

Les installations militaires américaines dans le Toulais de 1950 à 1967

Pierre Labrude

Plus d'un demi-siècle s'est écoulé depuis le départ imposé aux militaires américains qui, dans le cadre de la ligne de communication (*Line of Communication* ou *Communication Zone*), et aussi de l'OTAN, étaient en garnison dans notre pays avec leurs familles, et les membres de l'administration américaine et les civils qui les assistaient. Cette présence, numériquement assez importante, avec l'existence de nombreux camps et dépôts, mais également d'un certain nombre de vastes bases aériennes, est aujourd'hui bien oubliée, en raison de la disparition des témoins, des parents, de ceux qui ont « travaillé aux Américains », mais aussi à cause de la destruction ou de la transformation des espaces et des infrastructures qu'ils occupaient et qui ne sont, de nos jours, aisément identifiables que par ceux qui ont connu les hommes et/ou les bâtiments, et par les rares spécialistes du sujet.

Au cours de cet exposé, j'envisagerai successivement, mais également aussi simplement que possible, les raisons qui ont conduit les militaires américains à revenir dans notre pays, peu d'années après 1945, et ce qu'ils y font. Puis, après avoir évoqué l'organisation des structures qu'ils ont mises en place, j'indiquerai quels sont les types d'unités qui stationnent dans notre pays. Il sera possible alors de décrire les grandes et les petites structures qui sont installées à Toul et dans le Toulais. Nous verrons ensuite que les structures de commandement de la ligne de communication ont subi plusieurs changements à partir de 1958, et que la construction du Mur de Berlin n'a pas été sans conséquences pour elles et pour Toul. L'aide américaine à nos concitoyens et ses activités philanthropiques ne seront pas oubliées, de même que je dirai alors un mot des auxiliaires de l'armée des États-Unis : les membres du Service polonais du travail et les civils français qui travaillent sur les bases. Enfin, après avoir expliqué comment peut se comprendre la décision française de 1966, je tenterai une synthèse : que penser de ces quinze ans ? Puis je dirai un mot de ce qu'il reste de ces installations maintenant désertées par l'armée des États-Unis depuis plus d'un demi-siècle.

Pourquoi les Américains sont-ils revenus et que font-ils en France ?

Arrivée en 1944, l'Armée des États-Unis a quitté notre pays après la fin du conflit, soit pour se rendre en Allemagne occupée, soit pour rentrer aux États-Unis. Or il apparaît que nombre de militaires américains sont de retour en France, d'abord à partir de février 1948, mais surtout après novembre 1950, et qu'ils commencent à établir des camps, des dépôts et des aérodromes. Il est patent aussi qu'au moins jusqu'à avril 1949, on ne sait pas pourquoi ils sont à nouveau là. Ce qu'on n'ignore pas, c'est que le 4 avril 1949 a été signé à Washington un important traité international, et qu'il aboutit à la création d'une organisation qui a pour nom OTAN. Or il y avait déjà et à nouveau des soldats américains en France avant ce traité.

S'ils sont revenus, c'est à cause de la Guerre froide qui est apparue en 1947 et en raison de la position de leur port de débarquement en Europe, l'enclave de Bremerhaven en Allemagne du nord, assez proche de la limite de la zone d'occupation britannique avec la zone soviétique, un port qui, en cas de conflit, serait sûrement la cible de l'Armée Rouge. Il est donc prudent de prévoir un système de substitution, qui consiste à établir une ligne de communication traversant la France en direction de l'Allemagne. C'est le but de l'accord secret de février 1948. Il ne permet qu'une présence restreinte et un nombre d'activités réduit. C'est pourquoi la création d'une véritable ligne comportant des dépôts de matériels fait l'objet d'un second accord, officialisé en novembre 1950. Entre-temps a été signé le traité de

Washington, ce qui fait que dans le cadre de l'OTAN et en cas de conflit, les troupes américaines stationnées en France appartiendront à cette organisation dont elles constitueront une partie des formidables moyens logistiques dont elle a besoin. Ce sont des éléments de l'armée de Terre, l'*US Army*. Il faut donc avoir bien présent à l'esprit que ces troupes ne sont pas présentes à la demande de la France, et qu'elles n'y sont pas arrivées, au moins primitivement, dans le cadre de l'OTAN.

La situation des bases aériennes est différente. Si leur mise en place est plus une conséquence de la création de l'OTAN que ne l'est celle des bases « Terre », ce n'est pourtant pas l'OTAN qui a lancé leur programme de construction. Celui-ci est dû aux traités de l'après-guerre, celui de Dunkerque d'abord en mars 1947, puis celui de Bruxelles un an après. Les cinq nations réunies (Grande-Bretagne, France et Benelux) constituent l'Union occidentale, qui est une sorte de « pré-OTAN ». C'est l'Union qui met en place le programme des bases sous la forme de deux tranches successives de constructions. La réalisation de la seconde tranche est poursuivie par l'OTAN. Une troisième tranche, beaucoup plus importante, est demandée par le *SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers in Europe)* en 1952, cependant que plusieurs facteurs nouveaux relatifs à l'équipement de ces installations ont été pris en compte à l'occasion de la conférence de l'OTAN qui s'est tenue la même année à Lisbonne. Les programmes de réarmement constituaient l'un des sujets de cette réunion. La construction est un peu plus tardive que celle des premières bases de l'armée de Terre et surtout plus lourde compte tenu de l'étendue et de l'importance des chantiers. Par ailleurs, chaque base dévolue à l'*USAFE (United States Air Force in Europe)* fait l'objet d'une convention entre la France et les États-Unis.

