASO à Cannes. Ceux-ci précisent qu'« il sera procédé à un prélèvement ne dépassant pas la taxation qui avait été fixée mais qui assurera au commandement allemand d'avoir un effectif conforme à sa demande. »<sup>184</sup>

Il est possible que la décision de mise en sursis concerne la liste des 179 ouvriers du 26 mars 1943 et il est probable qu'au cours du sursis accordé, de nombreux ouvriers aient été mutés dans les autres usines de la SNCASO afin d'éviter les départs.

Tout au long du reste de l'occupation italienne, plusieurs références épisodiques à des employés de la SNCASO sont faites dans les listes de convocations au STO de juin à septembre, sans qu'il soit possible, sauf dans quelques cas individuels, d'être certain que ces convocations aboutissent à un départ<sup>185</sup>. Il est cependant certain qu'en août 1943, 22 dessinateurs de la SNCASO partent pour l'Allemagne ; heureusement tous reviendront<sup>186</sup>. Toutefois les départs et les mutations ne sont pas les seules conséquences de ces nombreuses convocations. En effet le 16 avril 1943, un ouvrier de la SNCASO excédé, se suicide d'une balle dans la tête après que le sursis pour son départ à l'usine des Mureaux ait expiré<sup>187</sup>.

D'autre part, une imposante demande de taxation du 20 février 1943 de l'office de placement allemand de Marseille exige, le 20 février, la désignation de 325 spécialistes à la SNCASO sur 683 désignables (alors que l'entreprise compte alors 929 employés). L'inspecteur général de la production industrielle proteste en signalant le risque de fermeture de l'usine qu'entraîneraient ces départs<sup>188</sup>. Il s'avère en réalité que l'office de placement allemand avait initialement ordonné au bureau d'inspection du travail de désigner la totalité des ouvriers de la SNCASO, œuvrant ainsi à la fermeture pure et simple de l'établissement de Cannes ! Avant de revenir à une demande plus modeste<sup>189</sup>.

---

<sup>178</sup> AMC, 4H53, Liste des établissements dont le personnel peut être présumé exempt de du STO.

<sup>179</sup> AD06, 147 W 22, Fiche de l'inspecteur général de Nice au ministère de la production industrielle et des communications au service des inspections générales du 03/04/1944. Bien qu'étonnement une autre liste des entreprises classées S ne fait pas figurer la SNCASO, liste non datée mais qui remonte probablement à la fin 1943 début 1944. V. AD06, 146 W 7, Listes d'entreprises classées « S » non datée.

<sup>180</sup> **PaniccaciEnquête**, p.12

<sup>181</sup> **PaniccaciEnquête**, p.11

<sup>182</sup> AD06, 166 W 19, Diffusion N°36 du service de diffusion de la police de sûreté de Nice du 15/02/1943

<sup>183</sup> AD06, 451 W 2 à 4, Liste de convocation n°7 remise à l'intendance de police le 17/03/1943

<sup>184</sup> AD06, 166 W 18, Lettre de l'office de placement allemand à l'inspecteur divisionnaire du travail du 22/03/1943. Doc.159

<sup>185</sup> AD06, 451 W 2 à 4, Liste de convocation n°7 remise à l'intendance de police le 17/03/1943

<sup>186</sup> AD06, 140 W 8, Procès verbal de la préfecture de la Seine de la séance du 13/07/1945. V. Aussi AD06, 140 W 8, Lettre du directeur de la SNCASO du 25/02/1946

<sup>187</sup> **PaniccaciEnquête**, p.14

<sup>188</sup> AD06, 166 W 8, Lettre de l'inspecteur général de la production industrielle de la circonscription de Nice au ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications du 22/02/1943. Doc.145

<sup>189</sup> AD06, 169 W 7, Lettre de l'inspecteur divisionnaire directeur général de l'inspection du travail et de la main d'œuvre au préfet des Alpes-Maritimes du 03/10/1945. p. 5

Cette demande de taxation n'aurait été autorisée ni par le secrétaire d'État à l'aéronautique, ni par l'inspecteur du travail, ni par l'inspecteur de la production industrielle. Il semble que ce n'est pas non plus le cas des autorités allemandes en place à Cannes qui envoient des contestations à Paris conjointement au préfet des Alpes-Maritimes. La commission allemande remet alors sa décision aux autorités supérieures<sup>190</sup>.

Les débats doivent faire rage alors que le 10 mars 1943 les autorités allemandes précisent que le « bureau d'études est protégé provisoirement contre des départs de 307 personnes. » Cette protection s'étend jusqu'à nouvel ordre également aux employés des classes 1920 à 22, non sans contraintes : « Il faut néanmoins prévoir à l'établissement une liste de main d'œuvre-clef pour votre bureau pour laquelle l'échelle la plus sévère devra être appliquée au sens du mot, clef. Des départs de n'importe quelle nature de votre bureau d'études devront être soumis à l'accord explicite du Général... qui provoquera l'entente avec les services de main d'œuvre allemande.»<sup>191</sup>

Un télégramme de la direction de l'Air de Vichy du 16 mars 1943 confirme alors qu'un accord est intervenu pour le maintien en place du personnel de la SNCASO<sup>192</sup>. Grâce à cet accord seulement 32 spécialistes (dont 17 avaient déjà fait l'objet d'une précédente convocation<sup>193</sup> !) sont mutés et non envoyés en Allemagne, à l'usine SNCASO de Châtillon et 11 à celle de Châteauroux<sup>194</sup>.

A l'occasion de cet engagement il est signalé que Claude Bloch en profite pour être envoyé au chantier naval d'Antibes afin d'éviter la déportation<sup>195</sup>.

Cet épisode illustre la férocité avec laquelle s'est déroulée l'opposition entre l'office de placement allemand et la SNCASO.

## 2. De nombreux départs évités

Sans que cela doivent faire oublier les départs d'employés de la SNCASO en Allemagne, il est nécessaire de souligner les nombreuses méthodes mises en œuvres par la SNCASO elle-même et surtout par l'inspection du travail pour empêcher ces départs.

D'une part, il y a bien sûr des fuites vers le maquis d'ouvriers de la SNCASO désignés<sup>196</sup>, parfois grâce à l'aide d'autres employés<sup>197</sup>. Mais l'une des méthodes principales permettant d'éviter les départs, est de muter les employés convoqués entre les différentes usines de la SNCASO<sup>198</sup>. Il est néanmoins difficile de déterminer l'efficacité de cette méthode sans croiser les archives du STO avec les différentes usines du groupe. Dans le cas particulier de Cannes, la SNCASO a également l'occasion d'envoyer régulièrement des ouvriers aux chantiers navals d'Antibes<sup>199</sup> qui sont dirigés par l'un des fondateurs des chantiers Romano : André Auniac, membre du groupe de Résistants Roger Claude Max<sup>200</sup>.

Plus directement la direction de la SNCASO a l'occasion de fournir à des groupes de Résistants des listes d'ouvriers susceptibles de partir en Allemagne pour les évacuer vers l'Afrique du Nord<sup>201</sup>. En y ajoutant la fabrication de faux papiers dans lesquels se spécialise le bureau d'études.

D'autre part, il est possible de s'intéresser au témoignage primordial d'un inspecteur du travail de Nice sur les méthodes employées pour limiter les départs en STO. Dans son témoignage celui-ci consacre un paragraphe à la SNCASO, seule entreprise qu'il nomme, indice de l'importance qu'a revêtu la lutte des départs en Allemagne au sein la SNCASO. Entreprise fortement surveillée par les Allemands et qui impliqua une résistance du bureau du travail face aux demandes de taxations pendant plusieurs mois, résistance que l'inspecteur du travail juge efficace.

<sup>190</sup> AD06, 166 W 18, Lettre de l'inspecteur du travail de Nice à l'inspecteur divisionnaire du travail de Marseille du 22/02/1943, Doc. 144.

<sup>191</sup> AD06, 166 W 18, Lettre de la Luftfahrtundoberbefehlshaber des Luftwaffe adressée à la SNCASO hôtel Continental du 10/03/1943, Doc.155

<sup>192</sup> AD06, 166 W 18, Télégramme de la direction de l'air de Vichy du 16/03/1943. Doc.154

<sup>193</sup> AD06, 169 W 7, Lettre de l'inspecteur divisionnaire directeur général de l'inspection du travail et de la main d'œuvre au préfet des Alpes-Maritimes du 03/10/1945. p. 5

<sup>194</sup> Lettre de la SNCASO à l'inspecteur départemental du travail du 16/03/1943. Doc.157. V. Aussi.

**PaniccaciEnquête**, p.12

<sup>195</sup> **JungAero**, p.33.

<sup>196</sup> **InterviewDucrosFettu**

<sup>197</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté.

<sup>198</sup> V. Par exemple. AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté.

<sup>199</sup> AD06, 146 W 32, Note du 18/10/1943, origine inconnue.

<sup>200</sup> AD06, 140 W 8, Procès verbal du secrétariat général pour la police de Marseille du 04/11/1944

<sup>201</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du capitaine, chef de groupe Jean Genestine, non daté.

Ainsi avec la complicité du chef de cabinet du préfet des Alpes-Maritimes, de l'inspecteur général de la production industrielle, du chef des services des renseignements généraux, des Résistants, d'industriels et du bureau de l'inspection du travail, ils parviennent à fortement limiter les départs aux travers d'ingénieux stratagèmes.

Pour ce faire, une première technique consiste en la désignation systématique de personnes pertinemment inaptes au STO et qui sont recalées à la visite de santé (c'est peut être le cas d'un ouvrier de la SNCASO, convoqué alors qu'il est devenu incapable suite à un grave accident d'aviation<sup>202</sup>...).

Une deuxième technique adapte astucieusement les directives reçues : le bureau d'inspection du travail devant désigner un tiers des effectifs des entreprises, ils ont l'idée de ne choisir ce tiers parmi chaque profession dans chaque atelier plutôt que sur le total des effectifs. Ainsi lorsqu'un atelier comporte 12 salariés pour 2 tourneurs, 2 forgerons, 2 manœuvres, 3 ajusteurs et 3 mécaniciens, seul un ajusteur et un mécanicien sont désignés au lieu de 4 ouvriers !

Une troisième technique met à contribution les syndicats. En effet, les statistiques sur les effectifs des établissements sont truquées par le bureau et demande est faite aux syndicats de confirmer la supercherie. Lorsque les différences de chiffres avec d'autres sources sont pointées du doigt, la crise économique entraînant des licenciements est invoquée. Technique grâce à laquelle l'inspecteur du travail estime que les taxations ont été de 2/3 inférieures à ce qu'elles auraient dû être.

Une quatrième technique suppose le remplacement des fiches de patriotes convoqués, par d'autres personnes connues pour leurs sentiments de collaborateurs, opérant ainsi substitutions et destructions des fiches. Ajoutée à une complexification de l'organisation des fiches, 600 d'entre elles sont éliminées.

Plus de la remise de certificats de travail à des Résistants.

Une cinquième technique qui a déjà été signalée, consiste en la désignation de personnes déjà convoquées, l'intendance de police se plaint de la multiplication des personnes convoquées 3 ou 4 fois !

Enfin par une dernière technique, le bureau de l'inspection du travail, sur le conseil de l'inspecteur de la production industrielle, a l'idée de réaliser des fiches divisées selon l'âge et la profession des individus, permettant de gonfler artificiellement le nombre de fiches en cas de contrôles<sup>203</sup> !

Humblement, l'inspecteur du travail avoue ne pas avoir empêché les départs en Allemagne, ne les ayant que freiné et bien qu'il ne précise pas le nombre de personnes dont le départ en STO a pu être évité ainsi, il est nul doute qu'il doit être important, y compris à la SNCASO. A titre personnel, au fil des nombreuses listes de convocations au STO consultées, il semble possible d'évaluer le nombre de départs en Allemagne d'employés de la SNCASO Cannes, à un peu plus de 120 personnes.

Malgré tout, d'autres choisirent des méthodes encore plus rocambolesques pour échapper au joug de l'occupant, ce qu'il est possible de relever avec l'évasion du SO.90.

## **Chapitre II : L'évasion du SO.90 (août 1943)**

Le 16 août 1943 se déroule un des événements le plus brillant de l'histoire de la SNCASO pendant la seconde Guerre mondiale : l'évasion du SO.90 Cassiopée pour l'Algérie. Si ce plan appelle des préparatifs minutieux (Section I), le caractère rocambolesque de son exécution en fait son éclat (Section II).

### ***Section I : La préparation minutieuse du plan d'évasion***

Depuis 1942, la SNCASO met à l'étude un nouveau prototype : le SO.90 Cassiopée (V. Annexe V). C'est avec celui-ci que le directeur technique de la SNCASO Maurice Hurel décide de préparer minutieusement son projet d'évasion vers l'Algérie. Il semble que les Allemands soupçonnaient déjà Maurice Hurel de trafiquer les tableaux d'effectifs de la SNCASO<sup>204</sup>, ce qui joua peut être dans la décision de cette évasion<sup>205</sup>.

Plusieurs obstacles empêchent l'exécution de fuite vers l'Algérie en aéronef. Le premier obstacle à ce projet est l'approvisionnement d'essence en quantité suffisante pour permettre le passage de la Méditerranée. Pour y remédier, Maurice Hurel obtient un accord de la Commission d'occupation et en respectant scrupuleusement ces restrictions, il multiplie les essais moteurs et les essais de roulements au sol du prototype. À cette occasion, des ravitaillements en essence ont lieu après chaque essai. Il en profite pour emmagasiner chaque fois quelques

<sup>202</sup> AD06, 166 W 18, Lettre de l'inspecteur du travail à un ouvrier de la SNCASO du 26/10/1942. Doc.133

<sup>203</sup> AD06, 169 W 7, Lettre de l'inspecteur divisionnaire directeur général de l'inspection du travail et de la main d'œuvre au préfet des Alpes-Maritimes du 03/10/1945

<sup>204</sup> [JungAeroJungAero](#), p.32.

<sup>205</sup> Sans compter qu'une tentative d'évasion par ce dernier semble avoir eu lieu à Toulouse auparavant.



litres<sup>206</sup> au-delà des besoins. Surplus qu'il cache au dépôt des cars de Cannes-la-Bocca<sup>207</sup> où la SNCASO détient un garage. Des Résistants aident également à compléter le plein.

