

La B Company du 97th Engineer Battalion (Construction) à Toul Engineer Depot puis à Jeanne d'Arc Caserne à l'époque de l'intégration à l'OTAN (1951-1967)

par Pierre Labrude

L'ancien aérodrome militaire de la Croix-de-Metz a aujourd'hui presque entièrement disparu en raison des constructions qui ont été réalisées sur le site après la Seconde Guerre mondiale par l'US Army dans le cadre de *Toul Engineer Depot*. En effet, n'ayant pas été réutilisé par l'Armée de l'Air, certainement en raison de ses dimensions modestes et de la proximité de Toul et de Dommartin et donc des nuisances et des dangers que les mouvements d'aéronefs généreraient, il a été dévolu à l'armée des Etats-Unis dans le cadre de l'accord franco-américain de 1948 qui définit les conditions générales de la présence américaine dans notre pays et les « facilités » qui lui sont concédées et qui vont constituer la ligne de communication (ComZ, voir plus loin). Celle-ci y a établi un important dépôt du Génie (*Engineer*). Pendant plusieurs années, une compagnie du 97th *Engineer Battalion* y a aussi été stationnée, faute d'autre casernement. Cette situation a cessé en 1956 avec son transfert à *Jeanne d'Arc Caserne* qui offrait d'importantes possibilités d'hébergement, de stationnement et d'espaces de travail et d'exercice.

En effet, si l'ensemble des bâtiments qui constituent l'ancien hôpital Jeanne d'Arc de Dommartin-les-Toul a été construit pour les mêmes utilisateurs au cours de la décennie 1950-1960¹, à la fin des travaux, l'hôpital n'a pas été utilisé entièrement par le *Medical Corps*, il s'en faut de beaucoup, à l'image de ce qui s'est produit pour ses homologues, car, avec une capa-

cité de 1000 lits, il était bien trop vaste pour les besoins du temps de paix et seuls 50 lits ont été mis en service, en réservant la possibilité de les porter rapidement à 200². Le reste des locaux, et bien sûr aussi le terrain sur lequel l'hôpital a été réalisé, plus de 50 hectares, a été dévolu à plusieurs unités de l'*US Army*, appartenant à différentes armes.

Parmi ces unités figurait la compagnie du Génie précitée, qui faisait partie d'un bataillon, l'équivalent du régiment en France, spécialisé dans les constructions, dont les quatre compagnies étaient alors réparties entre Etain, Verdun, Vassincourt – près de Bar-le-Duc – et Dommartin en vue de participer aux différents travaux de construction et de génie civil nécessités par l'implantation de nombreuses unités de l'*US Army* puis de l'*USAFE (US Air Force in Europe)*. La localisation et la lettre d'identification de ces compagnies ont varié avec le temps.

Le site de « l'hôpital » avec son terrain et les unités qui y tiennent garnison, est appelé *Jeanne d'Arc Caserne* par les Américains, ce qui montre bien sa mission plus militaire que médicale, comme l'indique d'ailleurs le panneau en béton placé au bord de la RN 57 : *US Army Toul*, et non pas *US Army Hospital Toul*³. C'est ce panneau qui a vraisemblablement servi ultérieurement au CHR de Nancy pour indiquer l'emplacement de l'hôpital et de la route qui y conduit.

1. Labrude P. et Thiébaud P., L'Hôpital militaire américain « Jeanne d'Arc » de Dommartin-les-Toul. Origine, évolution, état actuel, avenir, *Etudes toulaises*, 2008, n° 126, p. 3-30.

2. « US Army Hospital Toul », *Medical Bulletin of the United States Army in Europe*, 1958, vol. 15, n° 3 (march), p. 65. Ce docu-

ment est accessible en ligne sur le site de la *Stimson Library*.

3. « Usarmygermany.com », *53rd Transportation Battalion, 72nd Transportation Company*, Toul (plus précisément Dommartin-les-Toul), document en ligne remis à jour périodiquement.

Tout ceci est aujourd'hui bien oublié, si tant est que cela ait été correctement connu à l'époque. C'est l'histoire de cette compagnie assortie de quelques photographies prises sur le site au cours de ces années pendant des exercices que je désire présenter ici. Pour une bonne compréhension, j'évoquerai d'abord succinctement l'histoire du bataillon, son arrivée en France et ses premières garnisons dans le contexte de la *Communication Zone* ^{4,5}.