Quelle est l'organisation de la ligne de communication ?

Elle comprend initialement trois secteurs : le tout petit secteur central d'Orléans, d'où la ligne est commandée (ce commandement s'exerce depuis Bordeaux jusqu'au Palatinat et à Bremerhaven et Giessen en Allemagne), le vaste secteur avant ou *Adsec (Advance Section)* qui s'étend sur tout le nord et l'est et qui est commandé depuis Verdun ; et le secteur arrière ou *Basec (Base Section)* qui est commandé depuis La Rochelle avec un intermède à Poitiers. C'est une reprise de ce qui a été organisé en 1917-1919 et en 1944-1945. Il y aura plus tard une quatrième zone, autour de Paris, en raison des grands états-majors interalliés qui stationnent à différents endroits, dont le commandement américain en Europe à Saint-Germain-en-Laye. La ligne dessine donc un grand arc de cercle dans notre pays à partir de Bordeaux et ses environs jusqu'aux quatre villes de Toul, Nancy, Verdun et Metz, d'où les convois s'acheminent vers Kaiserslautern.

Quelles sont les unités qui sont présentes sur la ligne ?

La ligne ne comporte que des dépôts logistiques. De ce fait, la nature et l'activité des unités stationnées en France sont en rapport avec leur construction, leur entretien et leur adaptation constante aux besoins. Il n'y a aucune unité du corps de bataille. Les unités du Génie sont spécialisées dans les constructions (*Engineer Battalion Construction*) et celles des Transmissions (*Signal*) dans les transmissions d'infrastructure. On trouve donc dans *Adsec* (et dans *Basec*) des unités du Matériel (*Ordnance*, Forêt de Haye), du Génie (*Engineer*, Croix-de-Metz), des Transmissions (*Signal*, Verdun), de Munitions (*Ordnance* ou *Ammunition*, Trois-Fontaines), de l'arme chimique (*Chemical*, Sampigny puis Verdun), de l'Intendance (*Quartermaster*, Montigny-les-Metz et Woippy), du Service de santé (*Medical*, Dommartin-les-Toul, Verdun). Si les installations demeurent et si la spécialisation des sites est le plus souvent conservée dans le temps, par contre les unités qui en assurent l'activité changent

assez fréquemment pendant les quinze années de la présence de l'*US Army*. Les sites sont gardés par des unités spécialisées, appartenant au Service polonais du travail (*Polish Labor Service* ou *PLS*), cependant que des compagnies de la *Military Police* (*MP*) assurent l'ordre en ville, dans les casernements et sur les routes afin de limiter les accidents et les débordements susceptibles de se produire. Le *Polish Labor Service* et la *Military Police* sont représentés à Toul.

Les sites choisis par les Américains ou qui leur sont dévolus par notre pays sont en quelque sorte symboliques, car ce sont fréquemment les mêmes qui avaient été employés par l'armée américaine au cours de la Première et/ou de la Seconde Guerre mondiale. Toul est dans cette situation avec le terrain de la Croix-de-Metz et plusieurs de ses casernes : Lamarche, Luxembourg et Jeanne d'Arc. Comme on le constate avec ces exemples, ce sont assez fréquemment des emprises qui appartiennent au ministère de la Guerre. Sinon, ce sont des « propriétés » de l'administration des Domaines, ou de celle des Eaux & Forêts. Lorsque rien de domanial n'est disponible ou susceptible de l'être, notre pays achète spécialement des propriétés ; plus rarement il en loue. Les constructions destinées à l'*US Army* sont réalisées sous la direction des arrondissements des travaux du Génie, et celles de l'*USAFE* sous celle du commandement de l'infrastructure de l'Air et surtout et directement celle des ingénieurs en chef départementaux des Ponts & Chaussées.

