

VITROLLES

René de Vitrolles, une vie entre ciel et terre

Pendant de longs mois, son épouse Henriette reste sans nouvelles de lui. Après son évasion et son départ clandestin pour Londres en mai 1943, Vitrolles a rejoint Alger et repris le combat. Il ne retrouve sa famille qu'après la libération de Paris. Réfugiée dans la Sarthe avec ses trois enfants, Henriette voit alors revenir son mari, selon les mots de son biographe Paul Pons, en « *Battle-dress de colonel* ». L'aviateur clandestinement exfiltré vers l'Angleterre revient ainsi en France sous l'uniforme britannique, désormais colonel et bientôt général.

DE FANTASSIN À AVIATEUR

Après ses études chez les jésuites à Avignon puis au Prytanée de La Flèche, René Marie Yves Louis d'Arnaud de Vitrolles avait réussi le concours de la prestigieuse école de Saint-Cyr. Mais au lieu d'attendre sa formation d'officier, il s'engage comme aspirant pour partir au front. Il passe trois mois dans les tranchées et obtient la croix de guerre à vingt ans, avant de revenir à Saint-Cyr.

Sorti de Saint-Cyr comme sous-lieutenant dans l'infanterie au lendemain de la Grande Guerre, le jeune René ne tarde pas à regarder vers le ciel. Envoyé en Syrie au sein de l'Armée française du Levant, il rejoint les forces aériennes comme officier observateur chargé de repérer le terrain, de renseigner et de participer à la navigation. Cette première expérience aérienne décide de la suite de sa carrière. Il apprend à piloter lors d'un stage à Istres et obtient son brevet de pilote militaire en 1922, avant de rejoindre le 34^e régiment d'aviation au Bourget. Deux ans plus tard, il commande déjà une escadrille. En quelques années, le jeune officier qui avait connu la vie des tranchées est ainsi devenu un aviateur bientôt emporté par la fièvre des raids et des records qui marque l'aviation des années 1920.

Appartenant à la génération héroïque des pionniers de l'aviation, René de Vitrolles multiplie les grands raids dans les années 1920. En 1925, avec son frère Alfred comme observateur, il relie Paris à Rome en huit heures. L'année suivante, il enchaîne Paris, Oslo, Stockholm, Copenhague et Bruxelles, puis s'attaque avec Costes aux grandes distances vers l'Afrique. En 1927, il vole jusqu'à Kovno, en Lituanie, avant qu'un raid Paris-Casablanca-Tunis-Oran ne s'achève par un atterrissage en catastrophe près de Valence, en Espagne. Ses performances le placent alors, écrit-on à l'époque,

« au tout premier rang de nos grands pilotes français ». L'aviateur poursuivra ensuite sa carrière jusqu'aux étoiles de général de division.

MONSIEUR LE MAIRE

« Rendu à la vie civile, ce dévot d'espace, ce familier du ciel est revenu sur ses terres et », comme l'écrit Paul Pons, « il a troqué les commandes de l'avion contre le volant du tracteur. Il a continué à servir dans le village dont il porte le nom. »

René de Vitrolles meurt chez lui, au château du Flan-de-Vitrolles, le 25 octobre 1996, à 97 ans. Lors de ses obsèques, le curé de La Saulce évoque alors « le chrétien fervent » qu'était Vitrolles, tandis que le sénateur et président du conseil général Marcel Lesbros ne met pas seulement en avant

le militaire. Il rappelle que Vitrolles a contribué à la création du premier syndicat à vocation multiple, qui réunissait les neuf communes du canton de Tallard, auxquelles s'ajoutait précisément Vitrolles appartenant alors au canton voisin de Barcelonnette.

Apparaît ainsi une logique assez moderne : des petites communes rurales mettent leurs moyens en commun pour réaliser des équipements qu'elles auraient difficilement pu financer et gérer isolément, l'eau potable constituant l'un des premiers grands projets. Et, toujours dans le même esprit, c'est également en tant que maire de son village qu'il participe à la création de l'Association des maires des Hautes-Alpes.

AVIATEUR TOUT JOURS

L'aviation reste au cœur de la seconde vie de René de Vitrolles. En 1952, deux ans après avoir quitté l'Armée de l'air, il prend la présidence de l'Aéro-Club Alpin, qu'il conservera jusqu'en 1976. À son arrivée, Gap-Tallard est encore un terrain modeste : piste en herbe, club-house en bois et recettes provenant sur tout des baptêmes de l'air.



Durant ses vingt-quatre années de présidence, l'aérodrome change de dimension : nouveaux aménagements à partir de 1960, ouverture à la circulation aérienne publique en 1962, gestion confiée à la Chambre de commerce et d'industrie en 1969, piste bitumée et ouverture d'une liaison Gap-Paris en 1972.

Maire de Vitrolles depuis 1959, l'ancien général accompagne ainsi toute cette mutation. Son influence est attestée par Marcel Lesbros : comme président de l'Aéro-Club, « son action fut très efficace pour le développement de l'aérodrome de Gap-Tallard ».

Lorsque Vitrolles quitte la présidence en 1976, le petit terrain d'aéro-club qu'il avait trouvé vingt-quatre ans auparavant est ainsi devenu un véritable équipement départemental, ouvert à l'aviation générale et commerciale et déjà engagé dans la vocation aéronautique qui fera plus tard la renommée de Gap-Tallard.

Michel Toupet