

GROUPE ADP

DES HORIZONS À PARTAGER

Mission "Gestion du patrimoine historique du Groupe ADP"
Amicale d'Aéroports de Paris

HENRI VICARIOT

1910 - 1986

ARCHITECTE DPLG, INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES



CONCEPTEUR ET RÉALISATEUR DE L'AÉROPORT D'ORLY



1945



1973



1995



AÉROPORTS DE PARIS

2005



SOMMAIRE

◆ HENRI VICARIOT : L'HOMME ET SA FAMILLE	3
◆ 1947 - 1954 : CONCEPTION DE L'AÉROPORT D'ORLY	6
◆ 1954 - 1967 : TERMINAL SUD ET AUTRES CONSTRUCTIONS	8
◆ 1967 - 1972 : L'AÉROGARE ORLY OUEST	16
◆ 1964 - 1976 : AUTRES PROJETS ET ACTIVITÉS	18
◆ 1946 - 1975 : DISTINCTIONS - NOMINATIONS	20
◆ 1977 : DÉPART EN RETRAITE	23
◆ REMERCIEMENTS ET SOURCES	26

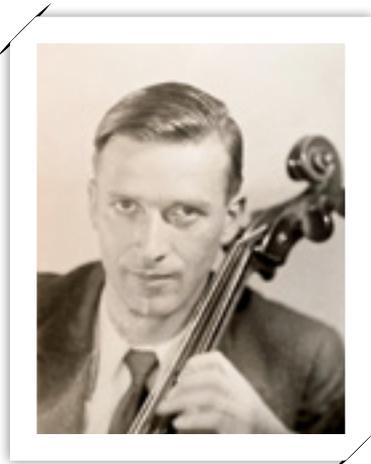
◆

HENRI VICARIOT : L'HOMME ET SA FAMILLE



Une silhouette longue et mince, une démarche souple assez rapide, le visage réfléchi, parfois concentré, éclairé par un sourire avenant, sur un front haut et large, une mèche rebelle remise en place d'un geste rapide et familier, la pipe à la main inséparable accessoire et symbole de l'homme tranquille, tel était Henri Vicariot, né à Limoges le 28 mai 1910, d'un père travaillant à la SNCF. Il y fait ses études au lycée Gay-Lussac où il se révèle excellent élève.

Henri Vicariot obtient à 15 ans le prix d'excellence de violoncelle au Conservatoire de Musique de Limoges. Il y sera auditionné et admis à concourir au Conservatoire National à Paris, mais donnera la priorité à ses études.



Henri Vicariot au violoncelle avec son épouse au piano

La musique tiendra toujours une grande place dans sa vie. Violoncelliste de talent, il pratiqua la musique de chambre en famille et aux côtés de musiciens professionnels.

La lutherie le passionnait aussi et il réunit au fil des années une intéressante collection d'instruments à cordes (violons, violoncelles, contrebasse) et des archets de grande qualité.



Après deux ans de classes préparatoires au Lycée Saint-Louis à Paris, il est reçu à 20 ans à l'Ecole Polytechnique, (l'X, promotion 1930). Il en sortira **Officier d'active du Génie**.

Il faisait partie de l'orchestre de jazz de sa promotion dans lequel il jouait de la trompette.



Orchestre de Jazz de la promotion 1930



Henri Vicariot à la trompette



◆ **Le 21 Juillet 1932,**
il épouse Jeanne Merlin. De cette union naîtront 8 enfants, dont l'un, sera victime à 23 ans d'un accident d'avion à Lognes en juillet 1963.



Famille Vicariot : les parents et leurs 8 enfants en 1954

◆ **En 1932,**
il sort de l'Ecole Polytechnique et entre à l'**Ecole du Génie** comme sous-lieutenant. Il en sortira major deux ans plus tard ce qui lui permet de choisir son régiment, le 5^e Génie à Satory près de Versailles, où il habite avec sa femme.