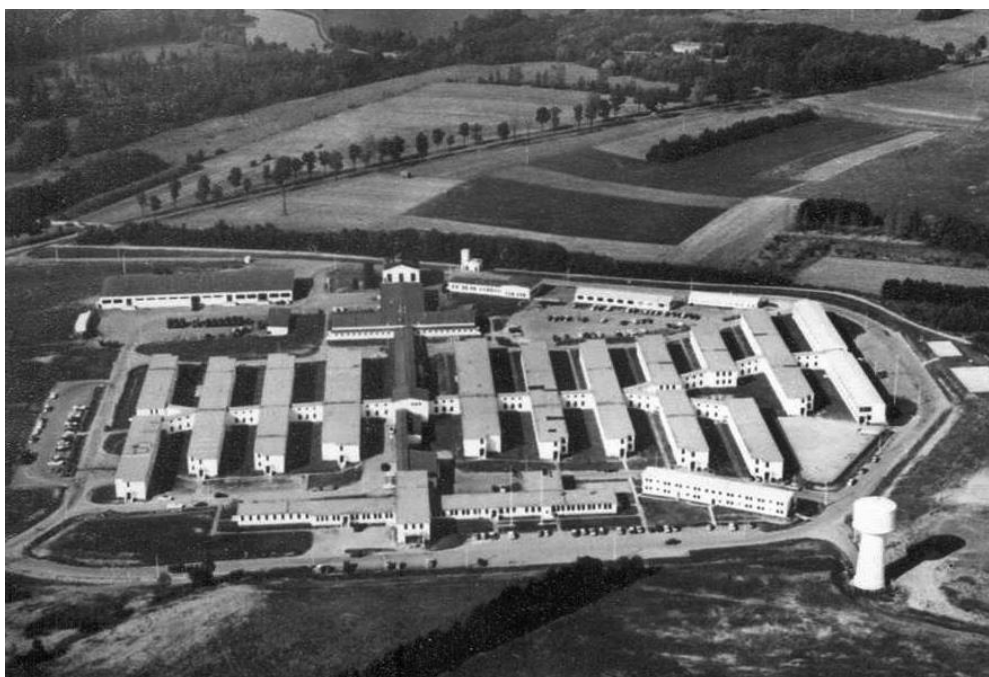
Qu'en est-il à Toul et dans le Toulais ? Et d'abord quels sont les sites importants ?

Ces « grands sites » sont au nombre de quatre : le dépôt de la Croix-de-Metz, le dépôt de la Forêt de Haye, l'hôpital Jeanne d'Arc à Dommartin-les-Toul et le dépôt pétrolier de Saint-Baussant.

Le dépôt de la Croix-de-Metz est un ancien terrain d'aviation militaire des deux guerres mondiales, qui a servi à l'armée française et à celle des États-Unis, et dont la proximité avec la ville empêche à la fois l'extension et l'emploi avec les avions des années 1950. D'une surface initiale de seulement seize hectares appartenant au domaine militaire, il est agrandi en 1952 par l'acquisition de cinquante-neuf hectares sur les fonds du compte spécial de la Mission centrale de liaison et d'assistance aux armées alliées (MCLAAA). Il assure le stockage et la maintenance des engins que le Génie militaire emploie pour ses missions. C'est en quelque sorte pour l'arme du Génie ce qu'étaient dans notre armée les établissements régionaux du matériel, c'est-à-dire de grands garages et des parcs de stockage. Outre un grand nombre de bâtiments et d'aires bétonnées non couvertes, il est relié à la voie ferrée Toul-Nancy par un embranchement comportant d'assez nombreuses voies, et il dispose de plusieurs issues routières.

Le dépôt de la Forêt de Haye ou *Nancy Ordnance Depot* (*NOD*) est, dans sa forme initiale, un grand entrepôt de matériels de toutes sortes : véhicules divers, camions, chars, munitions de petit calibre, etc., à l'intérieur de bâtiments et sur des aires qui ont entraîné des déboisements. La surface initiale est de mille hectares (994 de forêt domaniale et 9 hectares acquis spécialement pour le terrain de sport) situés au nord de la route Toul-Nancy et concédés en 1951. L'*US Army* n'en utilise que la moitié située directement contre la route, soit cinq cents hectares dont elle en déboise la moitié, ce qui entraîne d'importantes difficultés avec la direction générale des Eaux & Forêts, qui exige et obtient la restitution de ce qui n'est pas employé. Au fil des transformations structurelles que la ligne de communication subit peu à peu, *NOD*, est transformé en *General Depot*, puis il reçoit l'appellation de *Nancy Installations*, et il acquiert à ce moment le statut de centre principal pour tous les dépôts de la grande région, depuis Vitry-le-François et Brienne-le-Château jusqu'à Verdun et au nord de Metz.

L'hôpital militaire Jeanne d'Arc est à la fois un établissement sanitaire, un casernement et une école. L'emprise sur lequel il est construit occupe d'abord l'ancien quartier de cavalerie du même nom, soit seize hectares concédés en 1951 auxquels sont ajoutés quarante-neuf hectares acquis sur des terres agricoles en 1952, et sur lesquelles l'hôpital est édifié. D'une capacité théorique de mille lits, il n'en ouvre que quelques dizaines et sert aussi et surtout d'école (puis également de lycée), de casernement, et d'école de pontage. Le site est divisé en trois zones : l'hôpital où stationne aussi une compagnie du 97^e bataillon du Génie, l'ancien quartier qui abrite des éléments de l'Arme du Train, et une zone d'exercice où les soldats construisent des ponts, par exemple Bailey. Il existe une quatrième zone, pour les exercices de pontage, en bordure de la Moselle, près des terrains de sport à Dommartin. Ce sont les Américains qui baptisent l'hôpital du nom de Jeanne d'Arc, en hommage à notre Héroïne et en souvenir du quartier de cavalerie. Les rues de l'emprise portent des dénominations en rapport avec l'épopée johannique.



