



HAL
open science

Damblain, une base aérienne construite dans l'urgence en vue d'une guerre qui n'a pas eu lieu...

Pierre Charles Labrude, Pierre-Alain Antoine, Fabrice Loubette

► **To cite this version:**

Pierre Charles Labrude, Pierre-Alain Antoine, Fabrice Loubette. Damblain, une base aérienne construite dans l'urgence en vue d'une guerre qui n'a pas eu lieu.... Aux marches de la Lorraine, Lamarche, et Martigny-les-Bains. Actes des 19^e Journées d'études vosgiennes. Fédération des sociétés savantes des Vosges, pp.493-510, 2018. <hal-01939203>

HAL Id: hal-01939203

<https://hal.science/hal-01939203v1>

Submitted on 29 Nov 2018

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.



HAL Authorization

Pierre LABRUDE

Centre régional universitaire lorrain d'histoire et Fédération des sociétés savantes des Vosges

Pierre-Alain ANTOINE et Fabrice LOUBETTE

Historiens indépendants

« DAMBLAIN », UNE BASE AÉRIENNE CONSTRUITE DANS L'URGENCE EN VUE D'UNE GUERRE QUI N'A PAS EU LIEU...

La détérioration des relations entre les alliés qui avaient vaincu le Reich allemand, et la naissance en 1947 de ce que l'on appelle la « Guerre froide », ont d'importantes conséquences pour la défense de l'Europe occidentale. Ce sont d'abord deux événements politiques survenus en 1948 et aujourd'hui oubliés : la signature du traité de Bruxelles qui crée l'Union occidentale le 17 mars et la conclusion d'un accord secret entre les États-Unis et la France le 16 avril. Le traité a pour objectif la défense de l'Occident tandis que l'accord permet à l'armée américaine de s'installer dans notre pays. C'est dans le cadre du traité de Bruxelles qu'est envisagée la réalisation d'un premier ensemble d'aérodromes militaires. L'année 1949 a laissé beaucoup plus de souvenirs avec la signature à Washington, le 4 avril, du traité dit « de l'Atlantique nord » qui crée l'Alliance atlantique et une organisation toujours existante : l'Organisation du traité de l'Atlantique nord, OTAN ou NATO en langue anglaise. L'une des premières tâches de cette organisation est de reprendre et d'étendre le programme de la défense aérienne entrepris par l'Union avec la définition d'une base aérienne type répondant à des normes dites OTAN ou SHAPE (*Supreme Headquarters Allied Powers in Europe*), la transformation des bases existantes et l'extension du programme de construction¹. La base aérienne française OTAN de Damblain est une des infrastructures réalisées dans ce contexte et nous allons étudier sa construction et ses activités. Auparavant, il semble important de présenter brièvement ce qu'a été la présence militaire à Damblain entre 1918 et le début de la décennie 1950-1960 en raison des répercussions qu'elle a pu avoir à ce moment.

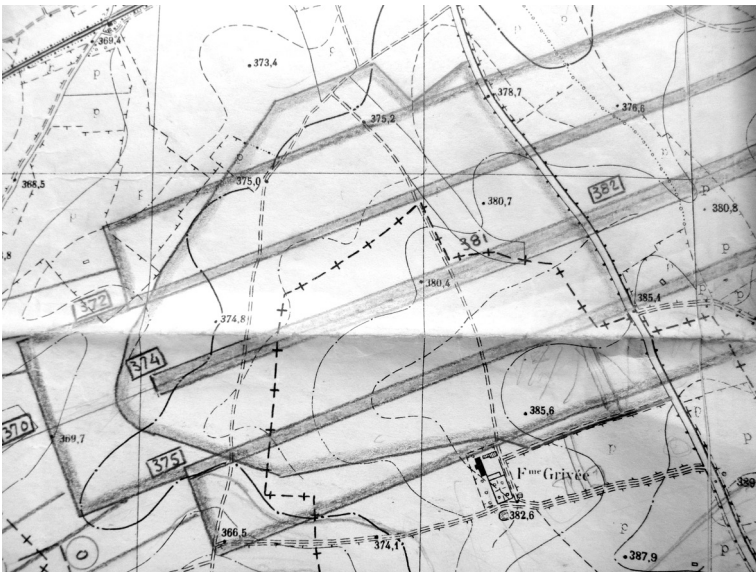
La présence militaire à Damblain avant la base aérienne

L'arrivée du corps expéditionnaire américain en France à partir de 1917 conduit à une importante présence militaire dans notre région, et un camp d'entraînement est établi à Damblain. Diverses cartes postales et photographies

¹ Adrien HOUZOT, *Le problème de la défense aérienne à l'heure de l'OTAN 1949-1966*, Service historique de la défense, château de Vincennes, 2007, p. 39-41.

militaires montrent des *Sammies* dans les rues. Un cimetière américain est créé à côté de celui du village et il perdure jusqu'à 1924.

Une vingtaine d'années plus tard, face à la menace qui se concrétise de l'autre côté du Rhin, le gouvernement crée dans l'est et le nord un grand nombre de terrains d'aviation destinés à être occupés en cas de conflit. Il s'agit d'espaces d'une centaine d'hectares sans infrastructures autres que des pistes « en herbe ». Un tel terrain est créé à Damblain en 1936 par acquisition après déclaration d'utilité publique². Il occupe (doc. 1) une surface quelque peu triangulaire à l'ouest du chemin qui relie le village à l'abbaye de Morimond et à Fresnois-en-Bassigny. Ce sont les actuels CD 22 dans les Vosges et 139 en Haute-Marne. Une partie du terrain se situe en effet dans chacun de ces deux départements. Il est occupé en septembre 1939 par un groupe de bombardement mais la nature du sol et la surface du terrain ne sont pas favorables à l'évolution de ses aéronefs et ils quittent rapidement Damblain. L'infrastructure est à nouveau occupée en juin 1940, cette fois par un groupe de chasse qui doit se replier le 13 en direction de Dijon³. Le terrain reste inutilisé et il est remis à l'administration des Domaines le 3 février 1949⁴. Il sera intégré dans la base aérienne qui va se construire de part et d'autre de la route précitée.