Le second obstacle réside dans l'obtention d'une piste de décollage suffisamment longue pour permettre l'envol de l'appareil. En effet, le terrain d'aviation de St-Cassien est bloqué par des barbelés et des chevaux de frise. Prétextant la nécessité de disposer d'une plus grande zone de roulement pour tester les freins de l'appareil à une certaine vitesse, une brèche dans la défense de l'aéroport est accordée. Plusieurs essais sont alors effectués et le prototype ramené chaque fois dans son hangar afin d'apaiser tous soupçons pouvant entourer ce nouveau privilège.

Le dernier obstacle est dans la nécessité d'avertir les forces alliées en place en Algérie de l'arrivée de l'avion pour ne pas être abattu par les batteries de la DCA britannique. Maurice Hurel parvient à transmettre un message à la Résistance cannoise<sup>208</sup>, probablement à Héléne Vagliano pour que celle-ci le retransmette par radio<sup>209</sup>. Cependant le jour du départ et probablement à l'insu du pilote, le message n'a pu être transmis à temps...

En marge de ces préparatifs, Maurice Hurel fait en sorte de minimiser l'effet qu'aura son évasion sur ceux qui restent. Ainsi il envoie à sa femme qui réside à Neuilly divers documents et lettres pour lui permettre de se disculper lors de son inévitable interrogatoire par la Gestapo. Il envoie également à Paris, le chef des services techniques de la SNCASO, Lucien Servanty (qui entre autres projets, deviendra un artisan du Concorde). Il essaye également de dégager la responsabilité des techniciens et compagnons impliqués dans l'étude du SO.90.

Puis Maurice Hurel décide de partager son plan d'évasion et embarque ainsi ses trois fils, l'ingénieur chargé du projet Jean Weil, l'ingénieur électronicien Jean Turck, le général Jean Mollard (recherché par l'occupant) et son fils André ainsi qu'un de leur camarade de lycée, Gérard Allégret<sup>210</sup>. (Un rapport de police largement incomplet et également probablement erroné, mentionne aussi un ingénieur Wassilief<sup>211</sup>). Jean Turck est contacté par un billet disant à peu près : « *Le bateau est prêt, on pourrait essayer de mettre les voiles.* »<sup>212</sup>.

La nuit précédant le départ, la fine équipe peint des cocardes tricolores sous les ailes du prototype<sup>213</sup>.

## **Section II : L'exécution rocambolesque du plan d'évasion**

Le jour du départ, Maurice Hurel choisit avec précaution son moment. Il se présente en début d'après-midi alors qu'un seul garde surveille les lieux, le reste de la brigade de service italienne déjeune, tandis que leur capitaine est à la plage<sup>214</sup> ! Pour expliquer la présence de sa petite troupe et notamment des enfants, il dit que ces derniers rêvent de voler et qu'en conséquence il veut leur faire visiter l'avion<sup>215</sup>.

Les 10 complices embarquent alors, Jean Weil prend la place du co-pilote, tandis que les 8 autres se recroquevillent à l'arrière pour ne pas être repérés ; certains sous des couvertures. Prennent également place à bord des documents secrets de prototypes d'aéronefs<sup>216</sup> !

L'avion décolle le 16 août 1943, pour son premier vol ! Le tableau de bord n'est pas complet et le train d'atterrissage sorti, celui-ci n'ayant pas été encore testé il est jugé préférable de ne pas le rentrer, ce qui impose en plus du moteur neuf, de diminuer la vitesse de l'avion.

Les échappés volent ainsi à faible altitude pendant 3h10 croisant au passage un cargo de *liberty ship* apportant du matériel pour le débarquement en Sicile. Le sous-officier de service italien qui pense que l'envol a été autorisé par ses supérieurs ne donne l'alerte que tardivement. Quand l'aviation allemande se met en chasse, sans savoir précisément la direction qu'a pris le SO.90, elle recherche celui-ci plus loin et plus haut...

Au bout de ce périple, le SO.90 approche les côtes algériennes, direction Philippeville (Skikda de nos jours), et cela, sans que le message de l'arrivée de l'avion ne soit parvenu aux forces alliées. Le prototype que les bases

---

<sup>206</sup> [Lavoisard](#)

<sup>207</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>208</sup> [Lavoisard](#)

<sup>209</sup> [LaRésistance](#), p.39

<sup>210</sup> Peut-être aussi un ingénieur du nom de Lesk

<sup>211</sup> AD06, 4M1676, Lettre du commissaire central chef de la circonscription au préfet régional, cabinet d'intendance de police du 17/08/43. Doc.3469.22

<sup>212</sup> [Lavoisard](#)

<sup>213</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>214</sup> [Lavoisard](#)

<sup>215</sup> [Sissi&Fettu](#), p.145

<sup>216</sup> AD06, 4M1676, Lettre du commissaire central chef de la circonscription au préfet régional, cabinet d'intendance de police du 17/08/43. Doc.3469.22

au sol tentent de contacter ne répond pas, bien évidemment par faute d'équipement radio à bord, causant une véritable panique au sol. Pour autant, les batteries de DCA ne tirent pas et l'avion parvient à se poser avec quelques encombres dues à un mauvais réglage du pas d'hélice. Sur place quelques mesures de vérifications sur les passagers ont lieu<sup>217</sup>.

Qui retient la DCA de faire feu ? Un auteur estime que c'est le fair-play British qui empêche la DCA d'attaquer le prototype, tant que celui-ci ne commence pas son offensive<sup>218</sup>. Sans remettre en cause l'esprit sportif des Britanniques, il est cependant nécessaire de rajouter le témoignage des intéressés. En effet, il est signalé que le capitaine Français Bonaventure, présent sur la base pour s'occuper d'un problème de moustiques, suggère aux officiers de tirs d'attendre avant de déchaîner les foudres des canons : la faible allure, le train sorti et peut être les cocardes tricolores peintes sous les ailes du prototype font le reste<sup>219</sup>.

Voilà une belle réussite pour cette opération qui permet par ailleurs à Jean Turck de construire « (...) à Londres les premiers brouilleurs, utilisés contre les bombes planantes télécommandées allemandes HS 293, notamment lors du débarquement de Provence. »<sup>220</sup>.

Cela ne doit pas néanmoins faire oublier les tragiques conséquences de l'événement, pour ceux qui sont restés à Cannes. La colère de l'occupant allemand ne tarde pas à se déchaîner, tout d'abord sur un infortuné militaire italien qui est exécuté ! Quelques semaines après, en plus de la capitulation transalpine, les Allemands chassent les Italiens sur un bon mot « *Exit les Italiens, vous nuls, de vrais passoires... comme au foot.* »<sup>221</sup>.

Ensuite, à la SNCASO, quelques ouvriers ayant procédé à la mise au point du SO.90 et le directeur sont arrêtés et interrogés à l'hôtel Gallia<sup>222</sup>. Si la plupart sont libérés le 9 septembre 1943, l'un d'eux, le directeur Raymond Boixeda, est déporté en Ligurie à Imperia où il reste interné pendant 7 mois. Son remplaçant Paul Fandoux sera lui, encore interrogé quelques mois plus tard alors que la Gestapo recherche les plans d'avions de chasse que Maurice Hurel a emporté avec lui.<sup>223</sup>

Enfin le travail à l'usine est interdit pendant 6 jours, du 20 au 26 août 1943, par les Italiens<sup>224</sup>. Le bureau d'études lui ne ré-ouvre que le 1<sup>er</sup> septembre 1943<sup>225</sup>. Par ailleurs dans la nuit de l'évasion un mouvement de résistance s'organise spontanément et des machines sont démontées et cachées un peu partout dans la région et dans le Var<sup>226</sup>.

Depuis 1985, un monument à Maurice Hurel commémore l'événement devant l'aéroport de Cannes-Mandelieu (V. Annexe VI). Mais c'est dans la foulée de cet événement que commence à Cannes l'occupation allemande, loin de mettre cette dernière dans de bonnes dispositions.

## **Titre II : De l'occupation allemande à la reconstruction de la France**

Bien que côtoyant les Italiens à Cannes depuis l'invasion de la zone Libre, l'occupation allemande ne commence véritablement qu'après le départ des Italiens. A Cannes comme ailleurs ce changement des forces d'occupation entraîne une aggravation des difficultés (Chapitre I). A la libération la SNCASO qui redevient SNCASE panse douloureusement ses plaies (Chapitre II).

### **Chapitre I : L'emprise des forces nazies sur la SNCASO (Septembre 1943 - Août 1944)**

Il est quelque peu inexact de situer l'occupation allemande dans les Alpes-Maritimes en septembre 1943, alors qu'elle intervient réellement qu'en novembre. Toutefois par souci de facilités il est apparu utile de faire coordonner ce changement d'occupation avec la capitulation transalpine du 8 septembre 1943.

Sous l'occupation, la Résistance à la SNCASO se poursuit activement (Section I) quand l'occupant allemand se met en place à Cannes il cherche à y remédier par la surveillance accrue de la SNCASO (Section II), alors que l'usine subit des bombardements (Section III) ce qui entraîne sa progressive désaffectation (Section IV).

---

<sup>217</sup> [Lavoisard](#)

<sup>218</sup> [JungAero](#), p.35 et s.

<sup>219</sup> [Lavoisard](#)

<sup>220</sup> [Ruggiero](#), contribution de Philippe Jung, p.223-224

<sup>221</sup> [TableRonde](#)

<sup>222</sup> AD06, 4M1676, Lettre du commissaire central chef de la circonscription au préfet régional, cabinet d'intendance de police du 17/08/43. Doc.3469.22

<sup>223</sup> [JungAero](#), p.43. V. Aussi, [PanicacciVie](#), p.46

<sup>224</sup> Arch. Dep. Nice, 4M1676, Lettre du commissaire central au préfet régional du 26/08/1943, Doc.3469.18

<sup>225</sup> Le Petit Niçois, 02/09/1943, p.2, Annonce de la S.N.C.A.S.O

<sup>226</sup> [Sissi&Fettu](#), p.146

## Section I : La poursuite des faits de résistance sous l'occupation

Au-delà des faits de résistance déjà évoqués, la SNCASO se distingue pendant l'occupation italienne et allemande, par son très important réseau de fabrication et de trafic de faux papier au bureau d'études.

En effet, le bureau d'études se spécialise dans la falsification de cartes d'identités et de tickets de rationnement<sup>227</sup>, domaine dans lequel le bureau d'études semble bénéficier d'une certaine avance, ce qui permet avec d'autres réseaux de falsifications d'éviter le port de l'étoile jaune à certains Juifs<sup>228</sup>. Le bureau d'études cache ainsi ses propres employés d'origine israélite, causant la descente du 9 février 1944<sup>229</sup> dans ses locaux, comme il sera étudié plus loin. Cette descente ne suffit pas d'ailleurs à interrompre la fabrication de faux papiers, qui continue, malgré la soixantaine de personnes arrêtées. C'est ainsi qu'un auteur relève que la « SNCASO est extrêmement active au niveau de la protection de la population cannoise »<sup>230</sup>.

Un auteur signale la présence au bureau d'études de Maurice Cachoud (de son nom de Résistant), comme l'un des principaux faussaires du bureau. Sauvante plus d'un millier de Juifs avant d'être promu en mars 1944, responsable national du service de faux-papiers du Mouvement de Libération Nationale<sup>231</sup>. A la suite de cette promotion, Maurice Cachoud aurait été torturé à mort après être tombé dans une embuscade à Paris<sup>232</sup>.

Par ailleurs, il est témoigné que le directeur de la SNCASO, Paul Fandoux (après l'évasion du commandant Hurel), facilite le déplacement des agents résistants du bureau d'études. Il donne également de nombreux renseignements sur la production aéronautique allemande, fournissant lui-même des imprimés qui servent de cartes de travail utilisées comme couvertures à plusieurs agents<sup>233</sup>. Paul Fandoux dont les actes de résistance sont signalés dès 1942<sup>234</sup> intègre par ailleurs le Groupe « Guy » à partir du 01/12/1943<sup>235</sup>.

Le directeur de la SNCASO supervise aussi la construction et la dissimulation de prototypes d'avions fabriqués clandestinement à la SNCASO après que les Allemands aient interdit le travail sur des aéronefs français en 1943<sup>236</sup>. Le chef de fabrication de la SNCASO semble d'ailleurs avouer à demi-mots, que certains de ces prototypes sont des commandes d'Alger ! Il déclare après le bombardement du 11 novembre 1943 « *En effet, les Allemands avaient arrêté tous nos travaux d'avions commandés par Vichy...et par Alger.* »<sup>237</sup>

Dans la nuit du 19 et 20 janvier 1944 se produit un acte de résistance qui n'est pas uniquement lié à la SNCASO. Cette nuit des Résistants récupèrent des fûts d'essence super aviation 80 octanes volés aux Italiens par les employés de la SNCASO lors de la capitulation transalpine, fûts qui sont dirigés vers le maquis qui en a cruellement besoin<sup>238</sup>. Cette essence est entreposée à l'intérieur d'une fosse dans un garage de la SNCASO au dépôt de la compagnie des transports en commun de Cannes. Cette cache datant probablement de l'époque où Maurice Hurel amenait à ce dépôt de l'essence pour son plan d'évasion, comme le déclarera le directeur de la SNCASO Paul Fandoux à la Gestapo<sup>239</sup>.

Cet acte est effectué par des éléments de L'AS 24 (armée secrète), et du groupe « Jean-Marie » des francs-tireurs et partisans, dont fait partie Sam Kadyss (qui entre autres fonctions a été ouvrier à la SNCASO), pour un total d'environ 7 personnes.

Un camion amené d'Antibes entre dans la cour du dépôt<sup>240</sup>. Sous la menace des mitrailleuses, et en se faisant passer pour la Gestapo, les Résistants se rendent maîtres des lieux et de ses occupants, accueillant au fur et à mesure quelques employés matinaux. Manifestement les Résistants ne sont pas familiers avec les lieux, car ils demandent des directions aux employés, pourtant ceci fait, ils se dirigent directement vers le garage de la SNCASO et creusent une fosse recouverte de sable, alors même que le personnel du dépôt déclare ignorer

---

<sup>227</sup> [La Résistance](#), p.31

<sup>228</sup> [Digiuni](#), p.131

<sup>229</sup> [PanicacciVie](#), p.46.

