



**HAL**  
open science

# Les sites souterrains de stockage de l'US Army en France de 1951 à 1967. Exemples de demandes américaines, de recherches françaises et de réalisations effectives

Pierre Labrude

## ► To cite this version:

Pierre Labrude. Les sites souterrains de stockage de l'US Army en France de 1951 à 1967. Exemples de demandes américaines, de recherches françaises et de réalisations effectives. 2023. hal-04040598

**HAL Id: hal-04040598**

**<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-04040598>**

Preprint submitted on 22 Mar 2023

**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.

# Les sites souterrains de stockage de l'*US Army* en France de 1951 à 1967. Exemples de demandes américaines, de recherches françaises et de réalisations effectives

Pierre Labrude

Centre régional universitaire lorrain d'histoire, Université de Lorraine, Nancy

La mise en place de sites de stockage de matériels a constitué une question importante pour l'*US Army* dès le début de l'installation de la ligne de communication (*Line of Communication* ou *Communication Zone*) américaine en France à la suite de l'accord bilatéral du 6 novembre 1950, qui est connu également sous la dénomination d'accord "Parodi-Bruce, et qui succède à un premier accord, aux perspectives plus restreintes, signé en février 1948 et qui a pour nom accord "Bidault-Caffery"<sup>1</sup>. Cette ligne, destinée à permettre l'approvisionnement de l'armée américaine stationnée en Allemagne sans passer par le port de Bremerhaven<sup>2</sup> qui s'ouvre sur la mer du Nord, nécessite entre autres d'importantes quantités de munitions et de carburants. De ce fait, l'*US Army* a besoin de disposer, rapidement après la conclusion de cet accord, de stocks abondants, dispersés, aussi discrets que possible, et qui ne sont pas obligatoirement implantés à proximité de la ligne de communication. En l'absence de dépôts organisés et disposant de bâtiments, d'aires de stockage et de routes, dont la construction va nécessiter plusieurs années, les Américains demandent à notre pays la dévolution de sites naturels permettant à la fois la réalisation de ces concentrations de matériels et leur protection. Deux solutions apparaissent assez faciles à mettre en place rapidement : la mise à disposition de surfaces suffisantes dans des forêts domaniales et la dévolution d'espaces souterrains. De tels espaces peuvent être ou avoir été des carrières ou des champignonnières, comme il en existe une grande quantité dans le Val de Loire, mais aussi, dans une moindre mesure, dans d'autres régions (l'Est, le Centre, l'Yonne par exemple), mais il est possible également d'envisager l'usage de galeries de mines ou d'anciennes mines. Certains de ces espaces ont été employés sous l'Occupation par l'armée allemande, ce que les Américains n'ignorent pas, d'autant plus que l'armée d'occupation en a dressé un inventaire. De plus, dans le nord-est de notre pays, figurent également dans cette prospection certains locaux des ouvrages fortifiés du système Séré de Rivières qui s'étend de Verdun à Belfort, ou du système allemand édifié après 1870 en Moselle et en Alsace, la ville la plus concernée étant *a priori* Metz, qui se trouve sur la ligne de communication. Existente enfin, depuis une époque beaucoup plus récente, les modestes espaces et les galeries des ouvrages de la ligne Maginot, surtout les gros ouvrages d'artillerie de l'ancienne région fortifiée de Metz.

Les demandes américaines débutent en 1951 peu après l'arrivée des premiers détachements de l'*US Army*, et portent tant sur les forêts que sur les espaces souterrains. Nombre de demandes sont présentées, mais, s'il apparaît que des surfaces forestières importantes sont accordées rapidement, il n'en est pas de même pour les espaces souterrains, d'une part parce qu'il existe pour eux une forte demande de l'armée française ainsi que de l'OTAN, sans doute à cause de la crainte de l'emploi de l'arme nucléaire à partir du moment où l'URSS en dispose, et d'autre part parce que rares sont les cavités qui offrent les caractéristiques souhaitées par le commandement américain. Aussi les refus sont-ils dus à ces deux causes. Une troisième cause est certainement due au fait que le commandement américain ne précise jamais *a priori* ce

---

<sup>1</sup> Pottier O., *Les bases américaines en France (1950-1967)*, Paris, L'Harmattan, 2003, 376 p., ici p. 31-33.

<sup>2</sup> Ce port constitue une enclave américaine en zone d'occupation britannique, la zone dévolue aux Etats-Unis étant en Allemagne du sud.

qu'il désire stocker, se contentant de communiquer aux services français les caractéristiques et les surfaces ou les volumes qui lui apparaissent nécessaires. Pour cet ensemble de raisons, à l'exception du site proche de Saumur<sup>3</sup>, qui est connu sous différents noms et dont le camp de surface se trouve à Varrains, il n'a pas existé à ma connaissance d'autre site souterrain naturel devenu dépôt américain dans notre pays. En d'autres termes, bien que les demandes américaines et les recherches françaises qui en sont la conséquence, soient nombreuses, les réalisations sont exceptionnelles puisque pour moi il n'en existe qu'une seule dans le cadre de la ligne de communication, celle que je viens de citer et dont les souterrains se trouvent à Saint-Cyr-en-Bourg/Saumoussay (figure 1). En effet, le site localisé près de Saint-Germain-en-Laye, qui est assez connu sous le nom de "Carrière de l'OTAN", n'est pas un site de stockage, et il ne fait pas partie des infrastructures dévolues à la ligne de communication américaine en France.



Figure 1 : l'une des entrées de l'ancien entrepôt souterrain américain de Saint-Cyr/Saumoussay. Photographie P. Labrude, juillet 2022.

L'étude de ce sujet ne me semble pas avoir été réalisée depuis que les dossiers déposés au Service historique de la défense (SHD) par la Mission centrale de liaison et d'assistance aux armées alliées (MCLAAA) sont devenus plus accessibles par suite de la déclassification de nombre d'entre eux. L'étude est cependant rendue difficile par le fait que le contenu de ces dossiers n'est pas homogène, chacun contenant si on ose dire "un peu de tout", c'est-à-dire des documents et des courriers sur plusieurs sujets et fréquemment sans que la solution retenue pour l'un et l'autre soit finalement précisée. Cette situation est sans doute due au fait qu'ils ont été livrés au SHD tels qu'ils étaient à la MCLAAA au moment où ils y ont été emballés après 1967 et qu'ils y sont restés depuis tels quels. Pour leur part, les inventaires des séries intéressantes, en particulier Q, R et T, ne contiennent que rarement les mots clés spécifiques tels que "cavités", "souterrains" ou "stockages souterrains" qui correspondent au présent sujet. Les dossiers de la MCLAAA se trouvent dans la série Q, plus précisément 12 Q, et l'inventaire de cette série de 1944 à 1978 ne comporte qu'une fois cette indexation<sup>4</sup>. C'est dire que c'est fréquemment l'exploration d'un dossier à propos d'un autre thème qui livre des éléments sur ce sujet.

---

<sup>3</sup> Voir, de l'auteur, une étude sur le dépôt américain dit "de Saumur", paru en trois parties en 2022 et 2023 sur HAL archives ouvertes (HAL <https://hal.science>) : 03806787, 03919652 et 03955990.

<sup>4</sup> *Inventaire de la série 12 Q Secrétariat général de la Défense nationale 1944-1978 Index général*, sous la direction de Corvisier de Villèle M.-A. et Sarmant T., Ministère de la Défense, Service historique, Château de Vincennes, 2000, 159 p. La mention "sites souterrains" envoie au dossier 12 Q 190-1.

C'est dire également que le texte que j'ai établi à l'occasion de cette recherche focalisée sur ce thème est presque à coup sûr très incomplet. Il permet néanmoins de se faire une première idée de ce qu'a constitué ce projet pour lequel, il faut l'indiquer, les responsables français de l'administration des Eaux & Forêts, en rejetant les demandes d'espaces forestiers à la suite des déboisements intempestifs effectués par l'*US Army*<sup>5</sup>, ont souvent dit en réunion et écrit dans les rapports des séances qu'ils tenaient, qu'en lieu et place des forêts domaniales, il convenait d'employer les landes inoccupées et toutes les cavités souterraines inutilisées. J'évoquerai cette question plus loin. A ma connaissance, cette substitution de sites n'a pas eu lieu. Aussi, comme déjà précisé, les sites souterrains américains en France sont-ils très rares.

Envisageons donc successivement l'exploration des cavités existant dans le Val de Loire (l'Indre-et-Loire, le Maine-et-Loire et le Loir-et-Cher), la demande déposée en juillet 1954 en vue de la réalisation d'un dépôt général souterrain pour lequel plusieurs localisations très différentes (dans l'Yonne, le Cher, l'Aisne et le Loir-et-Cher) sont envisagées par l'état-major américain, la nouvelle demande d'un dépôt formulée en 1956, l'exploration plus tardive de sites situés en Lorraine (en Moselle, Meurthe-et-Moselle et Meuse), et enfin la demande formulée en 1959.

