1895

1895. Mille huit cent quatre-vingt-quinze

Revue de l'association française de recherche sur
l'histoire du cinéma

78 | 2016

Varia

Stephen Groening, *Cinema Beyond Territory: Inflight Entertainment and Atmospheres of Globalisation*

Londres, British Film Institute, 2014

Stéphane Tralongo

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/1895/5135>

DOI : 10.4000/1895.5135

ISSN : 1960-6176

Éditeur

Association française de recherche sur l'histoire du cinéma (AFRHC)

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2016

Pagination : 204-209

ISBN : 978-2-37029-078-6

ISSN : 0769-0959

Référence électronique

Stéphane Tralongo, « Stephen Groening, *Cinema Beyond Territory: Inflight Entertainment and Atmospheres of Globalisation* », 1895. Mille huit cent quatre-vingt-quinze [En ligne], 78 | 2016, mis en ligne le 15 juillet 2016, consulté le 21 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/1895/5135> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/1895.5135>

LIVRES ET DVD

COMPTES RENDUS

Stephen Groening, *Cinema Beyond Territory: Inflight Entertainment and Atmospheres of Globalisation*, Londres, British Film Institute, 2014, 228 p.

Alors que le milieu de la recherche sur le cinéma s'est progressivement attaché à élargir son champ d'étude à l'histoire des techniques, des usages et des institutions, on pouvait légitimement s'étonner que l'un des espaces les plus fréquemment envisagés comme un lieu de projection et de consommation de films depuis les années 1960, celui de la cabine accueillant les voyageurs dans l'avion de ligne, et en particulier dans le long-courrier qu'on qualifia un temps de « cinéma volant », n'eût encore attiré l'attention sur lui en tant que dispositif de vision. Une telle lacune pouvait en outre surprendre dans la mesure où l'intérêt des chercheurs pour cette autre forme de locomotion mécanique qu'est le transport ferroviaire a suscité, principalement dans le contexte des vastes fouilles sur le « cinéma des premiers temps », puis grâce à l'essor de projets de recherche portant sur des productions dites « utilitaires » ou « orphelines », des travaux féconds reliant les façons de concevoir et de percevoir le cinéma aux conditions du voyage en train, et prenant en cela appui sur l'étude fameuse de Wolfgang Schivelbusch (parue d'abord en allemand sous le titre *Geschichte der Eisenbahnreise*, puis traduite dans plusieurs langues) que Stephen Groening ne manque pas de citer à plusieurs reprises dans son livre. Néanmoins, il est vrai que les rencontres entre cinéma et aviation précèdent la pratique généralisée des projections « à bord » (elle-même englobée dans ce que l'on a nommé en anglais « *inflight entertainment* »), et surtout l'excédent de bien des manières, comme l'ont montré plusieurs publications récentes : le dossier « Aviation et cinéma » (2010) réalisé par Roland Cosandey et accessible via le site Web de la Cinémathèque suisse ; l'ouvrage collectif *Vues*

aériennes : seize études pour une histoire culturelle codirigé par Mark Dorrian et Frédéric Pousin (Genève, MétisPress, 2012) ; le catalogue d'exposition *Vues d'en haut* dirigé par Angela Lampe (Metz, Centre Pompidou, 2013). S'interroger sur les technologies « aériennes » est, pour Groening, une démarche qui s'impose, tant, des émissions radiophoniques jusqu'aux films numériques, les médias ont été associés, comme l'aviation, à un idéal d'immatérialité et d'universalité.

Inscrite dans une collection anglaise dédiée aux travaux d'histoire culturelle du cinéma, dont Lee Grieveson et Haidee Wasson ont la responsabilité éditoriale, la monographie de Groening, même si elle croise des procédures de surveillance et identifie une fonction disciplinaire du cinéma en vol, s'intéresse à la forme civile (voyages professionnels ou touristiques) que prend le transport en avion au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Le découpage du livre en trois parties, « Géographies », « Technologies » et « Crises », annonce d'emblée le choix d'une approche distancée du cinéma, qui s'efforce d'en localiser et d'en préciser les manifestations hors des salles commerciales, dans le réseau technique de l'aviation. Groening est attentif aux articulations entre innovation et imaginaire, observant comment le développement de l'aviation conduit à penser le ciel en tant qu'espace de circulation des personnes, des marchandises et des messages. L'auteur reconnaît que ce changement conceptuel doit être relié à une conquête technique du ciel qui est loin de débiter au ^{xx}e siècle, ni même avec l'aviation. Cette histoire seulement évoquée dans le livre mériterait d'être retracée pour que puissent apparaître les conditions de la conversion de l'espace aérien en domaine habitable, jusqu'à l'ère des avions à réaction où la métaphore de l'hôtel flottant dans les airs devient monnaie courante. Dans le contexte français par exemple, lorsqu'il rendait compte de l'*Histoire de la locomotion aérienne* de Julien