<sup>230</sup> [Digiuni](#), p.135

<sup>231</sup> [La Résistance](#), p.31

<sup>232</sup> [Cachoud](#)

<sup>233</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du capitaine, chef de groupe Jean Genestine, non daté.

<sup>234</sup> AD06, 140 W 8, Lettre de George Henri du 01/05/1946

<sup>235</sup> AD06, 140 W 8, Attestation du chef du réseau « Guy » du 08/10/1945

<sup>236</sup> AD06, 140 W 8, Procès-verbal de la préfecture de la Seine de la séance du 13/07/1945

<sup>237</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté

<sup>238</sup> [La Résistance](#), p.32. V. Aussi. [Digiuni](#), p.135.

<sup>239</sup> AD06, 4M1676, Rapport de police de l'inspecteur principal au commissaire principal du 27/01/1944.

Doc.3469.23

<sup>240</sup> [La Résistance](#), p.32

l'existence de cette fosse. Plus tard le directeur et plusieurs employés de la SNCASO déclarent connaître l'existence de cette fosse qu'ils pensaient vide.

Les fûts d'essence sont chargés sur le camion, néanmoins faute de place, les Résistants essayent infructueusement de faire démarrer d'autres véhicules stationnés dans le dépôt pour charger le reste de la cargaison. La vingtaine de fûts qui ne peuvent être emportés sont troués pour ne pas être récupérés par l'occupant. Avant de partir, des menaces de mort signées « le maquis » sont déposées sur le bureau du directeur des transports en commun de Cannes<sup>241</sup>.

Le lendemain, le 21 janvier 1944, la Gestapo arrête et conduit pour interrogatoire environ 7 membres de la SNCASO, à l'hôtel Montfleury<sup>242</sup>. Si la moitié est libérée le 24 janvier 1944<sup>243</sup>, les autres sont maintenus en détention, c'est le cas du sous-directeur, chef du personnel, Alfred Maynard, libéré le 2 février 1944<sup>244</sup>.

Mais au-delà de ces interrogatoires aucune sanction ne semble avoir été retenue contre la SNCASO, bien que cet événement ne doit pas être pour rien dans la décision de la Gestapo de procéder à une descente massive au bureau d'études le 9 février suivant... Sans oublier tous les Résistants de la SNCASO dont les archives n'ont pas retenu la mémoire et ceux dont les noms n'ont pu trouver leurs places dans cet exposé mais qui justifient la surveillance accrue de la SNCASO.

## **Section II. La surveillance accrue de la SNCASO**

Avec l'occupation allemande, la SNCASO se militarise, la surveillance de l'entreprise entraîne des arrestations et des déportations.

En effet, l'extérieur de l'usine de Cannes se trouve couverte de barrières et de barbelés, isolée du terrain d'aviation par un fossé anti-char (en biais sur une longueur de 100 mètres environ sur la jonction de la route du terrain d'aviation<sup>245</sup>) et un champ de mines signalé par la présence de gros panneaux « *Achtungminen* », du côté de l'usine... mais pas de l'autre. Ce qui n'empêchait pas les apprentis de l'usine de traverser le fossé, systématiquement inondé, sur une planche pour jouer au football sur le terrain d'aviation ou encore d'aller chercher des carottes et des herbes pour les lapins de leur instructeur, l'ingénieur Voisin, causant même la chute de l'un d'eux dans le fossé lorsqu'un dépôt de munitions explosa à proximité !

Après le bombardement de l'usine en janvier 1944, les Allemands ont la « bonne idée » de s'entraîner au tir devant l'usine au canon de 88 mm, ce qui oblige un employé de l'usine à changer les vitres, cassé par le souffle des explosions tous les 8 jours, scellant les uns sur les autres des bris de verres, faute de vitres neuves<sup>246</sup> !

Le comique de ces situations ne doit néanmoins pas faire oublier le tragique d'autres événements, alors qu'en 1944 la police de sûreté allemande multiplie les arrestations... Notamment avec la descente du 9 février 1944 à l'hôtel Continental et du Pavillon entraînant l'arrestation de 58 membres du personnel (ou peut-être 64 ou 66 selon les sources<sup>247</sup>) dont 4 dactylos<sup>248</sup>. L'un des hôtels est cerné par des personnes armées de mitraillettes, puis des transferts à l'aide de voitures cellulaires sont opérés (une dizaine de petits cars blancs), pour les amener à l'hôtel Montfleury, siège de la Gestapo. En effet la Gestapo investit au pas de course les cinq étages de l'hôtel, se répartissant tous les trois mètres et disposant à chaque niveau d'un agent de la Gestapo. Les secrétaires rassemblent tout le monde (environ 400 personnes) à raison d'un bureau par étage. Ayant fait son choix au hasard, le chef de la Gestapo fait descendre et aligner dans le parc environ 55 hommes et 9 femmes ;<sup>249</sup> selon la police cannoise, sous couvert de rechercher certains plans de fabrications, le but de cette expédition est de découvrir des israélites qui se dissimulent avec de fausses pièces d'identités<sup>250</sup>.

<sup>241</sup> AD06, 4M1676, Rapport de police de l'inspecteur principal au commissaire principal du 27/01/1944. Doc.3469.23

<sup>242</sup> AD06, 166 W 8, Lettre du Commissaire central de Cannes au cabinet d'intendance de police de Nice du 22/01/1944. V. Aussi. AD06, 166 W 8, Note de renseignement du 24/01/1944.

<sup>243</sup> AD06, 166 W 8, Lettre du Commissaire central de Cannes au cabinet d'intendance de police de Nice du 25/01/1944. V. Aussi. AD06, 166 W 8, Note de renseignement du 24/01/1944.

<sup>244</sup> AD06, 166 W 8, Lettre du Commissaire central de Cannes au cabinet d'intendance de police de Nice du 04/02/1944

<sup>245</sup> AD06, 717 W 1364, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 12/09/45

<sup>246</sup> [InterviewDucrosFettu](#). V. Aussi [Sissi&Fettu](#) p.150

<sup>247</sup> [Digiuni](#), p.135

<sup>248</sup> AD06, 166 W 8, Rapport de police n°1571 du commissariat de Cannes du 10/02/1944

<sup>249</sup> [CASPWikiSNCASOCannes](#)

<sup>250</sup> AD06, 166 W 8, Rapport de police n°1571 du commissariat de Cannes du 10/02/1944

Interrogés dix par dix, l'essentiel des employés et toutes les femmes sont relâchés dans la soirée mais 11 d'entre eux subissent cependant des interrogatoires plus poussés<sup>251</sup> ; 10 partent pour Nice. Le onzième est battu pour avoir refusé d'admettre son vrai nom, puis il est oublié dans une cave jusqu'à ce que le personnel de l'hôtel le retrouve inconscient deux semaines plus tard<sup>252</sup>. Parmi les 10 transférés à Nice, certains sont libérés<sup>253</sup>, d'autres sont déportés en Allemagne<sup>254</sup>.

A l'occasion d'autres exactions, la famille Dassault est également déportée au camp de Drancy à la fin mars<sup>255</sup>. Un dessinateur, qui intégrera à son retour Hergé est également déporté<sup>256</sup>. Le directeur des groupements techniques de la SNCASO à Cannes, Marcel Roca, est lui arrêté le 13 décembre 1943 pour une raison inconnue<sup>257</sup>.

En plus de la relation conflictuelle à l'occupant, l'usine de Cannes subit des bombardements.

### **Section III. Les bombardements de la SNCASO.**

Au cours de l'occupation allemande, la SNCASO connaît deux bombardements, l'un en 1943 l'autre en 1944.

D'une part, le bombardement du 11 septembre 1943 : paradoxalement ce bombardement qui ne visait pas principalement la SNCASO, mais la gare de Cannes, fut le plus dévastateur pour l'usine. Alors que dans la journée du 11 novembre, les ouvriers suspendent leur travail ¼ d'heure<sup>258</sup>, c'est bien un feu d'artifice célébrant l'armistice que croit entendre la population de La Bocca. Il n'en est rien, c'est la Royal Air Force qui, visant la gare de Cannes La-Bocca, touche la ville et l'usine, faisant plus de quarante victimes et 2.000 sinistrés<sup>259</sup>.

Fort heureusement à la SNCASO les dégâts ne sont que matériels, endommageant fortement le bâtiment et le matériel de l'usine ainsi que les hangars et les prototypes SO.30N et R qu'ils contenaient<sup>260</sup> (V. Annexe VII). Par ailleurs le bombardement détruit partiellement les archives du service de contrôle de la circonscription aéronautique régionale de l'usine (destruction qui sera complétée avec l'abandon de l'usine en 1944)<sup>261</sup>. Plusieurs jours après l'attaque, des bombes à retardement continuent d'exploser. L'une d'elle touche la route (encore en construction) faisant communiquer l'usine à l'aérodrome et provoque un entonnoir important, disloquant les terres de remblais de la route sur une grande distance. Par la suite la zone entourant la route est évacuée et minée, amenant à la construction du fossé anti-char<sup>262</sup>. Une autre explose au sein de l'usine un dimanche, ce qui permet d'éviter toute victime autre que la cantine, qui selon la légende en garda les murs et les tables penchés<sup>263</sup>.

Ce bombardement eut plusieurs conséquences : tout d'abord le personnel de la SNCASO se rend compte que les abris antiaériens en béton, de formes hexagonales, construits par la direction sont inefficaces contre les bombes. Le directeur fait alors mettre des guetteurs sur le toit de l'usine, dès que ces derniers aperçoivent des avions, les ouvriers sortent des ateliers. Tandis que les apprentis partent jouer au football pendant les alertes, ce qui leur vaut une grande frayeur lorsqu'ils sont survolés par un avion allié, qui heureusement ne tire pas sur les jeunes s'éparpillant aux quatre coins du terrain d'aviation<sup>264</sup>.

Ensuite, le bombardement qui s'accompagne de tracs promettant de futures attaques, imprègne les ouvriers de craintes<sup>265</sup>. Il est demandé que les écoles à proximité de la SNCASO (entre autres lieux) considérées comme réellement sensibles, soient fermées et repliées ailleurs<sup>266</sup>.

<sup>251</sup> AD06, 166 W 8, Rapport de police n°1572 du commissariat de Cannes du 10/02/1944

<sup>252</sup> [CASPWikiSNCASOCannes](#)

<sup>253</sup> V. Par exemple, AD06, 166 W 8, Note de renseignement du 14 Février 1944

<sup>254</sup> V. Par exemple, AD06, 169 W 4, Statistique de la déportation, fiche individuelle de l'ingénieur S.G.

<sup>255</sup> [JungAero](#), p.53

<sup>256</sup> [JungAero](#), p.48.

<sup>257</sup> AD06, 166 W 7, Fiche de renseignements du directeur techniques des groupements de la SNCASO à Cannes du 19/12/1943.

<sup>258</sup> AD06, 4M1676, Lettre du commissaire central de Cannes au sous-préfet de Grasse du 11/11/1943, Doc.3469.21

<sup>259</sup> [JungAero](#), p.46

<sup>260</sup> [CASPWiki2eGM](#)

<sup>261</sup> AD06, 717 W 1363, Lettre de la SNCASO à l'ingénieur des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 20/05/1948

<sup>262</sup> AD06, 717 W 1364, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 12/09/45

<sup>263</sup> [Sissi&Fettu](#), p.147 et s.

<sup>264</sup> [Sissi&Fettu](#), p.147 et s.

<sup>265</sup> [JungAero](#), p.46

<sup>266</sup> AD06, 166 W 22, Écoute d'une conversation entre l'inspecteur d'académie de Nice, et un interlocuteur à Cannes du 15/11/1943

Enfin et surtout, les dégâts sur l'usine entraînent une dangereuse chute de l'activité. En effet, les Allemands arrêtent tous les travaux d'avions commandés par Vichy (et par Alger...), comptant sur les hommes devenus disponibles. Étonnamment le travail à la SNCASO est interrompu moins d'un mois.

Le directeur supplie l'usine de Châteauroux de céder du travail pour obtenir une raison d'être vis-à-vis de la Gestapo et du STO et pour fixer du personnel à Cannes. Ce qui fait rentrer une commande de bâtis-moteurs et « d'occuper 30 à 40 ouvriers, bien heureux de travailler dans les gravats sous les vitres qui se détachaient à côté d'une bombe à retardement<sup>267</sup>. ». De plus le siège de la SNCASE à Paris demande d'accélérer l'envoi de personnel dans des usines françaises pour éviter des départs directs en Allemagne. Ainsi de nombreux ouvriers sont mutés après le bombardement<sup>268</sup>.

D'autre part, le bombardement du 24 janvier 1944, venant prolonger l'œuvre de la Royal Air Force, le sous-marin *Casablanca* renseigné par la résistance cannoise émerge à 1 mille nautique<sup>269</sup>, dans le golfe de la Napoule. Sur les 16 obus tirés, 4 atteignent leurs cibles détruisant un atelier et endommageant six prototypes, mais là encore sans pertes humaines. Un obus aurait également touché un blockhaus camouflé en restaurant derrière l'usine<sup>270</sup>, bien que cette information n'a pu être pleinement confirmée.

C'est à la suite de ce dernier bombardement que les Allemands viennent faire leurs entraînements de tirs devant l'usine. Après ceux-ci une équipe d'entretien reste à l'usine et un de ses membres passe à travers une verrière. C'est peut-être là, le seul blessé qui pourrait être quelque peu relié à ce bombardement<sup>271</sup>.

Pour remettre en état l'usine à la suite de ces attaques, un architecte de la SNCASE évalue approximativement la dépense nécessaire aux travaux à 1.700.000 fr<sup>272</sup>. Coût fatal pour la SNCASE qui prolonge sa progressive désaffectation.

#### **Section IV. La progressive désaffectation de la SNCASO.**

Au début de l'année 1944 la SNCASO met en place l'opération Flayosqet visant à déplacer tout ce que contient la SNCASO. Les ouvriers faute de travail à la SNCASO se replacent, bien que la construction de la soufflerie de l'ONERA continue.

Un peu avant la dissolution du bureau d'études national et la mutation de ses employés en février 1944 vers Paris (grâce notamment à l'aide de la mairie de Cannes)<sup>273</sup>, la SNCASO reçoit des instructions du gouvernement pour procéder coûte que coûte aux démontages et transports de 6 avions répartis sur Cannes et Antibes. Et aussi des machines-outils, des maquettes, des bâtis et des stocks afin d'éviter les pillages et dégâts liés au risques de guerre. Les craintes étaient peut être justifiées, progressivement les Allemands des Todt et de la Gestapo viennent se servir journallement, sans bon de réquisition régulier à l'usine<sup>274</sup>.