### **Les cavités existant dans le Val de Loire : Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loir-et-Cher**

Parmi les documents conservés dans le dossier 12 Q 206-1 du SHD, quelques-uns sont consacrés à la mention et à la description de cavités souterraines qui ont fait l'objet d'une demande de la MCLAAA à la Direction centrale du Génie de l'Armée de Terre. La plupart de ces sites sont situés dans le département d'Indre-et-Loire : à Langeais (deux sites, l'un de 3000 m<sup>2</sup> et l'autre en deux parties, respectivement de 8000 et 6000 m<sup>2</sup>), à Loches (deux cavités de 15000 m<sup>2</sup>), à Rochecorbon (2100 m<sup>2</sup>) et à Saint-Avertin (2500 m<sup>2</sup>). Une autre cavité, la plus importante par l'usage qui va en être fait, est située dans le Maine-et-Loire : La Perrière à environ dix kilomètres au sud de Saumur, et d'une surface de 5 hectares 10 ares, ce qui est assez considérable et permet, au moins théoriquement, un usage important. C'est celle qui a été citée plus haut et qui va devenir un des éléments du dépôt des transmissions dit "de Saumur" (*Saumur Signal Depot*). Un point majeur à signaler avant d'aller plus loin est que ces diverses cavités et carrières ont déjà plus ou moins été employées comme dépôts par l'armée allemande sous l'Occupation, c'est-à-dire seulement une dizaine d'années avant la demande américaine. D'autres courriers sur le même sujet, que j'envisage à la suite de la description de ces sites, portent sur des cavités qui se trouvent de l'autre côté de la vallée de la Loire par rapport à Tours, dans la région de Montrichard, et sur le Cher, dans le Loir-et-Cher. Ils sont explorés dans d'autres circonstances, mais toujours dans le même but. L'histoire est longue, bien qu'infructueuse, et elle nécessite d'être exposée en plusieurs points.

#### *La demande de la MCLAAA à la Direction centrale du Génie*

Le 31 janvier 1951, le chef de la MCLAAA écrit, sous le timbre du Secrétariat général aux Forces armées (Services communs), à la Direction centrale du Génie pour lui faire part d'une demande, présentée par les autorités américaines, d'un état des installations logistiques allemandes de la dernière guerre, ceci en vue d'envisager d'utiliser certaines de celles-ci dans le cadre de l'extension de leur ligne de communication (la *LOC* ou *ComZ* déjà citée) dans le cadre de l'accord conclu en 1950. Cette recherche est limitée dans l'espace : la totalité des 4<sup>e</sup>

---

<sup>5</sup> Voir, de l'auteur : "La forêt française et l'armée américaine de 1950 à 1967. Quelques exemples de localisations des installations, d'usage militaires et de difficultés avec l'administration de notre pays", HAL archives ouvertes, hal-02959848, 7 octobre 2020.

et 6<sup>e</sup> régions militaires, c'est-à-dire celles de Bordeaux et de Metz, et les subdivisions d'Orléans et de Versailles de la 1<sup>e</sup> région (Paris). Cette limitation est logique compte tenu de la forme et de l'étendue de la ligne de communication à travers notre pays. Les installations reconnues ne doivent pas faire partie du domaine militaire. L'état des lieux qui doit être communiqué à l'*US Army* et donc d'abord à la MCLAAA devra comprendre "la situation géographique, l'utilisation qui a été faite par l'armée d'occupation allemande, la surface, les aménagements réalisés, les possibilités d'accès routier et ferroviaire, l'état actuel et la situation domaniale". Le courrier précise enfin que ces renseignements seront bien sûr transmis aux autorités américaines, mais qu'il leur sera indiqué qu'ils ne comporteront pas d'engagement de remise des installations. Le courrier est signé par le contrôleur Le Bigot, chef de la MCLAAA.

Le 21 février, sans doute en raison de l'absence de réponse par la Direction du Génie, M. Le Bigot lui adresse un nouveau courrier, toujours sous le même timbre, en lui indiquant seulement "l'intérêt des autorités américaines pour les sites souterrains de la vallée de la Loire, particulièrement entre Angers et Tours, utilisés comme dépôts par les Allemands pendant la dernière guerre", et en l'invitant à lui "adresser les documents demandés dans les meilleurs délais". L'Etat-major des Forces armées Guerre répond à la MCLAAA le 21 mars 1951 en lui envoyant "en communication" sept fiches descriptives. Les mots "en communication" apparaissent limiter l'emploi qui peut être fait de ces documents, peut-être même leur transmission à l'*US Army*, et vont dans le sens des restrictions qui ont été indiquées initialement par le contrôleur Le Bigot. Ces fiches sont formatées et comportent huit points : situation, nature, accès, protection, nature du sous-sol, état, utilisation et particularités ou observations. Elles sont retournées au secrétariat d'Etat aux Forces armées Guerre le 31 mars. Je note qu'elles ne concernent que des sites situés dans le Val de Loire, et qu'il ne semble pas que la MCLAAA en ait demandé dans d'autres régions comme cela était initialement prévu.

De telles cavités existent bien sûr toujours et certaines sont encore utilisées, tant à titre individuel que dans le cadre d'une entreprise, ainsi qu'en témoigne la figure 2.



Figure 2 : quelques cavités contiguës utilisées de nos jours par une entreprise dans l'Indre-et-Loire. Photographie P. Labrude, juillet 2022.

*L'Inventaire des souterrains et cavités souterraines...*<sup>6</sup> établi par l'armée allemande sous l'Occupation, signale, à propos de ces sites, trois grandes caves, en réalité un nombre plus élevé, car il existe des étages, ainsi qu'une petite cave près de la troisième. Utilisées comme champignonnières et d'une surface totale d'environ 23000 mètres carrés, leurs largeurs et leurs hauteurs sont variables de deux mètres à vingt-trois mètres. Elles se présentent comme des galeries avec des chambres "en rameaux", des piliers "tournés"<sup>7</sup> à quelques endroits, des sols inégaux et à reprendre, et un recouvrement, depuis la surface, de quinze à vingt mètres d'épaisseur. Si le toit, c'est-à-dire le recouvrement, apparaît bon en général, des parties sont effondrées et il conviendrait de créer des piliers, en particulier dans la seconde où existe un grand vide. On note l'existence d'un peu d'eau d'infiltration.

#### *Les cavités du département d'Indre-et-Loire*

La fiche de la MCLAAA relative à la première carrière souterraine de Langeais, sans doute récente et consécutive à une visite certainement attentive, expose qu'il s'agit d'une cavité à usage de champignonnière, avec de nombreuses galeries de 3 à 5 mètres de largeur et une hauteur de 1,8 à 2,5 mètres, sur deux niveaux, l'un d'une surface de 2000 m<sup>2</sup> au dessus et l'autre de 1000 en dessous. Elle est située "route de Tours" à six cents mètres à l'est de l'église. L'accès se fait par deux entrées assez malcommodes semble-t-il, mais raccordables au réseau routier. La protection est au moins de vingt mètres de calcaire tendre. Le site est en assez bon état et peu humide, des travaux de consolidation ayant été effectués par les Allemands. Vide, il comporte un puits central d'un débit journalier de quatre mètres cubes. La mention "HT à 150 mètres" signifie sans doute qu'un transformateur électrique relié à une ligne à haute tension se situe à cette distance.

La "seconde" carrière de Langeais, avec ses deux sites, est au lieu-dit "Les Vallées", route de Gizeux, non loin du théâtre. La disposition est celle déjà décrite en matière de dimensions et de niveaux. Les accès sont également assez précaires, avec des rampes, mais la gare est respectivement à 900 et 800 mètres. La protection est la même que ci-dessus, au moins douze mètres de calcaire. Le site dit "Les Vallées" a subi d'importants travaux de consolidation allemands, ce qui n'a pas empêché un éboulement dans une galerie secondaire. Peu humide, avec deux puits d'aération, il est dépourvu d'équipement. La seconde cavité par contre est humide et dans un état médiocre.

La fiche relative à Loches est très comparable à celle de Langeais. De même nature que les précédents, le site présente un nombre élevé de galeries, d'une hauteur de 2,2 à 4 mètres, celle de l'entrée étant de 2,4 mètres. La cavité se situe au lieu-dit Mauvières, où résident le propriétaire et l'exploitant. Elle est au sud de Loches à environ trois kilomètres, l'entrée se trouvant à un peu plus d'un kilomètre de la route nationale 143. L'aménagement d'un raccordement routier pourra en faciliter l'accès. La protection est de quinze à vingt-cinq mètres de calcaire tendre. L'état est bon sauf dans une partie qui a été endommagée par l'explosion de munitions allemandes. Munie de deux cheminées d'aération, elle est peu humide et dépourvue d'équipements.

---

<sup>6</sup> *Inventaire des souterrains et carrières souterraines de France, établi par l'armée allemande (Wehrmacht) durant la deuxième guerre mondiale*, document trouvé à la Libération et traduit après le conflit, disponible en ligne sous la forme de pdf, comprenant une table des matières et un index, consulté le 14 mars 2023.

<sup>7</sup> L'exploitation se fait souvent par l'établissement de galeries relativement parallèles et se recoupant, qui conduit à l'isolement de masses de pierre que les carriers contourment, ce qui conduit à la création de piliers qui, pour cette raison, sont dits "tournés" et dont la partie supérieure est souvent évasée afin d'accroître la portance du ciel de la carrière, le ciel étant bien sûr son plafond dans le langage du métier.

Rochecorbon, sur la rive droite de la Loire, immédiatement avant d'arriver à Tours, au lieu-dit "Vauvert Pierre creuse", est encore une carrière souterraine mais plus petite, avec seulement deux galeries. L'accès est facile et se fait par la route nationale 152 d'Angers à Briare et la Vallée "Coquette". Le site est en bon état, peu humide, protégé par quinze mètres de calcaire, et dispose d'une installation électrique en mauvais état et d'un transformateur situé à proximité. Les Allemands l'ont employé comme dépôt de vivres et d'explosifs. L'emploi est possible après des travaux peu importants de déblaiement.

La cave de Saint-Avertin, également très proche de Tours (sur la rive gauche du Cher et au même niveau que Rochecorbon par rapport à Tours), est située au lieu-dit "L'Ecorcheveau, route de Bierre-la-Croix, au sommet de la côte". L'accès est possible par la route nationale 76 Tours/Nevers, et la circulation intérieure est accessible aux camionnettes. Avec dix à vingt-cinq mètres de protection, elle est en assez bon état, peu humide et dotée d'un puits, mais son emploi est conditionné par de gros travaux de déblaiement et de consolidation. Comme déjà constaté ailleurs, la cavité a été employée comme dépôt de munitions et de matériel par les Allemands, et une explosion a endommagé les entrées.