Turgan (1850), Théophile Gautier voyait déjà la multiplication des voyages en ballon affermir chez ses contemporains l'idée du transport aérien : « ces brillantes bravades accoutument les esprits à regarder le chemin de l'air comme parfaitement praticable à pied et à cheval » (*la Presse*, 3 décembre 1850). En associant cette redéfinition de l'espace aérien à la dimension matérielle des technologies qui en font une voie humainement praticable et commercialement exploitable, Groening insiste sur la contradiction entre la vision idéaliste du ciel en espace de la vacuité, de la fluidité, de l'homogénéité, d'un côté, et le déploiement rationnel du réseau technique complexe qui, d'un autre côté, rend possible le voyage aérien mais le rattache, inévitablement, à des problématiques politiques et économiques. L'idée-clé d'un assujettissement des techniques aux ambitions de ceux qui les développent ou ont la mainmise sur elles amène l'auteur à relativiser les discours utopiques convoquant les notions de liberté, de fraternité et d'universalité, d'ailleurs largement récupérées par la rhétorique publicitaire (une rhétorique toujours en vigueur chez les promoteurs des appareils numériques). Les processus de globalisation impliquent en fait plutôt, selon lui, des jeux de négociations entre le dépassement des anciennes divisions spatiales et le renforcement des structures territoriales attachées à la politique, à l'économie ou à la culture d'une nation.

Dans un premier chapitre brossant à grands traits le contexte géopolitique de réglementation de l'espace aérien et des activités qui s'y déroulent, l'auteur part de l'idée, véhiculée par les logos de compagnies cinématographiques comme ceux d'Universal Pictures, qu'aviation et cinéma sont des industries idéologiquement liées à une conception *globale* de l'espace, qui s'affranchit de l'ancienne logique impérialiste d'expansion territoriale. L'industrie cinématographique américaine ne fait pas que partager avec l'aviation cette volonté d'outrepasser ou d'effacer les frontières nationales par sa politique d'exportation, elle dépend directement du développement du réseau aérien qui lui permet d'envisager, depuis la production jusqu'à la

distribution de ses films, le cinéma comme un phénomène économique global. En établissant des liaisons internationales entre des métropoles auparavant séparées par des limites géographiques continues et stabilisées, l'essor du transport aérien civil force à se renouveler le cadre conceptuel à l'aune duquel l'idée de frontière a été définie, ainsi que toute une constellation de notions (« route », « réseau », « navigation », etc.). Empruntant aux études de géographie, de sociologie et de communications, Groening s'attache à repérer les points de convergence entre aviation et cinéma suivant l'axe de la globalisation. Dans la continuité des réflexions qui ont cerné des analogies entre l'expérience du cinéma et celle de la modernité urbaine – multiplication des stimuli, compénétration du dedans et du dehors, contraction du temps et de l'espace, etc. –, Groening propose de saisir les recoupements avec cette machine de voyage qu'est l'avion de ligne en termes de saute, de connexion et de disjonction, c'est-à-dire à travers la reconfiguration des relations spatio-temporelles qui s'opère dans un contexte commun de globalisation. Aussi met-il en relation l'idée de « géographie » cinématographique chère aux formalistes russes avec l'image du portail spatio-temporel – du « trou de ver » (« *wormhole* ») – pour décrire ces passerelles intercontinentales créées avec le développement du trafic aérien, une image qui semble à Groening pouvoir s'appliquer aussi au cinéma. Il situe ensuite les pratiques de production, de distribution et de consommation des films au sein de nouvelles cartographies – comme le découpage du globe en « régions » pour la commercialisation des DVD et leur exploitation en vol –, qui ont été appelées par une économie globale structurée par l'« espace des flux » et « la mise en réseaux » des métropoles, d'après les concepts du sociologue Manuel Castells.