Le choix se porte pour un lieu à 30 km des côtes, vers une plâtrerie désaffectée de Flayosq et du lieu-dit du Flayosqet proche de Draguignan, ainsi qu'une huilerie qui en 2014 porte encore la trace d'un pan de la grande porte détruite pour faire rentrer un prototype<sup>275</sup>. L'opération débute le 24 février 1944, étonnamment sous la surveillance d'officiers allemands qui ne semblent pas y voir d'inconvénient, et entraîne le déplacement de 11 avions (Bloch.800P, SO.30N, SO.30R, SO.93, SO.3020 Belphégor stratosphérique, SO.P1, SE-1010 pour l'IGN, hydravion NC 420, Loire-Nieuport LN 42 de bombardement en piqué, Fairchild 24 de liaison et "Potez"). Plusieurs employés de la SNCASO entretiennent et surveillent sur place les aéronefs tandis que le tout serait ponctué d'inspections allemandes périodiques. Le complet déplacement s'achève le 11 mai 1944 pour un total de 27 voyages entre Cannes et Flayosq, <sup>276</sup>comme le rappelle très justement un ancien employé : il n'y avait pas l'autoroute<sup>277</sup>...

Entre temps la SNCASO est presque complètement désertée, les apprentis sont priés de quitter les lieux le 23 février 1944 et les ouvriers qui n'ont pas été mutés dans d'autres usines de la SNCASO ou qui sont purement

<sup>267</sup> Celle qui explosa près de la cafétéria, les ouvriers n'avait pas connaissance de sa présence.

<sup>268</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté

<sup>269</sup> [LaRésistance](#), p.39

<sup>270</sup> [JungAero](#), p.47

<sup>271</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>272</sup> AD06, 717 W 1358, Compte rendu de l'ingénieur des T.P.E du 21/03/1944, Doc.15

<sup>273</sup> [CASPWiki2eGM](#)

<sup>274</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté

<sup>275</sup> [TableRonde](#), p.5 et s.]

<sup>276</sup> [CASPWiki2eGM](#)

<sup>277</sup> [TableRonde](#), p.5 et s.]

licenciés doivent se reconvertir. Certains se dirigent vers les Aciéries du Nord qui sont proches et deviennent serruriers ou mécaniciens<sup>278</sup>...

En dépit de cette désaffectation de l'usine et la fermeture du bureau d'études, une activité est malgré tout maintenue alors que la construction de la soufflerie sur les terrains de tennis de l'hôtel Continental se poursuit. En effet, une partie du personnel est installé sous un appentis accolé au hangar qui contient la soufflerie<sup>279</sup>. En avril 1944 le secrétaire général à la défense aérienne approuve des travaux à hauteur de 2.850.000 fr à la soufflerie<sup>280</sup>, qui a déjà coûté plusieurs millions depuis 1942. Le choix apparaît néanmoins judicieux car, à priori, cette soufflerie deviendrait la meilleure d'Europe en matière de basse vitesse après la libération et verrait en 1951 la naissance de l'aventure du Concorde<sup>281</sup>.

En partie à cause de cet abandon de la SNCASO, l'usine de Cannes redevenue SNCASE à la libération aura du mal à survivre.

## **Chapitre II : L'industrie aéronautique cannoise panse ses plaies à la libération (Août 1944-1947)**

Avec la fermeture du bureau d'études national et l'éparpillement des ouvriers de l'usine, la SNCASO à Cannes n'est plus, et à la libération la SNCASE reprend ses droits. Si la SNCASE souffre peu de l'épuration (Section I), cela n'empêche pas que la reprise de l'activité est difficile (Section II).

### **Section I : L'épuration restreinte à la SNCASE**

En raison de la fermeture du bureau d'études national et l'éparpillement des employés de Cannes, une étude complète de l'épuration à la SNCASE impliquerait de s'intéresser à toutes les sociétés nationales de constructions aéronautiques et de comparer les épurations organisées sur place et les anciens effectifs de la SNCASO. Des employés de la SNCASO appartenaient d'ailleurs au Service d'ordre légionnaire et portaient le béret<sup>282</sup>. En attendant, à Cannes il ne semble y avoir pas plus de trois cas à relever, dont un seul aboutit à une sanction.

Le premier cas concerne un chef de fabrication de la SNCASO. L'unique accusateur, ancien ouvrier de la SNCASO, rapporte que le chef de fabrication aurait poussé de toutes ses forces à la production, se dépensant sans compter pour l'aménagement du nouvel atelier qui devait servir à la construction des bâtis-moteurs (à la suite du bombardement du 11 novembre 1943) et que lors de la visite des jeunes gens qui devaient partir en Allemagne, il servit d'interprète et déjeuna avec les membres de la commission allemande au restaurant Bourguignon (qui se trouvait derrière l'usine) entre le 17 novembre 1943 et la fin mars 1944.

Pour sa défense le chef de fabrication précise que, comme l'ignore son accusateur, la commande de bâtis-moteurs est exécutée non pas pour le compte des Allemands mais pour le compte de l'usine de Châteauroux qui travaillait elle-même pour l'entreprise Bronzavia-Lyon. Que cette commande doit être honorée à tout prix pour permettre de faire travailler les ouvriers après la destruction de l'usine et ainsi empêcher leurs départs en STO. Pour le reste il affirme qu'il n'a jamais fréquenté ni déjeuné avec aucun Allemand au restaurant Bourguignon, et qu'il n'a pu servir d'interprète car il ne parlait pas allemand ! Au contraire le chef de fabrication rappelle la prévenance de la direction pour le personnel qui prenait le maquis ou pour les israéliens employés à la SNCASO ainsi que pour les avoir aidés à passer en Espagne. Que pour éviter la tâche désagréable d'amener son personnel une deuxième fois à la visite de santé, il quitte son travail environ un mois pour raisons de santé. A la vue de ces éléments le comité d'épuration décide alors de la relaxe dudit chef de fabrication.<sup>283</sup>

Le second cas concerne le directeur de la SNCASO. L'accusateur encore une fois unique, est le même que précédemment. Ce dernier reproche au directeur de la SNCASO d'avoir désigné 22 dessinateurs pour partir en Allemagne en août 1943 et aussi l'interruption de la grève du 11 novembre 1943 par des menaces. Puis d'avoir imposé des heures supplémentaires aux ouvriers et la livraison volontaire de métal aux Allemands.

Tout d'abord, en ce qui concerne la désignation de 22 dessinateurs, le directeur se défend en précisant qu'à la date de ces désignations, il ne pouvait pas procéder à celles-ci car il n'était pas encore directeur de la SNCASO

---

<sup>278</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>279</sup> AD06, 717 W 1363, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 02/05/1944

<sup>280</sup> AD06, 717 W 1363, Lettre du secrétaire général à la défense aérienne à l'ingénieur en chef des points et chaussées des Alpes-Maritimes, du 09/06/1944.

<sup>281</sup> [Ruggiero](#), contribution de Philippe Jung, p.224

<sup>282</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>283</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté

(ce qui est exact), et que ces désignations ont été effectuées par le bureau de placement de Cannes. Que de plus, les 22 dessinateurs sont tous revenus d'Allemagne et qu'aucun n'a tenu le directeur responsable de leur départ.

Ensuite, pour la grève du 11 novembre 1943 et les heures supplémentaires, il affirme qu'un policier de Cannes est venu à l'usine et lui a recommandé de maintenir le calme dans l'usine à cause de la présence proche des Allemands. Le directeur reconnaît avoir alors menacé les grévistes en signalant la proximité des Allemands et la possibilité qu'ils interviennent, mais sans avoir pris aucune sanction. Il faut ici rappeler que la SNCASO était dans le collimateur de l'occupant depuis l'évasion du commandant Hurel. Sur les heures supplémentaires il précise qu'elles ont été ordonnées par les Allemands.

Enfin sur la livraison de métal, il s'agit de 5 tonnes de duralumin qui ont été réquisitionnées par les Allemands et non données selon le directeur. Il rappelle par ailleurs, que par la suite, le directeur de la SNCASO est nommé directeur de l'usine de Châtillon sur la demande de ses ouvriers<sup>284</sup>.

A la défense du directeur de la SNCASO intervient le capitaine chef de groupe Jean Genestine, dessinateur au bureau d'études, qui témoigne de la précieuse aide du directeur de la SNCASO, pour la fourniture de renseignements et de faux papiers. Il propose également pour le directeur une citation d'honneur du réseau<sup>285</sup>.

Un médaillé de la Résistance, membre du groupe Mithridate (qu'intègre aussi Étienne Romano) et Jade Amicole (sous-réseau du groupe Alouette), offre également un vibrant témoignage. Ce dernier ayant installé une activité clandestine de tirages de plans industriels à Cannes en 1942. Il affirme que le directeur de la SNCASO avec qui il est en rapport constant l'a aidé dès le début et pendant toute l'occupation. Que c'est en payant de sa personne bien des fois que le directeur arrangeait « des coups ». Que son rôle de chef eut été plus facile s'il avait suivi l'exemple de ses collègues passés en Espagne, mais qu'il fallait que quelqu'un reste. Que l'acceptation de cette tâche terrible s'avérait délicate, que le directeur s'en acquitta avec les honneurs notamment par la conservation de prototypes clandestins, du personnel, du matériel et de l'outillage<sup>286</sup>.

De plus, le chef du réseau « Guy » certifie que le directeur devient agent de ce réseau à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1943 jusqu'à la libération. Exerçant les fonctions de chef sous-secteur, assimilé au grade de sous-lieutenant<sup>287</sup>. A la vue de ces éléments le comité d'épuration ne retient aucune faute contre le directeur de la SNCASO et propose sa relaxe<sup>288</sup>.

Face à ces deux dossiers, présentés par le même accusateur unique, la question demeure, pourquoi de telles accusations ?

Au-delà de l'incompréhension des rôles respectifs des uns et des autres sous l'occupation et des rancœurs qui apparaissent à l'issue de la guerre (comme ce sera le cas pour André Auniac<sup>289</sup>), il est possible de penser que dans le cas du directeur de la SNCASO la réponse est simple. Il semble que le conflit entre le directeur et son accusateur remonte à une dispute suite à la nomination pour le STO du fils malade de l'accusateur (qui finalement ne partit pas). Alors qu'il plaida la cause de son fils, le directeur rétorqua qu'il se « verrait dans l'obligation d'en désigner un autre à sa place et que ce n'était pas bien »<sup>290</sup>.

D'autre part, dans le cas du chef de fabrication, l'intéressé lui-même estime que la source du conflit provient d'un épisode de février 1944, où, l'accusateur subit de fortes remontrances pour avoir « égaré » une chaîne d'un tour automatique Ward qu'il avait lui-même démonté et mise « soigneusement de côté » (Cette chaîne introuvable dans le commerce pouvait servir sur les vélos)<sup>291</sup>.

Ce serait donc en partie par vengeance personnelle que ces deux dossiers arrivèrent sur le bureau du comité d'épuration.

Le troisième cas concerne un dessinateur de l'entreprise. Ce dernier est inquieté pour s'être engagé comme volontaire dans l'organisation Todt et parce qu'il aurait ensuite rempli les fonctions d'interprète au siège de la Gestapo à Cannes. Le comité d'épuration propose alors comme sanction l'interdiction d'exercer un poste de

<sup>284</sup> AD06, 140 W 8, Procès-verbal de la préfecture de la Seine de la séance du 13/07/1945

<sup>285</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du capitaine, chef de groupe Jean Genestine, non daté.

<sup>286</sup> AD06, 140 W 8, Lettre de George Henri du 01/05/1946

<sup>287</sup> AD06, 140 W 8, Attestation du chef du réseau « Guy » du 08/10/1945

<sup>288</sup> AD06, 140 W 8, Séance du comité d'épuration du 04/06/1946. V. Aussi, AD06, 140 W 8, Procès-verbal de la préfecture de la Seine de la séance du 13/07/1945.

<sup>289</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense sur la situation d'André Auniac non daté (à priori avril 1945) dans le dossier d'épuration d'André Auniac. V. Aussi [CASPWikiAuniac](#)

<sup>290</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du directeur de la SNCASO du 25/02/1946

<sup>291</sup> AD06, 140 W 8, Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté



commandement dans toutes entreprises. A la défense de ce dessinateur, il est toutefois possible de noter qu'il effectuait son service militaire à l'étranger, et ne pouvait être présent pour assurer pleinement sa défense<sup>292</sup>.

Au-delà de ce cadre légal, une épuration informelle s'organise au sein de la SNCASO, un directeur technique affirme ainsi que démobilisé de son unité en mars 1945 par le ministre de l'Air, son premier soin fut de licencier tous ceux qui furent des collaborateurs douteux et de faire interner deux d'entre eux<sup>293</sup>.

Il est par ailleurs intéressant de noter qu'à la libération la SNCASE ne figure pas dans la liste des entreprises dont la création ou l'extension anormale depuis 1940 ont été liées à l'exécution de travaux pour les services militaires allemands<sup>294</sup>. Il faut dire que le piteux état de l'usine et sa faible activité à la libération ne permet guère de parler d'une extension anormale.

## **Section II : La reprise difficile de l'activité de la SNCASE à la libération**

Après la libération, l'usine de Cannes aura des difficultés à subsister, ce qui n'est guère étonnant avec les dégâts causés à celle-ci par les bombardements précédents. La SNCASE qui pendant la guerre devint la première entreprise de la région n'est même pas digne de figurer dans la liste des 50 entreprises du département à maintenir absolument, en octobre 1944<sup>295</sup>. Pourtant les débuts sont prometteurs.

En effet, la réaffectation de l'usine de Cannes peut être datée de novembre 1944, alors que la SNCASE procède au retour des avions et équipements entreposés à Flayosc. Bien que l'opération de retour s'achève le 9 janvier 1945<sup>296</sup>, dès début décembre 1944 l'essentiel, si ce n'est tous les avions, sont déjà rapatriés. La SNCASE utilise pour ses essais la bande d'envol déjà aménagée sur le terrain d'aviation pour les besoins des formations américaines au titre d'« aide aux forces alliées ». La SNCASE entreprend même d'urgence des travaux pour ne pas mettre au chômage les ouvriers déjà employés sur le terrain<sup>297</sup>.

