

14-18 : quand le Berry accueillait les Américains

■ A l'occasion du 11-Novembre, retour sur la présence américaine en Berry durant la Grande Guerre.

■ La plus grande école d'aviation du monde créée par l'Oncle Sam, sur le plateau d'Issoudun (Indre).

■ L'aviateur Eugène Bullard, un héros américain méconnu de la guerre formé dans le Berry.

L'année 1917 marque un tournant de la Première Guerre mondiale. Alors que le conflit s'enlise, l'entrée en guerre des Etats-Unis aux côtés de la France, du Royaume-Uni et de la Russie change considérablement le cours de l'histoire. En deux ans, deux millions de soldats débarquent sur le sol français pour combattre l'Allemagne et ses alliés. Un certain nombre d'entre eux transitent d'ailleurs par le Berry, zone stratégique à l'arrière du front. "Quand les Américains arrivent, ils apportent avec eux tout le matériel dont ils ont besoin, explique Frédéric Niemier, adhérent des Amis de la Martinerie. Afin de tout stocker, ils se mettent donc en quête de bases intermédiaires entre les ports de

débarquements de Bordeaux, de Saint-Nazaire ou encore de La Rochelle et la zone de front. L'Indre et le Cher sont idéalement placés." Les Sammies (surnom des soldats américains) fondent ainsi plusieurs camps, dont l'un à Montierchaume (Indre). "Il s'agissait d'un camp de dépôt, révèle Frédéric. On y trouvait de tout, du coton au papier, en passant par divers matériaux. Il y en avait pour des millions de francs. On y trouvait aussi un camp de prisonniers et un hôpital."

D'autres sites de la région accueillent également des aviateurs de l'Oncle Sam. "Outre Vineuil (Loir-et-Cher) et Tours (Indre-et-Loire), plusieurs élèves pilotes sont formés à Châteauroux La Martinerie (Indre) et à Avord (Cher)", précise Dominique Roosens, membre des Amis de La Martinerie. Selon les documents des Archives départementales du Cher, près de 150 Américains passeront notamment par la base d'Avord entre 1914 et 1918.

Plus de 6 000 Américains à Bourges

La situation est néanmoins provisoire. Le Pentagone attend en effet d'exploiter une gigantesque base en construction à Paudy, sur le plateau d'Issoudun, qui deviendra l'une des plus grandes écoles

d'aviation du monde. De manière générale, le Berry jouera ainsi un grand rôle stratégique jusqu'à la fin de la guerre, et même après. Les Américains, associés aux Anglais, aux Français et aux Chinois, avaient par exemple prévu de construire une usine de chars à Neuvy-Pailloux (Indre) afin d'y produire le Liberty, un gigantesque blindé qui était censé mener l'offensive de 1919. "Le premier aurait dû sortir le 11 novembre 1918", explique Didier Dubant, docteur en histoire et spécialiste de l'aéronautique. Il ne vit donc jamais le jour.

Enfin, à partir de septembre 1918 et jusqu'en juillet 1919, Bourges (Cher), dont les usines d'armement avaient déjà fourni aux Sammies une grande partie de leur matériel d'artillerie depuis 1917, est devenu le siège du Central Records Office. "Cet organisme était chargé de procéder à l'instruction des dossiers des soldats du corps expéditionnaire étatsunien, raconte Alain Gardant, dans un dossier pour les Archives départementales du Cher. Plus de 6 000 Américains ont ainsi été accueillis dans la ville. "Un petit morceau des Etats-Unis en plein cœur du Berry, comme il y en eut tant d'autres durant les quatre années de conflit.

Dossier réalisé par Antoine Bertaux

Des vestiges du passé américain de plus en plus rares

Patrimoine

Si des milliers d'Américains ont débarqué dans le Berry entre 1914 et 1918, les traces de leur passage ne sont pourtant pas toujours visibles aujourd'hui. Dans l'Indre, il ne reste ainsi quasiment aucun vestige de la plus grande école d'aviation du monde, installée sur le plateau d'Issoudun. "Les Américains avaient construit des baraquements en bois qui ont été démontés après la guerre, explique Didier Dubant, docteur en histoire. Les terrains ont également été récupérés par les agriculteurs à partir de 1921. Tout au plus, on peut encore apercevoir les restes des scories des locomotives lorsque l'on survole le site." Fort heureusement pour les passionnés d'histoire, d'autres sites ont été davantage préservés.

Haut lieu de formation des pilotes américains au début de la guerre, la base aérienne d'Avord est, elle, toujours debout. Occupée par les Allemands durant la Seconde Guerre mondiale et bombardée par les Alliés, la base est finalement reconstruite pour y réimplanter une école de pilotage. Aujourd'hui, près de 3 000 civils et militaires sont encore employés sur la base de défense Bourges-Avord. De son côté, la base de La Martinerie, devenue entièrement civile en 2012, abrite désormais une maison de la mémoire militaire. De nombreux objets retrouvés sur le site et ayant appartenu à des soldats américains y sont notamment exposés au public. De véritables trésors historiques à découvrir.