Groening poursuit cette réflexion sur les dynamiques de globalisation en abordant les modes de perception et de représentation du monde dans un deuxième chapitre consacré à une forme particulière d'expérience visuelle, celle de la vision aérienne. En s'intéressant aux dispositifs specta-

lares que des compagnies aériennes américaines réalisèrent pour de grandes expositions, il retourne aux variantes sphériques du panorama, telles que le Géorama breveté en France par Delanglard sous la Restauration, et suivi par d'autres globes terrestres qui cherchèrent à offrir une image du monde saisissable d'un seul coup d'œil. L'auteur questionne ensuite l'« objectivité » supposée de la vue aérienne qui, d'après les discours « universalistes » sur l'aviation, présenterait à l'observateur un monde naturellement unitaire, sans frontières géopolitiques, ouvert à tous. Or, Groening réaffirme ici deux arguments qui structurent toute la première partie de son ouvrage : voir d'en haut est rendu possible par les technologies de l'aéronautique et des télécommunications qui forment le réseau technique de l'aviation ; la mise à disposition de ces technologies reste sous le contrôle d'instances qui en définissent et en restreignent les usages. Lorsque les avions à réaction furent introduits dans les flottes, le rapport des voyageurs au paysage changea dans la mesure où les vols se firent plus longs, plus rapides et plus hauts. De la même façon que le transport ferroviaire avait suscité des réactions partagées liées à la « volatilisisation » de l'environnement (Schivelbusch), l'expérience du voyage aérien à de nouvelles altitudes demanda aux passagers d'ajuster leur perception du déplacement à ce qui n'offre plus de signe terrestre à la vue. Une analyse d'un ensemble plus étendu de témoignages aurait pu nous aider à saisir à quels exercices du regard ces passagers se sont livrés dans des conditions de brouillage des repères spatio-temporels. Le passage par des technologies de « remédiation » de la vue aérienne offerte par l'avion permet à l'auteur d'introduire des pratiques de programmation de films en vol qui substituent à cette vue d'en haut des projections de films touristiques (« *travelogues* »). Reprenant la notion de « virtualisation » de la vision mobile proposée par Anne Friedberg, Groening interroge ces films qui virtualisent les lieux touristiques au regard des stratégies de marketing des compagnies aériennes. Il se penche aussi sur les découpages qu'opèrent les compagnies lorsqu'elles composent leurs programmes, soulignant

qu'elles maintiennent artificiellement des divisions géographiques entre les films. Ces catégorisations jouent avec la notion labile de « cinéma national », qui ne correspond pas à la réalité de l'économie « globalisée » de l'industrie cinématographique, mais a l'avantage (commercial) de préserver l'idée que l'avion donne accès à une cinéphilie cosmopolite, digne de celle qui se pratique dans les festivals internationaux.

Puis la partie « Technologies » de l'ouvrage s'ouvre sur un chapitre qui suit l'évolution chronologique des procédés d'exploitation de films dans l'environnement technique de l'avion aux États-Unis, depuis leur expérimentation attractionnelle dans les années 1920 jusqu'à leur banalisation et leur réglementation dans le courant des années 1960. Après avoir évoqué les essais éphémères que la compagnie Transcontinental Air Transport (TAT) mena dès 1929, Groening se concentre sur la période cruciale des années 1960 où se préparait la généralisation des projections en vol, une période agitée par de fortes turbulences en matière de technologie, de programmation et de discours. Il s'agit pour l'auteur de situer le secteur économique restreint des divertissements aériens par rapport aux autres formes contemporaines d'exploitation de la production américaine. En même temps, ces pages prouvent l'intérêt de décentrer l'approche de l'industrie cinématographique pour pouvoir faire apparaître les valeurs utilitaire et ancillaire que prend le cinéma (ici, détendre, occuper, informer ou vendre) lorsqu'il est mis au service d'une autre institution. Ce décentrement le conduit d'abord à chercher ce que l'introduction du cinéma dans l'industrie aéronautique a entraîné comme ajustements ou comme innovations. Groening identifie ainsi appareils, fabricants et entrepreneurs, mais entre aussi dans le détail de paramètres techniques – poids, dimensions, stabilité, alimentation, mise en marche des projecteurs, etc. – qui ont conditionné l'expérience spectatorielle et sur lesquels se sont construites les stratégies de marketing. La guerre qui s'engagea entre les compagnies américaines dans les années 1960 se traduisit en effet par une rhétorique publicitaire

