



HAL
open science

Hotchkiss, des armes et des automobiles

D. Lejeune

► **To cite this version:**

| D. Lejeune. Hotchkiss, des armes et des automobiles. 2022. hal-01509359v3

HAL Id: hal-01509359

<https://hal.science/hal-01509359v3>

Preprint submitted on 12 Dec 2022 (v3), last revised 17 Jan 2024 (v4)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

HOTCHKISS, DES ARMES ET DES AUTOMOBILES

par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

Mise à jour de 2023

Une marque automobile célèbre en son temps, mais qui a disparu, comme bien d'autres ! Cependant, Hotchkiss c'est davantage : des armes, le retour du Nouveau Monde dans la vieille Europe, des voitures particulières de standing, des camions et des véhicules militaires...

C'est dans le Connecticut, aux États-Unis, que s'étaient installés vers 1640 les ancêtres anglais de Benjamin Berkeley Hotchkiss (1826-1885), le fondateur des Établissements Hotchkiss, dont l'activité concerne la fabrication et le commerce d'armes à feu, après une formation chez le célèbre manufacturier de revolvers Colt (une société fondée par Samuel Colt, 1814-1862), qui l'incite à s'installer ensuite à son compte pour fabriquer armes et munitions durant la guerre de Sécession (1861-1865). Pour le compte du gouvernement fédéral, nordiste, Hotchkiss fabrique, à New York, des canons rayés se chargeant par la culasse et des fusils à répétition ; il ne dédaigne pas, avant et après la guerre entre Nord et Sud, les exportations au Mexique.

Au retour de la paix clôturant la Guerre civile américaine (1865), Benjamin Hotchkiss décide d'étendre ses activités industrielles à l'Europe et accepte l'offre du régime du Second Empire français d'ouvrir une usine de munitions. C'est ainsi qu'il s'installe en 1867 à Viviez, dans l'Aveyron, pour fabriquer des cartouches métalliques juste avant que n'éclate la guerre franco-allemande de 1870. Devenu premier constructeur d'armes au monde et fortune faite, il emménage en 1875 dans la région parisienne, à Saint-Denis, au lieu-dit Le Barrage, route de Gonesse, et transforme un ancien atelier de confection de corsets ¹ en une petite usine de construction mécanique. Il développe de nombreuses armes — notamment la nouvelle mitrailleuse de l'armée française, le canon-revolver et le canon à tir rapide — et met au point un nouveau fusil à répétition dont il cède les droits à Winchester. Le canon-revolver Hotchkiss de 40 mm, modèle 1879 est une sorte de super-mitrailleuse qui équipe les casemates des forts Séré de Rivières construits à la fin du XIXe siècle, essentiellement pour des tirs de flanquement ². Benjamin Hotchkiss meurt le 4 février 1885, à 59 ans, et Hotchkiss devient une Société en commandite simple. L'emblème, qui sera légué à

¹ Pour Peugeot, ce sera la crinoline.

² Cf. J.-P.Zedet, *Le canon-revolver Hotchkiss de 40 mm, Modèle 1879. La « mitrailleuse » des forts Séré de Rivières. 1874-1914*, autoédition, Châllonvillars, 2007, 158 p. BnF 2010-188070.

la future activité automobile, représente deux canons croisés surmontés d'une grenade en feu, le tout entouré par un ceinturon fermé en boucle. Bien en évidence sur les radiateurs des véhicules Hotchkiss à partir de 1904, cet emblème, copie presque conforme de l'insigne militaire américain de l'*Ordonance Department*, rappelle sans ambiguïté les origines de la firme automobile Hotchkiss.