- ◆ **En 1936,**
il déménage à Chartres car sa compagnie est chargée de la gestion de la ligne de chemins de fer Chartres-Orléans. Il reviendra à Versailles en 1938.
- ◆ **En août 1939,**
avant la déclaration de guerre, il part avec sa compagnie dans la Sarre pour évacuer, sous le feu des Allemands, l'important matériel des mines de charbon de la Houve en Lorraine. Puis il combat dans l'Est de la France à la tête de sa compagnie chargée de faire sauter les ponts à la barbe des Allemands pour freiner leur avancée vers l'Ouest.
- ◆ **En mai 1940,**
il se retrouve en garnison à Montluçon puis à Clermont-Ferrand (en zone libre) où le rejoint sa famille qui était restée en Beauce. Il y restera jusqu'en **octobre 1943**, date à laquelle il intègre **l'Institut d'Urbanisme de Paris** d'où il sortira major en 1945.
- ◆ **En octobre 1943,**
il est envoyé par l'armée comme stagiaire en tant qu'officier détaché à **l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts**, section Architecture, (atelier Leconte). Au vu de ses talents, M. Leconte l'incite à passer le concours d'entrée pour faire cette école en tant qu' "élève". Reçu premier, il terminera l'Ecole en 1945 en 2 ans !
Il y obtiendra en cours d'étude de nombreux prix, au point que M. Leconte l'incite à se préparer au Concours de Rome, mais il y renonce pour rester avec sa famille : il a déjà 5 enfants !
- ◆ **En 1944,**
il demande à reprendre du service actif au sein de l'armée mais en mai 1945, suite à l'armistice, l'armée demande à ses officiers de démissionner, ce qu'il fera avec regrets le 31 décembre 1945.
Durant cette période, Il intègre en 1945, la **Direction des Bases aériennes du secrétariat général à l'Aviation Civile (SGACC)**.
- ◆ **Le 1^{er} janvier 1946,**
il rentre sur titre à **l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris**, d'où il sortira également major de sa promotion en 1947 (avec 17,5 de moyenne).
- ◆ **En 1946,**
le gouvernement choisit d'utiliser les infrastructures existantes du Bourget et d'Orly pour implanter les nouveaux équipements aéroportuaires.
Il participe alors à l'avant-projet du futur aéroport à Orly. Le plan d'équipement aéronautique sera présenté en décembre 1947 dans un numéro spécial "Aéronautique" de la revue "Technique et Architecture".
Il reçoit à cette occasion **la Médaille de l'Aéronautique**.
- ◆ **En 1947,**
il rejoint Aéroport de Paris qui vient d'être créé par ordonnance le 24 octobre 1945. Accueilli par le Président Louis Couhé, il y effectuera toute sa carrière d'architecte au service Etudes et Travaux d'abord, puis en tant qu'**Architecte en chef d'Aéroport de Paris**, où il crée alors un des plus importants bureaux d'architecture aéroportuaire du monde, comprenant nombre de décorateurs car il considère que l'architecture doit impérativement allier technique et esthétique.

A la fois architecte et ingénieur, Henri Vicariot fait partie de **la lignée des grands bâtisseurs d'ouvrages d'art et de bâtiments publics**, sachant allier rigueur et innovation dans sa spécialité : la conception des aéroports et la construction des aérogares, "sa spécialité".

◆
CONCEPTION DE L'AÉROPORT D'ORLY
1947 - 1954

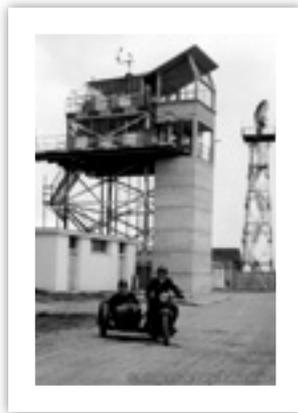


A partir de 1947, en tant qu'architecte DPLG et chef de l'aéroport d'Orly, Henri Vicariot construira pratiquement tous les bâtiments édifés sur la plateforme, qui était alors limitée aux 1500 ha situés à l'Est de la route Nationale n° 7 (RN7).

◆ **15 mai 1948**,
ouverture de la 2^e aérogare provisoire d'Orly : l'aérogare Nord.



L'aérogare Nord



Tours de contrôle



Il réalisera une première tranche de l'aérogare de fret et divers bâtiments pour les services de maintenance, les équipements de la navigation aérienne et de météorologie, le bloc technique avec la première tour de contrôle et le bâtiment de sécurité incendie, les hangars de la zone d'entretien des avions, des ateliers et des bureaux.

◆ **Dès 1949,**

il s'engage avec Aéroport de Paris dans la coopération internationale : Liban, Indonésie, URSS, Afrique, Moyen-Orient). Il travaille sur les plans de masse d'Athènes et d'Istanbul. Il sera appelé comme expert-conseil auprès de l'aéroport John F. Kennedy de New York, et par le Roi de Jordanie pour celui d'Amman.

◆ **En 1949,**

au Bourget, à la suite des bombardements de la récente guerre, il supervise la fin des travaux entrepris dès 1946 pour la réfection de l'aérogare (avec l'architecte Georges Labro), ainsi que celle des hangars et des ateliers.

◆ **En 1950,**

il est nommé **professeur** à l'Ecole de l'Aviation Civile.

◆ **En 1952,**

allongement de la piste 2 (Nord-Sud) à Orly.

◆ **Années 1950,**

il faut adapter les installations existantes car le temps presse, le trafic croît rapidement et l'aérogare provisoire Nord ne peut être agrandie.

Louis Lesieux, premier Directeur Général d'Aéroport de Paris, à l'été 1953, demande et confie à **Henri Vicariot** la construction en 9 mois d'une **aérogare Sud provisoire**, dont il fixe la **mise en service au 14 août 1954** avec une capacité initiale d'**un million de passagers**.



1954 - Aérogare Sud Provisoire



Inauguration



Centrale thermique



Terminal Sud en 1960

◆ TERMINAL SUD ET AUTRES CONSTRUCTIONS 1954 – 1967

- ◆ **Octobre 1954,**
construction puis mise en service début 1956 des hangars HN1 et HN2.
HN1 destiné à TWA, HN2 destiné à Air France.



