

Peter Szendy
**Iconomies de l'ombre
et algorithmisation des images
(ce que le capitalisme numérique
fait au visible)**

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur. Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document. Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

Référence électronique, pour citer cet article :

Peter Szendy, « Iconomies de l'ombre et algorithmisation des images (Ce que le capitalisme numérique fait au visible) », *Images secondes* [En ligne], 04 | 2024, mis en ligne le 1^{er} décembre 2024, URL : imagessecondes.fr/index.php/2024/12/iconomies-de-lombre-et-algorithmisation-des-images-ce-que-le-capitalisme-numerique-fait-au-visible/

Éditeur :

Association Images secondes
<http://imagessecondes.fr>

Peter Szendy **Iconomies de l'ombre et algorithmisation des images (ce que le capitalisme numérique fait au visible)**

Résumé

Les infrastructures invisibles ainsi que le travail caché qui permettent la circulation comme l'échange des images numériques sont généralement les deux conditions de possibilité de l'iconomie contemporaine et restent généralement dans l'ombre. Pour les faire affleurer à la surface du visible, ce texte fait dialoguer la pensée d'Aby Warburg et celle de Karl Marx, en particulier là où tous deux tentent d'analyser ce que transporter veut dire. Il s'agit, en somme, de la manutention des images aujourd'hui.

Mots-clés

iconomie, iconologie, travail fantôme,
matérialisme, marchandisation

Ce texte reprend les propositions présentées par Peter Szendy dans le cadre d'une conversation avec Estelle Blaschke et Antonio Somaini autour de l'exposition « Capital Image », organisée par Florian Ebner et Olga Frydryszak-Retet au Centre Pompidou le 16 février 2024.

Je voudrais remercier chaleureusement Estelle Blaschke, Armin Linke ainsi que Florian Ebner et Olga Frydryszak-Retet pour leur invitation à participer à cette discussion en marge de l'exposition « Capital Image », exposition qui interroge notamment – Antonio Somaini l'a rappelé – « la valeur économique de l'image » et les « infrastructures [...] nécessaires pour gérer et exploiter des quantités toujours croissantes d'images ». De fait, la quantité des images en circulation aujourd'hui est immense, vertigineuse, on est presque tenté de dire : sublime (un sublime que, pour des raisons que j'expliquerai, je qualifierais volontiers d'iconomique). Un chiffre suffira : en 2019 (il y a presque cinq ans déjà), YouTube se vantait sur son blog officiel d'accueillir plus de 500 heures de vidéo mises en ligne chaque minute, ce qui veut dire 720 000 heures chaque jour, à savoir l'équivalent de plus de 80 années : plus qu'une vie d'images chaque jour. Je n'ose imaginer combien de vies il faudrait chaque jour si l'on comptait aussi les photos (non seulement les vidéos) prises et échangées par des êtres humains, mais encore les images de surveillance captées en permanence par des machines, l'imagerie médicale et, désormais, les images générées par des programmes d'intelligence artificielle, par exemple en réponse à des prompts, c'est-à-dire à quelques mots-clefs.

Ce trop-plein iconique, cette surabondance d'images va de pair avec une économie de l'ombre, c'est-à-dire une économie cachée¹. Le versant obscur ou sombre de l'actuelle surproduction d'images, ce sont d'abord des masses de travailleurs du clic qui représentent aujourd'hui le travail à la chaîne de la visibilité, effectué par une main-d'œuvre bon marché, généralement dans le Sud global, dont le labeur quotidien contribue à organiser et gérer la circulation des images : cette main-d'œuvre assure par exemple le taggage des images en termes de contenus (avec des effets souvent traumatiques sur ces travailleurs du visible condamnés à visionner de la torture ou de la pédopornographie pour les écarter du marché de la visibilité) ; elle assure le périmétrage des objets que les images représentent (afin de préparer ces images à être traitées par des programmes d'intelligence artificielle), etc. L'analyse marxienne de l'extraction de la plus-value à partir du travail impayé n'a rien perdu de son actualité dans l'économie actuelle des images.