Doc. 1 : le terrain d'aviation de 1936. Arch. dép. Vosges, 1000 S 846.

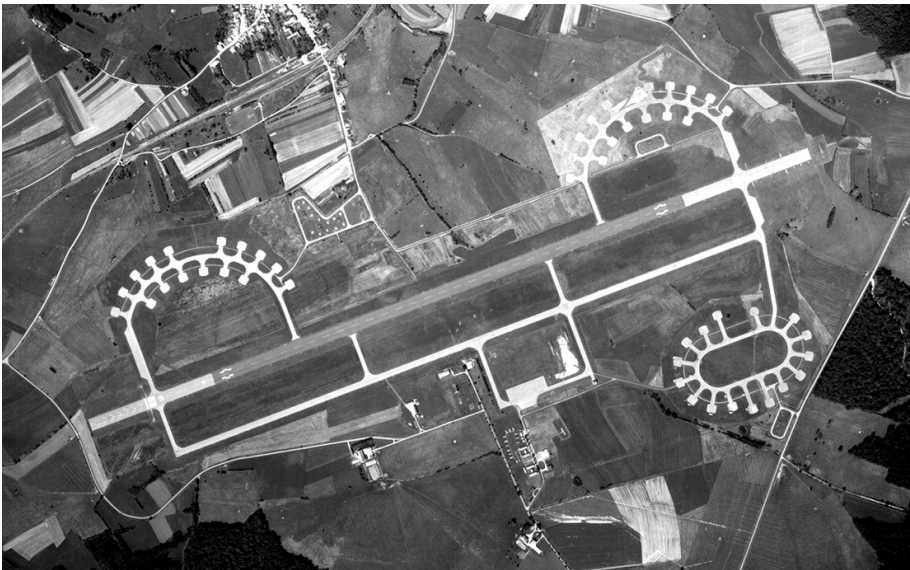
2 Arch. dép. Vosges, 2 R 233 et 239.

3 Antoine GALMICHE, *La Seconde Guerre mondiale*, <http://antoine.galmiche.free.fr/JG/DATA/Avia25.html>, consulté le 2 novembre 2017.

4 Service historique de la défense, 12 Q 198, dossier 3.

Qu'est-ce qu'une base aérienne OTAN ?

Une base aérienne OTAN est une infrastructure permanente constituée d'un ensemble d'éléments standardisés disposés d'une manière toujours assez semblable sur un terrain d'une surface voisine de 300 hectares. Elle se compose initialement d'une piste bétonnée de 2400 mètres de long sur 45 mètres de large, d'un ou deux chemins de roulement (*taxiway*) de même longueur et de largeur réduite à 22,5 mètres, d'aires d'alerte situées à chacune des extrémités de la piste, d'une aire de stationnement proche de la piste et positionnée vers son milieu, et de trois aires de dispersion, dites « marguerites », en forme d'ovale ou de demi-cercle, placées à trois des quatre extrémités de la piste et comportant chacune de seize à dix-huit emplacements pour avions, et de trois dépôts de carburants situés chacun dans ou près d'une marguerite (doc. 2). Il s'y ajoute un dépôt de munitions construit soit près de la base et relié à elle par une route particulière, soit isolé à quelques kilomètres, généralement dans une forêt.



Doc. 2 : la base photographiée verticalement en 1979. Photographie IGN.

D'autres aménagements aéronautiques sont décidés et réalisés ultérieurement. Le quatrième côté de la piste est réservé aux bâtiments, dont l'importance dépend des usages réservés à la base. Il existe en effet trois catégories de bases dont les infrastructures aéronautiques sont identiques : les bases opérationnelles qui accueillent en permanence une unité d'une armée aérienne de l'OTAN, les bases de redéploiement qui n'en accueillent pas et sont donc réservées à un usage de crise ou de guerre mais qui sont entretenues en

temps de paix par un détachement de cent personnels et sont prêtes à servir, et les bases de dispersion ou de secours, quasiment identiques, mais sur lesquelles le détachement n'est que de cinquante personnes. Les bases de la seconde et de la troisième catégorie ne disposent que de quelques bâtiments, mais doivent permettre la réalisation d'un camp de tentes pour 2 900 personnels. Certains seront dispersés dans les villages environnant la base.

La décision de construction d'une base aérienne à Damblain

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, l'armée de l'air dresse un bilan de l'état de ses terrains et envoie une mission d'évaluation en Lorraine. Des travaux sont envisagés. La Guerre froide et la création de l'OTAN conduisent à la mise en place d'un vaste programme. L'armée de l'air effectue des reconnaissances et sélectionne des terrains susceptibles d'accueillir des bases. Six sites sont reconnus en 1951 dans le département des Vosges, parmi lesquels Neufchâteau. Mais Damblain ne figure pas parmi eux...