L'usine de Saint-Denis prend de l'ampleur mais son activité est dépendante des commandes de matériels de guerre qui commencent à s'essouffler à la charnière des deux siècles. Il est alors jugé nécessaire de s'orienter vers d'autres domaines, en profitant de la bonne conjoncture économique établie dans le monde à partir de 1896. Dès le mois de mai 1900, Hotchkiss produit donc des pièces de moteurs pour Panhard et Levassor puis De Dietrich, De Dion-Bouton, Charron, C.G.V. et Girardot. Hotchkiss décide même, le 31 juillet 1902, de créer un département automobile, à l'instigation de J.J.Mann, jusque-là concessionnaire Daimler à Paris, qui se propose pour commercialiser les châssis-moteurs produits par Hotchkiss. La production démarre au début de 1904, sous la direction de Laurence Vincent Benet (né en 1863), qui sera directeur jusqu'en 1935, avec un magasin d'exposition ouvert sur la prestigieuse avenue des Champs-Élysées, au n° 154, un réseau de distribution et des agences en Angleterre, en Australie, en Belgique et... aux États-Unis. La société en commandite simple est transformée en une Société anonyme « des Anciens Établissements Hotchkiss & Cie » le 24 mars 1906. À la fin de 1906, environ 150 châssis ont été vendus. L'avenir s'annonce serein et le bureau d'études se penche alors sur le premier moteur six cylindres de la marque, les précédents étant tous des quatre cylindres. Progressivement la gamme s'étoffe, avec pas moins de cinq nouveaux modèles dévoilés en 1908 et 1909. Mais cette multiplication des modèles n'est pas sans poser des problèmes au niveau de la fabrication ainsi que de la gestion des pièces et des véhicules, et elle jette le trouble dans les esprits de la clientèle, aisée eu égard au prix des voitures commercialisées. D'où une nouvelle orientation se limitant à deux modèles seulement. Sous la direction du jeune Anglais Henri Mann Ainsworth (1884-1971), neveu de J.J.Mann, entré chez Hotchkiss à 20 ans, puis à partir de 1910 de Maurice Sainturat, le bureau d'études multiplie les perfectionnements dans le but de fiabiliser les autos Hotchkiss, qui deviennent une sorte de référence, s'imposant parmi les constructeurs français les plus performants. Valeur sûre de l'industrie automobile française, Hotchkiss ne peut pourtant pas se prévaloir du prestige d'autres grandes marques, comme sa quasi-voisine de Saint-Denis, Delaunay-Belleville, fournisseur de l'Élysée et de la cour de Russie...

Lorsque la guerre éclate en 1914, Hotchkiss est réquisitionné. Toutes les machines-outils sont transférées dans les locaux des automobiles Pilain, à Lyon-

Monplaisir, pour la fabrication de mitrailleuses à tir rapide. Quelques châssis sont tout de même assemblés dans l'usine de Saint-Denis, mais en quantité négligeable. L'armement redevient l'activité primordiale de la firme, qui achète une usine à Coventry, en Angleterre, pour accentuer les cadences de fabrication ; c'est bien sûr Henri Mann Ainsworth qui la met sur pied. La production mensuelle totale de mitrailleuses Hotchkiss (modèle 1900, de beaucoup modifié en 1914, 8 mm, bien meilleur que la Saint-Étienne modèle 1907) semble avoir été de 1 500 en 1917. À la fin des hostilités, la reprise en matière automobile est lente et difficile, elle est en grande partie liée aux difficultés d'approvisionnement en matières premières. Cependant Henry-Mann Ainsworth, qui a pris la direction de l'usine anglaise, réussit à conclure plusieurs contrats avec des constructeurs britanniques pour la livraison de moteurs de motocycles et de voitures.

Après la crise (mondiale) de reconversion des années 1919-1920, l'usine Hotchkiss de Saint-Denis se consacre exclusivement à la production automobile, à la suite du transfert à Levallois-Perret, 60-66 quai Michelet, de la branche armement. Après la vente de l'usine de Coventry à la firme britannique Morris, H.M.Ainsworth revient en France et prend la direction de tout le secteur automobile. Il s'attache dans un premier temps à réduire considérablement les coûts de fabrication de chaque modèle, et suit les recommandations de nombreux agents, qui estiment qu'un châssis de 12 CV répond le mieux aux attentes de la clientèle et au pouvoir d'achat de l'heure. L'année 1923 marque le renouveau de la marque avec le type AM, un châssis quatre cylindres de 12 CV conçu par l'ingénieur Alfred Herbert Wilde, qui, avec sa descendance immédiate, l'AM2, illustre à lui seul la marque pendant six années. Présenté dès l'automne 1922 aux salons de Paris puis de Londres, le type AM rencontre un succès immédiat malgré quelques défauts de jeunesse, vite corrigés. Avec ce modèle, Hotchkiss renoue avec la compétition et s'offre quelques victoires dans des épreuves locales et nationales comme la course de côte de Gaillon (Eure) en 1923 et plusieurs courses de ville à ville. H.M.Ainsworth est d'ailleurs favorable à la compétition, conscient des inéluctables retombées économiques en cas de succès, ce qu'approuve le directeur commercial de Hotchkiss, Émile Dumaine.