Hangars HN1 et HN2

- ◆ **En 1956,**
il construit les premiers bureaux du siège d'Aéroport de Paris boulevard Raspail à Paris, introduisant en France à cette occasion la technique tout à fait nouvelle et révolutionnaire des murs rideaux : grandes façades en verre consolidées par de minces longerons, ici en aluminium anodisé. De telles façades brillent à la fois par leur élégance et leur esthétique mais également par leur sobriété et leur légèreté. C'est ainsi qu'ont pu être édifiés grâce à cette technique, des bâtiments de plusieurs dizaines d'étages qui restent élancés et "n'alourdissent" pas le paysage (cf. par exemple les tours de la Défense). Il sera élevé au grade de **Chevalier de la Légion d'Honneur** pour cette raison.

Il commence les études d'agrandissement de l'aéroport d'Orly dont l'une des principales étapes fut la construction de l'Aérogare Sud.

- ◆ **En février 1957,**
début la construction de l'EXTENSION (750 m de longueur) de l'aérogare Sud provisoire, première aérogare moderne d'Europe.

◆ **11 avril 1957,**
visite à Paris de **la Reine Élisabeth II**, reçue par le Président de la République René Coty en présence de Louis Couhé, Président d'Aéroport de Paris.



*Les architectes MM. Henri Legagneur
(au centre) et Raymond Laroche
(à droite) en 1957.*



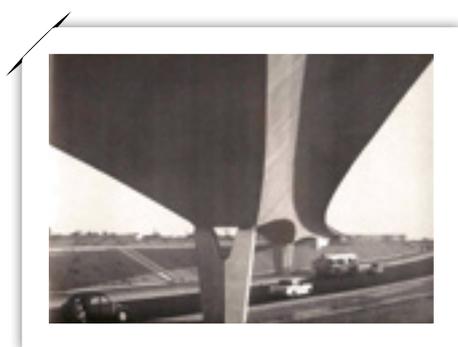
*M. Laroche (Chef de service)
dans les locaux provisoires
de "La Marine" à Orly en 1957.*



*Début 1959, les locaux de ces bureaux
d'études Aéroport de Paris seront
transférés dans l'ancienne école
Paul Bert de Paray-Vieille-Poste.*

- ◆ **1958,**
construction du **hangar HN3**.
- ◆ **Septembre 1958,**
Mise en service du hangar N5 à Orly, qui sera livré à Air France.
- ◆ **6 novembre 1959,**
mise en service de la piste 3 (Est-Ouest) d'Orly qui est prolongée à 3 300 m.
- ◆ **Juin 1960,**
mise en service du hangar HN6 destiné à T.A.I. et T.W.A

Mais ce sont les **grands travaux d'agrandissement d'Orly**, nécessités par le développement rapide du trafic aérien, qui permettent à Henri Vicariot de démontrer tout son talent de bâtisseur.



Pont n° 10 sur la RN7



*Aérogare Sud
en fin de travaux*



*Mise en service le 23 mars 1960
du Pavillon d'honneur provisoire :
l'Isba.*

Dès la construction de l'**aérogare Sud provisoire**, il conçoit toute une série de ponts destinés au franchissement des pistes et les passages routiers sous la future aérogare Sud, avec la déviation de l'ancienne route Nationale 7, mise en service en **1959** ainsi que le pavillon d'honneur provisoire, appelé "**l'Isba**".

LES INSTALLATIONS TERMINALES D'ORLY

Ces Installations Terminales ont été réalisées, sous la haute autorité de MM. **Louis Couhé** et **Pierre Boursicot**, Présidents successifs du Conseil d'Administration, de **Pierre Donatien Cot**, Directeur Général, par une équipe d'architectes et d'ingénieurs placée sous l'autorité de M. **Jacques Vasseur**, Directeur de l'Équipement et des Installations, (aérogare et aires attenantes).

Passionné par l'architecture intérieure, **Henri Vicariot** polytechnicien, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Architecte D.P.L.G, (conception, programme, coordination des études de l'architecture et de la décoration), préconise, la constitution d'équipes associant étroitement les décorateurs aux architectes et aux ingénieurs. Il rassemble ainsi toutes les disciplines auxquelles doit recourir le constructeur moderne, selon des modalités d'exploitation et d'entretien et une qualité de service inconnues du public à l'époque.

Il bénéficie des conseils de M. André Leconte, Inspecteur Général des Bâtiments Civils et Palais Nationaux.

Ces équipes comprenaient :

- ◆ M. **Edouard Becker**, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, (études techniques des fondations, de l'ossature et de la viabilité),
- ◆ M. **André Busson**, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, (pour les travaux effectués jusqu'en 1958)
- ◆ M. **Jacques Block**, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, (pour les travaux de gros et second œuvre et équipements, effectués depuis le 1er janvier 1959).
- ◆ M. **François Didier** Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, (responsable de l'exploitation), prépare avec MM. **Boudet, Deschamps, Giboulot et Maurel**, les modalités d'exploitation et d'entretien du nouvel Orly avec une qualité de service inconnue du public à l'époque.