Mais cette petite activité ne suffit pas et en mars 1945 le ministre de l'Air, Charles Tillon, doit intervenir pour aider l'usine menacée dans son implantation cannoise. Il annonce « son intention d'utiliser cet établissement pour l'étude des prototypes à réaliser par la société nationale de recherches aéronautiques ; 300 ouvriers assemblent à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1945 des pièces détachées destinées à l'usine de Marignane. »<sup>298</sup>. Le 1<sup>er</sup> septembre 1945 correspond effectivement à la date de la réouverture de l'usine<sup>299</sup> qui était probablement en réparation auparavant. De plus à la même époque la SNCASE redemande le prolongement de la bande d'envol du terrain d'aviation<sup>300</sup>.

Là encore, l'affaire se gâte vite. Bien que la SNCASE poursuit sa rénovation en demandant la remise en état et l'élargissement de 3 m de la route reliant l'usine au terrain d'aviation (détruite pendant le bombardement du 11 novembre 1943) en novembre 1945 pour le passage des avions de grandes envergures<sup>301</sup>. Mais à la même période, l'effectif ne serait plus que de 60 personnes, quoique ce chiffre doit aller en s'accroissant tous les jours au fur et à mesure de la réparation des ateliers. La direction rappelle tous les employés disséminés dans toutes les usines de France, telles que celles de Paris et de Cognac<sup>302</sup>. C'est probablement à cette époque que la SNCASE rappelle des Résistants de l'usine et des employés localisés en Afrique du Nord<sup>303</sup>.

En parallèle, la soufflerie mise en chantier par la SNCASO pendant la guerre accuse un effectif de 39 personnes, dont le temps de travail est réduit à 45 heures pour l'atelier d'ajustage et 40 heures pour le montage par suite du ralentissement des affaires<sup>304</sup>. Laquelle soufflerie occupe le terrain de l'hôtel du Lion d'Or sans droit ni titre

<sup>292</sup> AD06, 140 W 8, Décision du comité interprofessionnel d'épuration dans les entreprises, sur un dessinateur de la SNCASE

<sup>293</sup> AD06, 140 W 8, Lettre du directeur technique de la SNCASO au président du comité d'épuration du 12/03/1946.

<sup>294</sup> AMC, 4H61, Liste des entreprises dont la création ou l'extension anormale depuis 1940 a été liée à l'exécution de travaux pour les services militaires allemands non datée.

<sup>295</sup> [PanicacciEnquete](#), p.13

<sup>296</sup> [JungAeroJungAero](#), p.60

<sup>297</sup> AD06, 717 W 1358, Rapport de l'ingénieur des T.P.E subdivisionnaire du 11/12/1944

<sup>298</sup> [PanicacciVie](#), p.54

<sup>299</sup> AD06, 717 W 1363, Lettre de l'ingénieur en chef de la direction régionale des installations et travaux d'Aix-en-Provence au ministre de l'Air du 01/10/1945

<sup>300</sup> AD06, 717 W 1364, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 12/09/1945

<sup>301</sup> AD06, 717 W 1364, Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 11/02/1946

<sup>302</sup> AD06, 146 W 32, Renseignements communiqués par l'inspection du travail le 15/11/1945

<sup>303</sup> [Sissi&Fettu](#), p.29-30.

<sup>304</sup> AD06, 146 W 32, Renseignements communiqués par l'inspection du travail le 15/11/1945

après la résiliation du contrat de location avec l'hôtel Continental. Ce qui aurait fait l'objet d'un arrêté de la Cour d'Appel de Paris<sup>305</sup>.

La baisse d'effectif est malgré tout étonnante entre septembre et novembre, soit que l'un des deux chiffres est erroné, soit que le manque de commandes entraîne le dispersement très rapide des ouvriers.

Il faut dire que la SNCASE s'active principalement à la construction des volets de courbure du SE.161 Languedoc, mais à la suite du plan Marshall, la France abandonne la fabrication de cet avion et les commandes aéronautiques de la SNCASE disparaissent.

C'est à partir de là que l'usine de Cannes pour se maintenir à flot se met à la fabrication, à la chaîne et à des cadences infernales pour rendre l'affaire rentable, de chaises et tables en tôles pliées d'aluminium. Ces dernières équipant pendant de nombreuses années la Croisette et ses terrasses<sup>306</sup> ainsi que d'autres établissements de Cannes comme la piscine Montfleury<sup>307</sup> ! La SNCASE obtient occasionnellement d'autres commandes, comme la fabrication d'un sous-marin de plongée Rebikoff. Cet état morose n'empêche pas un peu de joie à l'usine, quand les ouvriers offrent pour le Noël 1945 des jouets qu'ils fabriquent dans l'établissement<sup>308</sup>.

Pour une raison inconnue<sup>309</sup>, dans une correspondance avec le secrétaire au consulat de Yougoslavie du 1<sup>er</sup> février 1946 on signale la réouverture de la SNCASE<sup>310</sup> (Tito était-il épris d'aéronautique ?), aucune explication n'a été trouvée concernant ce qui aurait causé la fermeture de l'usine en début de cette année 1946 au-delà des fêtes de fin d'année et encore moins de l'intérêt de cet événement pour le consulat de Yougoslavie.

La construction des tables et des chaises se poursuit mais à partir de 1946 l'entreprise reprend ses fonctions aéronautiques, puis son élargissement progressif vers l'aérospatial sous l'impulsion de son futur directeur Louis Marnay. La SNCASE s'attache alors à la réalisation du missile SE 1500 puis la série des SE 4000<sup>311</sup>. Cela n'empêchera pas la SNCASE d'être pointée du doigt en 1947 alors que la situation n'est guère reluisante pour aucune des cinq sociétés nationales de constructions aéronautiques, qui accusent un déficit de 250 millions de francs. Déficit qui résulte en partie de la gestion de la SNCASE (l'ensemble du groupe et non le seul établissement de Cannes) tandis que les quatre autres SNCA parviennent à équilibrer leurs bilans<sup>312</sup>.

Mais il est nécessaire de préciser qu'à partir de 1947, la SNCASE entame une nouvelle phase de son histoire, celle des conflits sociaux et de l'antimilitarisme, ce qui entraînera bien d'autres péripéties.

## Conclusion

« Il y a pour l'aviation, comme pour l'exploration des terres inconnues, une première période héroïque »<sup>313</sup> et comme pour l'exploration des terres inconnues, la deuxième période est souvent tragique. C'est du moins le cas dans l'industrie aéronautique cannoise, où aux Chantiers aéronavals Étienne Romano succède la SNCASE qui subit les affres de la seconde Guerre mondiale.

La seconde Guerre mondiale est l'un des premiers conflits à connaître l'utilisation intensive de l'aviation militaire dont les innovations deviennent un enjeu majeur. Il n'est alors guère étonnant qu'en préparation du conflit s'entame une nationalisation générale des entreprises d'industries aéronautiques. C'est le cas pour les Chantiers aéronavals Étienne Romano qui deviennent Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est à Cannes. Maigre rouage d'un schéma plus grand de développement de l'aviation militaire française. Simple rouage que rien ne prédestinait à devenir l'un des centres principaux de développement de prototypes aéronautiques en France et tout cela majoritairement en raison d'un hasard géographique. L'histoire de l'établissement eût été différente si l'Allemagne demeurait plus au sud...

En effet après la nationalisation, la SNCASE s'attache à préparer le conflit mettant en chantier plusieurs prototypes et la production à la chaîne d'aéronefs militaires. Cette production s'intensifie pendant la drôle de guerre, la SNCASE ayant le double rôle de fournir les bases aéronautiques et d'essayer en vain de maintenir l'Italie hors du conflit.

<sup>305</sup> AD06, 717 W 1363, Lettre du directeur de la SNCASO à l'ingénieur en chef de ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 11/02/1947

<sup>306</sup> [Sissi&Fettu](#), p.30

<sup>307</sup> [TableRonde](#), p.7]

<sup>308</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>309</sup> Les *chantiers aéronavals Etienne Romano* utilisaient en partie du bois Yougoslave pour ses constructions, peut être qu'un lien est resté avec la SNCASE.

<sup>310</sup> AD06, 146 W 32, Correspondance avec le secrétaire au consulat de Yougoslavie du 01/02/1946

<sup>311</sup> [CASPWikiSNCASEGTC](#)

<sup>312</sup> Nice Matin, 14/06/1947, p.1, « interpellations sur la gestion des usines nationalisées ».

<sup>313</sup> André Gide, Préface à l'ouvrage *Vol de nuit* d'Antoine de Saint-Exupéry, éditions Gallimard, 2009, p.9

Mais du jour au lendemain à l'issue de l'expéditive bataille de France et de la signature de l'armistice, la SNCASE doit se reconvertir pendant moins d'une année dans l'industrie automobile. Placée dans la zone libre, guère entravée par la lointaine supervision d'une section italienne située en Avignon, la SNCASE vit hors des contraintes de l'occupation de 1940 à 1942.

Ce n'est pas le cas des autres sociétés nationales des constructions aéronautiques disséminées en France qui se rapatrient progressivement au sud, au fur et à mesure que l'emprise de l'occupant allemand sur la zone occupée s'intensifie. Le point d'ancrage final des bureaux d'études de prototypes aéronautiques est finalement fixé à Cannes, l'extrême sud, plus discret et plus accueillant que Marignane, grâce aux nombreux hôtels vides.

La SNCASO décide alors de louer à la SNCASE son usine et d'investir l'hôtel Continental et l'hôtel du Pavillon pour loger son personnel. L'établissement devient alors Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest, établissement de Cannes.

Et c'est ainsi que Cannes vient à être localisée dans le Sud-Ouest de la France... Si à cette occasion, la SNCASO devient le premier établissement des Alpes-Maritimes atteignant jusqu'à 1.066 employés, la production de prototypes aéronautiques n'est pas la seule spécialité que l'établissement cannois entretient. En effet le bureau d'études de la SNCASO met en place un important réseau de fabrication et de trafic de faux-papiers.

Cette activité dissidente est peut être la cause de l'hostilité grandissante qui monte contre la SNCASO. En effet l'office de placement allemand multiplie les désignations pour le STO des ouvriers de la SNCASO afin d'alimenter les établissements travaillant directement à la production allemande. Ce bureau va jusqu'à tenter de fermer l'établissement en février 1943 en désignant la totalité des effectifs, puis rabaisse ses prétentions à 47% de la masse salariale désignable.

Bien que cette tentative de taxation échoue, les désignations se poursuivent tout au long de l'année 1943. De même que la résistance à la SNCASO se poursuit et que la falsification de papiers continue à plein régime. L'humeur de l'occupant est loin de s'améliorer lorsque le directeur technique de la SNCASO s'enfuit vers l'Algérie avec un prototype d'aéronef et des documents, alors même que le prototype vole pour la première fois, le 16 août 1943.

Peu après cet événement, intervient la capitulation de l'Italie, les Italiens sont remplacés par la Gestapo et la situation à la SNCASO se dégrade. En effet les arrestations se multiplient et le bureau d'études subit quelques déportations.

En parallèle l'usine de Cannes est endommagée par deux bombardements alliés : celui du 11 novembre 1943 qui touche La Bocca et celui du 23 janvier 1944 qui vise spécifiquement l'usine. Face à ces destructions s'entament trois mouvements. Tout d'abord, la direction accélère la mutation de l'essentiel du personnel de Cannes vers d'autres établissements afin d'éviter leurs départs en Allemagne, ce qui entraîne la fermeture du bureau d'études en février 1944.

Ensuite, la SNCASO essaye à tout prix de maintenir un minimum d'activités pour occuper les ouvriers restant à Cannes, comme la construction d'une soufflerie à côté de l'hôtel Continental. Enfin la SNCASO exécute l'opération Flayosquet et déplace l'ensemble des prototypes d'avions, du matériel et des stocks de l'usine à Flayosc. Opération qui dure plusieurs semaines, étonnamment celle-ci se déroule sans opposition des autorités allemandes, alors que l'objectif est d'éviter les pillages des dites autorités.

Une fois cette opération exécutée, le bureau d'études ferme, l'usine de Cannes déménage, la SNCASO Cannes est complètement désaffectée. La SNCASO partie, la France libérée, la SNCASE reprend ses droits à Cannes à l'automne 1944. Sa première fonction est alors de récupérer l'ensemble du matériel et des prototypes entreposés à Flayosc. Bien que ce retour s'opère rapidement, la SNCASE se retrouve vite en difficulté, faute de commandes. En effet à l'issue du plan Marshall, l'industrie aéronautique française est quelque peu délaissée. La SNCASE se voit alors forcée en 1945 d'organiser sa seconde reconversion et elle se spécialise dans la fabrication à la chaîne de tables et de chaises. L'année 1947 marque néanmoins le redressement de la SNCASE qui lance la production de plusieurs prototypes.

Pour autant ce récit est loin d'être complet, de nombreuses archives restent probablement à explorer, certaines encore soumises à dérogations. Mais surtout, toutes études exhaustives des sociétés nationales des constructions aéronautiques pendant la seconde Guerre nécessiteraient une analyse croisée des archives de tous les établissements de la société. Notamment à la direction centrale de l'entreprise située pendant la guerre à Paris.

La seconde Guerre mondiale n'est pourtant qu'une étape dans l'histoire de l'établissement de Cannes, la suivante qui s'étend de 1947 aux années 1970 est marquée par l'importance des conflits sociaux et de

l'antimilitarisme. Une période qui est également traversée par des luttes de tous ordres au sein de la SNCASE. Celles-ci sont certes moins dramatiques, mais toutes autant acharnées.

En effet la SNCASE doit lutter pour sa survie. La mairie de Cannes tente à plusieurs reprises de faire fermer l'usine<sup>314</sup>, allant même jusqu'à promettre la démission de son conseil par le biais des quotidiens pour freiner l'activité de l'entreprise<sup>315</sup>. Plusieurs syndicats eux finissent en 1951 par jeter une rampe de lancement de missile dans le port de Nice où elle reposerait encore<sup>316</sup>... Les convois de la SNCASE qui suscitent à chaque fois des protestations antimilitaristes doivent se faire escorter par les forces de l'ordre<sup>317</sup>. En parallèle, les ouvriers se mobilisent pour multiplier des piquets de grèves de plusieurs semaines pour obtenir un équilibrage des salaires<sup>318</sup>.