Le 97th Engineer Battalion (Construction) avant la ComZ ⁶

L'unité est créée en octobre 1933 en tant que 56th *Engineer Battalion* et c'est en janvier 1938 qu'elle change de numéro d'ordre pour recevoir celui sous lequel elle combat puis vient en France. Les Etats-Unis étant de plus en plus concernés par le conflit qui se déroule en Europe et craignant une guerre contre le Japon dans le Pacifique, le bataillon est activé en Floride en janvier 1941. Il participe à la construction de l'autoroute Alcan en Alaska en 1942 et 1943, puis il combat en Nouvelle-Guinée en 1944 et 1945. Il stationne ensuite aux Philippines où il est dissous en 1948.

La création de la zone de communication (*ComZ*) en France à la demande des Etats-Unis, avant la naissance de l'OTAN, amène l'*US Army* à envoyer des unités dans notre pays en vue de son aménagement, puis de l'installation de ses moyens logistiques réservés pour un éventuel combat en centre Europe. C'est dans ce contexte que le bataillon est recréé en septembre 1950 avec l'appellation « *construction* » et qu'il est mis sur pied dans le Missouri le mois suivant. C'est ensuite début novembre 1951 qu'il embarque à La Nouvelle-Orléans sur le bâtiment de transport General A.W. Greely qui appareille le 9 pour Bremerhaven, port allemand situé sur la mer du Nord à l'embouchure de la

Weser et avant-port de Brême, enclave dont le Président Roosevelt a obtenu la concession par les Britanniques dans leur zone d'occupation de l'Allemagne ⁷, en vue d'y faire débarquer les troupes américaines, leur matériel et leur ravitaillement.

Ce point n'est pas anecdotique... En effet, Roosevelt avait agi sur les conseils de l'amiral Leahy qui pensait que les destructions occasionnées en France de 1943 à 1945 sur les routes et les voies ferrées par les bombardements aériens puis les opérations militaires, rendraient impossible avant longtemps le transit par la France pour se rendre dans la zone d'occupation américaine ⁷. Or c'est en s'apercevant, au début de la Guerre froide, de la faible distance séparant l'enclave de Brême de la ligne de séparation des zones occidentales et de la zone soviétique, future frontière de la RDA, et donc de sa vulnérabilité lors d'un conflit éventuel avec l'URSS, que les Etats-Unis ont demandé à notre pays l'établissement de la zone de communication et de logistique, la *Communication Zone* ou *Line of Communication* ou *ComZ*, dont les premières réalisations sont antérieures au traité de Washington et à la création de l'OTAN qui en est la conséquence, et qui a perduré dans notre pays jusqu'en 1967...

Le navire arrive à Bremerhaven le 23 novembre et le bataillon débarque aussitôt pour prendre place dans des trains qui l'amènent le lendemain à la gare de Toul où des camions attendent les soldats pour les conduire à leur cantonnement de la Croix-de-Metz, l'actuelle zone industrielle portant ce nom, où ils vont découvrir ce qui constituera l'une des constantes des premières années de la *ComZ*, avant l'existence des camps parfaitement aménagés et parcourus de routes goudronnées : la boue dans les villages de tentes ⁸. Les trois compagnies constituant l'unité sont placées sous le commandement du Génie de l'*European Command*.

4. Pottier O., *Les Bases américaines en France (1950-1967)*, L'Harmattan, Paris, 2003, 376 p.

5. « Usarmygermany.com », 4th *Logistical Command* ou *ComZ*, document en ligne remis à jour périodiquement.

6. « Historique du 97th Engineer Battalion », History in France, chap. 4, 9 pages, et chap. 5, 4 pages, disponibles en ligne : www.catkillers.org/97thEng/history7.htm
www.catkillers.org/97thEng/history8.htm

Ce document comporte quelques erreurs : il confond par endroits les stationnements des compagnies – la compagnie B est restée constamment à Dommartin – et les mots « Rozelier », dépôt de munitions situé à côté de Verdun, et « Rosières » pour la base

aérienne dite de « Toul-Rosières ». Les travaux autour de Verdun sont habituellement réalisés par la compagnie qui y stationne, et ceux de la base aérienne par la compagnie B.