#### *Le département du Maine-et-Loire*

Le site de La Perrière, déjà cité, est extrêmement intéressant, et il va donner lieu à un usage américain. Ce sera l'établissement de transmissions dont les installations de surface seront situées dans le village de Varrains. Aussi convient-il de le décrire avec soin puisqu'au moment où la fiche arrive à la MCLAAA, il n'est pas encore dévolu au *Signal Corps*. Dans son travail sur les usines blindées, M. Didier Dubant<sup>8</sup> évoque la déposition de l'ingénieur général Roos en mai 1945 dans le cadre des procédures judiciaires entreprises en vue de la définition des responsabilités relatives à la défaite de 1940. A propos de ces usines, cet ingénieur militaire indique : "(...) d'importantes réalisations furent entreprises dont quelques-unes purent être achevées (Messier à Saint-Cyr-en-Bourg (49), Gnome-et-Rhône à Saint-Mars-la-Pile (37), Thomson à Saint-Astier (24), etc. (...)"

La surface "des vides" à La Perrière est de 5 hectares 10 ares, qui appartiennent à des propriétaires divers, dont les plus importants sont M. Boudy à Guinasson en Corrèze, et l'entreprise Messier de Montrouge<sup>9</sup>. L'exploitant est une société anonyme. La protection est de dix à vingt-cinq mètres de calcaire. L'état est bon, et le site sert de "cave à mousseux". Le point 8 du document mérite d'être cité en entier : "L'usine Messier de Montrouge y était installée en 1939. Les caves ont ensuite été réquisitionnées par les Allemands qui y avaient constitué des dépôts pour la Kriegsmarine. Les installations ont été entièrement détruites à leur départ (ce qui n'est pas exact), et il y a 2000 à 3000 m<sup>3</sup> de déblais à enlever (ce qui est vrai). Les caves ont été réquisitionnées du 1<sup>er</sup> septembre 1944 au 1<sup>er</sup> juin 1946 par le dépôt de munitions de Thouars".

*L'Inventaire des souterrains et carrières de France établi par l'armée allemande...*<sup>10</sup> recense un grand nombre de sites situés dans la région de Saumur et dont certains sont décrits. Parmi eux, à Brain-sur-Allonnes, à deux kilomètres au nord-est de Saumur, en direction de Bourgueil, cette armée a relevé l'existence d'un site d'environ 30000 mètres carrés, situé en

---

<sup>8</sup> Dubant D., "Historique de la Centrale blindée "C", comme Châteauroux, édifée en 1940, sur le territoire de la commune de Coings dans le département de l'Indre", *Anciens aérodromes*, 15 novembre 2019, disponible en ligne ([www.anciens-aerodromes.com](http://www.anciens-aerodromes.com)).

<sup>9</sup> Voir le travail de l'auteur sur ce sujet, cité en référence 3.

<sup>10</sup> *Inventaire des souterrains et carrières souterraines de France...*, document cité, dossier 38/8, correspondant à la région de Saumur et comportant neuf numéros de sites.

face du manoir de La Caisilionière. Il a été partiellement aménagé en dépôt de poudre, et son examen conduit à indiquer : "remarquablement haut et spacieux, très sec, qui serait très approprié malgré la grande distance entre la voie ferrée et l'entrepôt". Brain aurait pu intéresser l'*US Army* car il est très proche de Neuillé où le château de Salvert est utilisé pendant quelque temps par elle comme école et comme lieu de logement pour les familles de ses cadres<sup>11</sup>.

#### *Le département du Loir-et-Cher*

Le 25 avril 1951, le capitaine Fournier, officier de liaison en poste à Orléans auprès du 7966 *Eucom Detachment*, au siège du commandement de la ligne de communication (caserne Coligny), adresse une note au contrôleur Le Bigot pour lui rendre compte d'une reconnaissance d'emplacements éventuels de stockages souterrains situés dans la région de Montrichard, dans le département du Loir-et-Cher. Faisant état de demandes américaines officieuses, il rapporte des reconnaissances effectuées dans cette région les 8 et 21 mars, puis le 24 avril, la veille de son courrier, par un officier supérieur français de la subdivision militaire d'Orléans et par lui-même. La préfecture a été avertie de cette reconnaissance<sup>12</sup>. Le contact pris avec les maires de Montrichard et de Bourré, et le géomètre expert local, permet d'indiquer que des carrières pourraient être offertes aux Américains sans susciter trop de gêne pour les habitants : les carrières de Valagon, de La Ricardière, des Dammaries, et les caves des Vallées.

La carrière de Valagon offre une surface utilisable de 25000 m<sup>2</sup> (2,5 hectares) sur un total de dix hectares. Elle a été améliorée par l'armée allemande qui l'a employée comme dépôt de munitions mais l'a fait sauter en 1944, ce qui explique la faible partie résiduelle utilisable. Celle-ci est toutefois considérée comme saine et solide. Deux grandes entrées, agrandies par l'occupant, permettent le passage des camions. Ce site est voisin du suivant avec lequel il peut communiquer. La carrière de La Ricardière est utilisable sur 12000 m<sup>2</sup>. Elle est en excellent état, à l'exception de son issue. Ces deux sites ne sont pas exploités au moment de ces visites. La Ricardière peut se raccorder à la carrière des Dammaries qui, pour sa part, est exploitée. Située sur la commune de Montrichard, elle a deux entrées et ses galeries représentent 15000 m<sup>2</sup> sur deux étages. "Les Vallées" constituent la plus grande des carrières de Bourré avec à peu près 50000 m<sup>2</sup>, mais le site appartient à quatre propriétaires qui l'occupent semble-t-il entièrement et l'utilisent en qualité de champignonnière.

Il est ensuite question des Caves Monmousseau, qui sont également situées à Montrichard. Elles ont déjà été visitées par une équipe américaine le 21 mars, et leur propriétaire "paraît disposé à les mettre à la disposition de l'Armée française"<sup>13</sup>.

Dotées d'une surface de 10000 m<sup>2</sup>, ces caves sont en excellent état, leur entrée permet un accès facile, et il existe une sortie de secours. Un plan pourrait être transmis aux autorités américaines. La note se termine par un alinéa relatif aux moyens d'accès à Montrichard et à Bourré. A ce moment, les Américains utilisent beaucoup la voie ferrée. Les deux localités se trouvent sur la voie ferrée à double voie Tours-Vierzon. Montrichard n'a pas de quai militaire mais M. Monmousseau a fait établir des plans en vue de la création d'un embranchement particulier. Bourré, pour sa part, dispose d'un quai de deux cents mètres de long qui servait auparavant au chargement de la pierre des carrières sur les wagons.

---

<sup>11</sup> Voir le travail de l'auteur sur ce sujet, cité en référence 3.

<sup>12</sup> Le préfet doit être informé de tout ce qui est organisé en vue de l'installation des unités américaines dans le département dont il a la responsabilité.

<sup>13</sup> C'est en effet elle qui sert d'intermédiaire avec l'*US Army* et gère les travaux, à l'exception de ceux des bases aériennes.

### *Un autre site, de localisation indéterminée*

Le même dossier 12 Q 206-1 contient un courrier du 5 juin 1951 adressé par le chef adjoint du cabinet du secrétaire d'Etat à l'Air à M. Le Bigot, toujours chef de la MCLAAA mais qui a été nommé au grade de contrôleur général. Il fait état de souterrains appartenant à la Compagnie française d'aviation (anciennement France Aviation), dont le siège se trouve 128 rue de Silly à Boulogne(-Billancourt). Ces cavités ont été évoquées au cours d'une conversation téléphonique, et il en envoie les plans à la Mission. Il précise que ce site a récemment intéressé le ministère de l'Air, mais que ce dernier n'a finalement pas donné de suite à l'étude qui a été faite. Malheureusement, aucune indication n'est fournie par ce courrier sur l'endroit où se trouvent ces souterrains.

### **La demande, le 21 juillet 1954, d'un site pour installer un dépôt général**

Quelques années plus tard, alors que les demandes de nouveaux sites deviennent plus rares, et que l'emploi des souterrains n'a obtenu jusque-là qu'un succès médiocre, M. Leduc, le chef de la MCLAAA, reçoit un long courrier daté du 21 juillet 1954, en provenance du commandement de la ligne de communication à Orléans, lui demandant la création d'un nouveau dépôt de type général destiné au stockage "d'articles de première importance concernant le ravitaillement et l'équipement"<sup>14</sup>. Le document précise qu'il est souhaitable que ce site comporte "environ 20000 m<sup>2</sup> disponibles dans des carrières souterraines ou des grottes". Voyons donc plus précisément ce qu'indique la demande.

Le dépôt devrait se trouver à l'est d'une ligne nord-sud passant par Chinon, et à l'ouest d'une ligne de même direction passant par Verdun, soit donc entre ces deux villes qui, toutes les deux abritent des établissements américains importants, sans précision de son autre coordonnée qui permettrait de définir un quadrilatère et de préciser plus correctement la localisation. Cette coordonnée est cependant assez bien connue des services français vu la forme de la ligne de communication : Etain, près de Verdun, au nord, et Captieux, près de Bordeaux, au sud. La superficie recherchée est de 250 à 350 hectares, et le courrier décrit avec une assez grande précision les différentes caractéristiques souhaitées pour le site à définir, dont, en particulier, celles de la partie souterraine.

L'eau doit être obtenue aisément en quantité raisonnable, les eaux usées doivent pouvoir être évacuées, la puissance électrique demandée est de 1000 kW. Le commandement américain pense "que certaines installations allemandes de la seconde guerre mondiale (...)" pourraient satisfaire cette demande : "L'installation de Cravant (Yonne) (...) présente des possibilités particulières. Celle de Bourges (Cher) et peut-être celles au sud-est de Soissons (Aisne) et dans le voisinage de Montoire-sur-le-Loir (Loir-et-Cher) pourraient également remplir les conditions ci-dessus". En l'absence d'espace souterrain, 350 hectares en surface sont nécessaires<sup>15</sup>. La mise à disposition des terrains doit s'effectuer le plus rapidement possible, avec leur achat concomitant. Néanmoins les travaux ne doivent pas débuter avant dix-huit mois.