distinguant deux modèles esthétiques, celui du cinéma (projection de films sur pellicule sur les lignes de la TWA), d'une part, et celui de la télévision (diffusion de bandes magnétiques via des moniteurs avec American Airlines ou Continental Airlines), d'autre part. Dans ce domaine devenu concurrentiel, la différenciation des dispositifs faisait écho, comme nous le rappelle l'auteur, aux changements que connaissait au même moment l'industrie du cinéma, poussée à renouveler ses techniques et à diversifier ses lieux d'exploitation (lancement de « drive-in » et de « multiplex »). Néanmoins, Groening montre que cette double assimilation est à relativiser dès lors que l'on considère le problème de l'audition des films réglé par l'usage de paires d'écouteurs.

Tout en se souciant des logiques de distribution et d'occupation des espaces à l'ère de la globalisation des transactions commerciales, le quatrième chapitre prend pour objet d'étude une autre technologie du cinéma aérien, celle de l'écran individuel encasté dans le dossier de fauteuil, pour en associer la genèse technique à des modes d'attention particulièrement conflictuels dans les années 1960. Quand l'avion est considéré dans ses interconnexions avec les lieux de transit par lesquels passent sans jamais s'y fixer les hommes d'affaires, ou plutôt avec d'autres « non-lieux » selon le concept employé par Marc Augé, l'installation d'appareils cinématographiques dans la cabine prend un sens tout différent de celui qu'on lui donne spontanément. Groening démontre que la pénétration du cinéma dans les espaces du réseau technique de l'aviation – c'est-à-dire les avions, mais aussi les aéroports et leurs hôtels adjacents – dépendait également d'une stratégie de commercialisation de l'attention de voyageurs qui appartenaient alors majoritairement au monde des affaires internationales. Il suffisait de transformer en écrans les surfaces de cet environnement en « corridors » pour mettre sous les yeux des entrepreneurs de la publicité qui autrement eût échappé à leur regard et à leur attention. La coprésence dans les transports aériens de touristes et de travailleurs a néanmoins fait de l'avion un espace ambivalent, partagé

entre la productivité des uns et l'oisiveté des autres. L'analyse d'un matériel publicitaire marqué par une répartition sexiste des fonctions permet à Groening de rendre visible le rôle d'intermédiaire assigné à la figure féminine de l'hôtesse de l'air, dépeinte tantôt en mère de remplacement, tantôt en objet de désir, mais elle l'amène surtout à identifier un transfert des valeurs attribuées à cette figure vers les machines (notamment vers l'écran individuel) qui peu à peu viennent se substituer à elle. L'iconographie publicitaire des compagnies aériennes américaines dessine ainsi un imaginaire technique prêtant aux machines des qualités traditionnellement associées aux femmes. On peut alors se demander si l'étude de l'esthétique des films publicitaires, films dont Groening dit qu'ils ont eu une place stratégique dans les programmes, n'aurait pas pu enrichir sa démonstration et consolider ses hypothèses sur l'analogie entre voyage et montage ou sur la sexualisation des machines.

Groening fait une dernière étape dans le domaine des technologies en examinant cette fois une période plus récente, mais peut-être aussi plus mouvementée en raison de l'accélération du vieillissement des appareils domestiques, celle de la transition des médias vers le numérique. Pour rendre compte de la coexistence de multiples dispositifs médiatiques dans les avions, l'auteur ne passe pas sous silence l'échec commercial des tentatives de généralisation d'appareils aériens de téléphonie, mais envisage au contraire leur élimination relativement à des changements dans les façons de concevoir et de pratiquer le voyage en avion, à une époque où les passagers portent de plus en plus sur eux leurs propres technologies de communication. À la singularité de l'expérience de vision et d'audition des films en vol dans les années 1960 ou 1970, soulignée par la construction d'appareils spécialement destinés aux avions, l'industrie aéronautique préfère désormais des critères – compatibilité des appareils, accessibilité permanente à Internet – qui ne coupent plus les voyageurs de leurs activités terrestres. Si sur le plan de l'histoire des techniques Groening croise ici les notions de « portabilité » et de « miniaturisation », il s'efforce