Ces événements n'empêcheront pas la progression du centre aéro spatial de Cannes qui en tirera sa force. En effet comme le souligne un auteur, il est possible que ce soit l'importance de la coopération franco-italo-allemande sous l'occupation à la SNCASE qui a permis le renouveau de l'aviation française d'après-guerre et le développement de la coopération européenne dans ce domaine<sup>319</sup>.

Après tout dans l'aéronautique « Chaque jour, pour l'ouvrier qui commence à bâtir le monde, le monde commence »<sup>320</sup>.

---

<sup>314</sup> AMC, 10W55, Lettre du maire de Cannes au ministre de la défense nationale du 22/06/1950. Réponse du ministre du 13/07/1950.

<sup>315</sup> AD06, 616 W 143, Copie de l'Avenir de Cannes du 31/01/1950 n°31 dans une note d'information de la police de l'air du 03/02/1950

<sup>316</sup> [InterviewDucrosFettu](#)

<sup>317</sup> [Sissi&Fettu](#), p.54-55

<sup>318</sup> [Sissi&Fettu](#), p.39

<sup>319</sup> [JungAero](#), p.60

<sup>320</sup> Antoine de Saint-Exupéry, *Courier sud*, éditions Gallimard, 1988, p.15

## Annexe I – Bibliographie

Chaque référence est caractérisée par un **pseudo** ; il est mis en tête et sert de référence dans les notes de bas de page, avec un lien vers la présente rubrique.

### I. Sites Internet

#### **CASPWiki**

Le site web de l'association Cannes Aéro Spatial Patrimoine - <http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Accueil>

#### **CASPWikiCASP**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Centre\\_spatial\\_de\\_Cannes\\_Mandelieu](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Centre_spatial_de_Cannes_Mandelieu)  
[CASPWiki, Page : Centre spatial de Cannes - Mandelieu. Consulté en juin 2015.]

#### **CASPWiki2eGM**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Seconde\\_Guerre\\_mondiale](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Seconde_Guerre_mondiale) [CASPWiki, Page : Seconde Guerre mondiale, consulté en février 2015.]

#### **CASPWikiCAER**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Chantiers\\_a%C3%A9ronavals\\_%C3%89tienne\\_Romano](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Chantiers_a%C3%A9ronavals_%C3%89tienne_Romano) [CASPWiki, Page : Chantiers aéronavals Étienne Romano, consulté en février 2015]

#### **CASPWikiSNCASE**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Soci%C3%A9t%C3%A9\\_nationale\\_des\\_constructions\\_a%C3%A9ronautiques\\_du\\_sud-est](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Soci%C3%A9t%C3%A9_nationale_des_constructions_a%C3%A9ronautiques_du_sud-est) [CASPWiki, page : Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est, consulté en en février 2015]

#### **CASPWikiSNCASOCannes**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/SNCASO\\_usine\\_de\\_Cannes](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/SNCASO_usine_de_Cannes) [CASPWiki : SNCASO usine de Cannes, consulté en février 2015.]

#### **CASPWikiAuniac**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Andr%C3%A9\\_Auniac](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Andr%C3%A9_Auniac) [CASPWiki, Page : André Auniac, consulté en février 2015]

#### **CASPWikiSNCASEGTC**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/SNCASE\\_-\\_Groupe\\_technique\\_de\\_Cannes](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/SNCASE_-_Groupe_technique_de_Cannes)  
[CASPWiki, Page : SNCASE – Groupe technique de Cannes, consulté en février 2015]

#### **CASPWikiRastel**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Daniel\\_Rastel](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Daniel_Rastel) [CASPWiki : Page : Daniel Rastel, consulté en février 2015]

#### **CASPWikiAéroport**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/A%C3%A9roport\\_de\\_Cannes-Mandelieu](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/A%C3%A9roport_de_Cannes-Mandelieu)  
[CASPWiki, Page : Aéroport de Cannes-Mandelieu, consulté en mai 2015]

### Autres sites web

#### **Jourdan**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/CASPk\\_APADH\\_013\\_Jourdan\\_AD06.pdf](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/CASPk_APADH_013_Jourdan_AD06.pdf) [Document CASP par Joseph Jourdan, Archives départementales SNCASO, consulté en mai 2015.]

#### **ABottaro**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/CASPk\\_APADH\\_009\\_Bottaro\\_memoire.pdf](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/CASPk_APADH_009_Bottaro_memoire.pdf) [Article CASP : La famille Bottaro, une mémoire ouvrière, par Alain Bottaro, décembre 2012, consulté en mai 2015]

#### **Lavoisard**

<http://aviateurs.e-monsite.com/pages/de-1939-a-1945/evasions-du-so-90.html> [Evasion du SO 90, article de Jean-Louis Lavoisard. Consulté en mai 2015, témoignages en parti tirés de l'ouvrage, Noetinger Jacques, Témoin privilégié de l'histoire de l'aviation du XXe siècle, nouvelles éditions Latines, 2010, 304p]

## **TableRonde**

[http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/CASPK\\_APADH\\_\\_018\\_AG2014\\_tabronde.pdf](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/CASPK_APADH__018_AG2014_tabronde.pdf) [CASPWiki, retranscription de la table Ronde à l'AG du 02/12/2014]

## **Cachoud**

<http://www.ajpn.org/index.php>, [Site AJPN Anonymes, Justes et persécutés durant la période nazie] dont] <http://www.ajpn.org/personne-Maurice-Loebenberg-2192.html> [Fiche de Maurice Loebenberg, dit Maurice Cachoud, consulté en Juin 2015.]

## **II. Ouvrages**

### **80ans**

Sylvie Moncieu, *80 ans de passion*, « du ciel à l'espace, site de Cannes, 1919-1999, Romano, SNCASE, SNCASO, Sud-Aviation, aérospatiale, Alcatel », Version Latines, 1999, 112 pages, [article dans CASPWiki](#)

### **Digiuni**

Didier Digiuni, « Cannes 1939-1945 », Alandis éditions, 2002

### **Sissi&Fettu**

Alexis Ducros, Georges Fettuciari, « L'épopée Aérospatial, Sissi et Fettu, » 1941-1982, Les éditions CGT Space Cannes, 2014

### **LaRésistance**

Jean-Louis Panicacci<sup>321</sup>, (Sous la direction de), « La résistance azurée », Éditions Serre, 1994, Consultable aux AMC, BH 1338

### **100ans**

Jean Bernard-Lacroix, Hélène Cavalié, « Cent ans d'aviation dans les Alpes-Maritimes, » Édition Conseil général des Alpes-Maritimes & Silvana Editoriale Spa, octobre 2011, 240 pages

### **Ruggiero**

Œuvre commune sous la direction d'Alain Ruggiero (CMMC), Histoire de Cannes, Éditions Privat, Toulouse, décembre 2011, 348 pages

Œuvre commune sous la direction de Marie-Hélène Cainaud, responsable des Archives municipales de Cannes, « Un siècle de vie cannoise 1850-1950 », Édition ville de Cannes, Cannes, 2014, 404 pages

## **III. Articles**

### **JungHistoires**

Philippe Jung, « Histoires extraordinaires : L'Établissement d'aérospatiale Cannes. », Société scientifique et littéraire de Cannes et de l'arrondissement de Grasse, n°XLII, 1997

### **JungAero**

Philippe Jung, « L'aéronautique française repliée à Cannes durant la guerre 1939-45. », Revue Pégase n°115, 116 et 117, 01/2005, 03/2005, 06/2005

### **PanicacciVie**

Jean-Louis Panicacci, « La vie des entreprises azurées et l'activité économique des Alpes-Maritimes (1939-1945). », Institut d'histoire du temps présent, 1985, consultable aux AD06, A336

### **PanicacciEnquete**

Jean-Louis Panicacci, « Enquête nationale sur les entreprises françaises, département : Alpes-Maritimes : étude monographique : les Aciéries du Nord, la SNCASO. et les établissements Michel de 1939 à 1945. », Institut d'histoire du temps présent, 1984, consultable aux AD06, A335

### **InterviewDucrosFettu**

Michaël Zerrouki, Alexis Ducros, Georges Fettuciari, "Interview Sissi et Fettu", retranscription de l'entretien, Éditions Cannes Aéro Spatial Patrimoine (CASP), 16 pages, 5 septembre 2015, [http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/caspk\\_APADH\\_\\_019\\_Fifi-Sissi.pdf](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/pdf/pub/caspk_APADH__019_Fifi-Sissi.pdf) en ligne sur CASPWiki

---

<sup>321</sup> [Voir Jean-Louis Panicacci sur Wikipédia](#)

## **IV. Presse**

- 30/01/1937, Le Petit Niçois, p.7, « Les chantiers aéronavals Romano viennent d'être nationalisés. »
- 26/07/1937, L'éclaireur, p.2, « Depuis le 15 juillet l'aéroport de Cannes est devenu aéroport d'état. »
- 15/08/1937, L'éclaireur, p.4, « Un dessinateur des chantiers Romano de Cannes est tué à Paris, dans un accident d'auto. »
- 15/08/1937, Le Petit Niçois, p.6, « Un dessinateur des chantiers Romano à Cannes est victime d'un accident mortel à Paris. »
- 21/08/1937, L'éclaireur, p.6, « Au terrain d'aviation de Cannes St-Cassien une collision aérienne coûte la vie du pilote d'essai Roger Boulic. »
- 22/08/1937, L'éclaireur, p.4, « Le mortel accident d'aviation de Cannes. »
- 26/08/1937, L'éclaireur, p.1, « Après la course Istres-Damas-Paris. »
- 19/11/1939, Le Petit Niçois, p.4, « A l'usine aéronavale de Cannes, 1 mort 20 blessés. »
- 29/06/1943, Le Petit Niçois, p.2, « Ils Falsifiaient des tickets de pain. »
- 02/09/1943, Le Petit Niçois, p.2, « Annonce de la SNCASO »
- 14/06/1947, Nice Matin, p.1, « Interpellations sur la gestion des usines nationalisées. »

## **V. Archives**

### **Archives Départementales des Alpes-Maritimes (référéncées AD06 dans les notes de bas de page)**

Les numéros de dossiers sont en gras, suivis de la liste détaillée des documents pris en compte.

#### **4 M 1676**

- Note de l'adjoint délégué des travaux à la mairie de Cannes pour le commissaire central du 15/04/1939, Doc. 3469.2
- Article de l'éclaireur du dimanche 19/11/1939 sur l'accident à la SNCASE
- Lettre du directeur de la SNCASE au préfet des Alpes- Maritimes du 17/03/1941, Doc.3469.6
- Rapport de police du commissariat de Cannes des 13/03/1941 et 27/03/1941, Doc.3469.5
- Procès-verbal du commissariat de Cannes du 25/07/1941
- Lettre du directeur SNCASO au commissaire central de Cannes du 11/11/1941, Doc. 3469.11
- Lettre du commissaire central au préfet régional du 26/08/1943. Doc. 3469.18
- Lettre du commissaire central chef de la circonscription au sous-préfet de Grasse du 05/12/1942, Doc.3469.9
- Télégramme du ministère de l'Intérieur au commissaire central de Cannes du 04/02/1943,
- Plainte du directeur de la coopérative de la SNCASO du 16/04/1943, Doc.3469.19
- Lettre du commissaire central chef de la circonscription au préfet régional, cabinet d'intendance de police du 17/08/43. Doc.3469.22
- Lettre du commissaire central de Cannes au sous-préfet de Grasse du 11/11/1943, Doc.3469.21
- Rapport de police de l'inspecteur principal au commissaire principal du 27/01/1944. Doc.3469.23

#### **6 S 3**

- Lettre d'Étienne Romano à un commissaire enquêteur du 14 avril 1932

#### **6 S 4**

- Décret d'expropriation des établissements Romano du 26 janvier 1937
- Lettre du ministre de l'Air au préfet des Alpes-Maritimes du 3 septembre 1937
- Délibération du conseil municipal de Cannes du 27 novembre 1937

#### **140 W 8**

- Procès-verbal du secrétaire général pour la police de Marseille du 04/11/1944
- Mémoire en défense sur la situation d'André Auniac non daté (à priori avril 1945) dans le dossier d'épuration d'André Auniac, p.3
- Procès-verbal de la préfecture de la Seine de la séance du 13/07/1945

- Lettre du directeur technique de la SNCASO au président du comité d'épuration du 12/03/1946
- Lettre de George Henri du 01/05/1946
- Mémoire en défense du dossier d'épuration du chef de fabrication de la SNCASO, non daté
- Lettre du Capitaine, chef de groupe du réseau Jean Genestine, non daté.

#### **146 W 7**

- Listes d'entreprises classées « S » non datées.

#### **146 W 32**

- Note du 18/10/1943, origine inconnue.
- Renseignements communiqués par l'inspection du travail le 15/11/1945
- Correspondance avec le secrétaire au consulat de Yougoslavie du 01/02/1946

#### **147 W 14**

- Lettre de l'inspecteur du travail à l'inspecteur divisionnaire du travail de Marseille du 29/07/1943

#### **147 W 17**

- Liste de l'inspection du travail à Nice du 14/01/1943, dossier 160

#### **147 W 22**

- Fiche de l'inspecteur général de Nice au ministère de la production industrielle et des communications au service des inspections générales du 03/04/1944.

#### **166 W 7**

- Fiche de renseignements du directeur techniques des groupements de la SNCASO à Cannes du 19/12/1943.

#### **166 W 8**

- Lettre du commissaire central de Cannes au cabinet d'intendance de police de Nice du 22/01/1944
- , Note de renseignements du 24/01/1944.
- Lettre du Commissaire central de Cannes au cabinet d'intendance de police de Nice du 25/01/1944
- Lettre du Commissaire central de Cannes au cabinet d'intendance de police de Nice du 04/02/1944
- Rapport de police n°1571 du commissariat de Cannes du 10/02/1944
- Rapport de police n°1572 du commissariat de Cannes du 10/02/1944
- Note de renseignement du 14/02/1944

#### **166 W 13**

- Note du commissariat de Cannes adressée à la préfecture des Alpes-Maritimes du 31/03/1942.