Vue aérienne de l'hôpital Jeanne d'Arc
Don du CHR de Nancy à l'auteur en 2007

Le dépôt pétrolier de Saint-Baussant se trouve au bord de la voie ferrée Metz-Lérouville à laquelle il est raccordé. Il se trouve initialement à l'extrémité de l'oléoduc américain Donges-Melun-Metz qui sera plus tard poursuivi en direction de l'Allemagne et qui sera également raccordé à celui qui provient de la côte méditerranéenne. Toutes les bases aériennes sont peu à peu reliées à ces oléoducs. Cette importante installation, dite *POL*, c'est-à-dire *Petrol Oil Lubricants*, est dotée d'un ensemble de réservoirs cylindriques comme on en voit dans les différents dépôts civils, et des matériels nécessaires au transfert des carburants dans les camions citernes. En réalité, le dépôt comporte deux sites séparés, celui de Saint-Baussant, dit « parc A », d'une surface totale de quatre-vingt-douze hectares pris sur une forêt domaniale et concédé en trois fois en 1954 et 1957 ; et le site dit « de Limey-Thiaucourt » ou « parc B », de treize hectares, acquis sur le compte spécial de la Mission centrale de liaison et d'assistance aux armées alliées en 1956.

Dans le Toulois, les installations de l'*USAFE* ne comportent que la base aérienne de Toul-Rosières et quelques petites infrastructures. À l'image d'autres sites, celui de la base a

déjà été utilisé auparavant par les Américains puisqu'ils s'y sont installés à la fin de 1944 et qu'ils y ont construit une piste. Celle-ci, sous le numéro de code A-98, a été déclarée opérationnelle le 3 décembre 1944. L'histoire de *Toul-Rosières Air Base* ou *TRAB* débute en 1951 par des reconnaissances et un début d'occupation des lieux, puis le 1^{er} janvier 1952 lorsque la piste est mise à la disposition de l'*USAF*. L'absence de bâtiments sur le site conduit d'une part à l'emploi de l'ancien quartier militaire français du Luxembourg à Toul pour l'hébergement d'une partie du personnel (l'autre partie étant logée à la caserne Duroc à Pont-à-Mousson), et d'autre part à la réalisation d'un « village de tentes » sur le site. La base obéit aux critères définis par l'OTAN et par l'*USAFE* : une piste de 2400 mètres de longueur et 45 mètres de largeur qui sera ultérieurement prolongée par des *over-run* de 270 mètres chacun ; une bande de roulement ou *taxiway* de 2400 mètres sur 22,5 mètres pouvant servir de piste de secours ; trois parkings pour avions appelés « marguerites » en raison de leur forme et disposant chacun de dix-sept ou dix-huit emplacements pour un avion et d'une réserve de carburant ; une zone technique et d'habitation comportant un grand nombre de bâtiments ainsi qu'un embranchement ferroviaire ; enfin un dépôt de munitions, réalisé ici à l'extérieur de la base dans une enclave de terrain peu éloignée. Une base aérienne occupe entre trois cent et trois cent-cinquante hectares de terres qui étaient auparavant presque toujours des terrains agricoles, quelquefois des forêts. *TRAB* occupe trois cent-quarante hectares, et sa réalisation a conduit à des déboisements qui ont généré des difficultés avec l'administration des Eaux & Forêts. Les installations sont complétées par une station radio construite au sommet du mont Saint-Michel.

L'*USAF* assure ses communications par un réseau de stations spécialisées, dont le point focal est à Vernou (près de Fontainebleau), et qui comporte trois branches principales. Celle qui s'étend dans l'est de notre pays assure le lien entre toutes les bases et le transfert des communications vers l'Allemagne par l'intermédiaire des structures installées dans et près de l'ancien camp de sûreté d'Angevillers de la ligne Maginot, à proximité de Thionville. A partir de Verdun, une branche de ce réseau dessert les bases et sites d'Etain, Chambley, Saint-Mihiel (dépôt de munitions Air situé dans la forêt de Gobessart), Toul, puis par l'intermédiaire de la station de Germiny (à gauche sur la route entre ce village et Thélod), les bases de Chenevières et enfin de Phalsbourg après être passée par la station de Dabo.

Les autres installations toulaises

Si elles sont moins importantes en surface que les précédentes, elles sont plus nombreuses et elles peuvent être subdivisées en installations purement militaires, en installations « mixtes » et en structures de vie et de détente.

Les premières sont souvent difficiles à connaître et à localiser car la documentation ne les évoque que rarement et/ou fortuitement. À Toul, on peut citer la caserne Lamarche (encore écrite La Marche) où est cantonnée la *Military Police (MP)*, sans que je puisse préciser si elle bénéficie de la totalité de l'emprise ou seulement d'une partie de celle-ci, sachant par ailleurs que, me semble-t-il, une partie des constructions primitives n'existe plus au moment où les Américains sont à nouveau présents à Toul. On peut rappeler que cette caserne a été utilisée par le corps expéditionnaire américain en 1917-1919. Je suis dans l'incapacité de préciser si l'unité qui occupe cette caserne est la même que celle dont on trouve mention à la Forêt de Haye. Le site internet *usarmygermany* n'indiquant pas quelles sont les unités de la *MP* qui ont été affectées dans notre pays, il faudrait pouvoir consulter l'ouvrage *American Military Police in Europe, 1945-1991 : Unit Histories*. Enfin, nombre de documents citent « les terrains Médinger » pour lesquels je suis dans l'incapacité de préciser la localisation, la réalité de l'utilisation américaine et la nature de celle-ci. Il en est de même pour un garage, attribué le 13 février 1951.