Il est par ailleurs prévu que certains aérodromes seront mis à la disposition de l'OTAN. Cette mesure va concerner l'armée de l'air des États-Unis, l'*USAFE (United States Air Force in Europe)*, et celle du Canada (*Royal Canadian Air Force*). Au cours de l'année 1950, l'*USAFE* procède à la sélection de sites qu'elle aimerait occuper et reprend des localités où l'*US Army* ou l'*US Army Air Force* se sont déjà trouvées dans le proche passé. La liste est prête le 15 novembre 1950 et on y trouve que l'*USAFE* souhaite créer une base aérienne à Damblain pour accueillir des chasseurs. Elle porte le nom de « Damblain (Neufchâteau) site »⁵. C'est notre pays qui décide en dernier ressort des implantations et le site n'est pas retenu, vraisemblablement en raison de son éloignement d'une ville suffisamment importante pour permettre le logement du personnel de carrière.

De son côté, l'armée de l'air a décidé de créer une base aérienne à Bazoilles-sur-Meuse, à quelques kilomètres au sud de Neufchâteau, dont elle porte le nom. Pour des raisons que nous ignorons, le projet est abandonné au profit du site de Damblain le 3 juillet 1951, sous le nom de « base de Vittel »⁶. Cette décision ne connaît pas de remise en question et sa réalisation est menée avec rapidité. La construction de la base aux normes OTAN fait partie du programme complémentaire de 1951 « pour avions de 40 tonnes », en seconde urgence, dans la troisième tranche d'infrastructure et en qualité d'aérodrome

5 Jerome J. McAULIFFE, *U.S. Air Force in France 1950-1967*, San Diego (USA), Milspec Press, 2005, p. 21-25.

6 Arch. dép. Vosges, 102 W 1.

de redéploiement⁷. Son premier affectataire est la base aérienne de Reims et l'unité qui y stationne, la 3^e escadre de chasse. Elle dispose d'avions à réaction *Republic F-84 G Thunderjet*.

Les opérations préliminaires à la réalisation de la plate-forme⁸

Les textes réglementaires parus depuis 1944 attribuent la construction et l'entretien des bases aériennes à l'administration des Ponts et Chaussées. Les ministères concernés sont donc celui qui est chargé de l'armée de l'air et celui qui est chargé des Travaux publics. Au niveau local, les responsables sont le préfet, représentant de l'État et « patron » de l'exécutif du département, et l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, qui reçoit délégation pour diriger l'intégralité du chantier, quelle que soit l'entreprise ou l'unité militaire concernée, et pour approuver certains marchés. Il dispose d'un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chef de l'arrondissement Air, qui a la charge de toutes les opérations, qu'il soumet à l'approbation de son ingénieur en chef, et qui est représenté sur le chantier par un ingénieur qui coordonne l'activité des entreprises ou des groupements, qui y ont chacun un représentant officiel. Compte tenu de la déclaration d'utilité publique et urgente d'un tel chantier, ici le 1^{er} octobre 1951, les opérations se succèdent en se chevauchant, c'est-à-dire sans l'attente de la conclusion de chacune d'elles.

Le lieu d'implantation étant choisi, les premières opérations concernent les relevés topographiques, effectués par une unité militaire puis par un géomètre désigné par le préfet en vue des achats des terrains, soit par acceptation par le propriétaire, soit par expropriation officialisée par une décision du tribunal civil déclaré compétent. La procédure étant mise en place, le préfet prend des arrêtés d'occupation temporaire des terrains, dont la validité est de deux ans, qui donnent lieu au versement d'une location au propriétaire et qui permettent de commencer les travaux. Ceux-ci concernent d'abord la mise en place du chantier : désignation ou création de routes et d'accès, interdictions de circulation, choix et ouverture de carrières, approvisionnements en matériaux, installation de baraques et de bureaux de chantiers, de postes téléphoniques – d'où la passation de différents marchés avec les entreprises et les transporteurs locaux –, création d'une ligne électrique de 18 kV depuis Martigny-les-

7 Arch. dép. Vosges, 1000 S 849.

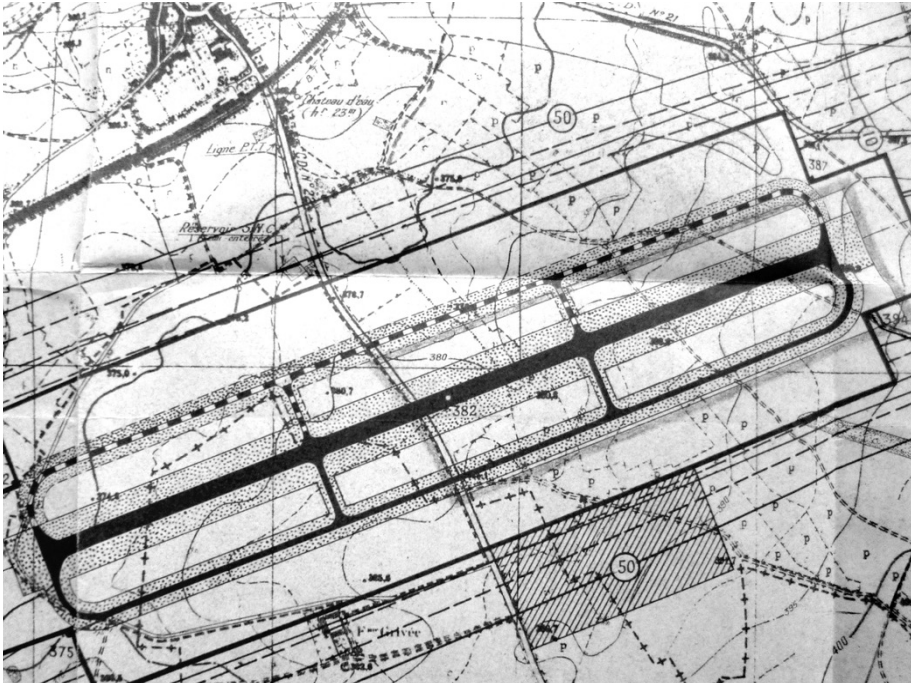
8 Les travaux de construction font l'objet de nombreux dossiers aux archives des Vosges : 1000 S 811, 837, 838, 846 à 850 et 924 ; 59 W 37 à 62 et 102 W 1 à 3. Damblain est partiellement concerné par 1000 S 835 et 836 cependant que les questions d'infrastructure interalliée se trouvent dans 1000 S 927 et 928. Les chapitres sur les opérations préliminaires et la construction sont issus des données présentes dans l'ensemble de ces dossiers. Les auteurs ont également consulté les riches archives de la base aérienne. Pour leur part, les Archives départementales de Haute-Marne ne détiennent que très peu de documentation.