Ont participé aux études :

- ◆ **André Dugat**, Ingénieur, assisté de MM. **G. Pinglaut**, (programme), **J. Letondeur** (coordination, vérification), **R. Martinot** (devis) avec le concours des services d'exploitation, **R. Maurel**, Ingénieur.

Le **Service Architecture** dirigé par **Raymond Laroche**, Chef de service (études générales et zone centrale), **Paul Meyer**, Chef d'Agence (coordination, vérification), **Yves Coutant** (études d'ensemble, distribution), **Michel Grégoire**, **Henri LEGAGNEUR**, **Leif Johannessen**, **P. Frisch**, **Jacques Page de Fontenelle**, **Francis Marcq** (études et plans d'exécution), **Claude Milliez** (façades et plafonds), **François Prestat** (tour PCR).

Les Services :

Décoration, Chauffage, Électricité, Équipements, Fondation et Ossature, Voirie et Viabilité.



Pour les bâtiments publics, et les aéroports, Henri Vicariot est partisan d'une architecture sobre, classique et pérenne, reflet de son époque sans être marquée par une mode. Un voyage aux Etats-Unis se révèle décisif pour l'affirmation de son style de construction. Il est très influencé par Ludwig Mies Van Der Rohe avec lequel il correspond.



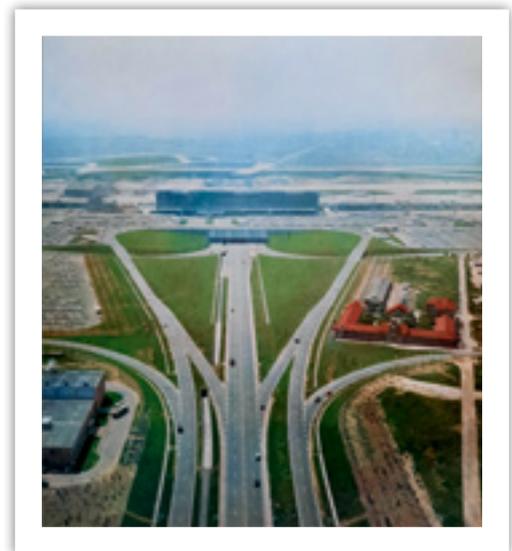
Façades côté pistes

Impressionné par la transparence des façades américaines, il est le précurseur en France du mur-rideau et de l'utilisation de nouveaux matériaux comme le verre émaillé, l'acier inoxydable, l'aluminium anodisé (le blond ORLY) dont les aéroports d'Orly sont de parfaits exemples.

Il accordait un soin tout particulier aux problèmes d'exploitation et d'entretien. De son expérience américaine, il rapporte une méthodologie imposant des études préalables très complètes et minutieuses, afin de réduire les aléas et imprévus lors des travaux.

Il attachait la même importance à l'architecture d'intérieur, discipline qu'il a, parmi les premiers, introduite en France, et dont il a laissé un beau témoignage dans la **Chapelle syncrétique d'Orly Sud**, ouverte aux différents cultes.

Aucun joint, aucun raccord, aucun accessoire n'était laissé au hasard : revêtements, plafonds, appareils d'éclairage, lampadaires extérieurs, balustrades, poignées... tout était dessiné, redessiné et décrit après une étude détaillée. Les graphismes et la signalétique donnaient lieu quant à eux, à une large expérimentation.



INAUGURATION DU TERMINAL SUD PAR LE GÉNÉRAL DE GAULLE

Le 24 février 1961, le Général de Gaulle inaugure les Installations Terminales de l'aérogare Sud, et prononce cette fameuse phrase lors de son discours d'inauguration :

**“... Si jamais un ouvrage justifia la fierté
de ceux qui l'ont édifié de leur cerveau et de leurs mains,
ainsi que le témoignage du Pays qu'ils ont ainsi servi,
c'est bien celui que voilà, à la rencontre du ciel et de la terre...”**

Le Général de Gaulle décide, dans sa voiture qui le ramenait à Paris, dit au Ministre Buron qui l'accompagnait : “Buron, nous donnerons à cet architecte Vicariot, la Légion d'Honneur”. C'est ainsi qu'il fut alors élevé au grade d'Officier de la Légion d'Honneur.