Le site Internet « Usarmygermany.com » ne comporte pas de notice sur le 97th *Engineer Battalion*, ni sur le 32th *Engineer Group* au moment où cet article est rédigé (26 septembre 2012).

7. Kaspi A., *Franklin D. Roosevelt*, Perrin, Paris, collection *Tempus*, 2012, n° 458, p. 598.

8. Par exemple : « Toul Engineer Depot », *The Military Engineer*, novembre-décembre 1955, fig. 15 : les tentes en 1951. La photographie est disponible en ligne sur le site « Usarmygermany.com » dans le document sur les dépôts du Génie, remis à jour périodiquement.

Le 97th Engineer Battalion en Lorraine ⁶

Le 2 janvier 1952, le commandement du bataillon et la compagnie des services quittent Toul pour aller s'installer à la caserne Maginot de Thierville (Verdun). En février, le bataillon reçoit presque tout son équipement et, en mars, il crée une revue mensuelle intitulée « Chez Nous ». Enfin, à la fin du mois de juillet, il passe sous le commandement de la *ComZ*. L'automne 1952 est mis à profit pour rendre tous les cantonnements de la zone Verdun, Toul, Nancy et Metz aptes à supporter l'hiver. C'est ce qui s'appelle « *winterization* » (du mot hiver en anglais) et qui consiste, comme le montrent nombre de photographies, à recouvrir les tentes de papier goudronné reposant sur des planches, ce qui leur donne l'aspect de petites maisons (fig. 1). Ce procédé, simple et peu coûteux, est classique ; il avait déjà été utilisé pendant la guerre 1914-1918 pour les célèbres Baraques Adrian. Début décembre, l'unité est rattachée au 313th Engineer Construction Group dont le commandement est à Verdun, ville où siège aussi celui de la section avancée (Adsec) de la *ComZ*.



1. Baraquements en bois recouvert de papier goudronné. Photographie prise à Vassincourt ou à Dommartin-les-Toul.

Les photographies sont issues du site Internet du 97th Battalion (références 6 et 15) et leur reproduction est autorisée par son auteur, M. Donald M. Ricks, auquel j'exprime ma vive gratitude.

Finalement, au milieu de l'année 1953, ne reste plus stationnée à *Toul Engineer Depot* que la compagnie B, son homologue A étant partie s'installer et œuvrer à *Trois-Fontaines Ordnance Depot*, entre Bar-

le-Duc et Saint-Dizier. Au cours de l'année 1954, le 32th Group se substitue au 313th, avec la même mission de construction et de support de l'*Advanced Section*. Ce Group « chapeautera » le 97^e bataillon jusqu'en 1967.

Les activités de la compagnie en garnison à Toul puis à Dommartin ⁶

Pendant toute la période qui s'étend jusqu'en 1960-1961, années où d'autres activités voient le jour – il en sera question plus loin –, le 97th s'active à réhabiliter et à construire de nombreuses installations américaines de l'*Advanced Section*. En février 1956, la totalité des moyens de la compagnie B est employée à la construction des entrepôts de *Toul Engineer Depot*. Puis, pendant huit mois, sa seconde section travaille à la construction et à l'aménagement de quatre bâtiments de *Nancy Ordnance Depot*, dans la Forêt de Haye, destinés à la restauration du personnel : plomberie, électricité, peinture intérieure et extérieure, aménagement paysager. C'est aussi au cours de cette année que l'unité choisit et adopte une devise qui devient officielle : « *No task too great* » qui peut se traduire par « Il n'y a pas de tâche trop importante (pour le 97th) » (fig. 2).



2. La devise du bataillon et son insigne.

Au début de mois de février 1957, chacune des compagnies effectue un stage d'entraînement de quatre semaines à l'« Ecole de construction des oléoducs (pipelines) » de Chinon, qui se trouve dans le grand dépôt américain du Génie installé dans la forêt à Saint-Benoît-la-Forêt⁹. À son retour, la compagnie B entreprend à *Toul Engineer Depot* la construction et la réhabilitation de terrains de baseball, softball¹⁰ et tennis pour lesquelles elle reçoit des lettres de félicitations en avril et mai.