---

<sup>14</sup> SHD, dossier 12 Q 203-4. Initialement, les dépôts américains de la ligne de communication sont spécialisés. L'évolution des structures au fil des années conduit à la perte partielle de cette spécialisation, d'où le nom de dépôt général. Les dépôts généraux sont principalement ceux du *Quarter Master Corps* (en France, Intendance, aujourd'hui Commissariat), comme ceux d'Ingrandes (Châtellerauld) ou de Woippy (Metz).

<sup>15</sup> C'est à peu près l'équivalent de la superficie d'une base aérienne du programme OTAN.

Il est remarquable de constater qu'aucun des sites et des régions qui sont donnés en exemple ci-dessus, et à propos desquels les Américains se sont déjà certainement renseignés d'une façon ou d'une autre, ne fait partie de l'espace sur lequel les dépôts de la *ComZ* ont été réalisés jusque-là. Tant dans la région de Soissons que de Bourges se trouvent effectivement de nombreuses cavités souterraines. Les carrières souterraines du Soissonnais et du Laonnais, appelées "creutes", sont bien connues pour avoir été utilisées pendant la Première Guerre mondiale. Il en existe également dans le département du Cher, à propos duquel on rappellera que la rivière qui lui a donné son nom rejoint le département du Loir-et-Cher, passe à Bourré et à Montrichard, dont il a été question plus haut, puis dans le département d'Indre-et-Loire où il rejoint la Loire entre Villandry et Langeais, à l'ouest de Tours. Si, dans la région de Soissons, se trouvera le centre de commandement OTAN de Margival, ancien poste de commandement allemand érigé par ordre d'Hitler<sup>16</sup>, ce n'est aucunement un dépôt, cependant que l'*US Army* n'y intervient que dans le contexte de ce poste et de l'OTAN<sup>17</sup>. Pour ce qui est du département du Cher, il ne fait pas partie de l'aire géographique de la ligne de communication, et l'*US Army* n'y possède aucune installation.

A ma connaissance, aucun de ces projets n'a donné lieu à une réalisation. Par ailleurs, la surface retenue apparaît très importante par rapport aux dépôts du *Quarter Master Corps* que nous connaissons par exemple à Ingrandes (dans le département de la Vienne) et Woippy (dans celui de Moselle). J'envisagerai plus loin une hypothèse à propos de la création, à la fin de la décennie, d'un dépôt général dans la région de Metz.

#### *Cravant dans le département de l'Yonne*

Cravant est un véritable site industriel qui a connu la Seconde Guerre mondiale, l'Occupation et l'emploi par les Allemands puis par notre pays, et dont l'histoire est aujourd'hui bien établie, tant en ce qui concerne le site à l'état isolé que dans le cadre des "usines blindées" comme M. Didier Dubant les a étudiées récemment<sup>18</sup>. Avant de décrire le site de Cravant que les Américains envisagent d'employer, il convient de préciser brièvement ce qu'est le programme des usines blindées.

Peu avant la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement organise une décentralisation de la production industrielle qui se trouve concentrée jusque-là en région parisienne, et, afin de protéger celle-ci des bombardements ennemis potentiels, il décide de construire un ensemble d'usines protégées, ou "centrales sous voûtes" dont l'épaisseur d'au moins deux mètres de béton les met à l'abri des bombes de l'époque. Sept unités sont mises en construction, qui totalisent 160000 mètres carrés de surface couverte. Ces unités, désignées par la lettre du début du nom de la localité où elles se trouvent, sont situées à Ambérieu-en-Bugey, Châteauroux-Déols, Cravant-Vincelles, Evreux-Gauciel, Le Mans-Arnage, Le Neubourg et Nevers-Fourchambault. Celle qui nous intéresse ici, Cravant-Vincelles, dans le département de l'Yonne, a pour code la lettre V. Elle est destinée à la Société S.N.C.A.S.E., ou Société nationale de constructions aéronautiques du sud-est, et elle a pour finalité la réalisation du bombardier bimoteur LeO 451/455, de l'ancienne société Lioré et Olivier, qui a été nationalisée en 1936.

Les restes de l'usine étant aujourd'hui visitables périodiquement et intéressant les historiens spécialisés, il est possible de décrire avec précision ce qui s'y est passé. Je me suis servi ici du

---

<sup>16</sup> De nombreuses références et images sont disponibles sur internet, et ce vaste site fait maintenant l'objet de visites.

<sup>17</sup> Consulter par exemple le site [www.margival.fr](http://www.margival.fr).

<sup>18</sup> Dubant D., "Historique de la Centrale blindée "C"...", *Anciens Aérodromes, op. cit.*, réf. 8.

document disponible sur internet "histavia21.net"<sup>19</sup>. Cravant est une bourgade du département de l'Yonne, située au bord de cette rivière et de la Cure, traversée par l'actuelle route départementale 606, à une vingtaine de kilomètres au sud-est d'Auxerre, en direction d'Avallon et de Vézelay. Elle est bien connue pour son vignoble, et elle est aujourd'hui fusionnée avec Accolay sous la dénomination de Deux-Rivières. La région était autrefois réputée pour ses carrières de pierre calcaire, et c'est sur un tel site que l'usine est érigée. Vers 1935, à l'arrêt de l'exploitation de la pierre, existe un ensemble de locaux souterrains, d'une surface d'environ trente-cinq hectares, formés de trois galeries desservies par autant d'entrées, avec une hauteur sous plafond pouvant atteindre une vingtaine de mètres, et protégés par une épaisseur de roche qui peut être d'une centaine de mètres. C'est ainsi qu'il est décidé de transformer ces cavités en une usine souterraine d'aéronautique au profit de la SNCASE/Lioré et Olivier. L'usine souterraine se trouve entre Cravant et Vincelles, au bout d'un chemin de terre et près d'un terrain d'ultra-légers-motorisés.

Les cavités sont donc aménagées en vue de la production d'aéronefs militaires ou d'éléments de ceux-ci. Les installations nécessitent entre autres un système de ventilation qui est effectivement mis en place et dont il reste des éléments. Toutefois on ne sait pas si la production a pu commencer, l'installation des ateliers ayant été interrompue par l'offensive allemande de mai-juin 1940. Au dehors, une piste d'envol a été installée, de même que des abris bétonnés et au moins un hangar métallique. Sous l'Occupation, l'armée allemande transforme le site à son profit. Le chantier débute en 1943 et l'usine commence son activité le 6 février 1944. Il semble que plus de cent-soixante aéronefs de type *Focke-Wulf 190* y aient été réparés.

Il me semble utile de préciser ici ce que l'*Inventaire des souterrains et carrières souterraines de France...*<sup>20</sup> indique du site auquel il consacre près des deux-tiers d'une page, et dont presque tout le contenu est intéressant. "Situé sur la commune d'Irancy (connue pour son vin) entre Cravant et Vincelottes. Calcaire crayeux, à bancs grossiers, du jurassique supérieur. Anciennement carrière de pierre, puis chantier de constructions aéronautiques, occasionnellement champignonnière et inutilisée depuis 1940. Trois carrières isolées reliées par des passages, l'ensemble représentant 34000 m<sup>2</sup>. Largeur plusieurs mètres. Hauteur de 12 m à l'entrée, 8 à 10 au milieu, seulement 5 à 8 à l'extrémité arrière. Tracé régulier de piliers tournés rectangulaires. Recouvrement minime à proximité de l'entrée, mais s'élevant rapidement jusqu'à 30 m et plus au dessus des vides. Toit uni, partout très bon, sauf des fissures à proximité de l'entrée. Ventilation naturelle par les entrées, l'installation de climatisation existante est détruite. Absence d'eau d'infiltration. Eau souterraine très profondément. Humidité : nulle part n'ont été vues des galeries mouillées. Bon chemin carrossable depuis Vincelottes ou Cravant. Entrée : à chacun des trois vides séparés correspond une entrée d'une quinzaine de mètres de haut directement sur le chemin. Gare à Vincelles pour Vincelottes à 3,8 km et Cravant à 3,4 km (c'est la voie ferrée entre Auxerre et Avallon). Encore partiellement aménagé, 60% du sol est recouvert de béton, WC intégrés, canalisations, socles de machines bien abîmés, climatisation et alimentation électrique démontées. Cavité assez grande, large et haute, en excellent état et favorablement située au point de vue du trafic".

A la Libération, l'usine est prise en compte par notre pays et ceux qui l'explorent y trouvent du matériel industriel et des pièces destinées à la construction d'avions. Il est alors décidé d'employer le site pour le montage d'un avion de chasse issu du chasseur allemand précité, le

---

<sup>19</sup> <https://www.histavia21.net/Cravant/cravant.htm>, consulté le 11 novembre 2021, 3 pages.

<sup>20</sup> *Inventaire des souterrains et carrières...*, document cité, non paginé ici. Le site est numéroté 34/1.

*Focke-Wulf 190*. Cet appareil est baptisé NC.900 par la France, plus précisément NC.900 AACR, pour "Atelier d'Aviation de Cravant", qui dépend de la Société nationale de construction aéronautique du Centre (S.N.C.A.C.). Il semble qu'en une année, soixante-dix appareils ont été réalisés sur le site. L'avion ne se révèle toutefois pas à la hauteur de ce qui en est espéré et il pose de nombreux problèmes, si bien qu'il subit une interdiction de vol le 18 février 1946. Celle-ci est accompagnée de la décision d'un arrêt provisoire de sa construction. En juin, quelques appareils sont remis en état mais il semble qu'un seul ait pu voler. L'usine ne reprendra jamais ses fabrications et le NC.900 est déclassé le 1<sup>er</sup> novembre 1946. L'usine est dès lors fermée et elle est remise à l'administration des Domaines le 30 septembre 1947. Le site est ensuite vendu à une entreprise privée.