de les relier à une conception néolibérale du transport aérien et des activités auxquelles s'adonnent les passagers, selon laquelle prime maintenant le principe d'autonomisation de l'usager des appareils. Retournant ensuite à l'analyse critique de l'idée de libre circulation suscitée, paradoxalement, par la technicisation du ciel, l'auteur établit une comparaison avec les discours récents présentant l'espace des réseaux numériques (« *cyberspace* ») comme celui d'une immatérialité aérienne qui offrirait les mêmes bénéfices que le voyage en avion. Or, Groening propose d'identifier derrière les discours néolibéraux les objectifs de ceux qui ont tout intérêt à donner l'illusion que le numérique répond de façon providentielle à tous les problèmes d'emménagement, de transfert et d'accessibilité des données, par exemple.

La troisième partie de l'ouvrage, placée sous le signe des écrits de Paul Virilio, dont l'auteur cite et discute les idées – en particulier celles exposées dans *L'Accident originel* (Paris, Galilée, 2005) –, envisage enfin les liens entre médias et transports aériens à partir de cette « ombre portée des grandes découvertes, des grandes inventions techniques » qu'est, selon Virilio, la catastrophe industrielle. Le Cinéorama de Raoul Grimoin-Sanson présenté à l'Exposition universelle de 1900 est pris par Groening comme exemple de dispositif faisant s'entrecroiser cinéma, voyage aérien et peur de l'accident, le risque d'incendie ayant, d'après Grimoin-Sanson, entraîné la fermeture prématurée de son attraction. Pourtant, Jean-Jacques Meusy a émis des doutes sur ce récit, notamment dans *Paris-Palaces, ou le temps des cinémas (1894-1918)* (Paris, CNRS, 1995), après avoir compulsé les archives de l'Exposition universelle, et ajoutons qu'un journaliste de *l'Aérophile* (août 1900) n'évoque ni chaleur, ni frayeur, dans son compte rendu d'une séance rapidement interrompue par des problèmes techniques, et qui réunissait d'ailleurs des enfants : « Nouveaux coups de sifflet, les bandes cinématographiques se déroulent avec des vitesses différentes, d'autres se déchirent. » Rappelant à quel point le cinéma doit sa place dans les avions à une peur persistante du vol, Groening

situe les technologies numériques entre deux intentions contradictoires, c'est-à-dire la volonté de détourner l'attention des voyageurs du risque d'accident, et d'un autre côté l'obligation de les faire momentanément se focaliser sur ce risque explicitement reconnu par des vidéos explicatives. Le paradoxe de ces technologies qui se veulent rassurantes en même temps qu'elles révèlent l'abîme vertigineux de leurs propres failles, le dernier chapitre du livre continue à le penser en examinant le rôle de la télévision dans les pratiques de surveillance et de distraction des voyageurs-spectateurs. Un incident technique récent, celui du vol 292 Burbank-New York forcé à tourner en rond au-dessus de l'aéroport de Los Angeles en septembre 2005, soulève des questions sur les rapports entre médias et catastrophes, que celles-ci soient réelles ou virtuelles : exacerbation des risques d'accident inhérents aux technologies ; interférences de la télévision avec les événements qu'elle prend pour objet ; enjeux moraux de la représentation des catastrophes. Dans le cas du vol 292, le commentaire en direct des chaînes d'information a perturbé l'événement en cours dans la mesure où les passagers avaient accès à la télévision au sein de l'avion, et y voyaient donc journalistes et experts s'interroger sur la probabilité d'un *crash*.

La prise de distance vis-à-vis de l'industrie cinématographique s'avère en somme bénéfique, faisant entrer de nouveaux espaces dans le champ de la réflexion, et appelant une série d'interrogations qui contribuent à remettre en cause les idées de stabilité et d'homogénéité des techniques, des pratiques et des fonctions du cinéma. Groening traite de façon convaincante les questions géopolitiques, économiques et technologiques qu'il soulève au fur et à mesure de son étude, en faisant l'effort constant de discuter les concepts qu'il convoque par rapport aux faits qu'il nous met sous les yeux grâce à l'examen d'une riche documentation (archives d'entreprises, presse quotidienne, revues spécialisées). Un manque surgit toutefois à la lecture, du fait que l'ouvrage ne s'intéresse que rarement à ce que les films peuvent avoir à nous apprendre sur ces différentes questions. Mis à

