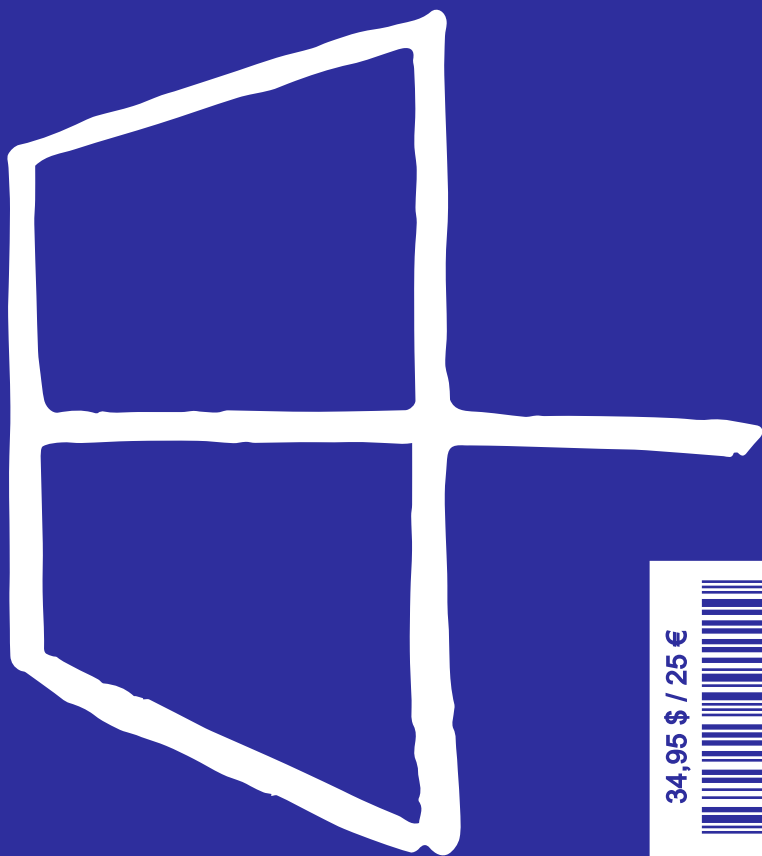


Suzanne Errances Cloutier



34,95 \$ / 25 €



les éditions du passage

Errances

© les éditions du passage, 2023
© Suzanne Cloutier pour les
dessins

Tous droits réservés.
Toute reproduction, même par-
tielle, de cet ouvrage est inter-
dite sans l'autorisation écrite de
l'éditeur.

Conception graphique
BERGER.studio
Adjointe au graphisme
Zoé Brunelli

Nous remercions le Conseil des
arts du Canada de son soutien.
*We acknowledge the support of
the Canada Council for the Arts.*

Nous reconnaissons l'appui finan-
cier du Gouvernement du Canada.
*We acknowledge the financial
support of the Government of
Canada.*

Nous remercions de son soutien
financier le Gouvernement du
Québec – Programme de crédit
d'impôt pour l'édition de livres –
Gestion SODEC.

Si vous désirez être tenu informé
de nos parutions, il vous suffit de
vous abonner à notre infolettre sur
le site editionsdupassage.com.

Catalogage avant publication
de Bibliothèque et Archives
nationales du Québec
et Bibliothèque et Archives
Canada

Titre: Errances / un livre de
Suzanne Cloutier (introduction et
images) ; avec les textes de
Joséphine Bacon [et 10 autres].
Noms: Cloutier, Suzanne (Artiste),
illustrateur. | Bacon, Joséphine,
1947- auteur.

Description: Comprend des référé-
rences bibliographiques.

Identifiants: Canadiana

20230058701 | ISBN

9782925091110 (couverture rigide)

Vedettes-matière: RVM: Cloutier,
Suzanne (Artiste) | RVM: Vaga-
bonds dans l'art. | RVM: Poésie
québécoise—21^e siècle. | RVMGF:
Livres d'art.

Classification: LCC N6549.C565

A4 2023 | CDD 709.2—dc23

Dépôt légal :

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

4^e trimestre 2023

Suzanne Cloutier

Errances

À ma tante qui toute sa vie aura été hantée par la peur que son frère
meure gelé dans la rue.