C'est dans le contexte de cette fermeture et de la disponibilité du site que celui-ci intéresse l'*US Army* dans le cadre de sa recherche de sites souterrains de stockage, discrets et protégés. Comme nous le savons, les discussions n'aboutissent pas. Parmi les éléments qui sont défavorables à Cravant figure certainement sa position trop au sud par rapport à la disposition générale de la ligne de communication, même si l'*US Army* dispose brièvement d'une partie de la caserne Binot à Cosne-sur-Loire<sup>21</sup>. Pour sa part, le dépôt situé à Moulins (Yzeure) dépend de l'armée de l'air américaine<sup>22</sup>. Il est fermé dès juin 1957 en raison de la distance qui le sépare de celui de Châteauroux dont il dépend, et de la difficulté des communications entre les deux villes.

#### *Bourges, dans le département du Cher*

A Bourges, les "Carrières du château" ont fait l'objet d'une description dans l'inventaire établi par la Wehrmacht sous l'Occupation<sup>23</sup>. Il est aisé à trouver sur les cartes, immédiatement à la périphérie de la ville, au tout début de la route départementale 2076 en direction de Saint-Just et du sud-est. Il jouxte le départ de la route qui s'en détache vers le village de Soye-en-Septaine. Le centre de la ville est à quatre kilomètres. Au moment de la visite effectuée après le conflit, la cavité est presque vide. Elle devait être employée par l'industrie aéronautique française en 1940, et elle a été saisie par la *Wehrmacht* à son arrivée. Le sol a été en grande partie bétonné, des piliers ont été construits et des murs ont été érigés, si bien que peu de travaux restent nécessaires à son achèvement. A ce moment, 2200 mètres carrés, qui avaient aussi été prévus comme usine par l'armée allemande, sont employés par la base aérienne. Il s'agit certainement de la base d'Avord qui se trouve à seize kilomètres à l'est. La surface totale est de 23000 mètres carrés, la largeur moyenne est de douze à quinze mètres, et la hauteur moyenne de quatre à cinq. Les salles sont allongées, presque parallèles et de direction nord-sud, séparées par des piliers, avec un toit en ovale aplati et réparties sur un étage. Le recouvrement est de douze à vingt mètres, avec un très bon toit qui doit cependant être renforcé par endroits. L'eau d'infiltration est présente à quelques endroits et l'eau souterraine se trouve à six mètres de profondeur. L'ensemble est bien sec et aéré par cinq puits qui auraient toutefois été insuffisants pour l'usine lorsqu'elle aurait été en activité. La gare est située à un peu plus de cinq kilomètres de bonne route. Deux entrées, proches de la route, sont accessibles par des camions lourds ; une troisième est en cours de réalisation. Elles devront être terminées et camouflées. La circulation intérieure est accessible aux camions. La conclusion des experts est que, malgré un assez faible recouvrement et la présence d'un peu

---

<sup>21</sup> Labrude P., "Le dépôt d'essence américain de la caserne Binot de Cosne-sur-Loire (1951-1952)...", HAL, hal-02938144, 14 septembre 2020.

<sup>22</sup> MacAuliffe J.J., *U.S. Air Force in France 1950-1967*, Milspec Press, San Diego (USA), 2005, 464 p., ici p. 210-211.

<sup>23</sup> La pagination n'est pas constante dans le document et elle ne figure pas sur cette page. Le site porte le numéro 40/1.

d'eau, la cavité est l'une des meilleures de France grâce à la qualité de son toit et à l'espace qu'elle offre. Si l'*US Army* n'a pas été plus loin dans son examen et dans sa demande, c'est certainement parce que Bourges ne se trouve pas dans le grand croissant que constitue la ligne de communication<sup>24</sup>, et peut-être aussi parce que l'armée française n'a pas accepté sa dévolution à un moment où ces cavités étaient très convoitées. D'autres sites qui se trouvent dans le même département du Cher n'ont pas non plus été utilisés.

#### *Montoire-sur-le-Loir, dans le département du Loir-et-Cher*

La petite ville de Montoire est célèbre par l'entrevue que le maréchal Pétain y a eue avec Hitler dans l'après-midi du 24 octobre 1940<sup>25</sup>. Une entrevue préparatoire avait eu lieu au même endroit le 22 entre Hitler et son ministre des Affaires étrangères avec le Président Laval, ministre lui aussi. La région se présente comme le Val de Loire avec de nombreuses excavations. Cependant l'intérêt du site était surtout dû à l'isolement relatif et à la tranquillité de la petite gare, ainsi qu'à la proximité (quatre kilomètres environ) du tunnel ferroviaire de Saint-Rimay (509 m de longueur, et 30 m d'épaisseur de rocher protecteur), entre Saint-Rimay et Thoré-la-Rochette qui permettait d'y cacher et d'y protéger un train. Outre l'isolement de ces lieux, leur autre intérêt est de se trouver à proximité de la voie ferrée en direction de Paris et de Bordeaux. Il faut rappeler à propos de ce site qu'en 1940 un important camp de la *Royal Air Force* se trouvait près de cette voie ferrée, et qu'à la Libération, celle-ci a été intensément utilisée par l'*US Army* pour le ravitaillement de ses troupes allant vers la Loire et la bassin parisien. Ceci peut expliquer l'intérêt des Américains pour cette région qu'ils connaissent et leur souhait de s'y installer. C'est une démarche classique avec eux.

#### *La nouvelle demande de création d'un dépôt général, de localisation toujours non précisée*

La question de ce "nouveau" dépôt général n'a peut-être pas beaucoup évolué à la suite de la demande déposée par la *ComZ* à la MCLAAA le 21 juillet 1954, assortie des exemples que je viens d'examiner ci-dessus. Cette demande a été transmise à l'Etat-major des Forces armées, et elle fait l'objet d'une nouvelle note de la MCLAAA à celui-ci, en date du 21 décembre 1954, afin d'apporter à cette instance de nouvelles précisions d'origine américaine qui ne figuraient pas dans le courrier du 21 juillet.

La quantité d'eau nécessaire journalièrement est de 200 m<sup>3</sup>, la puissance électrique doit permettre l'éclairage et le fonctionnement de deux machines-outils ; le trafic des camions sera de dix à vingt-cinq par jour en temps de paix et de vingt-cinq à cinquante en temps de guerre ; celui des wagons, limité à un ou deux par jour en période de paix, est prévu pour s'élever à cinq au maximum en temps de guerre. Le dépôt sera fermé (clôturé, ce qui est toujours le cas) et la circulation y sera limitée à l'armée américaine<sup>26</sup>. La nature des produits stockés entraînera l'obligation d'une distance d'environ six-cent mètres entre la clôture et la limite des premières habitations françaises extérieures. Le personnel militaire américain est prévu pour atteindre le nombre de cinq cents, ce qui est important, et il n'y aura aucun emploi de personnel civil français, ce qui est rare<sup>27</sup>. Je suis étonné par le nombre très réduit des machines-outils et par la distance prescrite entre les clôtures et les premières habitations

---

<sup>24</sup> Dans le centre de notre pays, les sites militaires américains situés le plus au sud sont Cosne-sur-Loire (aujourd'hui Cosne-Cours-sur-Loire), pendant seulement une année, et Moulins, qui appartient à l'armée de l'air américaine. Voir plus loin dans cette étude.

<sup>25</sup> Harouy M., "A propos de la rencontre historique de Montoire", *Connaissance du rail*, 1999, n°214, p. 10-11, avec un encart p. 11 : "De l'usage militaire du tunnel de Saint-Rimay".

<sup>26</sup> Cette situation est habituelle. Par ailleurs, le site n'est ni OTAN ni interallié, comme la confusion est presque toujours faite dans ce qui peut être lu à peu près partout.

<sup>27</sup> Les employés civils français sont en effet généralement nombreux et souvent bien plus que les militaires américains.

françaises, alors même que le site est prévu pour être vaste : 350 hectares, ce qui par ailleurs apparaît important pour un dépôt général. La surface des locaux souterrains envisagés n'étant pas précisée à nouveau, on admet qu'elle n'a pas varié par rapport au premier projet.

Revenons au projet de 1954. La restriction mentionnée à propos de la nature du personnel, et peut-être celle qui est relative à la circulation, conduisent à penser que les matériels qui seront stockés dans ce dépôt relèvent d'un secret important. Ceci apparaît en contradiction avec l'assertion initiale selon laquelle il devait abriter des produits de première nécessité. Les dépôts de matériel (*Ordnance*) comme ceux de Nancy et de La Braconne accueillent des matériels de différentes catégories. Leurs stocks ont varié au cours du temps, et ils sont passés de la situation d'*Ordnance Depot* à celle de *General Depot*. Pour La Braconne, il a été écrit que certaines zones étaient inaccessibles (*Off limit*) aux employés civils français, ce qui signifie qu'ils n'y exercent pas leur activité et ne savent pas ce qui y est conservé<sup>28</sup>. On peut tirer de cette constatation que l'absence totale d'employés français est une manière de faire ignorer à notre pays ce qui est stocké dans un tel dépôt, en dépit de la présence, sur place ou dans une garnison américaine pas très éloignée, d'un officier de liaison auquel il est toujours possible de ne pas tout dire et auquel des choses peuvent être cachées.