part le problème (attendu) des pratiques de censure, qui est assez succinctement évoqué, on se doute que la prise en compte des films aurait pu éclairer d'autres aspects des croisements entre cinéma et aviation : le rôle persuasif des films industriels ou publicitaires des compagnies aériennes ; l'imaginaire technophobe véhiculé par les « films catastrophe » d'Hollywood ; les usages touristiques des caméras portables pendant le trajet aérien. Sortir des archives des promoteurs de l'aviation commerciale (entrepreneurs, publicitaires) semble une autre difficulté que l'étude ne parvient pas toujours à surmonter, de sorte qu'on peut se demander par quelles sources il aurait été possible d'appréhender les articulations entre technologies et usagers. Cela dit, Groening s'applique, dans cet ouvrage à la fois novateur, consciencieux et en prise avec des problématiques actuelles, à considérer les dimensions économiques et politiques d'une constellation de médias. En nous rendant attentifs aux stratégies d'implantation des écrans, de commerce de l'attention et de promotion des machines, il nous incite à développer une réflexion critique sur les relations entre industrie, technique et rhétorique, à un moment où le numérique renouvelle d'anciennes promesses de liberté. Cette réflexion passerait inévitablement par le décryptage d'un imaginaire de l'immatériel, qui semble constituer aujourd'hui le socle de discours ambigus mais répandus sur les moyens de production, de diffusion et de conservation des images en mouvement.

Stéphane Tralongo

Lumière! Le Cinématographe 1895-1905. Les films Lumière présentés par Bertrand Tavernier et Thierry Frémaux, coffret 2 DVD ou 2 Blu-Ray, francetv distribution, collection Institut Lumière, 2015.

« Enfin ! », fut sans doute le premier mot qui nous vint à l'esprit lorsque nous apprîmes que, dans la suite de l'exposition *Lumière! Le cinéma inventé* réalisée au Grand Palais pour le cent-vingtième anniversaire de « l'invention du cinéma », une édi-

tion vidéographique serait réalisée qui présenterait un ensemble des vues Lumière. Depuis de nombreuses années, comme beaucoup d'entre nous enseignant les premières années de l'exploitation cinématographique, nous ne pouvions revoir pour la recherche et montrer aux étudiants que quelques vues éparses, glanées sur les rares DVD où elles apparaissaient de manière plus ou moins cohérente, ou reprises de VHS anciennes, enregistrées parfois lors d'émissions télévisées. La production Lumière se trouvait ramenée de fait pratiquement à ses monuments les plus célèbres, sans qu'une perception d'ensemble de sa diversité ou de sa cohérence pût être reconstruite. Nous nous réjouissions donc que l'on puisse, *enfin!*, voir, revoir et montrer, dans le cadre pédagogique ou ailleurs, « Lumière! ». Nous rêvions bien sûr que fût ainsi éditée l'ensemble de la production de l'entreprise, tout en n'osant y croire, les mille quatre cent vingt-deux vues recensées excédant quelque peu le format commercial habituel – quoique après tout, d'autres cinéastes ont eu droit à des coffrets parfois massifs, avec des perspectives de ventes pourtant moindres a priori (l'intégrale João Cesar Monteiro comportait onze DVD, ce qui eût largement suffi à la tâche). Nous avions raison de ne point trop y croire : non seulement le coffret ne comporte que deux disques (DVD ou Blu-Ray, au choix de l'acheteur), mais un seul est consacré aux vues elles-mêmes, qui en présente un montage de cent quatorze.

Très clairement, l'Institut Lumière a opté, dans l'agencement de ces coffrets de disques comme d'ailleurs dans l'exposition du Grand Palais, pour un principe d'accessibilité au plus grand nombre qui, dans l'esprit des organisateurs, semble avoir exclu une scientificité qui leur paraissait sans doute « rébarbative ». Il est révélateur que l'exposition n'ait pas fait l'objet d'un catalogue en bonne et due forme, absence mal compensée par l'édition d'un numéro hors série du magazine *Télérama* intitulé *Moteur! Les Lumière font leur cinéma* « qui interroge de façon vivante et dynamique le parcours de Louis et Auguste, inventeurs et entre-