Sommaire

P. 7	Suzanne Cloutier, <i>Errances - signes de survie</i>
P. 25	Joséphine Bacon

DANGER — Le livre rouge

P. 57	Élise Turcotte, <i>Mains rouges</i>
P. 59	Laure Morali, <i>La vague</i>
P. 65	David Goudreault, <i>Déshérences</i>

PRUDENCE — Le livre jaune

P. 101	Rodney Saint-Éloi, <i>Confiné, comment dire ?</i>
P. 103	Catherine Mavrikakis, <i>Phare</i>
P. 109	Alex Noël, <i>Les normales de saison</i>

SÉCURITÉ — Le livre vert et bleu

P. 147	Perrine Leblanc, <i>Frontière dure</i>
P. 150	Jean Barbe, <i>Je suis l'immobile</i>
P. 155	Mauricio Segura, <i>L'ombre de mes ancêtres</i>
P. 161	Marie-Andrée Gill, <i>Se perdre dans le vortex des images</i>

P. 166	Légendes
P. 170	Sources
P. 171	Biographie et remerciements

*L'époque de l'avion à réaction
crucifie le vagabond : comment
ce dernier pourrait-il voyager
clandestinement dans un avion
de messagerie ?*

Jack Kerouac

Une humanité en mouvement

L'humanité était nomade à ses débuts. Elle est en grande partie devenue sédentaire. Des frontières sont venues diviser les terres qu'elle parcourait jusqu'alors en toute liberté. Mais des peuples nomades parcourent toujours leur territoire en suivant les saisons et les migrations d'animaux dans des pays colonisés par d'autres. Le nomadisme est une composante essentielle de leur identité et ils se réclament d'un mode de vie que certains tentent de leur dénier, parfois par la force.

Des nomades qui ne souhaitaient pas l'être errent par nécessité, chassés de leur territoire par des impératifs de survie, des catastrophes naturelles ou la férocité des hommes. Ils cherchent en un autre lieu un avenir meilleur, mais ils se heurtent aux frontières et s'y entassent, de plus en plus nombreux, dans des camps de réfugiés où on les parque en attendant de savoir quoi faire d'eux.

Des hommes et des femmes prennent aussi la route par refus d'un mode de vie qu'on voudrait leur imposer, conscription, industrialisation, spéculation, et ceux qu'on appelait anciennement les trimardeurs parcourent les pays en passant d'un travail saisonnier à un autre. Certains ne tiennent pas en place. Ils choisissent le nomadisme pour aller à la découverte de la diversité du monde et pour trancher à la racine leurs attaches matérielles.

D'autres enfin, dévastés par la maladie mentale ou les dépendances, hantent les villes jour et nuit, sans but.

Toutes les errances ne sont pas voulues, toutes les errances ne sont pas égales, mais toutes les errances ont leur humanité en partage, et le besoin de survie – et la solidarité qui en découle.

Dreyfuss et la création d'un langage universel

Les grands-parents de Henry Dreyfuss ont quitté l'Allemagne en 1873 pour s'installer à New York. Ils y tenaient un magasin de matériaux pour costumes et décors de théâtre où travaillait leur fils comme tailleur. Né en 1904, Henry a remporté au milieu des années 20 un certain succès en tant que concepteur de décors, d'éclairages et de costumes pour des productions de Broadway.

Attiré peu à peu par la profession émergente de designer industriel, Henry Dreyfuss fonde au début des années 30 ce qui deviendra l'une des plus importantes firmes américaines de design. Pendant des décennies, cette firme créera les formes emblématiques d'objets du quotidien de l'Amérique moderne.

Les clients de Dreyfuss, dont la liste est impressionnante, proviennent de tous les champs d'activité économique. Ce dernier dessine des aspirateurs pour Hoover, des lavabos pour Crane, des tracteurs pour John Deere ou encore la locomotive du *20th Century Limited*. Il collabore pendant des décennies avec Bell Téléphone. Il crée d'abord le téléphone noir à cadran mobile, le modèle 300, en 1937, ensuite le modèle 500 en 1949, qui se déclinera en plusieurs couleurs en 1954. Cet appareil deviendra le téléphone le plus popu-

laire jamais produit. Sa version murale en vert olive trônait au milieu de notre maison quand j'étais petite.

Comme la plupart des designers et architectes avant-gardistes de l'époque, Dreyfuss est convaincu que la forme doit découler de la fonction. Les études ergonomiques précèdent le dessin industriel, en quête d'un tracé simple, élégant et intemporel. L'humain et sa mesure sont au centre de cette vision. L'apport principal de Dreyfuss réside dans cette recherche en anthropométrie. Il détermine la force qu'un pied doit mettre sur une pédale, la pression nécessaire à une main sur un bouton, etc. Il tente d'accorder la machine avec l'humain plutôt que l'humain avec la machine.

Dreyfuss souhaite également mettre en œuvre des symboles pour communiquer sans la barrière des langues. Dans les années 50, il est recruté par un fabricant d'équipement de forage pétrolier. Des travailleurs non anglophones utilisent l'équipement et leur sécurité est menacée par des commandes incompréhensibles pour eux.

