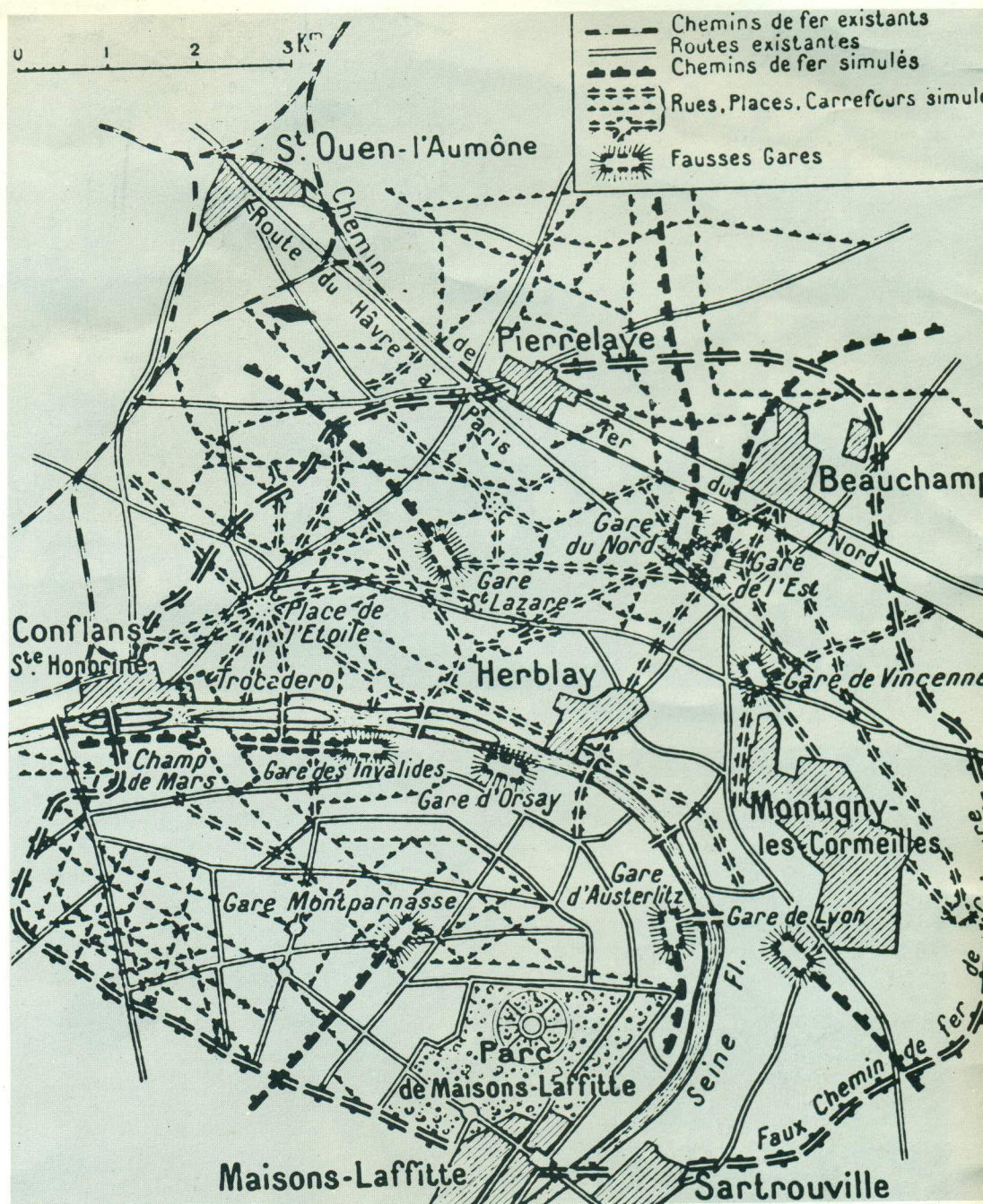


de manière à laisser croire à la présence d'avenues non éteintes. Une fois son procédé bien au point, il met sur pied un projet de large envergure destiné à tromper l'ennemi sur la position exacte de Paris.