Au milieu de l'année 1956, la compagnie était passée de *Toul Engineer Depot* à ce qui allait devenir *Jeanne d'Arc Caserne*, et c'est à l'été 1957, sur le terrain où se poursuit la construction de l'hôpital, que se met en place le site d'entraînement à la construction de ponts auxquels je consacrerai plus loin un paragraphe. En même temps, débute, dans une zone forestière proche de la frontière, non loin de Luxembourg, un chantier d'une durée de six mois destiné à la construction d'une salle de restauration. Il est regrettable que le lieu ne soit pas cité par l'historique du bataillon. Il s'agit sans doute d'un camp installé dans le Grand Duché car l'*US Army* n'a utilisé dans cette région que les ouvrages de Rochonvillers et de Molvange de la ligne Maginot et leur camp de sûreté d'Angevillers¹¹, sans y construire de bâtiments, plus quelques petits ouvrages et casemates. Il n'est cependant pas possible d'exclure la réalisation d'un mess dans l'un ou l'autre des gros ouvrages Maginot mentionnés ci-dessus qui étaient tous les deux aménagés en centres de transmissions et en postes de commandement de guerre, l'un pour les forces terrestres (*CENTAG*), l'autre pour les forces aériennes (*4th ATAF*). En même temps, une section travaille au dépôt de carburant (*POL Tank Farm*) de Châlons-sur-Marne pour y construire la zone de stationnement des véhicules (*Motor Pool*) et le garage, mission qui s'achève en février 1958. Quatre mois sont aussi nécessaires à deux sections pour construire un hangar, son aire de stationnement, ainsi que les routes et les ouvrages annexes sur la base aérienne de Toul-Rosières, *Toul-Rosières Air Base*. L'année se termine

par la construction à *Nancy Ordnance Depot* d'un vaste hangar de 120 sur 75 mètres, destiné au stockage de chars et à l'entretien de véhicules armés.

Compte tenu de son lieu de stationnement, la compagnie B est l'unité qui réalise les différents travaux nécessaires dans les dépôts de Nancy et de Toul. C'est en 1960 que l'historique fixe la réalisation en quelques semaines des infrastructures des petits dépôts du Génie que j'ai décrits dans une précédente note¹² et pour lesquels Olivier Pottier⁴ indique une date plus tardive, 1962. Il se peut que, conformément à certaines de leurs « mauvaises » habitudes, les Américains aient commencé les travaux aussitôt après avoir déposé leur demande auprès du gouvernement français et sans attendre son autorisation... Il s'agit de clôtures, d'aires bétonnées et de bâtiments préfabriqués, les *Quonset Huts*, et éventuellement d'un « *shelter* » d'habitation, à Graux (-Tranqueville) - entre Colombey-les-Belles et Neufchâteau -, à Neufchâteau, soit sur le terrain d'aviation, soit au fort de Rouceux - l'incertitude demeure pour le moment -, à Lempire-aux-Bois près de Verdun et à Void(-Vaçon).

1961 est l'année de la « Crise de Berlin » qui conduit le gouvernement des Etats-Unis à renforcer très sérieusement ses moyens en Europe et donc aussi dans notre pays. Il semble que la totalité du bataillon participe à l'opération Roundout destinée à préparer l'arrivée de troupes depuis le continent nord-américain en installant des camps de tentes dotés du maximum de confort, un pour 1000 hommes à *Chinon General Depot* et un pour 500 à *Saumur Signal Depot*, plus exactement à Varrains. Tout cela occupe huit sections, douze heures par jour pendant deux mois pour le premier, et 46 « *semaine-section* » pour le second. Le démontage de ces vastes installations intervient au début de 1962.

Sur le site de Jeanne d'Arc, la compagnie B creuse les fondations de la chapelle pendant l'été 1962. C'est le bâtiment que nous connaissons, situé entre les

9. « Usarmygermany.com », *4th Logistical Command, 83rd Engineer Battalion Construction* (Génie, Saint-Benoît-la-Forêt), document en ligne remis à jour périodiquement. <http://randall143tripod.com/>, document en ligne *543rd Engineer Company (pipeline)*.

10. Le softball est une forme de base-ball qui se joue sur un terrain de dimensions réduites avec une équipe de dix joueurs.

11. « Mablehome.com », camp d'Angevillers, document en ligne remis à jour périodiquement.