Dreyfuss entreprend alors une importante recherche graphique en vue de proposer des icônes pour toutes les commandes. Il élabore une série de pictogrammes compréhensibles et utiles à une clientèle de toutes les langues et même pour les illettrés. Depuis, tous les tableaux de bord de nos voitures, de nos laveuses et de la plupart des objets du quotidien communiquent par symboles.

En 1969, Dreyfuss entame son ouvrage de référence *Symbol Sourcebook: An Authoritative Guide to International Graphic Symbols*. Avec son épouse Doris Marks et son assistant Paul Clifton, il collige des symboles graphiques par l'entremise d'organisations professionnelles du monde entier. L'équipe recueille ainsi 20 000 symboles, qu'elle organise en un ensemble cohérent de plusieurs milliers de signes symbolisant des modes d'emploi, des instructions, des avertissements.

Le livre est préfacé par Buckminster Fuller, l'architecte visionnaire qui a donné à Montréal le dôme géodésique de l'île Sainte-Hélène, la Biosphère. Fuller sacre Dreyfuss comme l'expert incontesté d'un nouveau mode de communication silencieux et universel destiné à guider une humanité au-delà des barrières linguistiques.

Publié en 1972, l'ouvrage deviendra une bible pour les designers, les graphistes et les architectes. Le livre débute par un sommaire en 18 langues (allemand, anglais, arabe, chinois, danois, espagnol, finlandais, français, hébreu, hindi, italien, japonais, néerlandais, norvégien, portugais, russe, suédois et swahili) qui ne laisse planer aucun doute sur le désir d'universalité de Dreyfuss, conscient que les habitants de notre planète parlent environ 5000 langues et dialectes et que d'autres sont analphabètes.

Parmi les symboles, classés par champs d'activité, une section est réservée aux signes de vagabonds. Ils détonnent, dans ce livre aux signes standardisés, par leur tracé à la craie. Ces deux pages reproduisent une soixantaine de signes dis-

tinctifs que les vagabonds – souvent analphabètes – ont dessinés ou gravés sur les murs, les clôtures ou autres surfaces, entre les deux guerres mondiales. Ces pictogrammes, fréquemment dessinés au charbon volé sur les trains, prévenaient les autres chemineaux des dangers à éviter et indiquaient les endroits où dormir, où travailler, où se procurer de la nourriture. Le livre de Dreyfuss est un ouvrage visuel, aucun contexte n'est donné sur la collecte de ces signes, il n'y a que le symbole et sa signification.

Basquiat et les signes de vagabonds

Symbol Sourcebook faisait partie des livres préférés de l'artiste américain d'origine haïtienne et portoricaine Jean-Michel Basquiat, grand amoureux de signes et d'ouvrages de référence. C'est dans une de ses peintures couvertes de mots et de symboles que j'ai d'abord découvert ces pictogrammes. On les retrouve dans près d'une dizaine de tableaux et de dessins, mais c'est dans *Pegasus* (1987), l'une de ses rares peintures en noir et blanc, qu'il en fait l'exploitation la plus intensive.

Les pictogrammes que Basquiat utilise à répétition signalent le plus souvent des dangers ou des situations désagréables :

eau non potable
rien à gagner ici
douteux
quartier dangereux
un homme de mauvaise humeur vit ici
ces gens sont riches
les lâches donneront pour se débarrasser de vous

Basquiat dessine le symbole et écrit sa définition en dessous. Il utilise aussi deux pictogrammes de la section « Folklore » du livre de Dreyfuss, reproduits sur la même page que les signes de vagabonds :

l'enfant meurt

l'homme meurt

Dès 17 ans, Basquiat se taille une réputation en couvrant de ses tags les murs du Lower Manhattan à New York. De courtes phrases philosophiques, poétiques et provocatrices, écrites en lettres majuscules et signées SAMO® (acronyme de *Same Old Shit*), se distinguent par la qualité de l'écriture. De ses goûts hétéroclites en musique, en littérature et en art se dégageait une préférence pour des artistes engagés et critiques de la société américaine, blanche et conservatrice. Basquiat vouait, entre autres, une grande admiration aux écrivains de la *beat generation*, en particulier à William S. Burroughs qu'il fréquentait. En 1988, il se fait photographe prenant un air grave alors qu'il serre contre sa poitrine le livre de Jack Kerouac *The Subterraneans* (*Les souterrains*).

Dans sa recherche de liberté et d'anticonformisme, Basquiat adopte un mode de vie « bohème » très valorisé dans le New York des années 80. Cette ville en faillite rend disponibles un grand nombre de locaux que des artistes sans le sou peuvent s'offrir. Il en résulte une effervescence culturelle. Comme lui et bien avant lui, des auteurs et des artistes ont cherché un mode de vie sans contraintes qui ferait place à l'imprévu et à la création. Ils se mêlaient à des groupes marginaux et certains ont adopté la vie de vagabond ou de *rail raiders* pour

connaître le dénuement lié à l'errance. L'abus d'alcool et de drogues et la prostitution faisaient partie de l'expérience.