La réponse du général chef d'Etat-major des Forces armées (EMFA) intervient le 30 avril 1955 après qu'une étude a été réalisée à son niveau. Elle indique : "Aucun des emplacements suggérés (il y en a quatre comme nous l'avons vu) ne peut convenir". Les raisons de ces refus sont indiquées : il s'agit d'une occupation effective ou de l'existence de besoins français à ces endroits. C'est le cas pour Cravant qui est mentionné comme appartenant à l'armée de l'Air qui l'utilise, cependant qu'à Montoire, d'une part la superficie des souterrains n'atteint pas deux hectares et, d'autre part aucun terrain de surface convenable et assez vaste (350 hectares) ne peut y être trouvé. L'Etat-major propose cependant deux solutions alternatives à proximité de Montrichard, à environ quarante kilomètres à l'est de Tours, dont il a déjà été question : la dévolution de 250 hectares de forêt domaniale, et la réalisation d'un abri souterrain près de la route de Montrichard à Vallières-les-Grandes. Cette bourgade est située à environ dix kilomètres au nord de Montrichard, dont la forêt domaniale bénéficie d'une superficie de 1042 hectares. Ayant appartenu au duc d'Orléans puis à des hôpitaux, elle a été attribuée au ministère de la Guerre à la fin de la Première Guerre mondiale et, au moment qui nous occupe, elle est gérée par l'administration des Eaux & Forêts. Cette réponse précise que le site, assez isolé, est desservi par les gares de Montrichard et de Bourré. Nous avons constaté précédemment que des reconnaissances ont déjà été faites dans ces deux localités en 1951. Il semble que rien de concret n'a résulté de tout cela. De nos jours, les nombreuses substructions qui existent dans ces deux localités sont très connues et mises en valeur. Elles apportent une contribution importante à leur intérêt touristique<sup>29</sup>. De nombreuses photographies de celles-ci sont présentes sur internet.

Tout ceci étant précisé, je ne sais pas ce qu'il en est advenu pour cette nouvelle proposition. Il ne m'apparaît pas qu'un dépôt américain a été constitué à Montrichard, ni ailleurs dans la région. Un important projet américain sur un site boisé proche de Blois et à l'opposé de Chambord n'a pas abouti<sup>30</sup>. Il convient raisonnablement d'en déduire que ce projet de dépôt général dans la région a été abandonné. Il a pu être réalisé ailleurs, cependant que les stocks

---

<sup>28</sup> Lachaise F. et Ladonski P., *Le camp américain de La Braconne Braconne Ordnance Depot (BROD) 1951-1967*, ABC DIF Editions, sans lieu, 2020, 383 p., ici p. 238.

<sup>29</sup> Meignan J., "Valorisation du patrimoine et offre géotouristique", *Téoros* (revue de recherche en tourisme), 2010, vol. 29, n°2, p. 35-43. Les sites souterrains sont cités dans cette étude.

<sup>30</sup> Labrude P., "La forêt française et l'armée américaine...", HAL, hal-02959848, 7 octobre 2020.

qui devaient y être conservés ont pu être dispersés dans des dépôts déjà existants, comme Woippy et Ingrandes. Il est de toute façon très peu probable que la direction générale des Eaux & Forêts ait pu accepter une telle dévolution forestière à proximité de Montrichard en 1955 ou un peu plus tard, dans une région aussi jolie, réputée et touristique que le Val de Loire, et ceci après les déboisements qui avaient eu lieu auparavant dans les dépôts installés dans les forêts domaniales<sup>31</sup>, entre autres à la Forêt de Haye à Nancy (*Nancy Ordnance Depot*) où 225 hectares sur les 494 utilisés (45%) et les 1000 concédés ont été déboisés), à La Braconne (*Braconne Ordnance Depot*, près d'Angoulême), avec le déboisement de 170 hectares sur les 663 qui sont occupés (25%), et surtout à Chinon (dépôt du génie dans la forêt, à Saint-Benoît-la-Forêt) où les dégâts atteignent 360 hectares sur 600, soit 60% de la surface concédée<sup>32</sup>. L'administration forestière aurait pu cependant autoriser un déboisement très limité afin de permettre seulement la construction d'un abri souterrain de dimensions suffisantes, comme celui proposé par l'Etat-major, mais une telle réalisation ne s'accordait pas avec l'établissement simultané d'un vaste camp en surface, et donc certainement dans la forêt. Il aurait alors fallu recourir à la solution employée pour les bases aériennes pour lesquelles le dépôt de munitions est souvent détaché de l'emprise et réalisé à part, à quelques kilomètres de distance.

Pour terminer sur ce sujet, la remarque relative aux déboisements est l'occasion d'indiquer que l'administration forestière recommande d'éviter d'utiliser les forêts (qui peuvent servir au camouflage) pour en faire des dépôts afin de ne pas avoir à supprimer des arbres, en leur substituant des landes inexploitées, comme il s'en trouve par exemple près de Chinon (le Ruchard), ou dans le Massif central, des zones militaires inemployées, ou encore des cavités souterraines naturelles ou artificielles !

### **La nouvelle demande formulée en 1956<sup>33</sup>**

La question de ces sites souterrains revient à l'ordre du jour au début de l'année 1956, où, le 15 février, la MCLAAA prend à nouveau contact avec l'EMFA, en vue de donner suite à la demande de l'état-major de la ligne de communication américaine, qui lui a été faite par un courrier du 7 février, d'effectuer des "reconnaitances d'excavations, grottes, carrières, etc., afin d'y aménager des installations (...)". Le discours américain reste immuable. De son côté, la Mission appuie l'idée auprès de l'Etat-major en mettant en avant le fait que ce sera le Trésor américain qui se chargera des frais d'aménagement, ceux-ci ne pouvant pas l'être par notre pays compte tenu de ses difficultés de trésorerie. Ces sites deviendraient ainsi des éléments d'un potentiel militaire commun. Or la Section technique des bâtiments dispose de la liste des sites souterrains susceptibles d'applications militaires. Certains de ceux qui sont expressément réservés à l'armée française pourraient en être distraits au profit de l'armée américaine. En dépit de ces arguments, il semble que la réponse de l'EMFA ait été négative. La Mission répond en effet à l'état-major de la ligne de communication le 2 mars en lui montrant les difficultés générées par sa demande, celle-ci interférant avec une étude française simultanée sur le sujet, qui aboutit à interdire la communication d'informations à des tiers pendant son déroulement. Le chef de la MCLAAA souligne à cette occasion l'absence de précision de la requête américaine sur les infrastructures qui découleraient de l'attribution de sites, et

---

<sup>31</sup> Labrude P., "La forêt française et l'armée américaine de 1950 à 1967...", HAL, hal-02959848, 7 octobre 2020 ; et "Forêt militaire et biodiversité. Les déboisements effectués par l'armée américaine dans le dépôt de la forêt de Haye à partir de 1951...", *Etudes toulousaines*, Toul, 2021, n°176, p. 3-12.

<sup>32</sup> SHD, dossier 12 Q 183-2. Par rapport aux autres matériels comme les véhicules, les chars ou les caisses de grand volume, les stockages de munitions n'occasionnent que peu de déboisements et donc de dégâts.

<sup>33</sup> SHD, dossier 12 Q 198-3.

demande à son interlocuteur de lui faire parvenir un programme d'ensemble comportant toute précision utile, y compris sur les questions de communication, c'est-à-dire de transports, de routes et de voies ferrées. Cette absence de précision américaine est classique. La MCLAAA propose d'organiser une réunion avec les responsables qualifiés dès le 9 mars. Cette réunion n'a finalement lieu que le 13 avril.

Le bilan de cette réunion du 13 avril 1956<sup>34</sup> peut s'établir comme suit. Du côté français, les colonels Milon et Baggio indiquent à leurs homologues américains qu'il leur faut préciser leurs besoins, en nombre de sites et en caractéristiques souhaitables, mais également indiquer au gouvernement français quelle est la nature des objets et des matériels à stocker. Il est nécessaire d'envisager en même temps la question des communications et des transports. La réponse des colonels américains Mosheim et Johnson est qu'ils ne disposent pas des informations nécessaires. Leurs chefs veulent d'abord connaître la situation et les caractères des sites, d'où ils en tireront la connaissance de ce qui peut y être stocké. Ce qui est d'abord recherché par l'*US Army*, c'est le camouflage et la protection.

Le colonel Nicolas précise alors que toute cette question relève d'une commission interministérielle spéciale, que les sites sont difficiles à obtenir, même pour l'armée française. Il faut donc que la MCLAAA sache exactement ce que l'armée américaine désire et pour quoi stocker. Un minimum de précisions sur les surfaces et/ou les volumes est nécessaire, ainsi que sur la protection à assurer (sans doute l'épaisseur de la couche calcaire si on est dans le Val de Loire). Sinon un refus sera opposé aux demandes.

Le colonel Milon conclut la réunion en disant que l'opération nécessite deux phases. En premier lieu, les Etats-Unis précisent les caractères généraux de leurs besoins, et la MCLAAA consulte les organismes compétents, ce qui permet l'établissement d'une liste de ce qui existe, de ce qui est disponible et de ce qui pourrait leur être dévolu. Dans une seconde phase, les Etats-Unis font des demandes détaillées. Il en résulte une étude des possibilités de communications et d'exploitation par le 4<sup>e</sup> bureau de l'EMFA. En terminant, le colonel Milon demande aux officiers américains de ne pas faire de reconnaissances unilatérales. C'est significatif de ce qui doit se passer habituellement...

En accord avec les décisions prises ce 13 avril, les caractéristiques générales du projet américain (phase 1) parviennent à la Mission par un courrier du 24 avril. Les besoins sont, au minimum (traduits en unités françaises et en chiffres arrondis) d'une surface de 2800 m<sup>2</sup>, avec des entrées de 2,75 mètres sur 2,75 mètres, une hauteur de plafond identique, des "chambres" de 4,5 mètres de largeur, et une protection de 15 mètres. Des adaptations sont possibles. S'ajoutent à ces prescriptions la mise à disposition de facilités de communication par la route, la voie ferrée et la voie aérienne, un camouflage naturel, une humidité réduite, et un potentiel local en employés civils français. Là encore, des adaptations sont possibles, surtout si les sites ont des dimensions ou des caractères plus favorables que ces minima ! Il semble ne plus s'agir là du dossier précédemment étudié où la main d'oeuvre française était exclue.