#### **166 W 18**

- Lettre de l'inspecteur du travail de Nice à l'inspecteur divisionnaire du travail à Marseille du 27/10/1942.
- Lettre confidentielle du préfet de région à l'inspecteur du travail de Nice du 07/11/1942
- Lettre provenant de la SNCASO à destination de l'inspecteur départemental du travail du 03/02/1943, Doc.138
- Effectif de la SNCASO à la date du 20/02/1943, Doc 139 à 143.
- Note non datée (probablement 20/02/1943) du bureau du travail au sujet des travaux en cours au bureau d'études et de l'usine de Cannes, Doc.154
- Lettre de l'inspecteur du travail de Nice à l'inspecteur divisionnaire du travail de Marseille du 22/02/1943, Doc.144.
- Lettre de l'inspecteur général de la production industrielle de la circonscription de Nice au ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications du 22/02/1943. Doc.145
- Lettre de la Luftfahrtundoberbefehlshaber des Luftwaffe adressée à la SNCASO hôtel Continental du 10/03/1943, Doc.155
- Télégramme de la direction de l'air de Vichy du 16/03/1943. Doc.154
- Lettre de l'office de placement allemand à l'inspecteur divisionnaire du travail du 22/03/1943. Doc.159
- Lettre de l'inspecteur départemental du travail au directeur de la SNCASO. Doc.129

#### **166 W 19**

- Diffusion N°36 du service de diffusion de la police de sûreté de Nice du 15/02/1943

#### **166 W 22**

- Écoute d'une conversation entre l'inspecteur d'académie de Nice, et un interlocuteur à Cannes du 15/11/1943

#### **169 W 4**

- Statistiques de la déportation, fiche individuelle de l'ingénieur de la SNCASO S.G.



### **169 W 7**

- Lettre de l'inspecteur divisionnaire directeur général de l'inspection du travail et de la main d'œuvre au préfet des Alpes-Maritimes du 03/10/1945
- Lettre du directeur départemental du travail et de l'emploi à l'office national des anciens combattants et victimes de guerres du 03/09/1971

### **451 W 2 à 4**

- Liste de convocation n°7 remise à l'intendance de police le 17/03/1943

### **616 W 143**

- Copie de l'Avenir de Cannes du 31/01/1950 n°31 dans une note d'information de la police de l'air du 03/02/1950

### **616 W 197**

- Note du 30/10/1940 origine non identifiée annexée à une lettre du Ministre de l'intérieur au préfet des Alpes-Maritimes du 28/11/1940.
- Lettre d'un dessinateur d'études à la SNCASE au Maréchal Pétain du 01/12/1940
- Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940.
- Lettre du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 07/12/1940
- Lettre adressée Maréchal Pétain par un ancien ouvrier SNCASE du 12/01/1941
- Lettre du commissaire divisionnaire au préfet des Alpes-Maritimes du 17/01/1941
- Lettres du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des Alpes-Maritimes du 01/02/1941
- Lettre du commissaire divisionnaire et police spéciale au préfet des AM du 22/02/1941.
- Lettre du commissaire spécial au commissaire divisionnaire de police spéciale à Cannes du 11/06/1941.
- Lettre du sous-préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes, du 12/06/1941. Doc.9
- Lettre du chef de secteur ouest au sous-préfet de Grasse du 26/06/1941
- Lettre de l'intendant de police au directeur de la SNCASE du 01/07/1941
- Lettre du sous-préfet de Grasse au préfet des Alpes-Maritimes du 13/09/1941
- Lettre classée « secret » de l'inspecteur aux renseignements généraux au commissaire principal de 1ère classe, chef de service à Cannes du 16/11/1941

### **717 W 1358**

- Compte rendu de l'ingénieur des T.P.E du 21/03/1944, Doc.15
- Rapport de l'ingénieur des T.P.E subdivisionnaire du 11/12/1944

### **717 W 1363**

- Rapport de l'ingénieur ordinaire et en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 20/07/1943
- Rapport de l'ingénieur ordinaire et en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 20/08/1943
- Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 02/05/1944
- Lettre du secrétaire général à la défense aérienne à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes, du 09/06/1944.
- Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 07/09/1945
- Lettre de l'ingénieur en chef de la direction régionale des installations et travaux d'Aix-en-Provence au ministre de l'Air du 01/10/1945
- Lettre du directeur de la SNCASO à l'ingénieur en chef de ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 11/02/1947
- Lettre de la SNCASO à l'ingénieur des ponts et chaussés des Alpes-Maritimes du 20/05/1948

### **717 W 1364**

- Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 12/09/45
- Lettre de l'ingénieur en chef de la direction régionale des installations et travaux d'Aix en Provence au ministre de l'Air du 01/10/1945
- Rapport de l'ingénieur des TPE subdivisionnaire du 11/02/1946

## **Archives Municipales de Cannes (référencées AMC dans les notes).**

**Les numéros de dossiers sont en gras, suivis de la liste détaillée des documents pris en compte.**

### **2 F 24**

- Lettre du directeur de l'établissement de Cannes au maire de Cannes du 21/06/1938.
- Plan du projet d'implantation de la SNCASO à l'hôtel Continental en 1941
- Lettre du répartiteur chef de la section du pétrole et des carburants de l'office central de répartition des produits industriels au préfet du département des Alpes-Maritimes du 05/08/1942

- Lettre du secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement au maire de Cannes du 18/11/1942

#### **4 H 32**

- Lettre du Président de la délégation spéciale au conseiller d'Etat, préfet des Alpes-Maritimes du 02/03/1943  
- Lettre du directeur de la SNCASO à l'intendant général du ravitaillement des Alpes-Maritimes du 17/09/1943  
- Lettre du directeur de la coopérative de la SNCASO au Président de la commission administrative de Cannes du 21/04/1944

#### **4 H 53**

-Télégramme officiel de Marseille vers Nice du 26/08/1942  
- Liste des établissements dont le personnel peut être présumé exempt de du STO.

#### **4 H 61**

- Liste des entreprises dont la création ou l'extension anormale depuis 1940 ont été liés à l'exécution de travaux pour les services militaires allemands non datée.

#### **5 O 121**

-Dossier d'autorisation du préfet des Alpes-Maritimes pour la vente d'une parcelle, novembre 1938

#### **10 W 55**

- Lettre du maire de Cannes au ministre de la défense nationale du 22/06/1950. Réponse du ministre du 13/07/1950.

#### **11 O 86**

-Décret d'expropriation de l'aéroport de Cannes-Mandelieu

#### **14 M 4**

-Lettre du club des ailes sportives de Cannes, groupement sportif de la SNCASO au président de la délégation spéciale de la ville de Cannes du 20/07/1943

## Annexe II : Chronologie des événements.

Chronologie personnelle des événements principaux pendant la période traitée.

(Le jour des événements est précisé entre parenthèses à la suite de sa description quand cela est possible.)

<b>1929</b>	
Août	Création des chantiers aéronavals Étienne Romano (16)
<b>1936</b>	
Juin	Grève aux chantiers Romano (11)
Août	Loi sur la nationalisation des industries de guerre (11)
<b>1937</b>	
Février	Nationalisation des chantiers Romano (1)
Juillet	L'aéroport de Cannes-Mandelieu devient aéroport d'état (15)
Août	Décès du dessinateur Armand Mars (14). Décès du pilote d'essai et chef de réception Roger Boulic dans une collision aérienne (20)
<b>1938</b>	
Octobre	Mise en place de l'école d'apprentissage de la SNCASE
Novembre	Grève générale à l'usine sanctionnée par le licenciement de 68 employés communistes (11)
<b>1939</b>	
Septembre	Déclaration de guerre de la France contre l'Allemagne (1) Collaboration se forme entre la SNCASE Cannes et le Groupe Caproni
Novembre	Explosion d'une bouteille d'oxygène comprimée entraînant le décès des ouvriers Marius Merlo, Mathieu Bottaro, Charles Mezzasoma, Henri Paupelin et Robert Minot (18) Licenciement d'un ouvrier refusant de reprendre le travail et proférant des menaces contre la direction suite à l'explosion (20)
Décembre	Utilisation d'avions de la SNCASE dans le film Untel père et fils de Julien Duvivier
<b>1940</b>	
Février	Révocation d'un ouvrier suite à des revendications salariales
Juin	Entrée en guerre de l'Italie (10) Bombardement manqué de l'usine par l'aviation italienne (13) Signature de l'armistice par la France (22)
Août	Mise en place du programme de construction de gazogènes Fermeture de l'atelier d'entoilage (23)
Novembre	Maurice Hurel devient chef des services de plusieurs SNCA (14)
<b>1941</b>	
Février	Location de l'usine de la SNCSE à la SNCASO
Mars	Rapatriement des bureaux d'études des SNCA sur Cannes. Constitution du bureau d'études national. La commission d'armistice autorise à nouveau la réalisation d'avions (17)
Mai	Dix employés refusent de se lever dans un restaurant au son de la marseillaise (23)
Juillet	Réunion de la direction et du conseil d'administration de la SNCASO à Cannes (25)
Octobre	Manifestation à la SNCASO entraînant le renvoi d'un ingénieur un dessinateur et un ouvrier (5)
Novembre	Apparition d'un papillon manuscrit pro-allié sur un mur d'atelier (4)
<b>1942</b>	
Février	Le général Jean Bergeret, secrétaire général à l'aviation inspecte l'usine (24)
Avril	Les ouvriers conspuent un train de volontaire (27)
Juillet	Début de la construction de la soufflerie de la SNCASO
Septembre	La loi du 4 septembre 1942 situe la SNCASO à la première place des

	entreprises azuréennes avec 1.021 travailleurs
Octobre	Visite du bureau d'études par un délégué départemental à la propagande (8) 22 désignations pour le STO causent l'interruption du travail de l'ensemble des ouvriers pendant une demi-heure (26) Visite de l'usine par une délégation franco-allemande de deux officiers supérieurs allemands et français
Novembre	Début de l'occupation de la zone libre (11) Fuite du chef de bureau de la SNCASO Henri Deplante et du pilote d'essai Daniel Rastel, l'un vers les forces française libre l'autre vers l'Angleterre (12)
Décembre	La SNCASO atteint son pic d'effectif de 1066 employés
<b>1943</b>	
Février	Départ de 27 employés pour l'Allemagne (2) Tentative de taxation de 47% des employés désignables (20)
Mars	Accord pour le maintien en place du personnel (16) Mutations de 43 employés vers d'autres établissements de la SNCASO Claude Bloch évite la déportation grâce à sa mutation aux chantiers navals d'Antibes
Avril	Suicide d'un ouvrier de la SNCASO suite à l'expiration du sursis de sa mutation (16)
Juin	Découverte d'un trafic de falsification de faux tickets de pain au bureau d'études.
Août	Evasion vers l'Algérie de Maurice Hurel et Jean Turck (entre autres) à bord du prototype du SO.90, premier vol d'essai de l'appareil (16) Démontage et dissimulation du matériel dans le Var par des employés (16-17) En réponse à l'évasion du SO.90, déportation en Italie du directeur de la SNCASO, et fermeture temporaire de l'établissement Réouverture de l'atelier (26) Départ de 22 dessinateurs pour l'Allemagne, tous reviendront
Septembre	Réouverture du bureau d'études (1) Capitulation transalpine, progressive mise en place de l'occupation allemande à Cannes (8)
Novembre	Bombardement de La Bocca par la Royal Air Force, les ateliers de la SNCASO sont gravement endommagés (11)
<b>1944</b>	
Janvier	Raid sur le garage de la SNCASO au dépôt des cars de Cannes par des résistants, pour récupérer des fûts d'essence enfouis. De nombreux fûts sont dirigés vers le maquis, les autres sont troués (19-20) Arrestation d'employés de la SNCASO (21) Bombardement de l'établissement par le sous-marin Casablanca, plusieurs prototypes endommagés (24)
Février	Libération du dernier employé arrêté le 21 janvier 1944 (2) Descente au bureau d'études pour dénicher des juifs cachés sous de faux noms. Arrestations au hasard d'une soixantaine de personnes, entraînent la déportation de quelques employés et la torture violente de l'un d'eux (9) Début de l'opération Flayosquet(24) Dissolution du bureau d'études national, mutations des employés vers la région parisienne, progressive désaffectation de la SNCASO
Mai	Fin de l'opération Flayosquet (11)
Août	Débarquement de Provence (15) Libération de Paris (25)
Novembre	Faible reprise d'activité à la SNCASE Début de la récupération des prototypes placés à Flayosc Épuration
Décembre	
<b>1945</b>	
Janvier	Retour complet des du matériel placé à Flayosc (8)
Mars	Intervention du ministre de l'Air pour fournir des commandes pour l'établissement à l'agonie
Mai	Capitulation de l'Allemagne (8)

Septembre	Réouverture de la SNCASE (1)
<b>1957</b>	
Mars	Fusion de la SNCASE et de la SNCASO pour devenir Sud-Aviation (1)

## Annexe III : Liste (incomplète) de membres du personnel de la SNCASE et de la SNCASO cités dans les archives

Liste des employés de la SNCASE et de la SNCASO pendant la seconde Guerre, établie personnellement en compilant les différentes sources consultées. Les archives du Centre aéro spatial de Cannes étant indisponibles, toute personne souhaitant corriger cette liste (fonctions des employés, orthographe des noms) ou la compléter par d'autres noms ou informations sur la survie des personnes listées à l'issue du conflit, l'objectif étant de délimiter les victimes de la seconde Guerre mondiale à Cannes. (A noter que divers noms, notamment de personnes dont la présence à l'entreprise est connue après la guerre, ou de la direction, ont été omis)

Priez de contacter : [president@cannes-aero-patrimoine.net](mailto:president@cannes-aero-patrimoine.net)

Nom	Prénoms	Emploi, commentaires
Agliuzza	Jean	
Albert Brunet	Aimé	
Alladio	Mchel	
Alladio	Pierre	
Alleaume	Albert	Ajusteur
Almuly	Albert	
Ambert		Ajusteur
Ardisson	André	
Armieux	Jean	Ajusteur
Astegiano	Etienne	
Attucca	Nazarene	
Audibert	Léon	Ajusteur
Audoly	Joseph	
Auniac	André	Co-fondateur CAER, administrateur SNCASE
Avrillo		Contrôleur des services techniques de l'aéronautique détaché aux établissements SNCASO
Baccialon	Jean	Ajusteur
Balestra	Antoine	Menuisier
Baliko	Jean	Ajusteur Mécanicien
Baptiste	Joseph	Ajusteur
Barlouis/Barbouis	Edmond	
Benoit	Paul	Ajusteur
Bernard	Yves	
Béteille	Roger	Ingénieur
Blard	André	
Bochino		Ajusteur
Bogorwa	Hélène	Bureau d'études
Bohut		
Boileau		
Boillot	Jacques	
Boixeda	Raymond	Directeur du BEN
Bongiovanni		
Bonnardo	Fian	
Bonnet	Raymond	Bureau d'études
Borstcher		
Bottero	Paul	
Botto	Claude	Chaudronnier Tôlier
Bounous		
Boulic	François (Roger)	Pilote d'essais
Bozzi	Michel	
Bresch		Ajusteur
Brezza	Jean	
Brision		