12. Labrude P., Un aspect peu connu de la présence militaire américaine en France à l'époque de la zone de communication et de la première intégration à l'OTAN : les dépôts annexes qui « entourent » Toul, *Etudes toulouses*, 2011, n° 138, p. 19-23.

ateliers et la chaufferie. Initialement la chapelle avait été installée à l'étage dans le bâtiment d'extrémité de l'hôpital, du côté de Toul. Mais un grand chantier va occuper la compagnie pendant une année : la construction d'un hangar pour avions sur la base aérienne de Brienne-le-Château, dans l'Aube. Cette base devait initialement être l'une des structures opérationnelles de l'USAFE en France¹³. Les vicissitudes du programme américain l'ont conduite à n'être qu'une des quatre *Dispersed Operating Bases* qui disposent de moyens opérationnels mais n'abritent pas d'unité aérienne. Ces bases sont donc en premier lieu des terrains de secours tout prêts et, à ce titre, il est nécessaire d'y construire des hangars pour abriter des avions en maintenance. Celui dont la réalisation est confiée à la compagnie à la fin de l'année 1962 doit pouvoir abriter quatre bombardiers B17 et comporter une chaufferie. Les travaux nécessitent par exemple l'emploi d'une grue d'une capacité de levage de quarante tonnes... La construction n'est terminée qu'au début de 1965, mais le hangar n'abritera jamais d'avions et ne servira que de lieu de stockage... La base de Brienne sert à l'entretien des avions de l'*US Army* et, en 1963, y sont construites des installations techniques qui nécessitent trente semaines d'activité pour une section : magasin, installations de maintien des avions au sol et bâtiment d'essai des réacteurs. Au cours de l'été, l'ensemble du bataillon se déplace à Orléans en vue d'une grande cérémonie et d'un exercice sur le terrain. L'unité est fière qu'aucun véhicule ne soit tombé en panne et qu'aucun accident n'ait eu lieu...

Les travaux à Brienne étant terminés, la compagnie B rejoint le dépôt de la Forêt de Haye pour travailler à l'extension d'un immeuble et à sa transformation en ligne d'assemblage de matériel, puis à la remise en état d'installations de stockage de gas-oil. En même temps, le bataillon participe à l'extension des aires de circulation sur la base aérienne de Toul-Rosières.

Du 19 avril au 30 juin 1965, sur la même base, la compagnie rénove une installation de stockage de carburant d'avion. La construction de trois réservoirs

et de leurs systèmes de pompage nécessite plus de 15 000 heures de travail. Toutefois, dès le 24 juin, du personnel est envoyé à *Nancy General Depot*, c'est-à-dire à la Forêt de Haye, pour réparer, sans doute en urgence, la clôture, soit trois kilomètres à remplacer en cinq semaines. Dès le 8 juillet, elle commence un nouveau travail, de localisation non précisée, peut-être une base aérienne, à moins que ce ne soit un dépôt de munitions. Il s'agit de construire deux abris à munitions préfabriqués en béton, ce qui s'appelle classiquement « *igloo* » et ressemble à une grande tente. Le chantier représente un peu plus de 14 000 heures de travail et se termine le 4 mai 1966.

Quelques mois plus tôt, au cours d'une conférence de presse tenue le 21 février et demeurée célèbre, le général de Gaulle avait annoncé que la France avait décidé de « rétablir une situation normale de souveraineté » sur son territoire. Bien que la terminologie employée ne précise pas ce dont il s'agit, le processus de retrait de notre pays du commandement intégré de l'OTAN est engagé¹⁴... Trois mois plus tard, les Alliés savent à quoi s'en tenir. Pourtant les travaux d'infrastructure se poursuivent sur les bases installées en France, même si les opérations de relocalisation des installations hors de France, ce que les Américains appellent *Freloc* (*Fast Relocalisation (from France)*) ont débuté et qu'elles doivent être exécutées rapidement, puisque toutes les forces armées étrangères doivent avoir quitté notre pays pour le 1^{er} avril 1967.

À la fin de l'année 1965, la compagnie B participe à la construction d'une station de télécommunications à Landstuhl dans le Palatinat. Presque 60 000 heures sont consacrées à cette construction, qui s'achève le 4 mai 1966. Bien que quelques projets soient encore menés dans notre pays, la tâche majeure qui « attend » le bataillon est son départ de France et l'opération *Freloc*. Aussi le 97th *Engineer Battalion (Construction)* considère-t-il que son histoire « française » s'achève le 1^{er} mars 1966, jour où lui est notifiée la décision de son transfert à Pirmasens, en Allemagne Fédérale, dans le courant du mois.