Le type AM est une véritable poule aux œufs d'or pour l'entreprise, et de 40 châssis par mois en 1910, le rythme de fabrication passe à 40 châssis par semaine en 1923. Ce modèle marque également la naissance du célèbre slogan « La voiture du juste milieu », signifiant qu'elle se situe au-dessus des modèles courants, mais se démarque des châssis de grand luxe, ceux des marques évoquées plus haut, tout en procurant les mêmes avantages et prestations. Ce slogan va rester attaché jusqu'au bout à la marque Hotchkiss. La société a toujours fait des efforts pour soigner sa

publicité ¹ et son autre slogan « Tranquille à cent » (à l'heure) laisse sous-entendre que l'on peut rouler en toute confiance à cette vitesse, que n'atteignent pas toujours les modèles de la concurrence de l'époque. Ce slogan est d'ailleurs à l'origine d'une polémique puisqu'une affiche précisant « Tranquille à 100, 130, 160 en Hotchkiss » est placardée dans les huit virages jugés les plus dangereux de France ! Ce choix soulève l'indignation de la presse qui parle de provocation et d'assassinat ! Mais le but publicitaire est atteint, la marque, sentie par le public comme celle des « gros rouleurs », est au centre de tous les débats. En 1927, un nouveau raid est organisé entre Paris et Nice, la boîte de vitesses paraît-il bloquée en prise directe, afin de démontrer la souplesse du moteur du type AM. Alors que la nouvelle usine de la Plaine-Saint-Denis, 168 boulevard Ornano, est enfin opérationnelle pour la fabrication des moteurs, des châssis et de la plupart des organes mécaniques, l'usine mère du Barrage, 72 rue Bonnevide, est dorénavant reconvertie en atelier de carrosserie, un secteur dans lequel Hotchkiss ne s'était pas encore impliqué.

Hotchkiss ne connaît pas les difficultés de certaines sociétés automobiles françaises dans la deuxième moitié des années 1920 : 1 464 voitures sont vendues en 1927, 2 415 en 1928, 3 794 en 1929 ! Les Hotchkiss, plus répandues, accréditent l'idée que la marque est celle des véhicules fiables, rapides, mais « tranquilles à cent » (à l'heure) ! Voulue par Ainsworth, la politique du modèle unique a permis d'asseoir la prospérité de Hotchkiss autour de l'AM2 et de donner à la société une image forte.

La société se trouve commercialement dynamisée à partir de 1924 par le recours à un dessinateur de premier plan, Alexis Kow (1901-1978), né à Moscou et passé d'abord par Panhard, société pour laquelle il a débuté par la géniale affiche « Rapide comme la flèche » (qui devait être beaucoup plagiée). Kow continue d'ailleurs à travailler pour Panhard jusqu'en 1956, quatre ans de plus que pour Hotchkiss, c'est-à-dire jusqu'à la fin des marques. Kow, choisi par le successeur en 1924 (aussi) d'Émile Dumaine, Jacques Jacobsen, fait pour Hotchkiss des affiches et des dépliants publicitaires très variés, la plupart du temps basé sur des moyens graphiques modestes (sauf l'allongement canularique des carrosseries dans les années 50 !), mais des slogans percutants : nombreux infinitifs, des superlatifs pour la « voiture du juste milieu » (*sic*), des conseils en forme d'adages et l'utilisation fréquente des victoires en course ².

¹ Voir le premier chapitre de Jacques Paquereau, *Hotchkiss. 60 ans de pages publicitaires. 1910-1970*, bilingue anglais/français, Éditions Itinéraires, 2017, 225 p.