En périphérie de la ville se trouvent le site des exercices de pontage en bord de Moselle ; le champ de tir du Bois-de-la-Ville, qui est inclus dans le dépôt de la Croix-de-Metz, entre Toul et Villey-Saint-Etienne, et qui représente neuf hectares de domaine militaire, concédés en 1951 ; l'ancien parc à ballons d'Ecrouves, mis à disposition le 3 avril 1953 – à propos duquel je ne sais pas s'il a réellement été employé par l'armée américaine et pour quel usage, en dépit de la mention de sa dévolution dans les documents issus de la MCLAAA -, et enfin le fort de Gondreville dont nous savons qu'il sert de prison pour les *GI's* de la garnison et peut-être aussi pour celle de Nancy.

En ville, l'armée américaine dispose peut-être de bureaux, en particulier de l'*American Red Cross*, l'organisme qui s'occupe des loisirs des militaires et des relations amicales avec les Français et leurs associations. Il est possible qu'elle loue une maison afin d'en faire un club pour ses officiers. Elle bénéficie d'un cinéma, le Pathé m'a-t-on dit, sans que je puisse préciser si elle l'a acquis, ou si elle le loue, soit de manière permanente et exclusive, soit seulement certains jours de la semaine. À la gare se trouve le bureau du *RTO*, c'est-à-dire du *Rail Transport Office*. Les militaires qui y sont affectés s'occupent des transports militaires américains, de voyageurs et de marchandises. En effet, des voitures de la SNCF sont réservées en fin de semaine pour des allers et retours vers différentes villes, dont bien sûr Paris. Il arrive qu'elles soient directement dirigées vers les quais de la base aérienne où les *Air Men* embarquent et débarquent. Par ailleurs, au début de leur présence dans notre pays, les Américains utilisent beaucoup la voie ferrée. Ainsi par exemple, des *GI's* débarqués d'un navire transport de troupes dans le port de Bremerhaven y embarquent directement dans des trains à destination de Toul où ils arrivent dans la nuit ou le lendemain. Par ailleurs pendant une période que je ne peux préciser, un autorail sanitaire américain a son point d'attache à Toul. De tels engins desservent régulièrement les gares proches des hôpitaux américains. Ils y embarquent les malades et les blessés que ces hôpitaux ne peuvent traiter, pour les acheminer vers le grand hôpital de La Chapelle-Saint-Mesmin près d'Orléans, ou celui de Landstuhl, près de Kaiserslautern et de l'importante base aérienne de Ramstein-Miesenbach.

On n'oubliera pas, en ville ou près des installations qui en sont un peu éloignées, en particulier de la base aérienne, les bars et les boîtes de nuit dédiés à la clientèle américaine. Enfin, en limite de la ville, de part et d'autre de la route en direction de Verdun, il ne faut pas oublier les deux villages américains ou *Housing Areas*, dont le plus connu, aujourd'hui encore, est *Regina Village*. Le second a pour nom « Saint-Michel ». Il faut ajouter à cet ensemble l'usage du golf d'Aingeray, et peut-être d'une maison de campagne vers Viterne. De telles propriétés, généralement louées, sont destinées à l'accueil des familles pendant les *week-ends* et à l'organisation de réceptions, de fêtes et de parties de pêche ou de chasse (*Rod and Gun Club*).

L'évolution des structures de commandement jusqu'à 1967

Les structures de commandement américaines ne changent pas jusqu'à 1958. Mais, à partir de cette année plusieurs importantes réformes se produisent en peu de temps ; elles annoncent une décroissance de la présence américaine qui n'a rien à voir avec la décision prise par notre pays en 1966. En 1958, l'*Adsec* devient *4th Logistical Command*, puis, en 1960, celui-ci se transforme en *Theater Army Support Command* ou *Tascom*. Puis, en 1963-1964, ces commandements disparaissent au profit des *Complex*. *Nancy Complex* englobe alors comme nous l'avons vu plus haut toutes les installations de la grande région, soit vingt-trois sites.

La construction du Mur de Berlin, à partir de l'été 1961, a pourtant conduit à un renforcement temporaire de la présence militaire américaine. L'*US Army* demande à notre pays l'extension des facilités portuaires sur la côte atlantique et l'octroi de terrains à

l'intérieur afin de permettre le stationnement des convois au cours de leur transit vers l'Allemagne. Elle demande aussi l'établissement des petits « dépôts annexes du Génie », situés à proximité d'un grand dépôt et dépendant de lui. Notre pays se prête à toutes ces demandes. Toul étant le siège du dépôt de la Croix-de-Metz, de nombreux petits terrains sont recherchés aux alentours dans un assez grand rayon en vue d'une location d'assez longue durée. Ces dépôts sont habituellement constitués de deux grands hangars métalliques en forme de demi tonneau, appelés *Quonset Huts*, et d'un *shelter* qui sert d'habitation aux deux ou trois soldats qui gardent le site. Celui-ci, de quelques hectares, est entouré, pas forcément camouflé, et dispose d'une aire dégagée autorisant le mouvement d'hélicoptères. Les archives en notre possession ne permettent pas de savoir ce qui est réellement stocké à l'intérieur du ou des hangars, du matériel du Génie sans doute, mais peut-être aussi d'autres matériels et équipements. Le dépôt le plus proche de Toul, à ma connaissance, se trouve à Colombey-les-Belles, dans la forêt qui borde la route en direction de Neufchâteau. Il ne comporte aujourd'hui qu'un seul hangar, et je ne sais pas s'il y en a eu deux comme c'est le cas habituellement. Un autre site m'a été signalé à la sortie de Toul au voisinage de la route qui mène vers Essey-et-Maizerais, mais je ne l'ai pas trouvé.