Discours du Général de Gaulle



Plaque en marbre dans le hall de l'aérogare Sud



*Henri Vicariot et Madame
avec Pierre Donatien Cot*



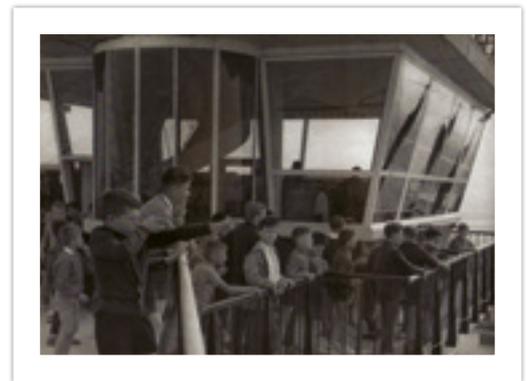
*Photo de Pierre Donatien Cot, Directeur général d'ADP
et Henri Vicariot, datant du 24 février 1961
(jour de l'inauguration de l'aérogare d'Orly Sud)*

L'aérogare Orly Sud devient un symbole de luxe et de modernité, une vitrine de la France, qui ne cesse de faire rêver. Elle devient également, après la tour Eiffel, le monument le plus visité de France. On y trouve une galerie commerciale avec de nombreux commerces, ainsi qu'un cinéma (Publicis-Orly, inauguré en 1963). Les célèbres terrasses de l'aérogare, d'où l'on pouvait admirer les avions en direct, ont séduit le public en lui offrant un lieu de promenade et d'évasion, un phénomène chanté par Gilbert Bécaud dans "Dimanche à Orly". C'était aussi le lieu où l'on pouvait apercevoir les vedettes du cinéma et du music hall ainsi que des personnalités internationales.

Ces terrasses, fermées en janvier 1975 à la suite d'attentats, sont à nouveau accessibles au public depuis 2004.



Les terrasses d'Orly Sud



Aéroport d'Orly, lieu de promenades scolaires

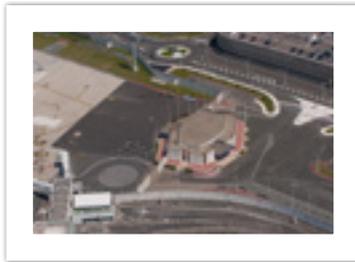


◆ **24 mai 1961, accueil du Roi Baudoin et de la Reine Fabiola** en visite officielle en France. Au 1^{er} plan, la Reine Fabiola et M^{me} de Gaulle, puis au 2nd plan à partir de la gauche : Marie-Noëlle, 12 ans, fille d'Henri Vicariot.

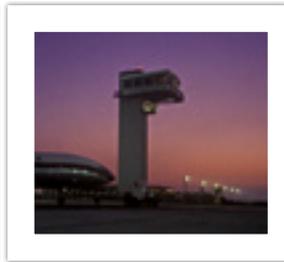
- ◆ **En 1962,**
Henri Vicariot réalise, en collaboration avec l'équipe du CNRS du Professeur **Félix Trombe, le four solaire d'Odeillo** (près de Font-Romeu), d'une puissance thermique d'un mégawatt). Mise en service en **1969**.
- ◆ **En 1961,**
Henri Vicariot construit un nouveau **Pavillon d'honneur** en remplacement de l'Isba.
- ◆ **Début 1965,**
construction du **hangar HN4**.
- ◆ **En 1966,**
la tour PCR et une **nouvelle tour de contrôle** ainsi qu'**un nouveau bloc technique**, près de l'aérogare sud pour une meilleure exploitation.



Le Four solaire d'Odeillo



Le Pavillon d'honneur



La tour PCR



La tour de contrôle

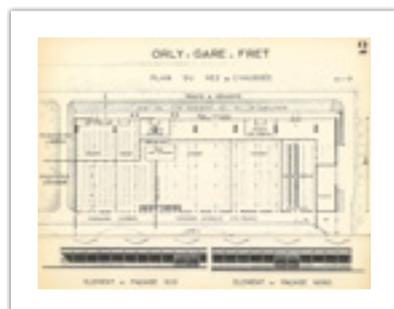
Viennent ensuite **des centrales thermoélectriques et frigorifiques (mai 1966)**, qui devront alimenter les aérogares. La zone de Fret verra aussi une succession d'extensions de ses bâtiments, indispensables pour satisfaire la demande croissante du fret aérien d'Orly.



Centrale thermique



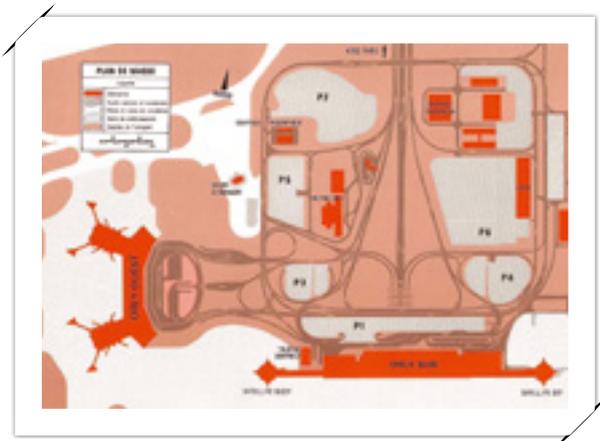
Centrale frigorifique



La zone de Fret

L'AÉROGARE ORLY OUEST

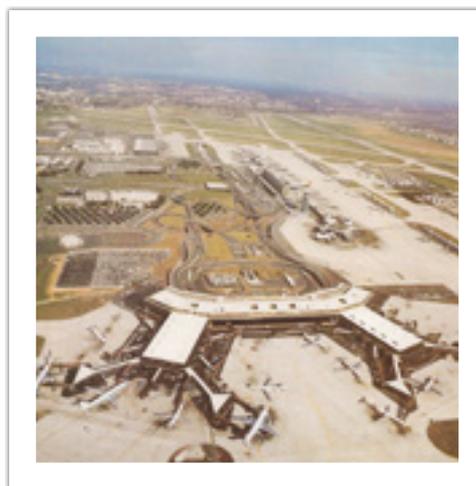
1967 - 1972



Octobre 1967, Orly Ouest, début des travaux qui dureront un peu plus de trois ans.

