

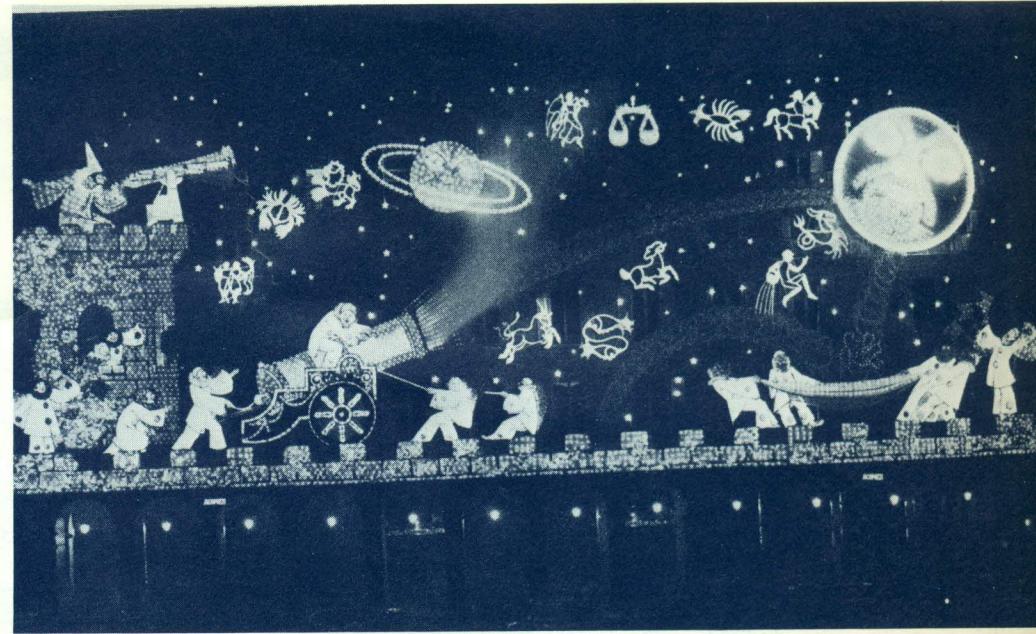
Simple détail à régler : trouver le mécène capable de payer autant de millions pour avoir son nom associé à celui d'Eiffel.

Dès le début, Jacopozzi a pensé à l'industriel le plus génial de France, celui qui invente et innove sans cesse dans le domaine publicitaire, celui qui, le premier, a utilisé la fumée pour tracer son nom dans le ciel à l'aide d'avions, celui qui envoie ses autochenilles vaincre le Sahara : André Citroën.

Par la suite, Jacopozzi a souvent parlé à sa fille de la terreur respectueuse que lui inspirait le bureau de Citroën. Cet homme, disait-il, est doué d'un 6<sup>e</sup> sens, il « sent » en deux minutes s'il a affaire à un fou, un mystificateur, un génie ou un escroc. C'est vrai, André Citroën reçoit tout le monde, il s'intéresse à tout. D'une activité débordante, il n'aurait pas eu assez de plusieurs vies pour réaliser toutes ses ambitions.

Citroën accepte de signer le don qu'il va faire à la ville de Paris. Les sept lettres de son nom formeront une surface de 12 000 m<sup>2</sup>, lesquels sont assujettis à des droits à payer... une somme astronomique !

Les premiers travaux commencent en mai 1925. Voici comment : un caniveau de 400 mètres amène à pied d'œuvre un courant de 12 000 volts, transformé, dans une usine installée au sol, en 220 volts. Une colonne, formée de 32 câbles et pesant 15 tonnes, monte jusqu'à la plate-forme du deuxième étage, où une cabine spéciale groupe toutes les commandes d'allumage par télérupteurs. La totalité des câbles de grosse section représente 32,50 kilomètres et les câbles de section inférieure 56,20 kilomètres. Tous les motifs lumineux ont pour support une charpente de bois de 10 centimètres de large sur



Pantomime lumineuse au magasin du Louvre

5 centimètres d'épaisseur, ce qui, pendant le jour, est complètement invisible. Cette charpente est mise en place, morceau par morceau, au moyen d'un treuil électrique. Pour la fixer, on doit recourir à des équipes spéciales d'électriciens, mais, rapidement ceux-ci refusent de faire de l'acrobate dans le ciel de Paris. Jacopozzi s'adresse alors à un cirque. Il forme les trapézistes et acrobates qui acceptent de travailler pour lui, ainsi que des gabiers de la Marine nationale. En artistes, ils grimpent dans les poutrelles de fer, ignorant pendant leurs acrobaties aériennes, le vide vertigineux, à la plus grande joie des badauds. Aucun accident ne sera à déplorer, à part un bras cassé.

Le côté le plus délicat de l'entreprise est résolu : le choix des lampes à utiliser. Trop souvent (surtout pendant la mauvaise saison) les lampes subissent les intempéries, et des vents de l'ordre de 125 kilomètres/heure. La marque choisie fournit les 200 000 ampoules électriques de la gigantesque installation. Une équipe procède en permanence

au remplacement de celles qui claquent.

Autre problème qui doit être réglé de manière impérative : l'isolation totale des appareils radio-électriques et des émetteurs de radio du sommet. Cette tâche, confiée à des spécialistes, est résolue en quelques jours. Après des essais furtifs faits au petit matin, le grand jour arrive enfin.

Le 14 juillet 1925 au soir, au premier étage de la tour Eiffel, André Citroën, Ferdinand Jacopozzi, leurs familles, amis et employés, sont fébriles, une grande émotion s'empare d'eux quand l'ordre est donné par téléphone au deuxième étage de procéder à l'illumination. C'est le contremaître des Ets. Jacopozzi, M. Lecomte, qui appuie sur les manettes. Et la tour s'embrase de mille feux. C'est un véritable poème lumineux qui enchantera la nuit. Neuf allumages différents, que les opérateurs de la cabine varient et marient à leur gré, renouvellent le spectacle par le jeu de leurs