Une autre conséquence du renforcement américain est la création d'un lycée temporaire dans l'enceinte de l'hôpital Jeanne d'Arc. Il s'est ajouté à l'école qui y était depuis sa création, et a en quelque sorte doublé le lycée qui existait à Verdun dans les locaux de l'hôpital Desandrouins. Cet établissement a ouvert ses portes en septembre 1962 et il a fonctionné jusqu'à l'été 1966.

L'aide américaine à nos concitoyens et les activités philanthropiques de l'armée des États-Unis

Compte tenu de ses moyens matériels, humains et financiers, l'*US Army* intervient très fréquemment en faveur des populations civiles et des municipalités en mettant à disposition des engins, des véhicules et des personnels. Il faut citer les puissants *wreckers* qui permettent les dépannages des engins agricoles et des camions en panne ou accidentés, la mise à disposition des véhicules des sapeurs-pompiers des bases et de leurs personnels, celle des engins de travaux publics pour la réalisation d'un parking, d'un terrain de sport, ou la modification d'un système d'adduction d'eau au moment d'un épisode de sécheresse (ceci a eu lieu à Toul), ou, au contraire d'une évacuation d'eau à l'occasion d'un débordement. Dans un autre domaine d'activité, il ne faut pas oublier tout ce que les bases et les dépôts mettent en œuvre au profit des vieillards des hospices et des enfants et adolescents des orphelinats à l'occasion de Noël.

Ceux qui ne doivent pas être oubliés dans ce souvenir : ceux qui travaillent pour l'armée américaine et ceux qui travaillent « aux Américains »

Cette terminologie n'est pas un jeu de mots. Les militaires américains reçoivent l'aide permanente de plusieurs catégories de personnes : les civils américains employés par l'armée, les membres du Service polonais du travail ou *Polish Labor Service (PLS)*, et les nombreux civils français qui sont employés à une multitude de tâches dans les camps et les dépôts et sur les bases.

Les membres du *PLS* sont des Polonais qui, à la fin de la guerre 1939-1945, se trouvaient du côté allié ou qui, étant de l'autre côté, ont pu s'échapper et qui ne veulent pas retourner dans leur patrie. Ils sont employés par l'armée américaine avec un statut particulier et sont groupés en compagnies sous le commandement de leurs concitoyens. Ils assurent la garde des

installations avec l'aide de nombreux très beaux chiens. Les célibataires vivent dans des locaux spécifiques sur les bases, et ceux qui sont mariés et ont une famille résident en ville, les enfants fréquentant les écoles françaises. En 1960, c'est la 4095^e compagnie du *Labor Service*, forte de quarante-cinq personnels, qui est en service à Toul.

Ceux qui « travaillent aux Américains » sont des employés civils français de l'armée des États-Unis. En réalité, ils sont employés et rémunérés par l'armée française. Ils occupent toutes sortes d'emplois, depuis les plus humbles jusqu'à des postes importants, ceci à la faveur d'une promotion sociale qui permet à ceux qui le souhaitent de s'assurer une formation professionnelle permise par de nombreux stages *in situ*. Ces Français, dont le nombre est limité par un accord avec l'utilisateur américain, bénéficient aussi d'un salaire intéressant cependant que leurs collègues militaires leur permettent d'accéder discrètement à certaines des immenses ressources des magasins bien connus sous les noms de *PX* et d'*AFEX*. Malheureusement, cette période de bonheur va se terminer avec le désengagement américain à partir de 1963 puis par la décision du général de Gaulle en 1966. Ces décisions conduisent en effet toutes les deux à leur licenciement. Précisons toutefois qu'il leur a été proposé, comme aux membres du *PLS*, de suivre l'*US Army* hors de notre pays.

Le départ (opération *Freloc*). Que penser de tout cela ? Pourquoi cette éviction ?