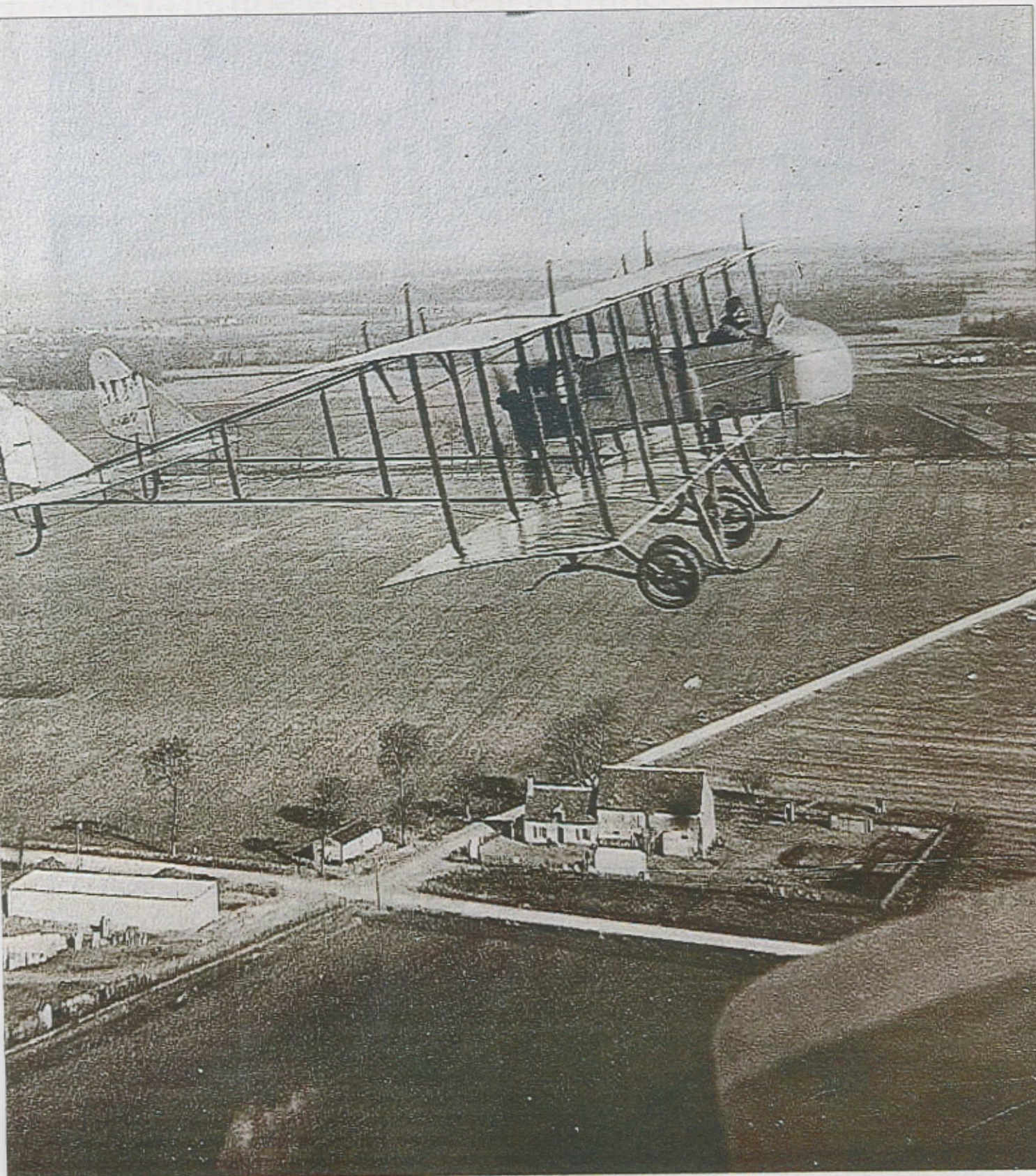
Aujourd'hui encore, des passionnés d'histoire continuent de retrouver des objets ayant appartenu à des soldats américains sur l'ancien site du camp de dépôt de Montierchaume.



La plus grande école d'aviation du monde

Formation

Il y a près d'un siècle, plusieurs milliers d'Américains s'installaient sur les hauteurs d'Issoudun, à Paudy (Indre). Entrés en guerre en 1917 au côté de la Triple Entente, les Etats-Unis y créèrent la plus grande école d'aviation du monde : le 3rd Aviation Instruction Center (AIC). "Pendant deux ans, plus de 5 000 Américains vécurent sur cette base de 1 300 hectares, raconte Didier Dubant, docteur en histoire et spécialiste de l'aéronautique. C'est d'autant plus impressionnant que les Américains sont partis de rien. Il n'y avait que des champs à perte de vue."