² Voir les chapitres 2 et 3 du même ouvrage.

Le 20 janvier 1932, la Hotchkiss de Maurice Vasselle remporte le rallye de Monte Carlo, récompense d'une politique sportive patiemment mise en œuvre et qui renaîtra à la Libération. Vasselle, toujours sur Hotchkiss, gagne à nouveau en 1933. D'une façon générale les années trente sont marquées par le meilleur palmarès sportif jamais obtenu par Hotchkiss, qui s'octroie des victoires dans les courses Paris-Saint-Raphaël, Paris-Nice, Liège-Rome-Liège, un rallye de 5 000 km au Maroc, la Coupe internationale des Alpes et d'autres épreuves de moindre importance. Ces succès, qui sont soigneusement énumérés dans les rapports présentés aux assemblées générales des actionnaires, se répercutent sur la courbe des ventes et la production de la « S.A. des Anciens Établissements Hotchkiss & Cie » grimpe, en 1933-1934, à 600 châssis par mois. Au moment du Salon de l'automobile de 1933, le châssis nu Hotchkiss le moins cher est vendu 29 000 francs, la berline complète la plus chère, la Limousine Chantilly, 54 800 francs. En 1936, malgré les grèves et l'occupation des usines Hotchkiss, cinq modèles sont au catalogue et les premiers camions entièrement fabriqués par Hotchkiss sortent. Depuis 1934, l'entreprise commercialisait déjà des camions, mais de la marque Laffly, qui fabriquait d'excellents châssis équipés de moteurs Hotchkiss : le premier camion entièrement Hotchkiss est de 1936. Un accord est signé en 1937 avec la société Amilcar pour la fabrication et la commercialisation de l'Amilcar Compound, une voiture légère étudiée par l'ingénieur Jean Albert Grégoire (1899-1992), un polytechnicien ressemblant étonnamment à l'acteur Charles Boyer, et destinée à toucher une clientèle de moyenne bourgeoisie. C'est une très intéressante voiture moyenne, faite en grande partie d'alliages légers, une traction avant, hélas dotée d'un poussif moteur à soupapes latérales. Si le succès est au rendez-vous lors de la présentation de la voiture au Salon de Paris de 1937, la commercialisation de cette Amilcar à traction avant ne débute pas avant le second semestre de 1938. Mais, à cause de son prix trop élevé, les ventes ne dépasseront pas les 700 exemplaires.

Dans les années 30 Hotchkiss, en réponse à une demande mollement formulée depuis 1926 par le ministère de la Guerre, mène des recherches en vue de la fabrication d'un char d'assaut « d'accompagnement d'infanterie », mais moderne, pour remplacer le petit char Renault « de la Victoire », le FT. Elles aboutissent au H35, concurrent du Renault R35, mais très inférieur à celui-ci (médiocre capacité de manœuvre, mauvais freinage, etc.). Comme le Renault, le H35 aurait été très mauvais dans un combat contre des chars ennemis mais il est par la suite amélioré et l'armée française de mai 1940 dispose d'environ un millier de chars « H35, modifiés 39 » ou H-39, eux très compétitifs face aux panzers allemands.

En 1939, la production automobile globale marque le pas, la « montée des périls » extérieurs entraîne une importante chute des ventes et les chaînes de

fabrication s'arrêtent même. Seul le département armement, nationalisé par décret du 15 décembre 1936 (avec moult contestations financières de la part de la S.A.) et dont les résultats contribuent depuis de nombreuses années à la bonne santé financière du groupe, continue ses activités. Pendant la drôle de guerre une partie du personnel et des machines-outils sont repliés à Auxerre et à Moulins et sont affectés à la fabrication de camions, tracteurs, chars ou encore moteurs et boîtes de vitesses pour Laffly et La Licorne. À partir de l'été 1940, à Saint-Denis, on s'organise comme on peut : travail pour l'occupant, tout en élaborant en cachette de nouvelles armes. La direction d'Hotchkiss poursuit ses relations avec plusieurs constructeurs et les Automobiles Peugeot s'assurent une importante participation dans le capital de la société Hotchkiss. Pendant ce temps Ainsworth gagne par le Portugal les États-Unis, en emportant des plans de blindés Hotchkiss et il s'en inspire pour diriger la fabrication de chars en Grande-Bretagne, Canada et... États-Unis.