Broquedis	André	
Brossand		
Brunel		
Bruno	Joseph	
Buonacorsi		Ajusteur
Burla	Iginio	
Cachoud	Maurice	Résistant au BEN, de son vrai nom Maurice Loebenberg
Cabrière	Jean	Directeur technique Dassault
Caimuratti	Antoine	
Camba		
Candel		
Castagne	Jean-Pierre	Ajusteur
Castellano	Paul	Chaudronnier Tôlier
Castellars	Gabriel	
Castelli		Ajusteur
Cattalorda	Charles	
Cellier		
Chabrier	Henri	
Chaillet		Technicien
Chaix	Albert	Ajusteur
Chanzigaud	Marcel	
Charpentier	Pierre	
Charvelon	César	
Chiapello	Fernand	Ajusteur
Christ	Marius	Chauffeur
Claperon		
Cler		
Cohendy	Serge	Ajusteur
Cohendy		Soudeur
Comici	Pierre	Ajusteur
Coplelo		
Coquet		
Corlobe	Auguste	Directeur de la coopérative
Corral	Sébastien	
Cotte	Marcel	
Cottel	Raymond	
Cousin		
Crivelli	Marius	
Cuméro		
Dalmasso		Ajusteur
De Bernardi	René	Ajusteur
De Glinlastry	Wladimir	Ingénieur
Decetto	Paul	
Deplante	Henri	Chef des bureaux SNCASO
Deplante	Mme	Épouse précédent, travaille au BEN, ennuis avec la Gestapo
Derien	Marcel	Calculateur
Dimant	Willy	
Dirson		
Douay	Gustave	
Draperie	Lucien	Ajusteur
Druesne		
Duc		
Ducros	Alexis	École d'apprentissage
Dullhe	Guy	
Dupont		Chef des magasins
Durand	Marcel	
Duverger		

Eloi	Gilbert	
Espagnou	Roland	
Faloppa	François	
Fandoux	Paul	Directeur usine en 1941 (signe documents Ducros)
Fauconnier		
Ferrand		
Fettuciari	Georges	École apprentissage
Fettuciari	Claude	Épouse précédent, travaille à l'usine, témoigne dans l'Interview
Fiette	Robert	
Finot		
Flatini	Fortuné	Bureau d'études
Fontaine		
Frattini	Jospeh	
Frechou	Jean	
Frey		Soudeur
Furi	Alternado	
Gabisson	Georges	Bureau d'études
Gaget	Henri	
Gaillet	Albert	Ingénieur en aéronautique
Garino	François	
Garnier	Jospeh	
Genestine	Jean	Dessinateur
Gentillhome		
Gery	Pierre	
Gibaudo	Jean	
Gioanni	Jacques	Ajusteur
Giordano	Jean	Ajusteur
Girard	Georges	CGT, maquisard
Giraud	Yves	Ajusteur
Girero	Louis	
Giuliani	Alep	
Givonne	Joseph	
Goldvachenko		gardien
Goree/Gorce	Maxime	
Gorfinkel	Samuel	Dessinateur
Gosso	René	Ajusteur
Gouzy		
Gozerino	Antoine	Ajusteur, allé au STO
Gozerino	Jean	Ajusteur, allé au STO
Grachino		Ajusteur
Gragnolati	Roger	
Grebelsky	Bention	Futur PDG Dassault
Grenate	Robert	Dessinateur
Gresset	Pierre	
Hardenne	Joseph	Bureau d'études
Hayot		
Hennequin		
Henric		
Hiebel		
Humbert	Maurice	
Hurel	Maurice	Part avec le SO.90
Icart	Vincent	
Jacobi	Valentin	Calculateur
Jacquignon	Henri	Ingénieur
Joravovitch	Oleg	
Jouves		Soudeur
Kadyss	Sam	



Lachavanne	Jean	Ajusteur
Laforest	Henri	
Laine	Marcel	
Landini		
Le Taille	Raymond	Dessinateur
Lecerf	Marcel	
Legrand	Armand	Chef de garage
Lengellé		
Lepan	René	
Lesire		Ajusteur
Lesournel		Ajusteur
Liprandi	Jules	
Loebenberg	Maurice	
Mabillat		Ajusteur
Maillochon	Albert	
Malassinnet	Bernard	
Mamillan		
Mandrille	Charles	
Mandrille	Joseph	
Mangiani	Felix	
Manyeres	Louis	
Marnay	Louis	Directeur usine
Mastorelli		Ajusteur
Mattei	Felix	
Mauchamp		Chef d'atelier d'usine
Maurin		Ajusteur
Maynard	Alfred	Sous-directeur, chef du personnel
Mer	Eugène	
Merenda	Jacques	
Michaux		
Michelis	Albert	
Miclior	Jospeh	
Millot	Pierre	
Milot	Louis	
Mirasson		Ajusteur
Monge		
Montalan	Henri	
Murracuole	Antoine	
Naraminschi	Gabriel	
Neck	Georges	Ajusteur
Negro	Jean	
Nicaise	Serge	
Nobio	Julien	
Nocciolini		
Occeli	Jean	
Olivier	Gilbert	
Olivri	Maurice	
Oreggia	Jacques	
Ostalier	Henri	
Ostalier	Henri	
Panizzi	Jean	
Papochia	Serge	
Paroldi	Edouart	
Parruci	Albert	
Patucca	Justin	
Pazrizzi	Jean	
Pebre	Guillaume	

Pepino	Edouard	
Perimond	Octave	
Pibot	Gabriel	
Picat	Armand	
Pinaut	Marc	
Pistrak	Paul	Ingénieur
Plailly		
Poissnat	Daniel	
Poncet	Maurice	
Porre	Edmond	
Praguine	Robert	Ajusteur
Québert	Georges	Bureau d'études
Raffin	André	Pilote
Raina	Pierre	
Raisin	Léon	
Rastel	Daniel	Pilote d'essais
Raybaud	Justin	Ajusteur
Rivière	Marcel	Préfet
Richaud	Roger	
Ricord	Auguste	
Roatta	René	
Roblin		
Roblin		
Roche		Ajusteur
Romano	Etienne	Co-fondateur CAER
Roulland		
Roux	Dufort	
Rozan	Jean	Architecte
Safran		
Salomon		
Sauvan		
Sauvet	Georges	
Sauvet		
Seassau	Louis	
Serri	Charles	Bureau d'études
Sevin	Paul	
Shrobel/Strrobel	Earnest	
Sigando		Ajusteur
Sigismond	Montauti	Ingénieur en aéronautique
Sinard	Raymond	
Sirat	Henri	Ingénieur
Soma	Françis	
Somi	Alexandre	
Squasi	Georges	Bureau d'études
Svirinosky		
Taulier	Marcel	Chaudronnier Formeur
Thévenet	Benoit	Bureau d'études
Tosello	Jean	
Tosello	Simon	
Toubon	Antoine	
Toulouse	André	
Touron	Louis	
Turck	Jean	Part avec Hurel
Trarzhem		
Valet		
Valet Chambuccy	Roger	
Viale	Jacques	

Vidger/Vigier	Oscar	Comptable
Villan	Raymont	
Vittoti		Ajusteur
Voisin	?	Professeur école d'apprentissage
Volpi	Eugène	
Vorsoni	Alexandre	
Vorsoni	Alexandre	
Wassilief		ingénieur
Weil	Jean	ingénieur
Zalmaschi	Michel	

## Annexe IV : Photographie des débris de la carlingue du Potez 43 piloté par Roger Boulic.

Photographie de A. Traverso, Cannes, 1937, récupérée dans le journal l'Eclaireur du 21/08/1937 p.1



## Annexe V : Photographie du SO.90 Cassiopée

Photographie non datée du prototype SO.90 Cassiopée. Photographie publiée sous licence : Copyright CASP. Collection « 80 Ans de passion », récupérée sur : [http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Fichier:Caspd\\_DP\\_103\\_etab\\_2GM\\_SO901\\_r8.jpg](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Fichier:Caspd_DP_103_etab_2GM_SO901_r8.jpg) [CASPWiki, Page : SO.90 Cassiopée. Consulté en février 2015]



## Annexe VI : Monument à Maurice Hurel.

Visible à l'entrée de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, fondateur M.Thomas, sculpteur Bernard, du 12 septembre 1985. Photographies personnelles prises en mai 2015



## Annexe VII : Photographie du hangar de la SNCASO et du prototype SO.30N au lendemain du bombardement de l'usine du 11/11/1943

Photographie prise le 12/11/1943 du Hangar de la SNCASO et du prototype SO.30N au lendemain du bombardement de l'usine du 11/11/1943. Photographie publiée sous licence : Copyright CASP. Collection « 80 Ans de passion », Récupérée sur [http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Seconde\\_Guerre\\_mondiale](http://www.cannes-aero-patrimoine.net/mediawiki/index.php/Seconde_Guerre_mondiale) [CASPWiki, Page : Seconde Guerre mondiale, consulté en février 2015.]



## Annexe VIII : Exemples de documents SNCASO Cannes

*Société Nationale*  
*de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest*

Société Anonyme au Capital de 77.400.000 Francs  
**SIÈGE SOCIAL : 105, AVENUE RAYMOND-PONCARE, PARIS (XVII)**  
RÉPERTOIRE DES PRODUCTEURS - SERIE C. A. 2347

**Courbevoie**  
(SEINE)  
Rue de Lomac  
TEL. CARNOT 85-05, DÉPENSE 12-00

**Luresnes**  
(SEINE)  
3, Quai Galliéni  
TEL. WAGRAM 89-09

**Deols**  
(SEINE)  
Route de Paris à Châteauroix  
TEL. 22 A CHATEAURoux

**Bordeaux**  
(GIRONDE)  
84, Cours Dupré-Saint-Mour  
TEL. 83.508

**Rochefort**  
(CHARENTE-INFERIEURE)  
Ancien Arsenal  
TEL. 316

**Cannes**  
(ALPES-MARITIMES)  
USINE | 927-25 | 912-82  
BUREAU | 900-79 | 900-80  
TELEG. AÉRO-SUD-OUEST-CANNES  
R. C. SEINE 27.742 B

PERSONNELLE  
Cannes, le 20 Février 19 43

Monsieur GATET  
INSPECTEUR DÉPARTEMENTAL  
DU TRAVAIL  
ANNEXE DE LA PRÉFECTURE  
10, Avenue Félix-Faure  
NICE (A.M.)

Monsieur l'Inspecteur,

Suite à la réunion de ce jour à l'Usine de LA BOCCA, nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli trois exemplaires d'une note faisant le point sur les activités du Bureau d'Etudes et de notre Usine de CANNES;

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur, l'assurance de nos salutations distinguées.

Le Directeur,  
*W. J. J.*

RS/RJB  
PERSONNEL

Exemple d'un papier à en-tête SNCASO, listant l'usine et le bureau d'études de Cannes, photographie personnelle prise en mai 2015 aux archives départementales des Alpes-Maritimes

À REMPLIR  
A l'ENTRÉE dans l'établissement.  
(Il est interdit de mettre des annotations autres que celles indiquées.)

Entré le 4 novembre 1941  
Employé comme (1) Apprenti école d'aviation  
Contrat d'apprentissage : \_\_\_\_\_  
Nom du patron : SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES DU SUD-OUEST  
Profession : Usine de CANNES  
Domicile : \_\_\_\_\_  
Signature du patron : *Jander*

Entré le 18 juin 1944  
Employé comme (1) ouvrier atelier mécanique  
Contrat d'apprentissage : M. 3770  
Nom du patron : Zussan Ischaï  
Profession : Mécanicien - Emballeur  
Domicile : 39 - Rue Centrale - Le Cannet  
Signature du patron : *Zussan*

(1) Indiquer à quel genre de travail l'enfant sera employé dès son entrée.

Premier feuillet.

PAR LES PATRONS.  
A la SORTIE de l'établissement.

Sorti le 23.7.44  
Était employé comme (1) Apprenti 2<sup>e</sup> An  
Contrat d'apprentissage : \_\_\_\_\_  
Nom du patron : \_\_\_\_\_  
Profession : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_  
Signature du patron : *Jander*

(1) Indiquer à quel genre de travail l'enfant était employé au moment de sa sortie.

Carnet d'embauche d'Alexis Ducros à la SNCASO



## Résumé

Le centre spatial de Cannes –Mandelieu est un nom d’usage employé pour englober l’ensemble des établissements spécialisés dans l’industrie aéronautique et spatiale qui se sont succédé sur le Boulevard du Midi. Créé en 1929, le centre devient en 1937, la succursale cannoise de la Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est - SNCASE, à la suite d’une nationalisation. Cette entreprise se spécialise alors dans la fabrication de prototypes et d’aéronefs militaires. Pendant la Seconde Guerre mondiale, la SNCASE reçoit le personnel de la Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest - SNCASO, et devient SNCASO Cannes. Sous l’occupation italienne et allemande et après la libération l’établissement connaît de nombreuses difficultés et participe à la résistance en se focalisant sur la fabrication de faux papiers.

## Summary

*Cannes-Mandelieu space center is a nickname commonly used to refer to the entire aircraft and spacecraft manufacturer placed on the boulevard du midi. Formed in 1929, the space center becomes in 1937 the Cannes office of the Société nationale des constructions aéronautiques du sud-est - SNCASE (South-East national society of aircraft manufacturing) after a nationalisation. Afterward this firm specialize in prototype and military aircraft manufacturing. During World War II, SNCASE take in the Société nationale des constructions aéronautiques du sud-ouest - SNCASO (South-West national society of aircraft manufacturing) staff, and become SNCASO Cannes office. Under Italian and German military occupation and until the liberation of France, the firm undergo many hardships and engage in French resistance with an emphasis on document forgery.*