Deux chantiers d'importance sont entrepris : la construction d'une **seconde aérogare à l'Ouest d'Orly** et la réalisation d'un **nouvel aéroport au Nord de Paris**.

Conçue pour un trafic de 10 millions de passagers par an, l'aérogare Sud, ouverte en 1961, arrive à saturation dès 1967. Pour porter la capacité à plus de 10 millions, il devient indispensable, en attendant l'ouverture d'un futur aéroport à Roissy-en-France, de construire une nouvelle aérogare à l'Ouest, d'une capacité initiale de 5 à 6 millions de passagers.



L'inauguration d'Orly Ouest par M. **Jacques Chaban-Delmas**, Premier Ministre, devait avoir lieu le **26 février 1971**, mais une grève des contrôleurs de la navigation aérienne provoque l'annulation des manifestations officielles. La mise en service aura lieu le **7 mars 1971**.

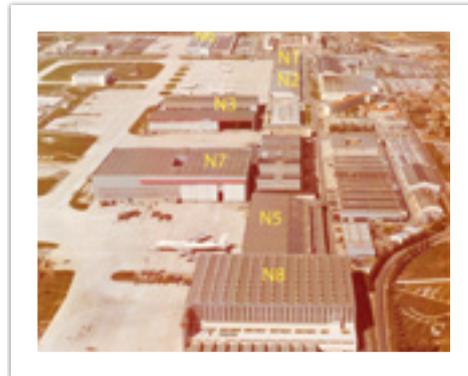
Avec cette nouvelle aérogare, l'aéroport d'Orly est doté de **38 postes de stationnement d'avions au contact**, (22 à Sud et 16 à Ouest) et **43 éloignés**.

Un **PCR** unique en assure la répartition, tandis qu'un **PCA**, propre à cette nouvelle aérogare, regroupe les informations à court terme sur les départs et arrivées, affecte les circuits de circulation des passagers, les salles et les tapis de livraison des bagages.

Un **Astrolabe**, conçu par l'architecte Pierre Kayser, est suspendu à la structure du plafond du hall d'enregistrement d'Orly Ouest. Ses mouvements ont été réalisés par les établissements UNGERRER de Strasbourg. Cette horloge astronomique indique l'heure officielle, le temps moyen local, le temps sidéral, le lever et le coucher du Soleil, son azimut et sa hauteur, la longitude moyenne de la Lune, ses phases, les positions de la Lune et du Soleil par rapport aux signes du zodiaque, les éclipses de Soleil et de la Lune, et le nœud ascendant. La vitesse de démonstration de l'Astrolabe représente une accélération de 2000 fois le temps vrai.



L'Astrolabe d'Orly 2



Les hangars en zone Nord



Le Parc Central

Une équipe a été dirigée et animée par M. **Pierre Giraudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur adjoint au Directeur Général, M. **Henri Vicariot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et Architecte D.P.L.G, chargé de la conception, de la coordination des études de l'architecture et de la décoration et M. **Jacques Bachelez**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Équipement.

M. **Henri VICARIOT** sera assuré du concours des architectes :

M. **Yves Coutant**, Chef de Service, assisté des architectes : MM. **Aigrot, Michel Perruchot, Jean-François Vigouroux** et M. **Michel Grégoire**, Chef de Service. (Bâtiment), M. **Raymond Laroche**, Chef de Service (Extérieurs, Façades).

◆ **En mai 1968,**

M. Henri Vicariot est nommé Directeur de l'Unité de Valeur (UP4) de l'École Nationale Supérieure des Beaux Arts.

◆ **Juin 1968,**

construction du **hangar HN7**, remis à Air France le **1^{er} décembre 1969**.

◆ **En mars 1970,**

il recevra des mains de M. Henry Bernard, Premier Grand Prix de Rome, les insignes d'**Officier dans l'ordre des Arts et des Lettres**.

◆ **Juillet 1970,**

mise en service du **satellite Est** de l'aérogare Orly Sud.

◆ **Janvier 1971,**

construction du **hangar HN8** destiné à Air France ;
extension du **Parc Central** (ateliers et bureaux).