À la Libération, le plan de réorganisation de l'industrie française — le « plan Pons » de janvier 1946 — assigne à Hotchkiss une place dans la « GFA », la Générale française automobile qui groupe Peugeot, Latil, Saurer et Hotchkiss, sociétés qui avaient tissé des liens pendant la guerre, et la firme de Saint-Denis se voit cantonnée à la fabrication de petits camions de deux tonnes de charge utile. La commercialisation de voitures est toutefois possible, à condition qu'elle débouche exclusivement sur l'exportation, ce qui ne laisse pas une grande marge de manœuvre, mais celle-ci est exploitée à fond par Ainsworth. Les rumeurs vont alors bon train : on dit qu'Hotchkiss est racheté par Peugeot, d'autant que la présidence de l'entreprise est assurée depuis 1945 par Maurice de Gary, un ancien de Sochaux, et que Jean-Pierre III Peugeot (1896-1966) fait partie du conseil d'administration. Mais il n'en est rien et l'activité tourisme de Hotchkiss reprend concrètement fin 1948, avec la fabrication des anciens châssis quatre et six cylindres, remis au goût du jour. C'est l'époque des modèles Artois, Bretagne, Roussillon, Touraine ou encore Gascogne, des noms qui exaltent le territoire national libéré et des véhicules qui suscitent de nouveau de l'intérêt de la part des automobilistes aisés et brillent dans les concours d'élégance de la fin des années 1940.

La fabrication d'armes et de pièces de rechange continue après la guerre et du côté du Secrétariat d'État à la Guerre la dernière *Instruction sur la visite et les réparations de la mitrailleuse de 8 mm, modèle 1914 et de l'affût-trépied, modèle 1916* date, semble-t-il, de 1951, en remplaçant la version de... 1923. La guerre d'Indochine est là et l'*Instruction* précise que l'affût de 1916 « est le seul modèle réglementaire restant en service dans les unités ». En 1950, Hotchkiss conçoit pour l'armée française deux chenillettes qui restent à l'état de prototype malgré la guerre d'Indochine, toutefois à sa naissance la Bundeswehr les adopte en 1956 et c'est un très gros succès

d'exportation de l'industrie militaire française, avec plus de 2 600 engins, dont 600 fabriqués sous licence en République fédérale d'Allemagne.

En 1949, Jean Albert Grégoire (1889-1992) tente à nouveau un rapprochement avec Hotchkiss pour concrétiser son dernier projet, financé en partie par Pechiney, par l'intermédiaire de l'Aluminium français. Il s'agit encore d'une traction avant de deux litres de cylindrée qui fait largement appel à l'utilisation d'alliages légers, coulés par la SOFAL (Société de fonderie d'aluminium et d'alliages légers, une société toute jeune, créée en 1945 et présidée par Paul Richard) pour donner six sous-ensembles et des pièces à fabriquer à Arandon (Isère), dans une usine inaugurée par Robert Lacoste, ministre de l'Industrie. Le contrat entre Hotchkiss, présidé par Maurice de Gary, et Grégoire, titré « directeur général de la fabrication », est signé le 29 juin 1949. Le poste de Grégoire rend jaloux les vieux cadres de Hotchkiss, partisans d'une Hotchkiss « maison », la « New-Look » (*sic*), mais surtout la fabrication de cette « Grégoire R », dont un prototype est présenté à la presse dès le 13 mars 1950, connaît, à ses débuts, de nombreux problèmes techniques à cause du caractère approximatif des cotes de l'auvent, la pièce essentielle, coulée à Arandon. Il faut faire des emprunts bancaires auprès du CCF (Crédit commercial de France) et de la BFCE (Banque française du commerce extérieur) et la production ne démarre réellement qu'en juin 1951 : le premier client est servi le 29. Si la Hotchkiss-Grégoire est techniquement révolutionnaire, les difficultés de sa mise au point et son coût prohibitif de fabrication sont un rédhibitoire obstacle commercial : la Grégoire R est vendue 66 % plus cher qu'une Ford Vedette ! Les propriétaires ont des surprises à l'utilisation : ainsi, comme sur une vulgaire 4 CV Renault le crochet de fermeture du capot avant, ici moteur, est médiocre au point de parfois laisser s'ouvrir le capot en marche.... Hotchkiss a également des surprises de son côté puisque le calcul du prix de revient qui est enfin fait le 21 septembre montre qu'il est très supérieur au prix de vente de la voiture ! Avec seulement 239 berlines Hotchkiss-Grégoire assemblées et vendues, surtout par des concessionnaires de l'ouest parisien, c'est un échec alors que, paradoxalement, la vente des autres voitures Hotchkiss est en essor depuis la fin de la guerre, avec environ 3 000 exemplaires vendus en 1951. Cette relative prospérité est cependant de courte durée et la chute des commandes impose à la nouvelle direction — Paul Richard, l'ancien président de Brandt, occupe désormais la fonction de président directeur — de moderniser à la fois les équipements et l'esthétique des voitures, qui ont pris un sérieux coup de vieux.