L'histoire ne dit pas si Basquiat avait rencontré ces signes en errant dans les rues et ruelles du Lower East Side de New York. Après son départ du logis paternel, Basquiat, sans domicile fixe, squatte chez des amis et gagne sa vie en vendant les cartes postales et les chandails qu'il crée. Vendeur ambulant, il pratique l'un des métiers traditionnels des vagabonds, ici adapté à son art. Au moment où Basquiat utilise les signes de vagabonds dans ses œuvres, il est toutefois loin de la précarité financière. Jamais un peintre noir n'avait connu un tel succès mondial et financier. Il est devenu riche et célèbre, ce qui ne l'empêchait pas de chercher ses repères dans un monde conformiste et obsédé par l'argent.

L'expérience de la route

J'ai acheté le livre de Henry Dreyfuss, décoloré et très usagé, à une bibliothèque qui l'avait retiré de ses rayons. J'ai ensuite découvert le *Dictionary of Symbols* (1991) de Carl G. Liungman qui comprend un chapitre sur les signes de vagabonds. Ce sémiologue suédois ajoute à l'inventaire de Dreyfuss une quarantaine de pictogrammes anglais et suédois, apportant ainsi un aperçu européen qui m'a permis de comparer les similitudes et les différences de leurs équivalents américains. Ce dictionnaire est friand de détails sur la provenance des symboles.

J'ai relevé les pictogrammes des deux ouvrages et j'ai dessiné rapidement chacun sur du papier à aquarelle en

pensant aux vagabonds qui les auraient tracés, puis abandonnés aux intempéries. J'ai ensuite appliqué l'aquarelle en adoptant le code de couleurs de la signalisation routière qui règle nos déplacements quotidiens : le rouge pour le danger, le jaune pour la prudence et le vert pour la sécurité, avec quelques exceptions bleues pour l'eau ou la foi. J'ai accentué le contraste des symboles au fusain et ajouté une légende pour leur signification, parfois différente en Amérique et en Europe.

Les dessins retenus pour ce livre illustrent des morceaux d'histoire de générations de bohémiens, de sans-abri et de voyageurs ferroviaires clandestins ayant traversé une période de misère économique et d'industrialisation frénétique.

La révolution industrielle a eu pour conséquence de jeter à la rue des millions de personnes en Suède et en Angleterre et des chemineaux transfrontaliers ont été réduits à parcourir l'Europe. Harry Martinson, écrivain suédois né en 1904, ancien chemineau et Prix Nobel de littérature, écrit, dans son roman *La société des vagabonds* (1948), que le nombre de ceux-ci a quintuplé entre 1850 et 1890 et que près d'un million de Suédois se sont vus forcés de quitter leur pays. Martinson a vécu parmi les vagabonds en Suède et ailleurs dès ses 16 ans. Il raconte que la police entraînait des chiens à aboyer de façon particulière pour annoncer les trimardeurs. Qu'aux carrefours, un poteau indicateur couvert de gribouillis donnait des indications, faisait des salutations ou avertissait que la route vers l'est était surveillée par la police montée. Que les travaux forcés attendaient ceux

qui seraient arrêtés. Toujours en péril, les vagabonds laissaient au prochain qui passerait par là les renseignements vitaux pour sa survie.

Dans son livre, il décrit cinq « écoles » de trimardeurs suédoises. La première « école » reste à l'intérieur de son canton et donc évite les zones industrielles. La deuxième dite généraliste, la plus nombreuse, emprunte toutes les routes du pays. La troisième s'en tient aux routes nationales. La quatrième préfère les grandes forêts, c'est l'école du Nord. La cinquième est celle des voies ferrées. « Elle est moderne mais profondément décadente. Ses membres ne perdent jamais le contact avec le réseau ferroviaire. Ils ne quémandent pas chez le paysan mais dans les agglomérations possédant une gare et logent chez l'habitant plus souvent que dans les granges, ce qui implique qu'ils mendient de l'argent. Cette école est profondément méprisée des quatre autres [...]. Ils voyagent par le train autant, voire plus, qu'à pied [...]. La plupart du temps, ils traînent une valise contenant des vêtements de rechange et possèdent une brosse à chaussures et une à vêtements. [...] C'est la version moderne de la révolte des routes et des mendiants. [...] La cinquième école a gagné du terrain, au rythme où la tolérance romantique en perdait. »

Martinson louange le vagabond qui chemine à pied, sans bagages. Selon lui, la marche favorise la réflexion et la rencontre avec les habitants et la nature, tandis que le dénuement appelle la solidarité et l'humanité. Cet éloge de la marche résonne en moi. Quand j'étais plus jeune, notre mère