Mais ce qui se passe aussi dans l'ombre des images – ou plutôt : sous leur surface visible –, c'est toute une série d'opérations d'encodage par lesquelles la plus-value est extraite du simple fait de voir, c'est-à-dire de notre appareil perceptif. Les images, on le sait, sont codées puis décodées par ce qu'on appelle des codecs (codeurs-décodeurs), pour économiser de l'espace (de la largeur de bande) sur les réseaux. Un ciel bleu, par exemple, occupera moins de place sur les routes où circulent les images (les câbles souterrains ou sous-marins, les ondes radioélectriques de la téléphonie mobile et de la

¹ Voir Peter Szendy, « Voiries du visible, iconomies de l'ombre » dans *Le Supermarché des images*, textes réunis par Peter Szendy, avec Emmanuel Alloa et Marta Ponsa, Jeu de Paume-Gallimard, 2020.

communication satellitaire) si la caractéristique colorée de ce ciel est exprimée par une formule de répartition statistique du bleu plutôt qu'en précisant la nuance exacte de chaque élément de l'image (de chaque pixel). L'essentiel, dans ces compressions, c'est qu'elles passent inaperçues : soit parce que les gains se fondent sur l'élimination de la simple redondance, soit parce qu'ils profitent de lacunes ou de zones d'insensibilité inhérentes à notre appareil perceptif (on discrimine moins au sein du bleu que pour d'autres couleurs). En revisitant le concept marxien de plus-value, à l'ère du numérique, le théoricien des médias Jonathan Sterne parle à ce propos de « plus-définition » (surplus definition) pour désigner l'excédent d'espace qui peut être ainsi dégagé grâce à une définition imperceptiblement plus basse de l'image².

Voilà un bref, trop bref aperçu de ce qui se passe, de ce qui se trame dans l'ombre des images, sous leur surface visible. Mais à quoi sert ce travail impayé ou sous-payé ? Pourquoi est-il nécessaire, ce travail de la visibilité qui, quant à lui, reste invisible ?

Jonathan Sterne a proposé de caractériser la compression comme « le processus qui rend un mode de représentation adéquat à ses infrastructures³ ». C'est-à-dire que la compression d'une image est la manière de la préparer, de l'apprêter en vue de son transport à travers une infrastructure routière en forme de réseau câblé, à travers ce que j'ai pu appeler des voiries du visible, des optoroutes ou des iconoroutes⁴. Autrement dit, c'est la vocation des images à circuler qui est au fondement de l'idée même d'une économie des images, de ce que je nomme souvent, en reprenant de façon critique un mot proposé par Jean-Joseph Goux, une iconomie.

Au sens où je l'entends, ce terme désigne non pas le simple fait que les images, comme n'importe quel autre produit, peuvent se retrouver ou non sur un marché où elles sont échangées, où elles acquièrent une valeur. Il désigne plutôt, plus précisément, le fait que les images sont structurées d'emblée par l'enjeu de leur valeur, que leur texture ou leur facture même, en tant qu'images, est déjà déterminée par leur vocation, par leur destination, qui est celle d'être échangées.

Iconomie : ce néologisme a été forgé, disais-je, par Jean-Joseph Goux en 1992⁵. Mais il faut aller plus loin que le sens restreint que Goux lui a donné. En effet, d'une part, ce mot s'inscrit chez lui dans un diagnostic sur notre époque (très problématique à mes yeux), un diagnostic qui croit pouvoir identifier notamment une disparition de la monnaie : « la monnaie n'existe plus, la vraie, l'authentique, l'absolue », écrit-il, puisqu'elle est dématérialisée, puisqu'elle est « devenue scripturale, ou nominale », puisqu'elle a perdu « de son poids rassurant, de sa matérialité thésaurisable ». Et d'autre part, ce que désigne pour Jean-Joseph Goux le néologisme iconomie, c'est le fait que la peinture peut précisément fournir une « compensation [...] devant l'incertitude du fondement des valeurs », qu'elle peut donc remplacer la stabilité perdue de la monnaie. Face à ce que je suis tenté d'appeler, en

² "I will use the term surplus definition to describe the difference between the definition that a media system can theoretically produce and what its users need to perceive in order for it to work [...]" Jonathan Sterne, *mp3. The Meaning of a Format*, Duke University Press, 2012, p. 46.