C'est alors la naissance de la gamme Anjou (toujours un nom de province !), dont la publicité est bien sûr dessinée par Kow ¹, des voitures animées par les anciens châssis-moteurs de 13 ou 20 CV du type AM 80, qui ont subi peu de modifications depuis leur conception et sur lesquels ont été assemblés des carrosseries un peu plus modernes : ligne semi-ponton, calandre et phares intégrés à la carrosserie... Les ventes de cette grande routière plafonnent vite, d'où la décision de stopper la fabrication des modèles Hotchkiss-Grégoire, prise en 1952, suivie à la fin de 1953 par celle de l'ensemble de la gamme tourisme.

Pendant ce temps, la production de véhicules utilitaires est maintenue, dans une nouvelle usine, à Stains, toujours en banlieue Nord, après une fusion, cette fois avec la firme Delahaye en 1954, la nouvelle société s'appelant Hotchkiss-Delahaye, qui verra la fabrication de moteurs diesel, la sortie de modèles à cabine basculante en 1964, la fabrication de véhicules spéciaux telles les chenillettes polaires utilisées par Paul-Émile Victor et surtout la fabrication sous licence de la jeep Willys et de moteurs Massey-Ferguson, avant que, fin 1969, la production de véhicules utilitaires ne s'éteigne à son tour. Dès le 16 juin 1952 Paul Richard a signé avec le constructeur américain Willys un contrat qui concède à Hotchkiss la licence de fabrication des pièces détachées de la jeep MB, ce qui permet d'en envoyer à relatif bon compte en Indochine, dans les deux dernières années de la guerre. Auparavant Hotchkiss utilisait comme intermédiaire industriel sa filiale SOFIA (Société de fabrication industrielle et automobile), qui avait signé un accord en 1946 avec Willys Overland. Mais Hotchkiss va plus loin, avec des extensions au contrat : droit d'assembler sous licence la gamme CJ (1953) et surtout, en 1955, droit de fabriquer une jeep Hotchkiss, c'est-à-dire une MB sous licence. Le groupe Hotchkiss s'allie en 1956 avec le groupe Brandt, jusque-là spécialisé dans l'électro-ménager ², une fusion donnant naissance à la S.A. Hotchkiss-Brandt et qui permet de fabriquer pour l'armée française de la guerre d'Algérie et de la Guerre froide de très nombreuses jeeps en version militaire (la M201, copie de la MB, 27 628 exemplaires jusqu'en 1967) et un petit nombre de jeeps civiles, obéissant au mythe, déjà anachronique, de la « jeep rurale » et de la « jeep polyvalente » ou « universelle », la JH 101 de 13 CV, fabriquée à partir de 1955 (JH 102 en 1961, en 12 volts), très chère (bien plus qu'une DS !), de sorte que les clients potentiels préfèrent souvent se tourner vers les jeeps militaires des surplus. Néanmoins 3 496 JH 101 sont fabriquées et

¹ Voir le dernier chapitre de Jacques Paquereau, *Hotchkiss. 60 ans de pages publicitaires. 1910-1970*, bilingue anglais/français, Éditions Itinéraires, 2017, 225 p.