Il y avait longtemps que « le torchon brûlait » entre le général de Gaulle et les Américains. En retrouvant le pouvoir en 1958, il trouve dans les dossiers les difficultés que ses prédécesseurs ont eues tant avec les militaires qu'avec le gouvernement américain. Il n'a rien oublié du passé et il n'a jamais été satisfait du fonctionnement de l'OTAN. Il ne parle d'ailleurs jamais de la ligne de communication. Comme ni les Américains, ni les Britanniques ne veulent modifier le fonctionnement de l'OTAN qu'il sollicite, comme aussi les conditions stratégiques ont changé, et comme il pense disposer de l'arme nucléaire à relativement court terme, il a entrepris le désengagement de l'Armée française de sa subordination aux commandements interalliés. Les escadres de la Marine nationale ont été replacées sous commandement national, et certaines grandes unités de l'armée de Terre revenues d'Algérie le sont également restées. Les Américains ont bien compris ce qui suivrait. Ils ont d'ailleurs préparé un plan d'évacuation de notre pays qu'ils ont pensé mettre en œuvre spontanément, puis ils ont préféré attendre. Le Général n'a pas fait mystère de ses intentions et chacun sait que le traité de Washington a été signé pour une durée de vingt années et qu'il arrive donc à échéance en 1969. C'est cependant lors de sa conférence de presse du 21 février 1966 qu'il annonce ce qu'il a décidé : le retrait de notre pays du commandement intégré de l'OTAN et le départ, à très court terme, de toutes les forces militaires étrangères qui sont stationnées en France. Les mémorandums relatifs à ces décisions ayant été envoyés à toutes les puissances de l'OTAN avant la fin du mois de mars, le Général veut que l'évacuation soit achevée dans les six mois qui suivent, ce que son ministre des Armées, Pierre Messmer, déclare impossible. Pour leur part, les Américains demandent deux années, soit une évacuation terminée le 31 mars 1968, ce qui leur est refusé. Le délai est donc fixé à une année, c'est-à-dire un moyen terme entre les deux, soit au plus tard le 31 mars 1967 à minuit. Les Américains se plient à cette décision et déclenchent l'opération *Freloc* (*Fast Relocation from France* ou (?) *Fast Relocation of the Line of Communication*). C'est une opération de très grande envergure et qui va se révéler très difficile.

En dehors du Général et de certains milieux politiques, qu'est-ce que la population reproche aux soldats américains ? La population a bien sûr quelques reproches à formuler, mais ils ne constituent pas le motif de cette exclusion. Ces reproches sont en lien avec la vie quotidienne des *GI's*, et surtout avec leur vie privée : le bruit, les bagarres, la casse et les dégâts divers, la licence et les scandales que constituent l'alcoolisme, la prostitution, les

liaisons et les naissances illégitimes. Il y a aussi la question des salaires et donc de l'argent disponible qui génère des difficultés pour les habitants dans le domaine du logement avec la hausse des loyers et la raréfaction des locations disponibles. Les salaires plus élevés et les avantages plus importants que ceux accordés par les entreprises françaises à ceux qui travaillent « Aux Américains » créent des complications pour ces entreprises et, bien sûr, des jalousies. Il ne faut cependant pas s'exagérer l'importance des salaires. Il faut évoquer aussi les conséquences de l'intense circulation de poids-lourds et de rames de camions sur des routes qui n'y sont pas adaptées, avec les accidents et les dégâts occasionnés aux infrastructures, sans oublier le tribu qui est payé par les Français qui circulent à pied, à bicyclette ou à moto sur ces routes dangereuses. Nos concitoyens reprochent à l'État d'avoir transféré à la justice américaine la résolution de la plupart des affaires générées par ces accidents.

Synthèse et conclusion. Que penser de ces quinze années ?

Quand on s'intéresse comme moi à la question de la présence militaire américaine dans notre pays au cours de ces années, et qu'on est amené à réfléchir à ses différents aspects, on ne manque pas de finir par penser que « cela ne pouvait que mal se terminer ». Cette ligne de communication a en effet été créée dans le secret en 1948 et jusqu'à un certain point en 1950, et les raisons de sa présence, et donc sa justification, ont été brouillées par l'existence de l'OTAN. La suite s'est déroulée dans l'équivoque et l'ambiguïté, tant du côté français que du côté américain jusqu'en 1958. La France agite des questions de souveraineté et de puissance, mais elle est faible, elle a d'énormes besoins d'argent, elle change sans arrêt de gouvernement et est empêtrée dans des questions coloniales. Face à elle, les États-Unis et leur armée se comportent dans notre pays comme s'ils étaient chez eux, sans trop se soucier des accords qui ont été signés. L'organisation de l'OTAN avec l'hégémonie américaine et la place faite à la Grande-Bretagne font oublier que la ligne de communication n'est pas issue d'une demande française, et qu'à l'inverse, le Traité de Washington doit beaucoup à la volonté de notre pays et à l'existence du Traité de Bruxelles. Il se produit dans l'esprit de nos concitoyens une « fusion » entre la ligne et l'OTAN, et donc une grande confusion entre la nature des structures et leurs missions.

À partir de 1958, le retour du général de Gaulle modifie beaucoup la situation française, cependant que les États-Unis changent également la leur. La France est dirigée par quelqu'un qui n'a rien oublié, elle est plus puissante, plus riche, plus libre, elle se dégage des conflits coloniaux et se sépare de ses territoires africains, elle n'a plus besoin de l'argent américain et elle va disposer de l'arme nucléaire. De leur côté, les États-Unis et la Grande-Bretagne refusent toute modification des structures interalliées. Pour leur part, les Américains éprouvent moins qu'auparavant le besoin de posséder de nombreuses bases partout dans le monde, et celui d'une ligne logistique en France. De telles installations coûtent en effet très cher au Trésor américain. Les avions gros porteurs et les matériels pré-positionnés remplacent les garnisons et leurs personnels permanents à l'étranger. Le conflit du Viêt-Nam est aussi à prendre en compte. Enfin, il ne faut pas oublier la position de la Grande-Bretagne face à la défense de l'Europe : la décision du général de Gaulle en 1966 n'est pas seulement une réponse aux États-Unis et à l'OTAN, elle est aussi une réponse à la politique de la Grande-Bretagne. Il est cependant presque sûr que l'évolution de la situation stratégique en Europe et que les progrès des technologies auraient finalement conduit l'*US Army* à décider, un jour, de quitter notre pays de par la seule volonté américaine.