### **Les sites explorés dans les départements lorrains : Moselle, Meurthe-et-Moselle et Meuse**

Compte tenu de l'importante présence de l'armée de Terre américaine dans le département de la Meuse, et en particulier du siège de la section avancée, l'*ADSEC*, à Verdun, il n'est pas

---

<sup>34</sup> SHD, dossier 12 Q 198-3.

étonnant que des explorations soient demandées, voire effectuées, dans des cavités artificielles ou naturelles, comme il en existe dans l'ouest du département, à proximité de ceux de la Haute-Marne et de la Marne, où les Américains sont également représentés. Par ailleurs, sans doute en raison de l'insuccès presque total qu'il rencontre dans ses recherches, l'état-major américain décide d'étendre sa zone d'exploration dans le nord et dans l'est du département de la Moselle, voire même dans celui du Bas-Rhin, dans des endroits où initialement, c'est-à-dire en 1952, il ne voulait pas aller. Cette extension s'effectue vers Thionville, où il a refusé la concession de l'hôpital militaire Bathias parce que trop au nord, et vers Sarreguemines, en d'autres termes vers le Palatinat, où il dispose déjà de nombreux dépôts qui appartiennent, de plus, à la ligne de communication. C'est donc là une possibilité logistiquement intéressante pour lui. Cette exploration va aussi, vient-il d'être écrit, vers l'Alsace, où ne se trouve aucun dépôt américain, l'idée primitive de passer par Kehl pour pénétrer en Allemagne ayant été remplacée par un pivotement de la ligne en direction de Metz puis du Palatinat. Cette extension est toutefois restreinte puisqu'il n'en est question qu'une fois dans les documents que j'ai étudiés et que le site choisi, Burbach<sup>35</sup>, n'est qu'à quelques kilomètres des limites départementales en direction de Fénétrange et, de là, vers Nancy.

Ces sollicitations vers la Meuse et vers le Moselle sont faites en même temps et dans les mêmes courriers. Je ne les sépare donc pas artificiellement afin de les traiter comme elles l'ont été par la MCLAAA. Dans ces demandes, il est aussi question de la ligne Maginot. Il n'en est cependant rien sorti de positif pour l'*US Army*. Les requêtes relatives à la ligne Maginot constituant un sujet à part entière et méritant une étude spécifique, je ne les évoque pas plus ici.

#### *Les sites choisis dans le département de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle*

Le 18 avril 1957, un courrier de l'état-major de la ligne de communication demande la création d'un dépôt de type général en site souterrain et en urgence dans le cadre de l'année fiscale à venir, ce projet devant s'inscrire dans le programme de construction qui démarre le 14 juillet 1957. Les sites potentiels doivent se trouver à quinze miles d'une ligne joignant Metz à Nancy, sans autre précision. Le 29 avril est demandée la visite et éventuellement la cession de deux sites souterrains qui se trouvent à Welferding<sup>36</sup> dans l'est mosellan. La MCLAAA transmet la question à l'EMFA qui ne répond qu'après un assez long délai. Entre-temps, cinq sites ont été visités les 9 et 10 mai 1957, mais aucun d'eux ne convient soit en raison des dimensions des passages et des salles, soit à cause de l'humidité qui y règne. Il s'agit de "Sommeville de la Providence"<sup>37</sup>, de Grosbliederstroff<sup>38</sup>, de Trouville-en-Barrois (en réalité Tronville<sup>39</sup>), d'Euville<sup>40</sup> et de Savonnières<sup>41</sup>, soit deux sites dans le nord de la Lorraine et trois sites meusiens.

---

<sup>35</sup> Dans le département du Bas-Rhin, à quelques kilomètres au sud de Sarre-Union.

<sup>36</sup> Welferding est à l'époque une commune jouxtant Sarreguemines, en Moselle. Elle a fusionné avec cette ville en 1963 et elle en constitue aujourd'hui un quartier.

<sup>37</sup> Il s'agit sans doute d'une mine qui porte ce nom et appartient à la société La Providence dont l'origine se trouve à Réhon dans le bassin de Longwy, en Meurthe-et-Moselle.

<sup>38</sup> A quelques kilomètres au nord de Sarreguemines en direction de Saarbrücken, dans la Sarre.

<sup>39</sup> Tronville, aujourd'hui "en-Barrois", est tout proche de Ligny-en-Barrois, dans l'arrondissement de Bar-le-Duc, sur la route en direction de cette ville, préfecture du département de la Meuse.

<sup>40</sup> Euville est à trois kilomètres de Commercy, sous-préfecture de la Meuse.

<sup>41</sup> Savonnières-en-Perthois est voisin de la limite du département de la Meuse avec celui de la Haute-Marne. Aussi le village est-il plus proche de Saint-Dizier (dans ce dernier département, à douze kilomètres à l'est-sud-est) que de Ligny-en-Barrois.

Le 15 mai, l'EMFA répond (enfin) au courrier du 18 avril que les deux sites que privilégie l'*US Army* (Wittring<sup>42</sup> et Welferding) font partie de l'ensemble qui fait l'objet d'une étude de répartition dans le cadre de l'OTAN, mais aussi dans celui des besoins militaires français, et donc qu'il n'est pas envisageable d'y organiser des visites pour l'armée des Etats-Unis. Les demandes ne sont cependant pas terminées pour autant. Le 17 mai, le commandant de la *LOC* sollicite l'autorisation de visiter de nouveaux sites et là encore éventuellement de les acquérir. La zone de visite est étendue jusqu'au nord de Thionville et à l'est de la rivière Moselle. Il est à nouveau question des sites de Wittring et de Welferding sur lesquels l'EMFA s'est déjà prononcé négativement et dont la décision a pourtant été communiquée au commandant de la ligne. Celui-ci indique que ces endroits "lui semblent les plus souhaitables". D'autres autorisations de visites sont sollicitées : une mine de fer à Hagondange<sup>43</sup> et éventuellement la ligne Maginot "si elle répond à nos besoins".

C'est seulement le 24 juin que le chef de la MCLAAA fait savoir au commandement américain que les deux sites qu'il privilégie ne peuvent pas être acceptés, ceci en ajoutant que l'emploi de la ligne Maginot est inenvisageable, entre autres parce qu'aucun ouvrage ne se prête au projet compte tenu de sa structure et qu'il faudrait par conséquent beaucoup fractionner les stockages et donc utiliser de nombreuses infrastructures. Il est de nouveau question de Grosbliederstrof et en même temps d'Hagondange pour lequel la MCLAAA s'enquiert de la localisation de la mine qui doit être visitée et de la date souhaitée. Je précise qu'aucun document du dossier ne précise ce qu'il est envisagé de stocker. Est-on encore dans la perspective d'un dépôt général ?

Ces sites sont à nouveau évoqués ultérieurement et d'autres sont ajoutés. Le 10 juillet 1957, la *LOC* demande à la MCLAAA à les visiter à nouveau, en y ajoutant Burbach. Le 15, accord lui est donné en vue d'une visite des mines d'Algrange<sup>44</sup> et de Hayange<sup>45</sup> (écrit Havange), mais sans précision de date. J'ai la ferme impression que ces diverses visites et sollicitations en vue de la dévolution de sites souterrains n'ont en rien abouti. Je décris ci-dessous ce que j'ai trouvé sur les localisations meusiennes. Celles-ci ne sont pas des mines mais des carrières, ce qui s'inscrit dans la thématique que j'ai décidée pour cette étude. Là encore, aucune suite n'a été donnée aux visites qui ont pu être faites sur place.

#### *Les sites choisis dans le département de la Meuse*

A propos de Tronville-en-Barrois, l'inventaire allemand de la Seconde Guerre mondiale retranscrit en français cite Tronville sous le numéro 26/6 en page 45. Une carrière se trouve à la sortie sud du village et le propriétaire en est la Société Poliet & Chausson, sise quai de Valmy à Paris, spécialisée dans la production et la distribution de produits de construction. Cette société a été fondée en 1901 et elle est spécialisée dans la fabrication de chaux, de ciment et de plâtre. Après une forte expansion en raison de la reconstruction, dans les années qui suivent la Première Guerre mondiale, la société est mal en point à la suite de la crise des années 1930. A Tronville, elle a pris la suite de la Société des fours à chaux de Tronville après acquisition de celle-ci. L'histoire de l'entreprise se trouve sur internet<sup>46</sup> et mentionne que l'activité y a cessé en 1935.

---

<sup>42</sup> A une petite dizaine de kilomètres au sud-est de Sarreguemines.

<sup>43</sup> Sur la rive gauche de la Moselle, approximativement à mi-chemin entre Metz et Thionville.

<sup>44</sup> A environ six kilomètres à l'ouest de Thionville.

<sup>45</sup> A environ huit kilomètres au sud-ouest de Thionville.

<sup>46</sup> "Usine de ciment - Tronville-en-Barrois", sites.google.com, consulté le 13 mars 2023. Différentes cartes postales sont disponibles sur cette entreprise.

La roche est du calcaire du jurassique supérieur associé à des marnes. La carrière souterraine a fourni le matériau nécessaire à la production de chaux et de ciment, et son étendue est de six hectares, avec une largeur de cinq à dix mètres et une hauteur de deux à dix mètres sur un seul niveau. Le toit n'apparaît pas très solide, et l'exploration allemande a révélé que le sol est couvert de débris d'effondrement qui rendent la circulation intérieure en partie impossible. L'infiltration d'eau existe principalement près des entrées, mais l'eau souterraine est absente. Le site est sec si ce n'est aux entrées qui sont au nombre de trois. L'aération est bonne. L'accès au canal de la Marne au Rhin depuis la carrière est possible en empruntant la route de Ligny-en-Barrois à Bar-le-Duc, mais l'état de l'accès n'est pas parfait. Au total, si la cavité est en grande partie sèche, elle est inutilisable dans son état d'alors, et sa remise en état exigerait des travaux de confortation importants et coûteux.