² Slogan : « Pour ne pas se tromper ».

presque deux mille JH 102. Les jeeps Hotchkiss militaires ¹ ne seront définitivement réformées que dans les années 1980, souvent après plusieurs reconstructions, sans parler des révisions fondamentales, et après une multiplication de manuels et catalogues, de bâches par exemple (dont le renouvellement sera sous-traité à plusieurs sociétés artisanales).

Dans un dernier temps Hotchkiss-Brandt fusionne avec Thomson-Houston, en 1966, donnant naissance à la « Compagnie française Thomson Houston – Hotchkiss Brandt » et dans les années 1970 la nouvelle société fabrique des véhicules « P-4 R » porteurs de missiles Crotale, sur les lieux même des anciennes chaînes automobiles : en quelque sorte un retour aux sources, puisque l'armement avait été l'activité première de la marque Hotchkiss...

¹ Il existe une bibliographie copieuse sur les jeeps. Un chapitre est presque toujours consacré aux Hotchkiss.

Bibliographie :

Une « bible » très documentée : Daniel Tard, *Hotchkiss. Petit dictionnaire du « juste milieu »*, Massin, 1994, 317 p.

De « beaux livres », dans le bon sens du terme, détaillés et excellemment illustrés :

Marc-Antoine Colin, *Grégoire, une aventure Hotchkiss*, Massin, 1994, 164 p.

Marc-Antoine Colin, *Hotchkiss. L'âge classique, 1935-1955*, ETAI, 1998, 240 p.

Marc-Antoine Colin, articles dans la revue *Automobilia*, février 1998, pp. 44-51, janvier 1999, pp. 10-17, janvier-février 2002, pp. 10-17, et juillet-août 2003, pp. 10-17.

Marc-Antoine Colin, *Camions Hotchkiss, l'héritage utilitaire*, ETAI, 2005, 160 p.

Jacques Paquereau, *Hotchkiss. 60 ans de pages publicitaires. 1910-1970*, bilingue anglais/français, Éditions Itinéraires, 2017, 225 p.

Un très bon ouvrage :

Pierre Fouquet-Hatevilain, *La fabuleuse aventure d'Hotchkiss. 1904-1954*, Pontoise, Edijac, 1984, 312 p.

Des archives techniques et financières : assemblées générales d'actionnaires, notices techniques ou commerciales, manuels militaires, etc. (exemples : 4-V-13713, 4-WZ-4175, 4-WZ-4177, 16-FW-1690 (1951), 4-WZ-2628, 4-WZ-7972, 4-WZ-3122, 4-WZ-3121, FOL-FW-112 (1), recueils à la BnF).

De très nombreux documents, photographiques en particulier, consultables sur **Gallica**

Divers :

Jean-Albert Grégoire, *Toutes mes automobiles*, Massin, 1993, 156 p.

Alexis Kow, *Quarante ans de création publicitaire automobile*, Éditions de l'automobiliste, 1978, 176 p.

Dossier, grâce au club Hotchkiss (www.club-hotchkiss.fr/fr) dans *Gazoline* de novembre 2022, pp. 54-65



Hotchkiss Cabourg 1933 Rouen 22 septembre 2012.