³ "Compression is the process that renders a mode of representation adequate to its infrastructures." Jonathan Sterne, « Compression: A Loose History », dans *Signal Traffic: Critical Studies of Media Infrastructures*, textes réunis par Lisa Parks et Nicole Starosielski, University of Illinois Press, 2015, p. 35. Ma traduction.

⁴ Sur la notion de « voiries du visible », voir Peter Szendy, *Le Supermarché du visible. Essai d'iconomie*, Minuit, 2017, p. 72, p. 99 et p. 115 ; sur les « optoroutes », voir Peter Szendy, *Pour une écologie des images*, Minuit, 2021, p. 78 et p. 81.

⁵ Jean-Joseph Goux, « L'art et l'argent : vers une nouvelle "iconomie" », *Art Press*, n°165, janvier 1992.

songeant à une distinction que l'on trouve chez Georges Bataille, l'iconomie restreinte de Jean-Joseph Goux, j'aimerais au contraire proposer l'idée d'une iconomie générale.

De ce point de vue élargi, il faut considérer, disais-je, que les images ne jouent pas un rôle économique en plus du fait qu'elles sont des images, comme si leur valeur s'ajoutait en quelque sorte à leur imagéité. Au contraire : les images, en tant qu'images, sont déjà tramées, traversées, structurées par des relations économiques. Pensez aux compressions, aux formatages qui dégagent de la plus-définition dans leur texture même, dans leurs éléments, dans leurs moindres composantes. Il faut donc dire que c'est l'affleurement même des images à la surface de leur visibilité qui suppose une soustraction dans l'ombre, un usinage, une manufacture appelée à s'effacer lorsque l'image devient image.

Or, dans cette production iconomique du visible, une mutation majeure s'est produite, qui affecte ce qu'on pourrait appeler le régime d'apparition des images, leur venue à l'apparaître. Cette mutation, elle ne concerne pas seulement la circulation des images après coup ; je veux dire : pas seulement le fait que, une fois qu'elles existent, les images sont transportées, acheminées vers les regards qui les attendent. C'est plutôt que les images sont devenues essentiellement mobiles, transitoires.

Il n'est pas sûr, d'ailleurs, qu'elles le soient simplement devenues. Je défendrais volontiers l'idée que les images ont toujours été vouées à – et déterminées par – leur transportabilité. Pensons à Aby Warburg, à ce concept qu'il propose et qu'il faudrait rendre en français par un mot-valise à même d'en restituer l'étonnante nouveauté, à savoir : *Bilderfahrzeug*, que l'on devrait traduire par « iconovéhicules ». Dans l'introduction à son *Atlas Mnemosyne*, Warburg écrit ainsi⁶ : « La tapisserie flamande [il parle de la tapisserie de la fin du Moyen-Âge] est un prototype, de dimensions encore colossales, du véhicule automobile des images (des *automobilen Bilderfahrzeugs*) : décrochée du mur, grâce à sa mobilité et à sa technique fondée sur la reproduction et la duplication d'un contenu iconographique, elle [la tapisserie] est un précurseur de l'image imprimée, autrement dit de l'eau-forte et de la xylographie [...]. » Dans un lexique plus proche de nous, on pourrait dire que la tapisserie est une compression ou un formatage de l'image.