13. McAuliffe J.J., *U.S. Air Force in France 1950-1967*, Milspec Press, San Diego CA, 2005, chap. 17 : *Dispersed Operating Bases*, p. 411-426.

14. Giglioli, *Le retrait de la France du commandement intégré de l'OTAN*, disponible en ligne :

www.nato.int/acad/fellow/98-00/giglioli.pdf, consulté le 26 septembre 2012.

Petiot A., *La France et l'OTAN : un difficile mariage de raison, Mémoires de l'Académie de Stanislas*, Nancy, 2009-2010, 8^e série, vol. 24, p. 399-417.

L'historique du bataillon ⁶ indique que les opérations ont débuté dès janvier - ce qui est étonnant car l'annonce date du 21 février bien que les Américains se doutent depuis longtemps déjà de ce qui les attend. Des dépôts avaient déjà été fermés mais pour d'autres raisons et l'éventualité d'un départ de notre pays de leur propre initiative avait été étudiée par le gouvernement des Etats-Unis. La compagnie B consacre presque 40 000 heures en mars au chargement de munitions sur le dépôt de Châlons-Vatry, auparavant *Dispersed Operating Base* ¹³, et sur celui de Rozelier à Verdun. En avril, elle reçoit l'énorme mission de construire des hangars à taux d'humidité contrôlé à *Rhine Ordnance Barracks* à Kaiserslautern, dépôt qui est toujours en activité actuellement ; puis, en octobre, une section se rend à *Rhine Medical Depot* à Einseidlerhof pour construire un complexe préfabriqué de stockage, cependant que deux autres sections s'occupent des stockages en plein air de *Pirmasens General Depot*. Il est sûr que le travail ne manque pas compte tenu du délai très court imposé par notre pays et des immenses besoins de l'*US Army* en matière de locaux et de terrains à l'extrémité Est de la *ComZ* en Allemagne. Aussi l'activité est-elle un peu désordonnée... La section venue à Einseidlerhof se déplace ensuite à Zweibrücken jusqu'à la fin de février 1967 pour rénover un bâtiment d'état-major, puis toute la compagnie est regroupée à Pirmasens dans sa future garnison. Tout ceci n'est que transitoire : les sections se déplacent à nouveau à Kaiserslautern en mars, à Koepfern pour construire une piste et un dépôt de munitions en avril et mai. À l'automne, la compagnie au complet est de retour à Pirmasens, mais sur plusieurs chantiers... Ainsi se termine la présence en France du 97^e bataillon américain du Génie. Avant de quitter définitivement notre pays, il réalise encore des travaux à caractère civil et d'intérêt général, en particulier dans les environs de Verdun où stationne une compagnie du bataillon.

Les exercices de construction de ponts

Comme indiqué plus haut, le site de l'ancien quartier Jeanne d'Arc où stationne la compagnie B et où se construit l'hôpital, est le théâtre d'exercices de pontage à partir de l'été 1957. La compagnie réalise un

centre d'entraînement à la construction de ponts qui fournit les moyens nécessaires à l'instruction : réalisation de « tréteaux » en bois, en d'autres termes de piliers (fig. 3), construction de voies ferrées et construction de ponts Bailey (fig. 4, 5, 6 et 7), dont certains avec voie ferrée (fig. 8). Ces activités ont lieu au cours d'un stage annuel. Ce sont bien sûr d'abord les compagnies du bataillon qui en bénéficient tout en améliorant le contenu et le déroulement du stage, puis ce sont les personnels de la 40^e compagnie du Génie de Metz et peu à peu toutes les unités de cette arme appartenant à l'*Advanced Section* de Verdun. Les sapeurs utilisent certains des locaux de l'hôpital pour l'instruction. En effet, lorsque le CHR de Nancy en prendra possession après le départ des Américains, il faudra évacuer de la partie gauche du bâtiment administratif - ce qui deviendra le service intérieur - les matériels d'instruction laissés par l'« école des ponts » : une grande quantité de rails, poutrelles, cornières, plaques et ferrailles diverses ¹.

