

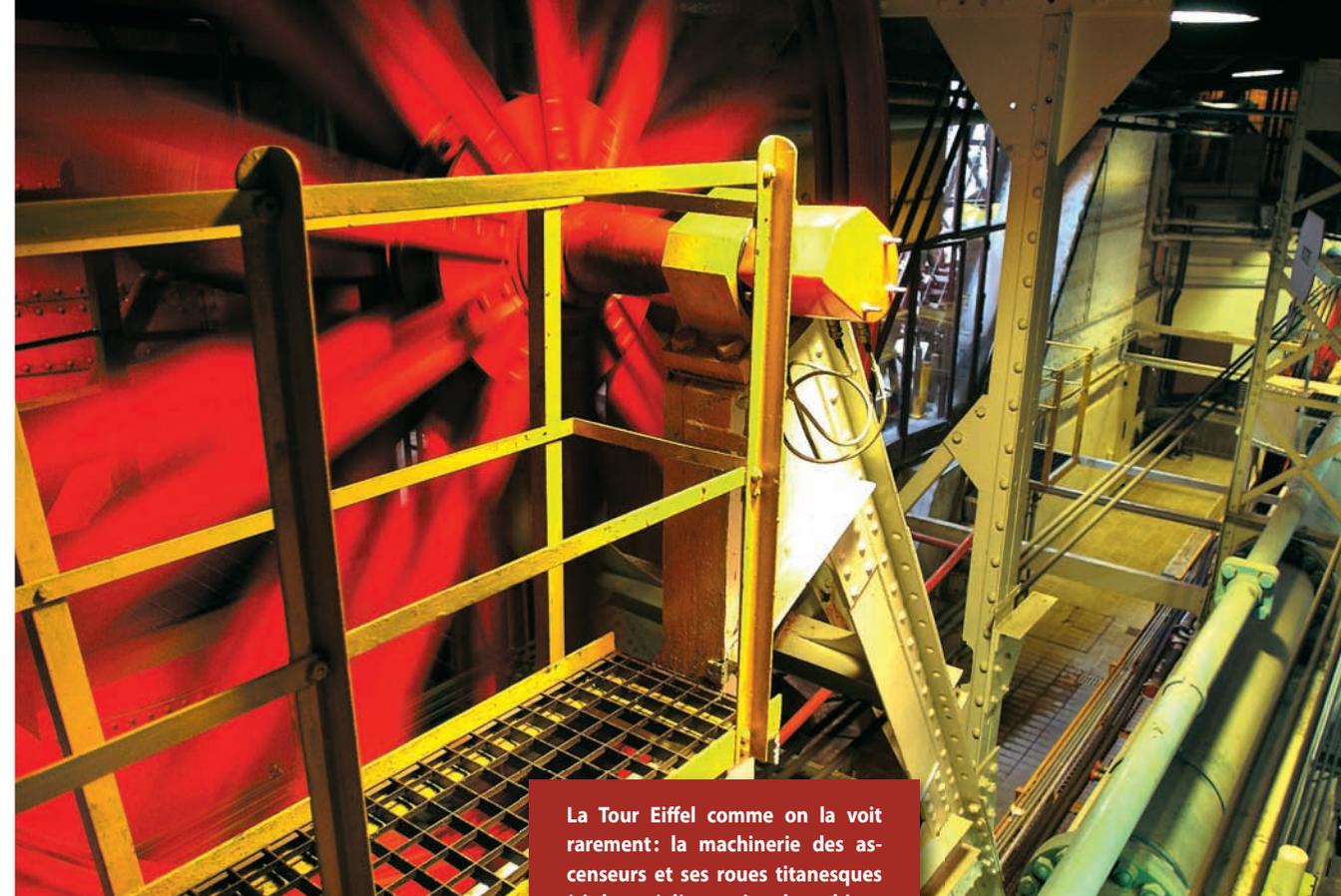
Née dans les ateliers de Gustave Eiffel à **Levallois**, sauvée en 1903 par le capitaine Ferrié de l'école de télégraphie électrique du mont Valérien, la Tour Eiffel se visite aussi autrement depuis début 2005.

Fruit de la rencontre entre la Société nouvelle d'exploitation de la Tour Eiffel et Purple Beam, entreprise de Boulogne spécialisée dans l'organisation de visites dans les coulisses de hauts lieux culturels, ces parcours permettent en effet à des groupes aux effectifs volontairement réduits d'avoir accès à des lieux d'ordinaire fermés

