



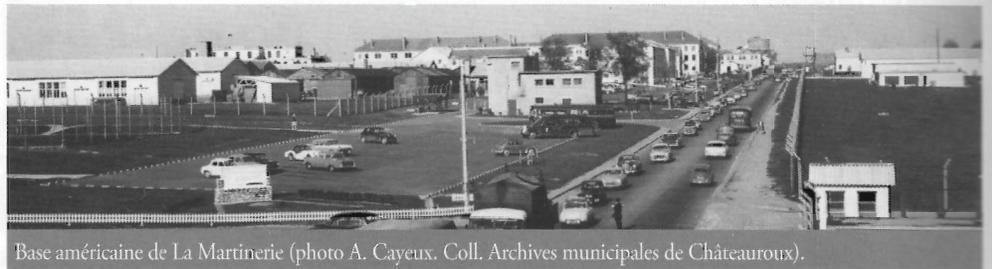
## Le 517<sup>e</sup> régiment du train, de l'école de pilotage à la base militaire

Le mois de juin marquera le départ des militaires de La Martinerie. Cette vaste base militaire a d'abord servi d'école de pilotage, puis d'usine d'aviation de bombardement et d'entrepôt de l'armée de l'air.

En 1916, l'Armée française établit au camp de La Martinerie, une école de pilotage. Guynemer, le plus célèbre des as de la Grande Guerre s'y entraîna de nombreuses fois. Les Américains y formèrent quant à eux près de 300 pilotes. En 1919, ce camp accueille le 3<sup>e</sup> Régiment d'Aviation de Chasse, formé d'escadrilles d'élites de l'aviation française. En 1936, le site se transforme en base d'aviation de bombardement. La société Bloch, qui utilisait la base de La Martinerie pour essayer ses prototypes, acquiert, en 1936, un terrain de 157 ha au nord de Châteauroux pour y construire une usine d'aviation et une piste d'atterrissage. La société est nationalisée en août 1936, intégrée au sein de la SN CASO. En mai 1940, la base est bombardée. A la Libération, le camp est remis en état et redevient une école de pilotage jusqu'en 1946. La Martinerie devient ensuite un entrepôt de l'Armée de l'Air et une école de transmission. En 1951, le camp de La Martinerie et la base de Déols sont loués à l'armée américaine qui décide d'y installer le « *Central Air Materiel Area in Europe* », destiné à recevoir, emmagasiner, réparer et délivrer des fournitures et de l'équipement et une assistance technique pour l'ensemble des Armées de l'Air des Etats signataires du Pacte Atlantique. Deux sites seront utilisés pour répondre à ses missions : l'usine de Déols et la base de La Martinerie.

### Déols et Châteauroux

Sur le site de Déols, un programme de travaux considérable est engagé dès juillet 1951, avec la construction d'une piste de 2250m, d'un taxiway de 3000m, d'aires de stationnement, d'aires de dispersion (« *marguerites* »), d'un dépôt de carburant. Les travaux s'achèvent en décembre 1952. L'usine elle-même est entièrement remise en état et dotée d'un outillage moderne pour remettre à neuf les avions ayant besoin de



Base américaine de La Martinerie (photo A. Cayeux. Coll. Archives municipales de Châteauroux).

réparations. Des acquisitions de terrains sont faites et, en 1953, l'ensemble couvre 323 ha. La base de La Martinerie est agrandie et passe à 383 ha, avec des entrepôts remis en état et d'autres construits pour augmenter la capacité de stockage, cinq vastes magasins de 25.000 m<sup>2</sup> chacun. Une voie ferrée est construite pour la relier à la ligne Paris-Toulouse et à la base de Déols, et 6 km de route sont réalisés à l'intérieur du camp. C'est une véritable petite ville qui est édifiée avec hôpital, logements, bureaux, terrains de sports... Près de 5.000 militaires étaient basés à La Martinerie-Déols, ce qui représentaient avec les familles près de 12.000 Américains, et près de 4000 Français qui y travaillaient.

### Le Départ des Américains

Le Général de Gaulle ayant souhaité le départ de la France de la structure intégrée, et les bases américaines se fournissant de plus en plus directement aux Etats-Unis, l'activité de Châteauroux-Déols diminue. En 1959, l'US Air Force licencie un nombre important d'employés. C'est le choc pour le département. A partir de 1962, les licenciements reprennent. Le départ des Américains apparaît inéluctable, le 18 mars 1967, leur drapeau qui flottait sur la base, est confié au Musée des Trois Guerres à Diors. Le gouvernement décide alors qu'une partie des

installations sera utilisée à des fins industrielles. Le camp de La Martinerie est partiellement repris par le Ministère de la Défense qui y installe en 1968 le Centre d'Instruction du Service du Matériel (C.I.S.M.). L'usine d'aviation reprise par la SNIAS en 1970 ferme en 1976.

### Une nouvelle vocation

Avec la création, en 1976, de l'ESMAT (Ecole de spécialisation du matériel de l'armée de terre) sur le site de La Martinerie, une nouvelle vocation militaire est donnée au site qui verra de nombreux appelés du contingent séjourner dans ces lieux. Pour réactiver l'aéroport qui sera repris en gestion par la Région en 2007, des travaux de remise en état des infrastructures sont engagés, mais l'activité reste peu importante. A partir des années 1980, les contacts s'intensifient avec les organisateurs de charters, les sociétés chargées du transport de fret sensible et les compagnies aériennes souhaitant effectuer des vols d'entraînement. En 1988, la CCI rachète les usines de la SNIAS et procède à l'aménagement d'une zone aéroportuaire. En 1998, l'ESMAT est fermée et remplacée par le 517<sup>e</sup> Régiment du Train, spécialisé dans le transport des chars Leclerc. Avec la fermeture annoncée du 517<sup>e</sup> Régiment du Train, c'est une page de l'histoire castelroussine qui se tourne. Cependant, le site ne tombera pas à l'abandon car plusieurs projets de reconversion sont actuellement à l'étude.