De nombreuses photographies sont disponibles sur le site Internet du 97th Battalion consacré au dépôt de Vassincourt ¹⁵, dans la Meuse, et quelques-unes qui nous intéressent ici sont reproduites. Certaines sont datées (1958, 1960, 1961) et d'autres non, cependant que le site de l'hôpital (figure 5), le château d'eau (figure 6) et les collines proches de la ville (figures 3, 4 et 8) permettent d'identifier le site avec précision. Ces photographies montrent la construction de ponts Bailey après la réalisation de piliers en bois. Ces ponts reposent aussi sur des traverses (fig. 5). Compte tenu de ce que montrent certaines photographies : le château d'eau à droite (fig. 6) et ce qui ressemble au bâtiment administratif de l'hôpital et peut-être plus loin à celui du « point central » (fig. 5), il n'est pas impossible que le lieu retenu pour la construction des ponts ait été la dépression aujourd'hui boisée à laquelle on accède par un chemin embranché sur la route qui provenait autrefois de celle conduisant à Villey-le-Sec et qui vient aujourd'hui de la zone d'activité.

Bien que les ponts Bailey¹⁶ ne nous soient pas inconnus car ils ont été nombreux et pendant longtemps sur nos rivières dans l'attente de la reconstruction d'ouvrages détruits entre 1940 et 1945, les

15. www.catkillers.org/97thEngr/guestbook.htm, consulté le 26 septembre 2012.

16. Encyclopédie Wikipedia : fr.wikipedia.org/wiki/Pont_Bailey, consulté le 24 septembre 2012.

Bridge Training at Toul
97th Engr Bn (Cont)

Photo by Harry Puzorec



3. Mise en place d'un pilier en bois à Toul, très vraisemblablement dans l'enceinte du quartier et de l'hôpital.

Bridge training, November 1958
Co A, 97th Engr Bn (Cont)

photo courtesy Larry L. Castleman
May 1958-60



4. Début de réalisation d'un pont *Bailey* avec mise en place de piliers en bois. Au fond les collines de Toul.



Photo by Harry Puzorec

5. Pont *Bailey* reposant au sol. Au fond à droite, entre les arbres, vraisemblablement les bâtiments administratifs de l'hôpital *Jeanne d'Arc*.



Bailey Bridge training
Co A, 97th Engr Bn (Cont)
Toul, France

photo courtesy
Larry L. Castleman
May 1958-1960
November 1958

6. Un pont *Bailey* à Toul sur une coupure sèche. A droite le château d'eau de l'hôpital qui doit se trouver derrière les arbres.

Bailey Bridge training, Toul, Feb. 1960
Co A, 97th Engr Bn (Cont)
100-foot span, capable of a 100-foot span



7. Un pont terminé enjambant un assez longue coupure sèche.

Bailey Bridge training
Co A, 97th Engr Bn (Cont)

photo courtesy
Larry L. Castleman
May 1958-60



8. Début de construction d'un pont avec voie ferrée. Au premier plan, des rails, et, au fond, les collines de Toul.

Conclusion

immenses services qu'ils ont rendus justifient qu'un alinéa leur soit consacré. Le pont Bailey est un pont métallique, préfabriqué et « portatif », conçu pendant la Seconde Guerre mondiale à des fins militaires. Son concepteur est l'ingénieur Donald Bailey (1901-1985), ingénieur civil au ministère britannique de la Guerre, qui sera anobli pour cette invention. Il est constitué de pièces métalliques en acier s'organisant en un treillis, de poutres latérales et d'un platelage en bois. L'ouvrage obéit donc au principe du Meccano. Toutes les pièces nécessaires à la construction sont prêtes à l'emploi, les plus lourdes étant portées par quatre ou six hommes avec chacun une charge de 50 kilogrammes environ ; elles s'assemblent sans outillage spécial ni équipement lourd et sont assez petites pour être embarquées sur des camions banals. Un avantage important de la conception est la capacité à faire varier la force portante en jouant sur le nombre des poutres porteuses latérales. Le montage est rapide, ce qui est important en temps de guerre et de crise : deux heures pour un ouvrage de 20 mètres de portée avec 40 sapeurs. La portée maximale est d'environ 50 mètres, sur une coupure sèche ou humide, mais il est possible, comme le montrent des photographies prises à Toul, d'installer des piliers (fig. 4, 6 et 8). Il est également possible de construire le pont en s'appuyant sur un ouvrage détruit. Outre sa portée variable selon les piliers, sa modularité permet aussi l'obtention de différentes largeurs de passage : 2 ou 3,2 ou 3,8 mètres, et la résistance est suffisante pour autoriser son franchissement par les chars. Des rails peuvent y être installés comme le montre aussi une photographie prise à Jeanne d'Arc (fig. 8). Deux ponts peuvent également être construits côte à côte.