Bains, approvisionnement en eau, ici par des camions à partir de l'étang de Morimond. Les marchés des travaux très importants, comme la piste ou les aires de stationnement, ne sont passés qu'avec des groupements d'entreprises d'une assise suffisante, éventuellement par entente directe. L'appel d'offres n'est pas obligatoire. C'est ainsi que la réalisation de la piste et du *taxiway* est confiée au groupement *Deschiron*, qui regroupe les entreprises *Ossude*, *Blanc*, *Colas*, *Lassailly et Richebois*.

Les opérations d'expropriation sont toujours effectuées par tranches successives compte tenu des délais de déroulement des travaux, sans doute aussi pour ne pas trop effrayer les populations. Celles-ci contestent l'ouverture des chantiers bien avant la promulgation des ordonnances d'expropriation, la lenteur du paiement des indemnités et le risque d'un arrêt du projet avec retour à leurs propriétaires de terrains dégradés et devenus incultivables et sans valeur. Ici, à Damblain, la contestation est restée d'ampleur limitée. Le chantier a la chance de bénéficier de la présence du terrain d'aviation qui appartient déjà à l'État et permet la réalisation d'entrepôts de matériaux, et où les travaux peuvent commencer dès la décision ministérielle.

Le premier document que nous avons trouvé sur la base est daté du 3 juillet 1951. Le site de Damblain étant retenu, le secrétaire d'État à l'Air avise le service de l'Infrastructure de se préoccuper de faire effectuer les relevés topographiques entre le 14 août et le 1^{er} octobre. Le préfet des Vosges est également avisé, d'abord en tant que représentant de l'État, mais aussi parce qu'il doit prendre un arrêté désignant à cet effet le 15^e bataillon du génie de l'air d'Écrouves (Toul). L'arrêté autorise les soldats à pénétrer dans toutes les propriétés et ceci ne peut avoir lieu que pendant sa durée de validité. Le lieutenant-colonel commandant le bataillon est averti le 14 août. À notre connaissance, le premier plan de la base est daté du 29. Le ministre de l'Intérieur demande l'avis du préfet sur cette réalisation le 6 septembre et une réunion est organisée à Nancy le 12 au sujet des premiers travaux : topographie et reconnaissance des sols, et désignation du service des travaux du Génie ou du groupe *Deschiron* pour la réalisation des premiers travaux, c'est-à-dire la piste et le *taxiway* (doc. 3).

Les expropriations se déroulent en neuf tranches successives entre 1952 et 1961. Les trois premières sont les plus importantes puisqu'elles correspondent aux surfaces nécessaires aux grandes infrastructures : en arrondissant, 64 hectares en 1952 pour la piste et le *taxiway*, 83 hectares la même année pour les différentes aires, et 71 hectares ensuite pour les dépôts de carburants. Les tranches suivantes correspondent aux espaces des servitudes, à la trouée d'envol en 1954 et à la ligne d'approche en



Doc. 3 : le plan de la base ne comportant que la piste, le taxiway et l'aire de stationnement. Arch. dép. Vosges, 102 W 1.

1956, aux routes de raccordement, et enfin, la dernière, aux 6 hectares destinés à la construction du dépôt de munitions dans le *Bois de la Petite Manche*, en forêt de Lamarche. Deux autres emplacements avaient été prévus auparavant pour ce dépôt. Leur rejet tient sans doute au fait qu'ils étaient trop rapprochés de la base. Les différentes tranches de travaux sont présentées dans le document n° 4.

Le 29 décembre 1951, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées écrit au préfet pour lui demander la promulgation de l'arrêté autorisant les occupations temporaires des terrains. Le chantier avait été ouvert au début du mois avec la réalisation des premiers travaux d'aménagement des accès et la livraison de matériaux. La construction de la piste par le groupement d'entreprises dit *Ossude* débute le 7 janvier 1952, alors que le quotidien *La Liberté de l'Est* vient de publier, le 4 et le 5, deux articles sur le comité de défense constitué par les propriétaires expropriés, et que le baraquement destiné au personnel des Ponts et Chaussées arrive le 10. Le marché *Ossude* précise que les travaux doivent être terminés au début du mois de mars 1953. Dès lors, les marchés des travaux des différentes phases de la



Doc. 4 : les différentes tranches de travaux. Arch. dép. Vosges, 1000 S 849.

construction de la base se succèdent avec rapidité sur un chantier qui s'étend sur plusieurs centaines d'hectares, en dépit de diverses difficultés. Celles-ci ne proviennent pas des commandes car l'argent ne semble pas manquer puisqu'au 1^{er} octobre 1952, près de 1,7 milliard de francs a déjà été engagé dans la construction. Elles ont principalement pour origine la géographie des lieux et les capacités des entreprises retenues. La géographie intervient par la nature des sols dont certaines caractéristiques inattendues conduisent à des retards et à des surcoûts, par l'éloignement de certaines carrières d'où sont extraits des matériaux, par la rareté de l'eau mais aussi et paradoxalement par l'humidité des sols, par la nécessité d'un forage profond, à plus de 300 mètres et qui dure une année, et par l'importance des intempéries, aussi bien en été qu'en hiver avec de nombreuses et longues interruptions du chantier.