Photos



Hotchkiss 411 Dépanneuse 1934 Rétromobile 3 février 2016



Hotchkiss 411 1934 Musée de Reims 10 mai 2008



Hotchkiss Cabourg 1936 Évreux 24 octobre 2009



Hotchkiss Megève 1936 Rétromobile 2010



Hotchkiss Roadster 1938 Locomotion en Fête 28mai 2011



Hotchkiss Monte-Carlo 1939 Rétromobile 2013



Hotchkiss Monte Carlo La Locomotion en Fête 24 mai 2014



Hotchkiss Anjou 1952 Rouen 22 septembre 2012



Hotchkiss Anthéor 1952 Rétromobile 2014



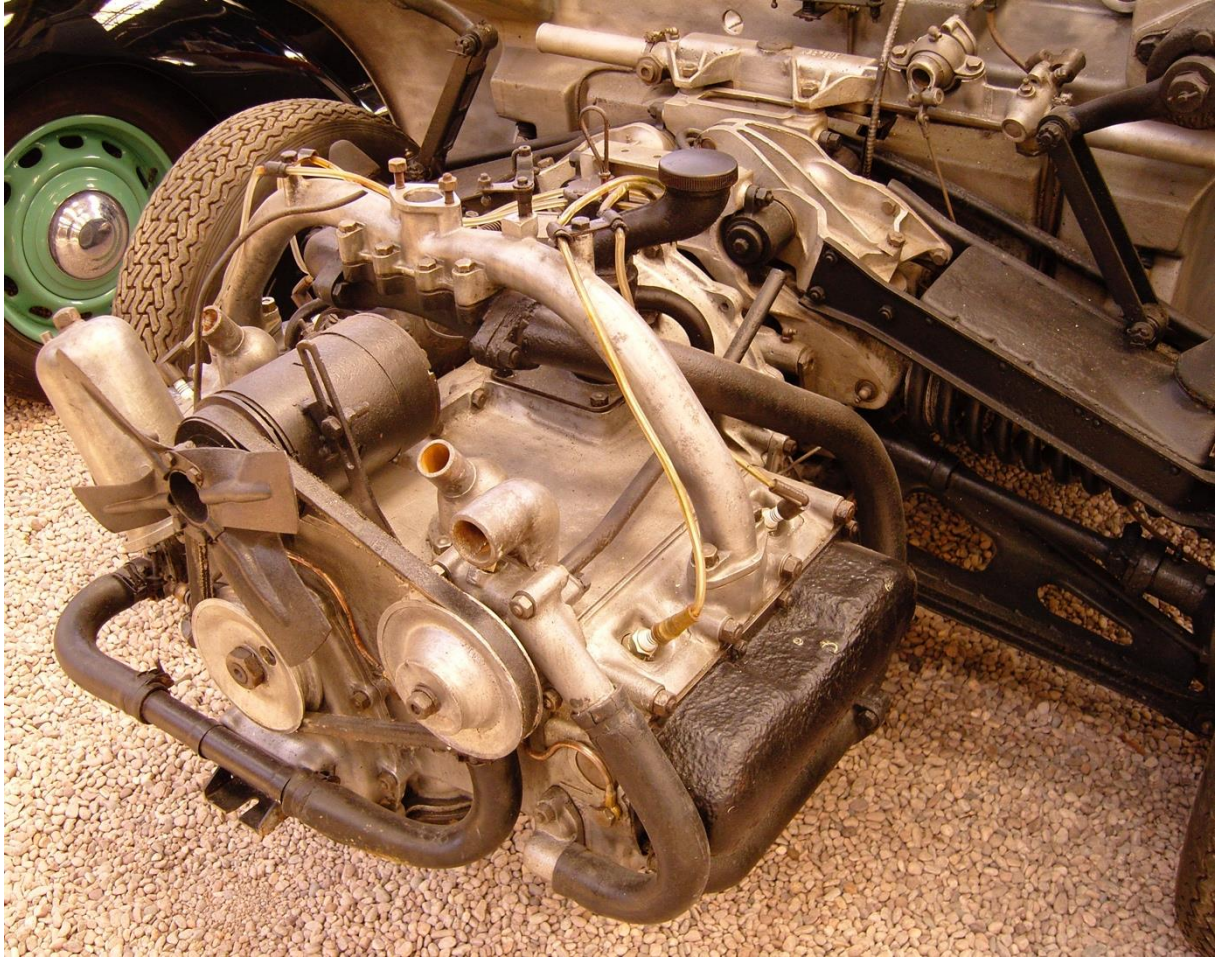
Hotchkiss chenillette Expéditions polaires françaises de Paul-Émile Victor,
Salon Rétromobile le 16 février 2007



Hotchkiss Suspension Grégoire La Locomotion en Fête (La Ferté-Alais) 9 juin 2012



Hotchkiss-Grégoire JAG 1952 Musée de Reims 10 mai 2008



Hotchkiss-Grégoire (moteur) Musée de Reims 10 mai 2008