

L'Aéroport d'Épinal Mirecourt en quelques dates :



Guerre 14-18 – Des documents de l'époque mentionnent la « cession de terrains à l'aviation britannique » (période août 1915 – novembre 1918) ainsi que la présence d'unités américaines et britanniques, respectivement en 1917 et 1918, sur le plateau de Juvaincourt, approximativement sur l'actuel emplacement de l'aéroport. Les archives de cette dernière commune mentionnant l'existence d'un terrain d'aviation en 1919.

Années 30 – Avec le développement de l'aviation populaire, des pilotes amateurs construisent leurs aéronefs et volent à partir de prairies entourant Mirecourt, notamment celle de Ravenel qui sera utilisée par les Allemands puis les Américains pendant la 2^{ème} Guerre mondiale. L'Aéro-club de Mirecourt est actif dès 1934.

1952 – L'implantation d'une base aérienne localisée à Mirecourt-Juvaincourt est retenue dans le cadre de la création d'aérodromes militaires OTAN.

1953 – Début des travaux de construction de la base aérienne Mirecourt-Juvaincourt, réalisés entre mars et décembre, avec une piste au standard OTAN soit 2400m x 45m.

1954 – Par décision du Comité Infrastructures de l'OTAN du 29 juillet, la base aérienne (de grandes dimensions) est abandonnée au profit d'une base de dispersion.

1954-56 – Création de l'Aéro-club Mirecurtien autorisé à s'installer sur la base de l'Otan de Mirecourt.





1958 – Allongement de la piste portée à 2940m par la construction d'un prolongement d'arrêt de 270m à chaque extrémité.

À noter : des travaux d'amélioration de l'infrastructure et de mises aux normes OTAN auront lieu en continuité de 1953 à 1966.

1963 - En assemblée générale le 21 octobre, la CCI d'Epinal émet le souhait de voir un des 2 aérodromes militaires du département (Damblain et Mirecourt-Juvaincourt) être également utilisé à des fins civiles.

1966 – La France quitte l'OTAN.

1967 – L'ancien aérodrome de l'OTAN de Mirecourt est affecté à l'aviation civile par décision du 1^{er} Ministre le 4 décembre avec « mission » de devenir l'aéroport principal du département en remplacement d'un projet non abouti situé à Charmes Chamagne.



1968 – La CCI d'Epinal assure l'exploitation de l'aéroport à partir du 1^{er} août (« pour le compte du département »).

1969 – La compagnie Air Vosges est créée le 20 mai pour desservir Paris et Lyon au départ de Mirecourt.

Le 15 juillet la CCI d'Epinal reçoit l'autorisation d'occupation temporaire (OAT) de l'aérodrome d'Epinal-Mirecourt et le 14 octobre l'autorisation de trafic aérien international de jour et de nuit.

1970 - Les vols réguliers se font à raison de 16 rotations allers-retours par semaine.

1972 - Installation de l'I.L.S. (système d'atterrissage aux instruments) et 1^{ère} transformation du bâtiment aérogare pour l'accueil des passagers des vols charters.

A l'issue de 3 jours de visites en Lorraine, le samedi 15 avril 1972, George Pompidou est le 1^{er} Président de la République à passer par Juvaincourt. Il en redécalle pour gagner Paris via l'aéroport d'Orly.



1975 - Premiers charters moyens-courriers à destination des pays de l'Est et du bassin méditerranéen. La compagnie Air Vosges fusionne avec Air Alsace, celle-ci n'assurant plus qu'une ligne régulière vers Paris avec un biréacteur Corvette qui met la capitale à 35 minutes des Vosges.



1976 - Création de l'Aéro-club du Xaintois né de la fusion des aéro-clubs de Mirecourt et de Vittel.



1977 - Création d'Air Service Vosges par la CCI d'Epinal afin d'offrir une activité de vols à la demande et une autre de maintenance d'avions.

Fin des années 70 - Air Alsace arrête sa liaison aérienne vers Paris. Elle est remplacée par Air Anjou qui abandonne la ligne au 31 décembre 1979.

1982 - Les vols réguliers reprennent avec la Compagnie Aérienne du Languedoc (surnommée la CAL). Celle-ci dessert Paris à raison de 2 allers-retours quotidiens opérés avec un Métro de 19 places puis un Nord262 de 26 places.