◆ **En mars 1975,**

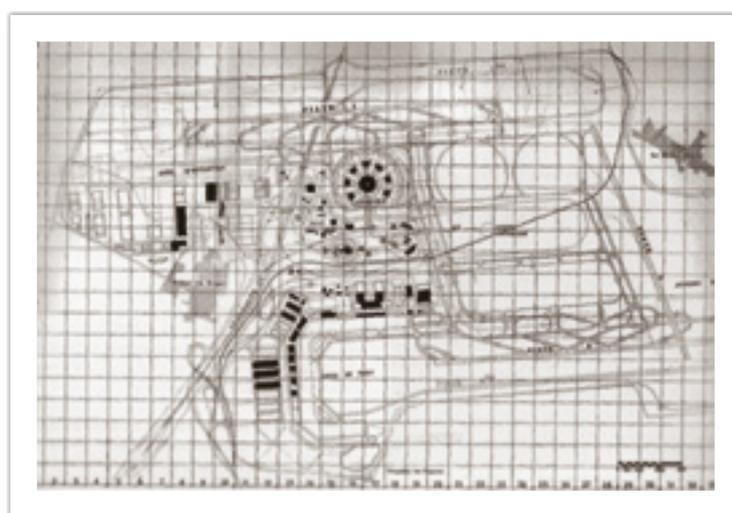
il recevra de Jean Chamat, ministre des transports, les insignes de **Commandeur de l'Ordre National du Mérite** et la **médaille d'Officier des Arts**.

AUTRES PROJETS ET ACTIVITÉS

1964 – 1976

Henri Vicariot, étant membre de l'**Académie d'architecture**, enseigne la construction à l'**Ecole Nationale des Beaux Arts**, des années 1964 à 1977.

A partir de 1965, **Henri Vicariot** établit les **premières études préliminaires du plan de masse du futur aéroport Paris-Charles de Gaulle**, appelé à l'époque "**Paris-Nord**", qui seront reprises plus tard par **Paul Andreu**.



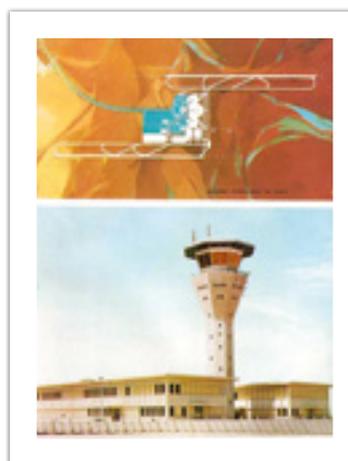
M. J. Bloc présente les premiers plans de masse de Roissy (Paris-Nord)



Divers aéroports



Beyrouth



Damas

Henri Vicariot, se distingue particulièrement dans la construction ou l'aménagement de nombreux aéroports français : Limoges, Clermont-Ferrand, Toulouse et Nice, et également à l'étranger : Beyrouth, Damas (1965-1969), Lisbonne et Istanbul-Yesilköy.

(En lien avec l'architecte André Leconte dès 1953).

Il est qualifié d'expert en urbanisme aéroportuaire. Il participe à différentes études d'aéroports ou d'aérogares, de l'extension de l'aérogare d'Abu-Dhabi (1975-1976), Alger, Athènes, Bergame, Casablanca, Hambourg, Hanovre, Islamabad, Karachi, Keflavik, Lahore, Madras, Montevideo, Tunis et au Zaïre aéroport de Rutshuru.

Il collabore avec la RATP pour l'aménagement de la gare du RER à la Défense et de plusieurs stations du réseau urbain (RER A - La Défense Grande Arche).

Projetant essentiellement des ouvrages publics, **il construit également des ponts, des autoroutes** (avec l'architecte Maurice Novarina et le plasticien D. Morog).

◆ **Dès 1968,**

il appartient au **comité de rédaction de L'Architecture Française.**

Henri Vicariot a l'idée de créer à Orly Sud, avec l'appui de Pierre Donatien Cot, **une Galerie d'Art permanente**, où plus de 2000 jeunes peintres et sculpteurs ont pu exposer leurs œuvres pour le plus grand intérêt du public.



Expositions à la Galerie d'Art à Orly Sud



◆ DISTINCTIONS - NOMINATIONS 1946 - 1975

Durant sa brillante carrière, **Henri Vicariot**, recevra de **nombreuses médailles et distinctions**.



- ◆ **En 1946,**
il reçoit à cette occasion la **Médaille de l'Aéronautique** qui lui est remise par Pierre Donatien Cot.



- ◆ **En 1956,**
il reçoit la **médaille de Chevalier de la Légion d'Honneur** qui lui est remise par Louis Couhé.



- ◆ **En 1961,**
le ministre Robert Buron lui remet la **médaille d'Officier de la Légion d'Honneur**.

◆ **En 1964,**

il est nommé **professeur** à l'École des Beaux Arts par A. Malraux, puis membre du Conseil supérieur d'enseignement d'architecture et enfin élu à l'Académie d'Architecture.

◆ **En mai 1968,**

il est nommé **Directeur** de l'Unité de Valeur (UP4) de l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts.