Selon le Bureau de recherches géologiques et minières (B.R.G.M.), cette carrière est la plus au nord de celles qui se trouvent dans le département, donc la plus proche des sites militaires américains qui s'installent en Meuse dans le cadre de la ligne de communication. Ceci explique sans doute au moins partiellement son intérêt pour l'*US Army*. Toutefois, depuis son exploration par l'armée allemande et son absence d'emploi et donc d'entretien, il est sûr que son état s'est dégradé. Aussi les services officiels ont-ils dû refuser d'autoriser la MCLAAA à discuter de sa vente ou de sa location avec son propriétaire. Il n'y a donc pas eu de stockage américain à Tronville. Aujourd'hui il ne reste que peu de vestiges des bâtiments, et les galeries sont murées.

Les carrières d'Euville, près de Commercy, sont très bien connues en raison de l'extraction de la pierre qui y a longtemps été faite, et des visites qui y ont lieu de nos jours. Il est donc facile de se rendre compte de ce qu'elles sont. Nous savons qu'au cours de l'année 1944, l'armée allemande en a transformé des parties en vue d'y installer une usine. Une personne qui connaît très bien les lieux m'a indiqué récemment (mars 2023) qu'il s'agissait certainement d'y produire de l'oxygène liquide destiné à la propulsion des fusées V2. Toutefois, le site n'est pas répertorié dans l'inventaire allemand déjà cité.

A Savonnières-en-Perthois, le territoire de la commune, comme d'ailleurs celui d'autres communes voisines, comporte un grand nombre de cavités naturelles, dont l'évolution est l'agrandissement, d'où des effondrements spontanés voire provoqués par des travaux, d'où également une surveillance aujourd'hui constante. Au moment où l'armée allemande procède à son inventaire, certainement dans le même but que les Américains plus tard, trois sites sont répertoriés dans la commune : un domaine communal, le lieu-dit "Moulin à vent" et le "Puits Portut". La carrière du domaine communal est réquisitionnée par l'Armée et inscrite comme occupée par elle. C'était auparavant une carrière de pierre et une champignonnière. Compte tenu de la situation militaire de ce site, il est vraisemblable que c'est sur lui que porte la demande américaine. Peut-être est-il encore réquisitionné à ce moment ? C'est donc lui que je vais décrire, sachant que ce qui est écrit des deux autres est très similaire à ce qui peut être indiqué de l'état et des caractéristiques du site communal<sup>47</sup>.

La carrière s'étend sur trente à cinquante hectares, dont environ huit à l'état libre et sous la forme de champignonnière, le reste étant occupé par des déblais d'exploitation. La largeur est de quatre mètres avec des piliers tournés rectangulaires de deux mètres, et une hauteur de deux mètres et demi à quatre mètres. Le recouvrement est de six à trente mètres, de six à huit au bord et de vingt à trente au milieu, et le toit en majoritairement en bon état. De l'eau

---

<sup>47</sup> *Inventaire des souterrains...*, document cité, ici paginé 43.

d'infiltration existe localement et de l'eau souterraine se trouve en profondeur. La carrière est humide, comme ses voisines. Onze entrées sont accessibles par des gros camions, et certains passages intérieurs leur sont permis ou le seront après déblaiement. De bonnes routes mènent à six entrées, leur dernier tronçon devant être revu, et une voie étroite est en relation avec la gare<sup>48</sup>. Au total, il s'agit d'une grande cavité, où la circulation est possible mais qui doit être déblayée, avec un bon recouvrement mais de l'humidité.

### **Encore des demandes en 1959..., mais peut-être une réalisation bien qu'elle ne soit pas véritablement souterraine...**

En dépit des nombreux déboires qu'ils ont subis depuis les années où ils se sont installés, les Américains poursuivent leur quête de sites souterrains. La question revient en effet à l'ordre du jour en 1959, peut-être parce qu'elle n'est toujours pas résolue. Une nouvelle demande de possibilités de recherche de sites souterrains est émise le 23 avril 1959 en vue, cette fois, du stockage de produits pétroliers<sup>49</sup>. De telles requêtes avaient déjà été formulées au début de la décennie, en particulier après la fermeture du site installé en pleine ville de Cosne-sur-Loire<sup>50</sup>. Le courrier envisage à nouveau l'emploi de la ligne Maginot, et sollicite des autorisations de visites d'ouvrages, sans qu'il soit précisé lesquels. Le chef de la MCLAAA, M. de Villemandy, répond comme ses prédécesseurs l'ont déjà fait très souvent : il lui faut savoir ce qu'il est question de stocker, tant en qualité qu'en quantité, à quel endroit afin d'y rechercher un site, pour combien de temps, en temps de paix ou de conflit ou les deux. Comme toujours, Américains et Français travaillent en sens inverse. Je ne sais pas ce qu'il est advenu de ce projet d'un dépôt pétrolier.

### **Conclusion**

Les demandes de sites souterrains formulées par l'Armée américaine ne sont pas aisées à satisfaire car les solutions permettant de camoufler et de protéger les matériels ne sont pas nombreuses : si ce n'est pas la forêt, ce sont les souterrains, et inversement. La difficulté est que la forêt est fragile et surveillée, et que par ailleurs, depuis les premières années de la ligne de communication, existent à ce sujet de fâcheux précédents avec les Américains (Nancy, La Braconne, Chinon en particulier). De leur côté, et même si les services français mettent de la bonne volonté pour accéder aux demandes américaines, les cavités souterraines éventuellement disponibles apparaissent soit inutilisables en raison de leurs caractéristiques intrinsèques, soit difficiles à obtenir en raison de convoitises multiples liées à la situation stratégique : les ministères de l'Etat français, les armées françaises et alliées. Enfin, faute de savoir ce que l'*US Army* veut stocker dans ces abris, à la foi parce qu'elle ne le précise pas, mais aussi parce qu'elle attend de savoir quelles seront les caractéristiques des cavités pour définir ce qui y sera conservé, notre pays a des difficultés à lui faire des propositions satisfaisantes, et ceci d'autant plus que la démarche française est plutôt de définir le site en fonction de ce qu'il est prévu d'y conserver ! D'une certaine manière, on tourne en rond avec ce sujet, cependant que l'association précédents fâcheux, rareté des sites et différences entre les méthodes de travail ne peut qu'empêcher les réussites.

Au total, et jusqu'à 1964 où un certain retrait américain se manifestera spontanément avec la fermeture de sites, et 1966-1967, où ce retrait, total, sera provoqué par une décision française, l'*US Army* n'a pas pu disposer de nombreuses installations souterraines en dépit de demandes

---

<sup>48</sup> Il s'agit sans doute de la gare d'Eurville-Bienville, sur la ligne qui joint Saint-Dizier à Joinville.

<sup>49</sup> SHD, dossier 12 Q 198-3.

<sup>50</sup> Labrude P., étude sur le dépôt de Cosne-sur-Loire, document cité.

renouvelées. Si une partie des échecs peut être attribuée à sa manière de travailler, je pense qu'il est possible d'écrire que la plupart de ceux-ci ne sont que la conséquence du fait que les sites souterrains ne sont pas adaptés, pour de nombreuses raisons, au stockage de matériels coûteux et précieux, comme d'ailleurs l'*US Army* l'a réellement et rapidement constaté à Saint-Cyr-en-Bourg et Saumoussay près de Saumur.

On ne manquera cependant pas d'observer qu'au cours des décennies récentes, l'armée française n'a pas non plus disposé de beaucoup de sites souterrains de stockage. Le plus connu et qui n'existe plus en temps que tel est certainement celui de Cinq-Mars-la-Pile dont l'intérêt n'avait pas échappé à l'armée allemande d'occupation et à propos duquel un alinéa est consacré sous le numéro 32/1 dans l'inventaire déjà utilisé et cité à plusieurs reprises. La cavité est décrite comme étant utilisée par la marine (sans doute la *Kriegsmarine*) en tant que dépôt de vivres. Sa paroi est revêtue par endroits d'un enduit imperméable et son aération est assurée par une batterie de vingt-deux ventilateurs ayant un débit de dix mille mètres cubes d'air par heure, dont l'installation a été effectuée par une société berlinoise. Ce système génère la formation d'eau de condensation qui se retrouve sur les boîtes de conserves sans cependant qu'il s'y forme de la rouille (par oxydation du fer). La circulation intérieure est possible par camion et une voie ferrée est présente. Le document conclut qu'il s'agit de "la meilleure cavité au nord de la Loire". C'est un site qui aurait pu intéresser l'*US Army* s'il n'avait pas été utilisé par notre armée. L'armée de l'Air en a fait comme on le sait un entrepôt souterrain. Il figure à partir de 1952 dans les dossiers cités dans le répertoire numérique détaillé des archives de la Direction de l'infrastructure de l'Air édité par le Service historique de cette armée. L'ouvrage sur les insignes des bases aériennes nous apprend qu'après sans doute d'autres unités, l'entrepôt de l'Air 609 y a été créé le 1<sup>er</sup> janvier 1974 et qu'il y utilise une importante surface de stockage dans les galeries d'une ancienne carrière de tuffeau<sup>51</sup>. Cette unité n'existe plus en 2023.

---

<sup>51</sup> Thevenet B., *Les insignes des bases aériennes*, Service historique de l'armée de l'Air, Vincennes, 2000, 244 p., ici p. 95-96 à l'intérieur de la rubrique consacrée à la base aérienne 705 de Tours. On trouvera aussi plusieurs pages sur le sujet dans l'ouvrage de Madame M. Hubert-Pellier, *La Touraine des Troglodytes*, Editions CLD, Paris, 1992, 237 p.