1983 – En octobre, à l’occasion du 10^{ème} Sommet africain, à Vittel, l’aéroport reçoit sa 2^{nde} visite présidentielle, François Mitterrand, et 39 délégations africaines dont 25 chefs d’État.

1986 – 1^{er} meeting aérien organisé par le quotidien La Liberté de l’Est avec la venue d’un Concorde d’Air France (22 juin). L’avion reviendra à Epinal par 2 fois les années suivantes.



1987 – La CAL devient Air Littoral.



1987-88 – Développement de l’activité entraînement au pilotage avec des avions moyens et gros-porteurs. Création de la Zone Franche (zone industrielle et tertiaire, aujourd’hui AéroPôle Sud lorrain) jouxtant l’aéroport.



1989 – Transformation de l'aérogare avec édification de la structure pyramidale surmontée de la vigie (tour de contrôle).

1990 – Meeting aérien (15-16 septembre) avec participation exceptionnelle de la Royal Air Force et de l'US Air Force.

1991 – Pendant une semaine l'aéroport reçoit les vols charters Air France prévus initialement sur l'aéroport de Strasbourg lequel est fermé pour travaux. En septembre Air Littoral met en ligne (vers Paris) un nouvel appareil Brasilia de 30 places qui remplace le Métro de 18 sièges.

1994 – À partir de mars, Air Littoral décide de baser son Brasilia à Sarrebruck (Allemagne) pour ouvrir une liaison aérienne Sarrebruck Epinal Paris en semaine et Sarrebruck Epinal Nice le week-end.

1995 – Implantation du constructeur d'avions Murphy. Meeting aérien international « Les ailes de la paix » (25 mai).



1996 – En septembre Flandre Air remplace Air Littoral.



Entre 1997 et 2000 - L'aéroport accueille le rassemblement annuel du RSA (constructeurs amateurs) avec la venue d'un millier d'avions légers et ULM sur 3 jours. Au cours des années suivantes l'aéroport servira d'escale à plusieurs reprises pour le Tour ATL et l'opération Rêves de gosse.

2000 – Réfection de la piste.

2004 – La CCI des Vosges (née de la fusion des CCI d’Epinal et de Saint-Dié) devient gestionnaire de l’aéroport. Air Service Vosges cesse ses activités de transport aérien de passagers et d’atelier de maintenance.

2006 – Arrêt de la ligne régulière en OSP (obligation de service public) vers Paris assurée par la compagnie Twinjet (Avec l’arrivée du TGV Est à Nancy et Epinal, les collectivités locales et l’État ne souhaitent plus financer les 2 transports aérien et ferroviaire qui sont en concurrence directe).

2007 – Le décret 2007-1615 du 15 novembre transfère la propriété de l’aéroport de l’État au Conseil Général des Vosges.

2008 – En septembre, meeting aérien organisé par Bleu Ciel Airshow pour le 55^{ème} anniversaire de la Patrouille de France.



2010 – Au 1^{er} février la Société d’Exploitation de l’Aéroport d’Epinal-Mirecourt, dite SEAEM Vosges Aéroport, devient gestionnaire (privé) de l’aéroport par délégation de service public. Son capital est détenu à 51% par Keolis et à 49% par la CCI des Vosges, gestionnaire historique de l’aéroport.

2011 – 1^{er} Meeting aérien de France (21 septembre) organisé par Bleu Ciel Airshow avec la participation du Ministère de la Défense et d’Airbus Industrie qui présente l’A380.

2012 – La société indienne Super Airport Infrastructure succède à Keolis au capital de la SEAEM (1^{er} janvier). Relance de l’activité commerciale avec des vols vacances vers la Tunisie (dès le mois de mai).



De 2013 à 2018 – Ligne régulière saisonnière vers Nice avec la compagnie SkyTaxi (de juin à septembre).

En 2015 – Nouvelle transformation de l’aérogare avec agrandissement de la surface exploitable pour les besoins de l’ouverture d’une ligne vers Izmir.

En 2019 – Implantation des sociétés Edenbridge et Formatrève proposant des formations aux métiers de l'aérien (respectivement contrôleur aérien AFIS et agent de piste). Les microentreprises Chrys Formation, DK Drone-Services et Done Live offrent des formations au télé-pilotage de drones. De plus Air Affaires offre la possibilité aux décideurs locaux de se déplacer partout en Europe.