Un avion Caudron survole ici la base de La Martinerie, qui a formé de nombreux pilotes français et américains durant la Première Guerre mondiale.



Eugène Bullard, premier pilote noir américain de l'histoire.

Eugène Bullard, le plus français des héros américains de la Grande Guerre

Légende

De fils d'esclave planteur de coton à héros de la Grande Guerre, l'histoire d'Eugène Bullard est comparable à nulle autre. Né en 1895 en Georgie, il fut en effet le tout premier pilote noir américain. Un incroyable destin, qui le mena notamment dans le Berry.

Fuyant la ségrégation raciale, Eugène Bullard quitte sa famille dès l'âge de 8 ans. Après un bref séjour en Écosse, il se retrouve finalement en France quand la guerre éclate en 1914. Se vieillissant volontairement d'un an, il intègre la Légion étrangère française et est aussitôt envoyé sur la ligne de front. Après avoir combattu en Somme et en Champagne, il est grièvement blessé à la cuisse à Verdun en 1916. Déclaré inapte pour l'infanterie, il devient élève pilote pour pouvoir continuer à se battre. "Après un stage de mitrailleur à Cazaux (Gironde), explique Jean-Jacques Bérenguier, ancien militaire sur le site de la Martinerie, il poursuit sa formation à La Martinerie. Il vole notamment sur des avions Caudron." Il est ensuite affecté au Lafayette Flying Corps, une unité sous commandement français composée de volontaires américains. Ces pilotes sont toutefois versés dans l'aviation américaine lors de l'entrée en guerre des Etats-Unis en août 1917. Tous... sauf un. Eugène Bullard est en effet refusé en raison de sa couleur de peau. Il choisit tout de même de poursuivre le combat au sein de l'armée française. Démobilisé en 1918, il s'installe à Paris et mène successivement une carrière de jazzman, d'espion avant de finir sa vie comme opérateur d'ascenseur anonyme au Rockefeller Center, à New York (Etats-Unis). Il décéda le 12 octobre 1961.

Alors que les premiers pilotes de l'Oncle Sam sont formés sur les bases d'Avord (Cher) et de Châteauroux (Indre), Washington décide toutefois de créer son propre centre d'instruction en France au moment de l'entrée en guerre des Etats-Unis en 1917. Un site sur les hauteurs d'Issoudun est retenu pour accueillir la future base aérienne. "Le projet prévoyait de créer douze zones d'entraînement, explique l'historien. Chaque zone comportait un exercice particulier. Les élèves devaient transiter de l'une à l'autre." En 1918, la base passe alors sous le commandement du lieutenant-colonel Hiram Bingham, plus connu comme l'explorateur qui redécouvrit la cité perdue de Machu Picchu. Le site se transforme en une véritable petite ville américaine, au beau milieu de la campagne berrichonne. Outre les installations dédiées à l'entraînement des aviateurs, on y trouve ainsi de nombreuses voies de chemin de fer, une

usine à gaz, un château d'eau, un cimetière, l'électricité et des puits profonds pour le stockage du pétrole et de l'essence. Tout le nécessaire pour assurer la formation des futurs as de l'armée de l'air américaine. "En 1918, la base comptait ainsi près de 1 000 avions, indique Didier Dubant. Environ 500 étaient en vol chaque jour."

Les prémices de l'US Air Force

Pour de nombreux historiens, l'Indre assiste ainsi, à cette époque, à la naissance officieuse de l'US Air Force. "Même si la création officielle a lieu quelques années plus tard aux Etats-Unis, Paudy fut le point de départ de beaucoup de choses, assure Didier Dubant. La base fut en effet un gigantesque laboratoire à ciel ouvert. Aujourd'hui, tous les futurs pilotes américains doivent passer une batterie de tests pour savoir s'ils sont aptes à voler : examens médicaux, test d'équilibre, test de la vue... Ces critères de sélection

ont été élaborés dans l'Indre. Les médecins de la base avaient en effet compris l'importance du moindre détail sur les performances des aviateurs. Ils ont également mené des études sur l'alimentation et sur la gestion du stress du pilote au décollage." La formation au sein du 3rd AIC était ainsi très difficile. Près de 260 élèves sont morts à l'entraînement. "Il y avait un exercice très compliqué qui consistait à réaliser une boucle en vol, développe le spécialiste de l'aéronautique. Une petite erreur et c'était le crash. L'avantage est qu'à la sortie de leur formation, les pilotes étaient parfaitement préparés à la dureté des combats." A l'issue de la guerre, les pilotes passés par l'école d'Issoudun ayant survécu au conflit continuèrent de voler pour l'armée américaine. Certains devinrent même des cadres de l'US Army Air Forces en 1941, lors de l'entrée en guerre des Etats-Unis dans le second conflit mondial.