La capacité des entreprises est une autre contrainte. En dépit du choix de groupements de sociétés d'importance suffisante, les entreprises de notre pays ne sont généralement pas habituées à des chantiers de cette ampleur à mener avec une telle hâte. La nature des sols contribue aux difficultés avec les retards occasionnés, l'usure des machines et la nécessité d'acquérir ou de louer des engins plus puissants ou plus adaptés, par exemple aux unités du génie. Les délais sont tenus au moyen de primes d'avance et de pénalités de

retard, en tenant compte des intempéries et des changements de planification, comme la modification partielle de la forme des aires de dispersion, les « marguerites », ou le changement d'emplacement de l'abri anti-atomique destiné à abriter le poste de commandement opérationnel. Deux entreprises font faillite et doivent être remplacées dans l'urgence, l'administration devant se substituer à l'une d'elles pendant quelque temps. Il faut aussi faire face à la pression de l'armée de l'air qui veut effectuer des manœuvres sur la base bien avant son achèvement !

Néanmoins le chantier est mené avec toute la rigueur et la célérité désirables grâce à l'activité et à la vigilance incessantes de l'ingénieur d'arrondissement et de l'ingénieur responsable du chantier. En janvier 1953, il est de nouveau question de faire de Damblain une base opérationnelle ! La piste et le *taxiway* sont utilisables à partir du 18 mai 1953, des manœuvres ayant lieu du 20 au 23. Les différentes aires de stationnement sont opérationnelles à partir d'octobre, la réception provisoire intervenant le 26. La possibilité d'installer le système de contrôle des approches des aéronefs, connu par ses initiales GCA qui signifient *Ground Control Approach*, conditionne en partie l'ouverture de la plate-forme aux opérations aériennes. Son radar d'atterrissage PAR (*Precision Approach Radar*) ou SPAR (*Slight Precision Approach Radar*) et son radar de surveillance SRE (*Surveillance Radar Equipment*) portés par des remorques nécessitent la création d'une aire bétonnée rectangulaire de 300 m² à un endroit très précis par rapport à la piste. Vu son importance, le marché de sa confection est passé dès août 1954.

Les grands travaux suivants concernent les trois dépôts de carburants. C'est une opération coûteuse et compliquée car elle se déroule en plusieurs étapes avec des entreprises différentes : la réalisation des routes d'accès et des aires de stationnement, celle du génie civil des dépôts et celle des équipements techniques de stockage et de transfert aux aéronefs. L'usage du carburant TR4 pour les avions de l'escadre utilisatrice de la plate-forme conduit à la réalisation d'installations de sécurité initialement non prévues qui ont lieu au printemps 1955. En dépit du fait que les premiers remplissages des citernes sont effectués à l'automne 1954, les dépôts ne sont terminés qu'en début d'année 1956. En 1955, si les photographies aériennes montrent un terrain en chantier, il ressemble déjà beaucoup à une base aérienne de l'OTAN.

Les infrastructures autres qu'aéronautiques ne sont pas négligées par le service constructeur. Le forage est entrepris le 1^{er} juillet 1953 près de l'entrée principale, sur le ban de Colombey-les-Choiseul. Les caractéristiques de l'eau nécessitent un traitement qui conduit à la construction d'un bâtiment spécialisé en juin 1958. L'alimentation électrique de la base en courant de

30 kV est réalisée au moyen d'une ligne spéciale dont le marché est attribué à la société *SPIE* sous contrôle d'*EDF* en 1954-1955. Elle sera suivie par la construction d'une centrale, de postes de transformation et de routes d'accès en 1958. Il faut enfin, pour terminer cette première phase, envisager la mise en place de la clôture et des miradors des dépôts de carburants, les bâtiments du détachement de gardiennage et ceux du personnel des Ponts et Chaussées, l'un et l'autre étant présents à demeure sur la base. Les installations de sécurité sont construites en juin et juillet 1955. Les bâtiments *Fillod*, livrés par l'établissement du matériel des bases aériennes, arrivent en mars 1955. Ils doivent être disposés sur des bases bétonnées et reliés en H par deux au moyen de couloirs et d'une salle. Ils sont réceptionnés en mai et l'installation intérieure occupe encore une partie de l'année 1956. L'engazonnage, l'échardonnage et les peintures de camouflage sont réalisés en 1955 et 1956. Pour leur part, les Ponts et Chaussées bénéficient d'un ensemble de bâtiments techniques avec la possibilité d'effectuer diverses réparations, et d'une maison d'habitation pour un gardien. L'ensemble est construit à proximité de la ferme *Grivée* et dispose d'une entrée particulière. Un hangar-atelier destiné à abriter les matériels et les véhicules du détachement est construit à côté des *Fillod* et du parking en 1957. Cependant, au cours des premières années de son existence, la base ne dispose d'aucune infrastructure destinée aux activités aéronautiques : ni tour de contrôle ni bâtiment pour les opérations, ni ateliers ou hangars, ni système de transmission ou de radar. Il faut apporter tous les matériels lors des exercices et réparer les avions sur les aires ou sous des tentes. D'autres tentes sont destinées à l'hébergement des personnels (doc. 5). Bien qu'en mai 1955 le ministre décide d'installer une tour de contrôle de campagne *Sarrade et Galtier*, le projet est abandonné alors qu'elle est en cours de montage. Des hangars et des abris sont montés ultérieurement.