Ce sont les *Royal Engineers* qui ont utilisé le pont Bailey en premier, suivis par l'*Engineer Corps* de l'*US Army*. Considéré comme le « modèle » du pont militaire, il se rencontre encore aujourd'hui dans de nombreux pays et le Centre National des Ponts de Secours en possède toujours ¹⁶.

Le bataillon effectue aussi des exercices de montage de ponts flottants comme le montre une autre photographie ¹⁵, sans doute prise en Allemagne. Il ne se cantonne donc pas aux constructions mais s'entraîne en vue d'être apte à toutes les activités traditionnelles de l'arme du Génie.

La compagnie du 97^e bataillon du Génie stationnée à Dommartin-les-Toul, d'abord sur le site de la Croix-de-Metz puis sur l'ancien quartier de cavalerie Jeanne d'Arc, a énormément travaillé au bénéfice de l'*US Army*, beaucoup plus sans doute que ce qu'on croit généralement, sur des sites très divers et pour des réalisations très variées. Bien sûr, toutes ces activités, sans être confidentielles, n'étaient forcément pas connues de tout un chacun, et seuls ceux qui travaillaient « aux Américains » en avaient la notion. Pour le commun des mortels, seul était visible le mouvement incessant des véhicules.

De plus, les unités du Génie travaillaient aussi au bénéfice de la France, en particulier pour les communes en mettant à leur disposition des moyens qu'elles n'avaient pas : camions, grues, bulldozers, etc. L'*US Army* a réalisé le génie civil de diverses installations comme des terrains de sport ou de camping. Elle mettait aussi ses moyens en œuvre lors d'événements climatiques : gel en hiver et sécheresse en été. Une lecture attentive des journaux locaux permettrait de s'en faire une idée satisfaisante. Il me semble qu'elle est intervenue à Toul à l'occasion d'un étiage de la Moselle.

Il est certain que les immenses travaux dévolus à ces entreprises de travaux publics que constituaient ces compagnies détachées et responsables des constructions dans un secteur, représentaient des quantités d'heures de travail et des sommes d'argent considérables. L'ampleur des travaux réalisés dans toute la Lorraine, mais aussi dans les autres régions où stationnaient les Américains, conduit à se poser plusieurs questions. Pour combien d'années s'étaient-ils donc installés ? Avaient-ils oublié que le traité de Washington avait été signé pour vingt ans et qu'il était donc susceptible de renégociation en 1969 ? Faisaient-ils fi de ce qu'ils pouvaient savoir des pensées du général de Gaulle et des déclarations du gouvernement ? Pourquoi ont-ils continué à construire après avoir fermé des bases avant 1966, dont plusieurs dans notre région, et après les annonces faites par le gouvernement français ?

Cependant, « à l'opposé » de ces interrogations quelque peu négatives, d'autres considérations, beau-

coup plus positives, méritent d'être rappelées. Même si les mobiles premiers de la réalisation de la ligne de communication au travers de notre pays ne concernent pas en première intention la défense de la France, bien que le ravitaillement de l'*US Army* ait constitué, avant la création de l'OTAN, un élément fondamental de la défense de l'Europe de l'ouest, et qu'il ait conservé cette importance après la création de cette organisation et l'intégration des moyens américains en son sein, il convient de se souvenir de cette présence qui a rassuré notre pays et qui l'a aidé de différentes manières.

Par ailleurs, quels qu'aient pu être les reproches que la France ait pu lui faire sur son comportement, sur ses projets cachés, sur ses arrière-pensées, il est indéniable que l'Amérique a dépensé pour la sécurité et la défense de l'Europe et de notre pays pendant ces deux décennies, une quantité d'argent et une énergie immenses. De cela aussi, il faut se souvenir et savoir manifester sa gratitude aux Etats-Unis.