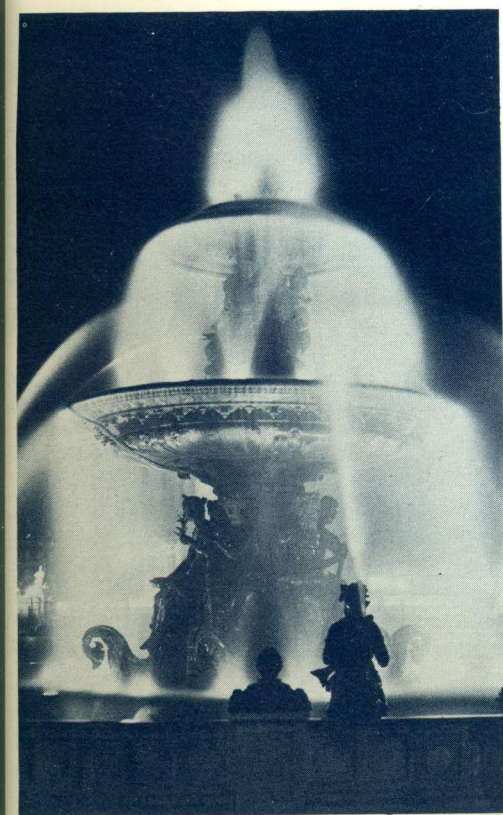
Les difficultés d'exécution sont grandes : il faut trouver une région avec une boucle de la Seine analogue à celle qui traverse la capitale... et que cette région ne soit pas habitée (ou le moins possible). Enfin, il faut agir avec discrétion pour ne pas perdre tout le bénéfice de la ruse. Après études, les militaires décident la création de trois régions de faux objectifs. Une seule voit le jour, car la défaite allemande et l'armistice stoppent le projet entier.

Le seul camouflage réalisé est construit entre Sevran et Villepinte. Il comprend une fausse gare de l'Est avec ses bâtiments, voies de départ, trains à quai et trains en marche, amorces de voies et signaux, ainsi qu'une usine avec bâtiments et fourneaux en marche. Un groupe de transformateurs permet de ramener en 110 volts le courant de 15 000 volts. Ce sont les détails d'exécution qui sont les plus remarquables : pour les bâtiments, un type unique est adopté, ce sont des cadres en bois léger de 10 mètres de large, recouverts de toiles peintes tendues et translucides, de manière à imiter les toits de vitres sales des usines. L'éclairage se fait en dessous ; il comprend une double ligne donnant l'éclairage normal et, d'autre part, l'éclairage réduit d'alerte aérienne. Car seule la discrétion procure l'illusion, un éclairage intensif serait vite apparu comme une ruse grossière. Pour imiter les lueurs du foyer des machines, des lampes blanches, jaunes et rouges, éclairent des vapeurs produites artificiellement.

Les voies ferrées simulées sont obtenues par des toiles posées au sol, et les signaux



Fontaine de la place de la Concorde



par des lampes de différentes couleurs placées à 2 mètres de hauteur. Les trains sont des surfaces de bois posées sur le sol. Un éclairage latéral projette la lumière à l'extérieur comme si elle venait des fenêtres.

Mais le fin du fin est la réalisation d'un train en marche. Un éclairage d'une longueur correspondant à un convoi moyen court progressivement sur 2 kilomètres de long.

Telle est la plus ingénieuse et l'une des plus oubliées des réalisations de la guerre 14/18.

#### LE DEFI DE LA TOUR EIFFEL.

De plus en plus passionné par l'éclairage, Jacopozzi décide d'illuminer tout Paris en commençant... par la tour Eiffel !

Pour l'Exposition des Arts décoratifs de 1925, il conçoit le projet audacieux d'utiliser la tour Eiffel comme un pylône de décoration lumineux. La dépense est telle qu'elle ne peut être couverte que par des recettes de publicité. On imagine facilement l'accueil que cet italien reçoit auprès de l'administra-

tion des Beaux-Arts quand il lui propose de faire de la publicité sur la tour. Un fonctionnaire lui rappelle le mot fameux de Gustave Eiffel, à qui l'on parlait d'utiliser « sa » tour à des fins commerciales : « j'accepte... à condition qu'on commence par les tours de Notre-Dame... ». L'idée provoque l'indignation du comité de l'Exposition, comme de la Société de la tour Eiffel et de la ville de Paris (qui conserve un droit de contrôle sur le monument).

Jacopozzi ne se tient pas pour battu, c'est un homme tenace. Il travaille, à partir d'un agrandissement photographique géant, à la réalisation d'une maquette de 3 mètres de hauteur ; il y aménage une fantastique féerie lumineuse, qui reproduit exactement ce que serait la véritable tour de 300 mètres. Il obtient un rendez-vous, et une commission des Beaux-Arts vient le voir en son atelier. Dans l'obscurité totale, il met sa maquette en marche. Devant le spectacle, les officiels se laissent séduire. Pendant les jours qui suivent, toutes les commissions administratives concernées acceptent une à une le projet.