De nombreuses visites du chantier par des officiers en activité ou en formation et des anciens militaires ont lieu dès mai 1952. Mais la visite la plus importante est celle des inspecteurs de l'OTAN qui viennent se rendre compte sur place de l'état d'avancement des travaux en vue de l'homologation des infrastructures. Cette inspection a lieu le 15 décembre 1955.



Doc. 5 : l'édification du camp de tentes en vue de l'exercice *Shooting Star* en 1954. Photographie J.-L. Sébastiani.

Les premiers emplois opérationnels

L'armée de l'air est très impatiente d'utiliser ce qui existe de la plate-forme pour des manœuvres, en dépit du fait que celles-ci perturbent l'avancement du chantier et occasionnent des dépenses importantes en matière d'aménagements et d'apport de matériels militaires sur un terrain qui ne comporte d'abord que des espaces bétonnés. Cette hâte est peut-être la conséquence d'une inquiétude face à la possibilité d'une attaque de l'Europe occidentale par l'URSS et face au nombre encore faible de bases aériennes opérationnelles. Ces manœuvres permettent de toute façon de tester les installations. La première ayant eu lieu en mai 1953, il semble que la seconde se déroule en septembre, la première région aérienne commandant différents travaux à partir d'avril, alors que la piste n'est pas encore utilisable ! La base est ensuite choisie pour l'exercice annuel allié en Europe *Shooting Star* qui se déroule du 23 au 26 septembre 1954, qui nécessite d'importants aménagements (doc. 6), et qui est immédiatement suivi par l'exercice combiné *Indian Summer* où l'armée de l'air apporte son appui aux forces terrestres américaines. À cette occasion, la base reçoit la visite du secrétaire d'État à l'Air. L'exercice de défense aérienne français *Lorgnon III* fait suite à ces activités interalliées⁹. L'année 1955 est marquée par l'exercice *Carte blanche*, du 20 au 27 juin, avec entre autres la mise en œuvre des dépôts de carburants, puis par *Beware Foxpan I et II* du 23 septembre au 4 octobre. Les dossiers mentionnent ensuite l'accord du 10 décembre 1958 qui permet aux avions de la base américaine de Chaumont-Semoutiers d'effectuer des simulations de bombardement sur la base, et les manœuvres de septembre

9 Lucien ESPINASSE, « L'opération « Shooting Star », *Aviation magazine*, 1954, n° 108, 3 pages.

1961 qui perturbent la construction des abris anti-atomiques... L'espace sert également aux Canadiens des deux bases situées dans notre région : Marville au nord de la Meuse et Grostenquin en Moselle.



Doc. 6 : la maintenance d'un F 84 sur une aire au cours de l'exercice Shooting Star en 1954. Collection J.-L. Sébastiani.

Les emplois de la plate-forme conduisent presque immédiatement à des accidents aériens¹⁰. Le premier intervient le 9 juillet 1954 et concerne un *Nord 1002* de l'escadron de liaison de la base aérienne de Dijon. *Shooting Star*, cité ci-dessus, est plus dramatique avec trois accidents de *Republic F-84 G* appartenant à deux des escadrons de la 3^e escadre de chasse venue de Reims (doc. 7).



Doc. 7 : l'état de l'avion du sergent Sébastiani à l'issue de son accident près de Vittel. Collection J.-L. Sébastiani.

¹⁰ « Accidents aériens depuis 1945 ». <http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/03armee-air/loc/index.php?module=ss100E>. Consulté le 9 janvier 2013.

L'aéroclub de Bourbonne-les-Bains utilise la plate-forme à partir de juillet 1965. La décision de notre pays de quitter le commandement intégré de l'OTAN en 1966-1967 ne change pas la situation de la base. En effet, elle est conservée par le ministère des Armées en qualité de base de déploiement pour l'armée de l'air et elle est affectée à la base aérienne 133 de Nancy-Ochey. Elle sert dès lors pour de nombreux exercices. En effet, pendant les manœuvres nationales, l'armée de l'air y déploie régulièrement des escadrons de *Mirage 5F*, de *Jaguar* ou de *Mirage FICR*. À chaque détachement, la Force aérienne tactique-1^e région aérienne (FATAC-1^e RA) met en place une tour de contrôle mobile et un radar mobile de contrôle. Par ailleurs, vers 1986, dans le cadre du polygone de guerre électronique qui prévoit l'installation au fort des Adelphe d'Épinal d'un simulateur de missiles sol-air des armées du bloc de l'est, l'aménagement des locaux ayant pris du retard, le simulateur est installé à Damblain pendant presque une année sur le parking de passage de la base. Celle-ci est gardée par un détachement placé sous les ordres d'un adjudant-chef, et elle sert également pour l'instruction des jeunes recrues de la base aérienne d'Ochey et pour les volontaires de la préparation militaire élémentaire de la base de Contrexéville qui y séjournent une semaine et habitent dans des tentes montées près des *Filloid*. C'est ainsi qu'en avril 1996, la base accueille trois stages successifs rassemblant plus de mille stagiaires et plus de deux cents personnels militaires¹¹. On l'utilise enfin à l'occasion de convocations de réservistes des formations mises sur pied par le centre mobilisateur d'Épinal.

La réfection de la piste par le 15^e régiment du génie de l'air en 1976 génère des difficultés d'envol qui endommagent les aéronefs et conduisent en 1978 à la réalisation d'essais avec des avions de type *Mirage* équipés de bidons de 1300 litres¹².