Visites en coulisses

un intérêt stratégique lui garantissant une fois pour toutes d'échapper à la ferraille. Une réussite qui vaudra à ce pionnier des transmissions militaires de finir général et d'avoir aujourd'hui encore son buste dressé au pied du monument... Autre temps fort de la visite, cette fois beaucoup plus spectaculaire que symbolique: la plongée au cœur de la machinerie hydraulique des

ascenseurs et ses roues gigantesques. L'ambiance tient ici à la fois de *Metropolis* et de la soute du *Nautilus* avec pour seule concession au XXI^e siècle la gestion par ordinateur de l'habile système de contrepoids imaginé par Eiffel. Le passage dans cette salle des machines, fermée au public depuis 1995, vaut à lui seul la visite, ne serait-ce que pour convaincre les derniers sceptiques du caractère hors

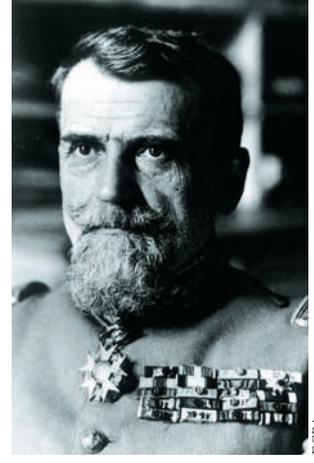


La Tour Eiffel comme on la voit rarement: la machinerie des ascenseurs et ses roues titanesques (ci-dessus), l'ascension des cabines côté coulisses (ci-dessous à droite) et une vue d'un des piliers prise du premier étage, où les coursives de service s'ouvrent pour la première fois au public.

Sous les jupes de la dame de fer

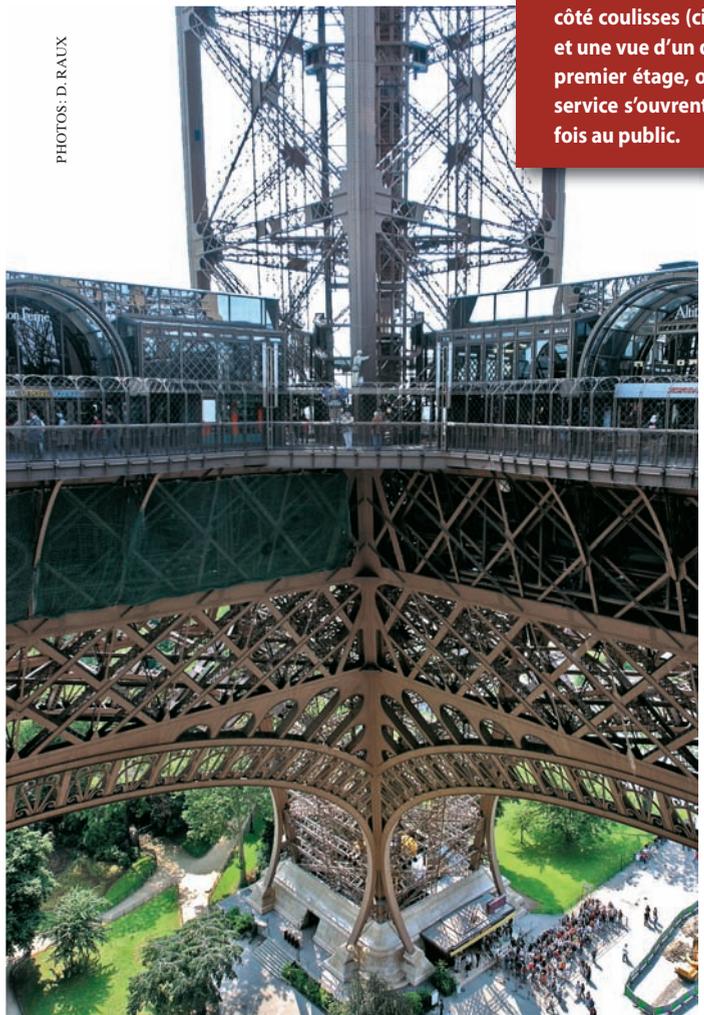
au public. Amusant paradoxe pour une tour dont le sommet culmine à 324 m, c'est sous terre que commence la visite, dans un banal local technique enterré sous le Champ-de-Mars. Dans ce réduit abritant autrefois le centre radiotélégraphique militaire s'est pourtant joué en 1903 le destin de la Tour Eiffel: en établissant avec succès une première liaison radio entre Paris et Meudon le capitaine Gustave Ferrié, commandant alors l'école de télégraphie militaire du mont Valérien, donnait du même coup à la grande charpente métallique

Gustave Ferrié, pionnier des transmissions militaires et sauveur de la Tour Eiffel.



du commun du monument. Sept mille tonnes de ferraille d'accord, mais combien d'ingéniosité! Et si la suite du parcours nous fait enfin prendre de l'altitude pour cheminer dans les coursives de service serpentant sous le premier étage, jamais autant que dans cette cathédrale souterraine vibrant au rythme des ascenseurs nous n'aurons l'impression d'être dans les entrailles de la vieille dame de fer, qui malgré ses six millions de visiteurs par an garde encore sa part de mystère.

Pascal Leroy



PHOTOS: D. RAUX