Mais, même si les images sont depuis longtemps vouées à circuler (peut-être depuis toujours : on pourra en discuter et j'y reviendrai encore, dans un instant, en vous parlant un peu de Marx et de l'idée d'un transport sur place⁷), il est indéniable que quelque chose a changé dans cette vocation ou destination circulatoire des images. Car les images sont aujourd'hui immédiatement envoyées, postées, échangées, partagées. Autrement dit, l'acheminement des images est contemporain de leur genèse : il se produit en même temps que leur venue à la visibilité, comme en témoignent les icônes de partage qui s'affichent sur nos écrans aussitôt qu'un cliché a été pris. À peine saisie, l'image est

⁶ Aby Warburg, « Introduction à l'Atlas Mnemosyne », dans *L'Atlas Mnemosyne. Écrits*, II, traduction française (modifiée) de Sacha Zilberfarb, L'Écarquillé, 2012, p. 58. La traduction française rend l'idée très confuse en proposant : « ce transport d'images automobiles ».

⁷ Dans *Pour une écologie des images*, en relisant la célèbre scène de l'invention de la peinture chez Plin, je suggère que la toute première image de l'histoire de l'art est déjà un transformatage : « [...] à l'origine de la peinture, il y a un échange, une substitution de médiums ou de formats (du trait à la terre cuite). Au commencement, il y a une différence de formatage, c'est-à-dire aussi un différentiel de vitesses, puisque l'un des formats (la cuisson de l'argile) prend plus de temps que l'autre (le tracé du dessin). La toute première image de l'histoire de l'art est un *transformat*. » Peter Szendy, *Pour une écologie des images*, op. cit., p. 20.

adressée ou adressable. Elle n'attend pas d'exister ici avant de partir là-bas. Elle est originellement en partance (il faut presque faire attention pour qu'elle ne s'envoie pas). Si bien que son transport ne lui survient pas après coup, post factum (après le fait de la fabrication de l'image), mais il participe à chaque instant de sa texture même ou de sa tenue. Et c'est pourquoi nous sommes portés à dire que le régime d'existence de l'image aurait basculé : désormais, elle serait essentiellement circulatoire plutôt que stationnaire, itinérante plutôt qu'attachée (même provisoirement) à un support ou une surface.

C'est au fond cette texture circulatoire de l'image que l'on remarque chaque fois que sa transportabilité intrinsèque affleure à la surface du visible : chaque fois que l'image se pixellise, on voit poindre en elle, à travers elle, les routes, les iconoroutes qu'elle est en train de parcourir pour venir jusqu'à nous se faire voir.

Pour aller un peu plus loin dans l'analyse de cette transportabilité inhérente aux images, je vous propose, pour conclure mon intervention, de nous tourner brièvement vers des pages peu connues – peu commentées, en tout cas – du deuxième volume du Capital de Marx, des pages consacrées aux transports, justement.

Le transport, écrit Marx, ne produit rien qui soit distinct du temps qu'il prend, rien qui puisse en être détaché en tant que marchandise devenue indépendante de son procès de production⁸. Son « effet utile », dit Marx, « n'existe pas comme objet d'usage distinct de ce procès ». Le propre du transport, c'est donc que produit et production s'y confondent, y coïncident parfaitement. Exactement comme se confondent et coïncident, dans le temps de l'encodage et du décodage, la facture des images numériques contemporaines (ce dont elles sont faites, ce qui les trame) et ce que Nadar appelait leur « factage » (c'est le même mot que facteur), c'est-à-dire leur envoi, leur distribution (dans ses Mémoires, Nadar parle des photographies qu'il prenait en ballon pour ensuite les acheminer jusqu'au sol par une corde⁹). Une image, aujourd'hui, ce sont des paquets de données transportées et stockées. Mais Marx va plus loin en distinguant, d'une part, la circulation ou l'échange et, d'autre part, le transport proprement dit : « des marchandises », dit-il, « peuvent circuler sans se mouvoir matériellement, et des produits peuvent être transportés sans qu'il y ait circulation de marchandises ni même échange direct de produits¹⁰ ». Il y a ainsi circulation sans transport lorsqu'« une maison que A vend à B circule comme marchandise sans bouger de place » ou lorsque « des marchandises mobiles, comme le coton ou le fer brut, peuvent traîner longtemps dans le même dépôt, tout en parcourant une infinité de procès de circulation, en étant achetées et revendues par les spéculateurs ». Quant au transport sans circulation, on imaginera facilement qu'un produit quelconque puisse être simplement déplacé sans qu'il change pour autant de propriétaire.