Les infrastructures nouvelles, la modernisation et la maintenance¹³

La « vie opérationnelle » de la base est ponctuée de travaux d'aménagement, d'amélioration et de maintenance demandés par le secrétaire d'État ou le ministre affectataire, ou la 1^{ère} région aérienne, et réalisés sous l'égide des Ponts et Chaussées.

11 Lieutenant-colonel MORVILLE, « PM air La fin du voyage », Nancy Ochey 2000, 1996, n° 134, p. 9-10.

12 Jean-Jacques CHABEAUDIE, Essais en vol et en laboratoire des avions et du matériel embarqué au Centre des essais en vol de Brétigny. Répertoire numérique n° 995, série 5 F 1, Châtellerault, 2010, p. 86, disponible en ligne, consulté le 13 novembre 2017.

13 Les documents utilisés pour ce point sont les mêmes que ceux de la note n° 8.

Les prolongements de piste, dits *over-runs* ou, en français, « partie occasionnellement roulable », ou P.O.R., qui s'étendent sur 270 mètres de part et d'autre de celle-ci, et la stabilisation des accotements de la piste et du *taxiway* sont l'objet d'un marché passé en juin 1958. Ils sont réceptionnés en mars 1959. La réalisation des oléoducs de liaison entre les trois dépôts de carburants et leur rattachement au réseau de l'OTAN a été prévue dès la construction de la base. Le chantier intervient en 1959 et 1960. Ces dépôts sont pris en charge par le Service des essences des armées en 1973.

L'installation du balisage lumineux en bout de piste et au bord de celle-ci est évoquée dès 1955 et l'OTAN accorde des crédits en 1956. L'opération n'est cependant envisagée qu'en 1960 et elle ne débute qu'en avril 1961 en raison d'améliorations intervenues dans les systèmes. Les pylônes en béton et certaines des lampes étaient encore bien visibles en 2007, avant le démantèlement de la base, dans l'angle formé par le carrefour des routes départementales 21 et 21D. L'ensemble a disparu en 2008 mais il est reconnaissable sur les photographies aériennes actuelles. L'installation des barrières d'arrêt en bout de piste demande plusieurs années de travaux. Une première barrière est commandée aux établissements *Aérazur* en novembre 1955, mais sa mise en place est incertaine. Le sujet revient à l'ordre du jour en 1960 et l'installation intervient en 1961. Le système apparaît sensible aux intempéries et son utilisation donne lieu à des incidents. Des essais de fonctionnement des barrières de la base sont effectués au cours des manœuvres de l'automne 1962.

Deux abris anti-atomiques enterrés de cinquante mètres carrés, constitués de plusieurs pièces, sont prévus. Le premier, ou numéro 1, est un poste de commandement, et le second, ou numéro 2, est destiné au personnel et est situé à l'intérieur de la marguerite nord-est. L'ouverture des plis de l'appel d'offres a lieu en décembre 1960 et les travaux doivent durer cinq mois. La décision, le 30 mai 1961, de modifier l'emplacement de l'abri numéro 1, qui passe du voisinage de l'aire *GCA* à la bordure nord-est de l'aire de stationnement, la nature argileuse du terrain qui nécessite la réalisation d'un cuvelage étanche et la faillite de l'entreprise soumissionnaire retardent les travaux et en accroissent le coût. La réception provisoire intervient le 23 novembre 1961. C'est dans les mêmes moments qu'est réalisé le bâtiment sécurité-incendie. Comportant un garage, un magasin et les locaux pour les personnels, il prend place en bordure sud de la bretelle d'accès est à l'aire de stationnement. Les plis de soumission étant ouverts au début de mois de juin 1961, son garage est agrandi en cours de construction, et il est remis au service local utilisateur le 3 mai 1963. Il ne semble pas avoir abrité de véhicule de secours à demeure. La base ne bénéficie pas non plus d'un chasse-neige.

Comme toute base, Damblain doit disposer d'un dépôt de munitions adapté à sa mission. En 1954, il est prévu de construire un dépôt de base opérationnelle tout près de celle-ci dès 1955. Deux études successives sont effectuées, l'une pour une construction dans le *Bois noir*, au sud-est de la base, et l'autre dans la forêt d'*Artamboucher* où se trouve la trouée d'envol. Mais ces projets ne donnent lieu à aucune réalisation. Les contours d'un dépôt provisoire figurent sur un plan de 1957 sur lequel ils occupent environ la moitié ouest de la marguerite sud-est. Nous ne savons pas si ce dépôt a été réalisé. Ce n'est qu'à la fin de la décennie que la question d'un dépôt extérieur resurgit. Sa construction s'effectue en 1961-1962 sur un terrain de 6 hectares situé sur la commune de Lamarche dans le *Bois de la Petite Manche* et comportant trois abris *Staedler*, encore appelés « igloos », destinés aux bombes (doc. 8), deux bâtiments alvéolés conçus pour les munitions légères, un poste d'arrivée d'électricité et un poste de garde. Ce chantier est la cause d'importantes difficultés en raison de la faillite de l'entreprise qui a été retenue. La remise du dépôt par l'ingénieur subdivisionnaire au service local utilisateur intervient au début du mois d'avril 1963.



Doc. 8 : un abri du dépôt de munitions. Photographie P. Labrude, octobre 2012.