◆ **Le 9 mars 1970,**
il reçoit des mains
de M. Henry Bernard,
Premier Grand Prix
de Rome, **les insignes
d'Officier dans l'Ordre
des Arts et des Lettres.**



*Le 9 mars 1970, MM. H. Bernard
et H. Vicariot*



*MM. Boursicot (Pdt d'ADP)
et Lesieur (DG d'ADP) avec H. Vicariot*



◆ **22 février 1972,**
remise des **insignes de Commandeur
de l'Ordre National du Mérite** par
Jean Chamant ministre des transports.

◆ **19 mars 1975,**

Bruno Coquatrix remet la Croix d'**Officier de l'Ordre international des Arts –
Ordre de L'Education Artistique**, à Henri Vicariot.



M. Coquatrix et M. Vicariot



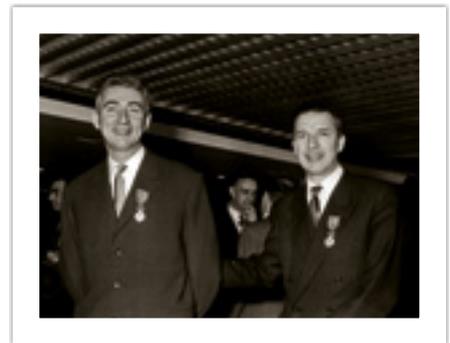
*Ordre international des Arts –
Ordre de L'Education Artistique*



M^{me} et M. Vicariot



MM. Couhé, Leroy, Vicariot



MM. Dugat et Vicariot



MM. H. Vicariot et R. Laroche



MM. Y. Coutant et Vicariot



MM. G. Dreyfus et H. Vicariot

◆
DÉPART EN RETRAITE
1977



*1967 - M. et M^{me} Henri Vicariot, leurs enfants et conjoints,
et leurs petits enfants*



1975 - Famille Vicariot

Le 23 juin 1977, pour fêter son départ en retraite, il réunira le personnel de ses services et sa famille au restaurant "Les Trois Soleils" au 3^e étage d'Orly Sud.



*Fête de départ
au restaurant "Les Trois Soleils"*



*Allocution de départ
à la retraite*

Extrait de son allocution de départ en retraite du 23 juin 1977 :

/... Ceux qui sont ici connaissent tout ce qui a été étudié par mon équipe sur cette plateforme d'Orly et ailleurs, les aérogares, les ponts, les éclairages publics. On peut vanter les mérites d'un travail d'équipe, mais, en l'espèce, il faut ajouter l'amitié et la camaraderie qui nous unissait tous, avec un seul objectif, la réalisation aussi parfaite que possible et dans tous ses détails, de la première grande aérogare construite en France... //... Pour moi la retraite, c'est une fin et un commencement : c'est aussi un mélange de tristesse et de joie : tristesse de mettre fin à une vie professionnelle bien remplie, tristesse de quitter des amis et des collaborateurs très fidèles. Jusqu'à ces derniers mois j'ai travaillé, à quelques exceptions près, toujours avec la même équipe, une quarantaine d'hommes et de femmes sur le dévouement desquels j'ai pu compter en toutes circonstances, capables aussi bien d'un travail soutenu que de brefs coups de colliers, de charrettes comme on dit dans notre jargon d'architecte et toujours avec esprit et bonne humeur... /

◆ **En juin 1985**, sa santé étant déjà fort ébranlée, Henri Vicariot confie à son beau-frère Pierre Merlin :

“Je pense que je serai tranquille encore cet été. Après... ? De toute façon, j'ai eu une belle vie. J'ai été très heureux auprès de ma femme et avec mes enfants. Et j'ai eu un beau métier. Alors maintenant...”.

◆ Henri Vicariot décède à Versailles le 6 février 1986, à l'âge de 75 ans.

En mémoire et en hommage à Monsieur Henri Vicariot, par Jacques Duez.



REMERCIEMENTS ET SOURCES

Avec tous nos remerciements à la famille de M. Henri Vicariot, ses fils François et Etienne pour leur aide précieuse, ainsi que pour les photos et documents qu'ils nous ont confiés pour la réalisation de cet ouvrage.

- Extraits de la brochure "Hommage à Henri Vicariot 1910-1986", Imprimerie spéciale ADP novembre 1986.
- Extraits du livre Aéroport de Paris "Une aventure humaine", Imprimerie spéciale ADP décembre 2012.
- Extraits du magazine "Technique et Architecture", N° 6 de septembre 1961.
- Extraits de "Aéronautique 14", N°164 d'avril 2011.
- Extraits de l'allocution de M. H. Vicariot à l'occasion de son départ en retraite dans "Propos en l'air ADP", N°105 avril 1975 et N°128 août-septembre 1977.
- Photos et documents des services Photothèque et des Archives ADP.
- Extraits de Wikipédia.
- Documents personnels de Jacques Duez, Jean-Pierre Jouet, Jean Lerault et Isabelle Paulin, membres de la "Gestion du Patrimoine historique du Groupe ADP".

Ce document a été rédigé par Jacques Duez,
membre de la Mission "Gestion du Patrimoine historique du Groupe ADP",
Amicale d'Aéroports de Paris.

L'auteur est seul responsable du texte.



groupeadp.fr

1 rue de France
93290 Tremblay-en-France