Avant de conclure cette conférence et ce travail en évoquant brièvement les restes matériels de toutes ces installations, qui subsistent aujourd'hui dans notre région, il m'apparaîtrait anormal, en dépit de la réalité de ces difficultés et de ces fractures, d'oublier

d'avoir une pensée pour le passé, pour l'Histoire et pour les sacrifices consentis. Cette pensée est aussi un hommage à ma famille américaine. Nous connaissons tous les cimetières militaires américains de notre région, ceux de 1917-1918, comme celui dit « de Saint-Mihiel », et ceux de 1944-1945 comme ceux d'Epinal/Saint-Laurent et de Saint-Avold. Nous devons aussi nous souvenir de l'existence des monuments offerts par les civils français employés par la ligne de communication à la suite de l'assassinat du Président Kennedy : à ma connaissance, il en existe un à la Forêt de Haye et un second dans l'ancien dépôt de Trois-Fontaines, sans doute d'autres. Les difficultés du présent ne doivent pas effacer le passé. Que serait-il advenu pour la France en 1918 en l'absence de l'*American Expeditionary Force*, et, en 1944, sans l'*US Army* ?



Le monument à la mémoire du Président Kennedy de la Forêt de Haye
Photographie P. Labrude, 2019

Quant aux installations, il n'en reste maintenant pour ainsi dire rien à Toul et dans le Toulais. Les casernes Luxembourg, Lamarche et Jeanne d'Arc ont été démolies ; il ne subsiste absolument rien de l'hôpital ; la base aérienne a été remplacée par une centrale de production d'électricité d'origine solaire. Le dépôt de la Croix-de-Metz et les « villages » ont subi de très nombreuses modifications. Seul l'ancien dépôt de la Forêt de Haye reste encore assez significatif de l'organisation des installations militaires américaines de cette époque, cependant que son histoire est maintenant signalée dans le parc de loisirs. Combien de temps cela durera-t-il encore ? Les autres petites installations n'étaient pas caractéristiques, et seuls des anciens et des spécialistes peuvent en connaître l'histoire. Qui peut encore dire aujourd'hui à quoi servaient initialement les hangars en demi tonneau présents dans la campagne et de quand ils datent ? Il faut dire pour terminer que, si les bâtiments étaient construits en vue d'une longue utilisation, au moins un demi-siècle, ce qui a réellement été le cas, la ligne de communication, pour sa part, n'a existé que pendant un peu plus d'une quinzaine d'années.

Sélection bibliographique

Ce texte constituant une présentation générale du sujet et non le résultat d'une recherche historique originale, il m'a semblé raisonnable de limiter la bibliographie à quelques ouvrages généraux traitant de la présence militaire américaine dans notre pays et dans notre région pendant la période considérée.

Pierre-Alain ANTOINE, Pierre LABRUDE et Fabrice LOUBETTE, *Les Américains en France 1950-1967*, Editions Gérard Louis, Haroué, vol. 1, 2017, 191 p. ; vol. 2, 2020, 259 p.

Axelle BERGERET-CASSAGNE, *Les bases américaines en France : impacts matériels et culturels 1950-1967 Au seuil d'un nouveau monde*, L'Harmattan, Paris, 2008, 276 p.

Gérard BIZE, *Base aérienne de Toul-Rosières Du Zénith au Nadir*, APRAA 07/510, sans date, 168 p., 28 p. d'annexes, 13 appendices et 4 p. complémentaires.

Pierre LABRUDE, « Histoire de l'hôpital militaire américain Jeanne d'Arc de Dommartin-les-Toul, et de son intégration au centre hospitalier régional de Nancy », *Mémoires de l'Académie de Stanislas*, 2007-2008, vol. 22, p. 149-173.

Fabrice LOUBETTE, *Les forces aériennes de l'OTAN en Lorraine 1952-1967*, Editions Serpenoise, Metz, 2008, 247 p.

Jerome J. MACAULIFFE, *U.S. Air Force in France 1950-1967*, Milspec Press, San Diego (CA, USA), 2005, 464 p.

Jean-Pierre MERCIER, *Camps américains US Air Force – US Army*, vol. IV : *Biarritz, Wiesbaden, Toul, Nancy*, Editions des régionalismes, Cressé, 2016, 137 p.

Olivier POTTIER, *Les bases américaines en France (1950-1967)*, L'Harmattan, Paris, 2003, 376 p.

Archives départementales de Meurthe-et-Moselle, dossiers W 950-97 et 950-201 (préfecture, cabinet du préfet).

Site internet « usarmygermany », complété régulièrement.