Les fissures de la partie centrale de la piste sont supprimées en 1972 tandis qu'une importante opération de remise en état est effectuée en 1976 par le 15^e régiment du génie de l'air et par une entreprise privée. Elle comporte la réfection du revêtement de la piste et du *taxiway*, la rénovation des dalles de béton des prolongements de piste et du *taxiway*, celle des joints

des aires bétonnées, l'aménagement d'une aire technico-opérationnelle, et la réalisation de terrassements pour les barrières d'arrêts et de voies de circulation. À cette occasion, les personnels de l'unité sont logés chez l'habitant. Une rénovation du casernement est réalisée la même année¹⁴. Au cours des années 1975-1980, des hangars démontables appelés « Astroarches » sont installés sur une dizaine d'emplacements de stationnement sur les marguerites. En tôle ondulée galvanisée et en forme de demi-tonneau, dépourvus de portes et montés par la compagnie régionale d'infrastructure, ils sont camouflés OTAN et permettent la mise à l'abri des aéronefs. Vers 1980, interviennent la plantation d'arbres (peupliers) en vue d'accroître le camouflage de la base et la construction de merlons pour une meilleure protection des aéronefs.

Cinq bases bétonnées destinées à des infrastructures lourdes, sans doute des antennes, voire des radars, qui n'ont pas été installées, sont réalisées à une époque qui ne nous est pas connue. De dimensions variables et reliées par une route, trois étant de forme carrée et deux étant rondes, elles sont groupées sur un espace carré clôturé situé juste derrière le groupe des baraquements du détachement de gardiennage (doc. 9). Elles sont encore bien visibles sur les photographies aériennes.



Doc. 9 : les bases bétonnées. On distingue à leur gauche les baraquements du détachement de gardiennage, et en arrière, près de l'aire de stationnement, l'emplacement de l'abri anti-atomique après sa destruction. Photographie G. Salvini.

¹⁴ Service historique de la défense, 50 E 36727/3.

Les dernières années

L'ouverture du Mur de Berlin et l'éclatement de l'Union soviétique, qui entraînent la fin de la Guerre froide, conduisent à de profonds remaniements des moyens militaires de notre pays. Ceux-ci aboutissent à une importante diminution des unités et des infrastructures, surtout si elles sont peu utilisées. C'est dans ce contexte que la base aérienne de Damblain disparaît. L'armée de l'air organise le démantèlement ou la destruction de la presque totalité des installations, c'est-à-dire les dépôts de carburants, les abris nucléaires, la centrale et l'arrivée d'électricité, les bâtiments du détachement et les hangars, à l'exception de l'un d'entre eux sur la marguerite sud-est. Des visites sont organisées pour la population des alentours. L'aliénation de la base est déclarée terminée par une décision du 26 avril 2005 au profit du conseil général du département des Vosges en vue de la création d'un parc d'activités¹⁵. En dehors de sa surface, les points forts du site sont son relatif isolement, sa grande proximité avec une autoroute et une voie ferrée, et l'existence d'une alimentation en électricité industrielle et d'un forage profond. La transaction s'élève à 1,175 million d'euros pour les quelque 300 hectares de superficie du terrain. L'aéroclub quitte le site en mai 2009. L'abrogation des servitudes aéronautiques et la fermeture de l'aérodrome sont prononcées par un arrêté du 15 avril 2013 publié au *Journal officiel* du 30 avril. Le dépôt de munitions est acquis par la commune de Lamarche¹⁶. Il se trouve en effet sur le territoire communal.

Conclusion

La base aérienne de Damblain appartient à l'importante série des infrastructures construites dans l'urgence, à partir du milieu de l'année 1951, souvent par réutilisation de plates-formes plus anciennes, en vue de faire face aux risques nés de la Guerre froide. Après quelques hésitations sur son emploi, opérationnel ou non, elle reçoit une affectation en qualité de base de redéploiement au bénéfice de l'armée de l'air française dans le cadre de l'OTAN. De nombreuses manœuvres aériennes s'y déroulent dès que la piste est utilisable et plusieurs accidents s'y produisent dès 1954. Les années qui suivent voient la construction ou la mise en place de diverses infrastructures techniques parmi lesquelles une centrale électrique, deux abris anti-atomiques, des barrières d'arrêt, le balisage de la piste, ou encore des hangars. L'entretien et l'amélioration des installations par le service des Ponts et Chaussées et le génie de l'air sont constants jusqu'à la fin de la Guerre froide, la base ayant été

15 <http://www.senat.fr/rap/a05-102-6/a05-102-66.html>, consulté le 15 novembre 2017. Les cases correspondant à certaines des bases ont subi un décalage d'une ligne.

16 Précision apportée par Monsieur le maire à l'occasion de la communication.

conservée lorsque notre pays a quitté le commandement intégré de l'OTAN en 1966-1967. La fin de la Guerre froide porte un coup fatal à Damblain comme à nombre de ses homologues qui n'ont connu, et c'est heureux, aucun usage au cours d'une « guerre chaude ». Le démantèlement consécutif à la fin de cette guerre, qui a cependant duré presque un demi-siècle, et les réformes de l'outil militaire que cette nouvelle situation entraîne, sont suivis par son aliénation au profit du département des Vosges, sur lequel la base n'est qu'en partie construite, puisqu'un morceau significatif de son emprise est en Haute-Marne.

En dépit de l'emploi restreint que les bases comme Damblain ont connu, il est indéniable que leur existence et leur capacité à devenir opérationnelles en peu de temps, ont participé à une forme de dissuasion, et donc que l'argent qui y a été investi pendant plusieurs décennies ne l'a pas été inutilement.

Les auteurs remercient M. le Docteur Bellot et M. Vallon qui leur ont permis l'accès à l'ancienne base aérienne et à une importante documentation, M. Salvini pour les photographies aériennes, et M Sébastiani pour l'autorisation de publication de plusieurs photographies de sa collection.