⁸ Karl Marx, *Le Capital*, II, traduction française d'Erna Cogniot, Éditions sociales, 1977, p. 51. Pour une lecture plus développée de ces pages de Marx dans une perspective iconomique, voir Peter Szendy, « Iconoroutes et iconovéhicules », dans *Sites du film : le cinéma et ses parages*, textes réunis par Jean-Michel Durafour, Les Presses du réel, 2023, p. 55-79.

⁹ Nadar, *Quand j'étais photographe*, Ernest Flammarion, sans date (vers 1900), p. 79. Sur ce « factage » photographique de Nadar, voir Peter Szendy, *Pour une écologie des images*, op. cit., p. 73 sq.

¹⁰ Karl Marx, *Le Capital*, II, op. cit., p. 131.

À ces apparentes évidences, à ces exemples qui semblent aller de soi, je suis malgré tout tenté d'objecter. Car déjà, pour qu'un bien immeuble (une maison) circule sans transport, il faut qu'un déplacement matériel affecte son titre de propriété, qui doit, comme on dit, changer de mains. La circulation sans transport ne serait donc, en réalité, qu'un transport déplacé, métonymique. Mais surtout, dans le cas des produits stockés que la spéculation fait circuler sans les mettre matériellement en mouvement, il faut considérer le stockage lui-même comme un formatage ou un emballage équivalent à un transport sur place : il faut que le produit reste ce produit qu'il est, il faut qu'il ait une forme de permanence à travers le changement qui l'affecte (il s'use, il est plus ou moins périssable même s'il ne bouge pas) afin qu'on puisse spéculer sur lui en tant que produit identique à soi.

Ce qu'écrit Marx au sujet du transport pourrait donc valoir tout autant pour le stockage : « Le transport [et j'ajouterais : le stockage] exige par exemple des précautions plus ou moins grandes, par suite une dépense plus ou moins grande de travail et de moyens de travail, selon que l'article est plus ou moins fragile, périssable, sujet à faire explosion¹¹. » Ce que Marx nous engage ainsi à penser, de manière inattendue, c'est que le stockage, ce n'est peut-être rien d'autre qu'un cas particulier (ou un degré zéro) du transport : car le stockage n'est pas simplement un laisser-reposer ou un laisser-être (qui reviendrait à laisser la marchandise se décomposer) ; le stockage est un être-sur-place, certes, mais constamment entretenu, si bien qu'il faudrait plutôt le définir comme un se-mouvoir-sur-place. Voilà ce que je voulais apporter à notre discussion : non seulement des manières de penser le travail et la plus-value dans l'économie contemporaine, mais aussi des concepts comme celui d'iconovéhicule chez Warburg ou l'indistinction du transport et de son produit chez Marx. Car les images d'aujourd'hui ne cessent de circuler, c'est-à-dire de se transformer, y compris sur place.

Peter Szendy

Peter Szendy est professeur en humanités et en littérature comparée à Brown University et conseiller musicologique pour les éditions de la Philharmonie de Paris. Parmi ses publications récentes : *La Voix, par ailleurs* (avec Laura Odello, Minuit, 2023) ; *Pouvoirs de la lecture. De Platon au livre électronique* (La Découverte, 2022) ; *Pour une écologie des images* (Minuit, 2021) ; *Le Supermarché du visible. Essai d'iconomie* (Minuit, 2017) ; *À coups de points. La ponctuation comme expérience* (Minuit, 2013). Il a été le commissaire de l'exposition *Le Supermarché des images* au Jeu de Paume (février-juin 2020).

© Images secondes, 2024

¹¹ *Ibid.*, p. 132.