



HAL
open science

Alphabet à barbes

Yoann De Roeck

► **To cite this version:**

| Yoann De Roeck. Alphabet à barbes. Graphê, 2020, pp.2-10. hal-04123309

HAL Id: hal-04123309

<https://hal.science/hal-04123309v1>

Submitted on 16 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Alphabet à barbes

La norme et la vertu

Au milieu du XIX^e siècle, le ministère de la Marine de Louis-Napoléon Bonaparte enjoint aux patrons de pêche de déclarer et faire immatriculer leur embarcation auprès des autorités locales. Cette loi du 9 janvier 1852 s'ajoute à la longue histoire de l'Inscription maritime et au statut complexe des gens de mer : les militaires, pêcheurs, exploitants et bientôt les plaisanciers. Le peuple français, fraîchement libéré des conditions de caste en usage avant la Révolution et encore marqué par l'alternance des régimes jusqu'en 1848, assimile à marche forcée les règles d'administration de la nouvelle république : décrets et circulaires de préfecture, dérogations et avis divers sont placardés au quotidien dans les ports. Car l'époque est tout à la norme : le climat politique martial en Europe, mais aussi les promesses d'une ère industrielle prospère et déjà concurrentielle tord la gouvernance en un exercice qui privilégie la réglementation à l'esprit des lois. Le corps halieutique navigue alors entre droits et obligations, garanties de protection et menaces de sanctions, jouissant à la fois de prérogatives ancestrales et pourtant soumis à d'inédites considérations sur l'exercice de la pêche. Une saisonnalité toujours plus stricte, la gestion accrue de la ressource, un contrôle du matériel et la tenue d'un registre d'équipage sont les préoccupations qui pèsent sur cette population qui doit d'abord se soucier de trouver le poisson, et, le dimanche, prier sainte Anne pour ne pas périr en mer.

Matricule

Canots et chaloupes porteront donc désormais un numéro bien en vue à la proue et sur la voile afin de faciliter le travail d'identification des gendarmes. Le matricule est composé comme suit : une lettre initiale pour le quartier maritime où est rattaché le bateau, puis une séquence de chiffres attribués par ordre d'arrivée des inscrits. En Bretagne comme ailleurs, le découpage géographique en quartiers et sous-quartiers variera au fil du temps, certains ports gagnant en « autonomie » quand d'autres seront « fusionnés ». Ainsi, dans le Finistère, par exemple, les inscriptions sur les bateaux de Guilvinec, de Douarnenez ou d'Audierne comporteront d'abord la lettre Q de la ville de Quimper avant d'opter pour celles, plus iconiques, que l'on reconnaît sur les cartes postales du début du XX^e siècle : G, D, A, etc. Alors, tous aux pinceaux ! {Fig. 1} Le bordage avant doit être estampillé selon les règles : des signes de 25 centimètres de haut et de 4 centimètres d'épaisseur de trait, placés 10 centimètres sous le plat-bord. Si l'on peut saluer la clarté du décret sur deux points (l'exigence de lisibilité des marques et le montant de l'amende en cas d'insubordination), pour le reste, la marge d'interprétation est immense. Inutile d'être imprimeur typographe ou peintre en lettres pour comprendre combien ces consignes sont maigres. Pourtant, les photographies des années qui suivent la loi témoignent d'un système



Fig. 1 - *Pêcheur préparant son bateau sur la plage de Douarnenez*, Robert Demachy, ca 1911.
© Musée Nicéphore Niépce, ville de Chalon-sur-Saône.



Fig. 2 ~ Douarnenez, le môle, Neurdein, ca 1885. © Roger-Viollet.



Fig. 3 ~ Carénage d'une barque sur les quais, ca 1900. Fonds Villard. © Archives départementales du Finistère.

homogène sur la côte bretonne {Fig. 2}. On peut y voir des inscriptions soigneusement peintes à l'huile en blanc sur le coaltar noir de la coque, aux dimensions constantes et espacements réguliers, superbement exécutées dans un style reconnaissable entre tous...

Encore du Didot

Avec tout le respect qu'on doit à la dynastie des Didot et aux goûts sûrs de l'Empereur, il faut admettre que les caractères dits « modernes »

sont rarement salués pour leurs vertus signalétiques. Ajoutons que si les modèles de lettres étaient monnaie courante, il n'en va pas de même pour les chiffres – ce parent pauvre de l'art typographique : quasiment absents des spécimens de l'époque, ils ne se devinent souvent qu'en petit corps au sein d'un texte et, qui plus est, la plupart du temps sous leur forme elzévirienne ! Un choix de modèle surprenant, donc. Les marins ayant pour habitude de toiletter régulièrement la coque de leur bateau (lavage, carénage, calfatage) voire de remplacer certaines bordées abîmées, l'idée de graver le numéro dans le bois une bonne fois pour toutes au lieu de le tracer au pinceau tous les deux mois s'est vite imposée. Sur les images, il n'est d'ailleurs pas rare d'observer le sillon des chiffres sur une coque encore non repeinte {Fig. 3 et détail}, ou de distinguer la trace d'une ancienne immatriculation sous la nouvelle lors d'un changement de propriétaire {Fig. 4 et détail}. Là encore, la difficulté du procédé (gravure à main levée, à la pointe du couteau sur une surface convexe) aurait naturellement dû orienter les pêcheurs vers un sans-serif à faible contraste ou une égyptienne bien campée plutôt que vers les tortures raffinées d'un Didot. Un choix de modèle maso, en réalité. C'est pourtant bien du côté des héritiers des premiers « modernes » – que les fondeurs et imprimeurs baptisèrent Classiques, Initiales ordinaires, Lettres de deux points ou Initiales serrées, Engraver's, etc. – qu'il faut chercher le modèle des premières immatriculations : l'extrême contraste des signes visibles sur les photographies et le ratio hauteur de capitales / épaisseur de fût imposé par le décret coïncident parfaitement.

Virement de bord

Que le style ait été officiellement imposé par les autorités ou non, une certitude demeure : jusque dans les années 1890 tout est conforme en Cornouaille et l'on peut véritablement parler d'un système normatif, bien qu'artisanal. À compter de cette date, tout bascule. On voit alors fleurir çà et là sur les coques des barques

une lettre initiale en gothique (Fig. 5) (comble de la dissidence !), des ornements (carrés ou diamants) ; les signes ronds s'ouvrent à en devenir méconnaissables, finissant par des gouttes protubérantes, et, plus spectaculaire encore, des bifurcations (ou « barbes ») aux formes marines naissent à la base des chiffres droits (Fig. 6). L'austère Didot ne fait plus trembler et les marqueurs de la modernité sont à piocher ailleurs : dans la littérature romantique, la réclame industrielle ou la presse ouvrière par exemple. Comme le dit très justement le paléographe Malcom B. Parkes : « changes in the signs are the sign of change »...

Il faut dire qu'en moins de deux générations, avec le retour définitif de la république, le pays rattrape au galop son retard sur la modernité : Victor Hugo entre au Panthéon, le train arrive enfin dans le Finistère, des peintres s'installent à Pont-Aven, le business de la carte postale touristique explose, la tour Eiffel est sur pied, la pêche à la sardine est bonne et Sarah Bernhardt joue *Phèdre* au théâtre ! Le paysage visuel des Français est plus déluré que jamais et les marins aussi vont tirer parti du maelström : une façon de faire est officielle – dont acte, honorons-la –, d'autres sont au goût du jour mais pas proscrites, alors profitons-en !

Interprétations

En observant de nombreuses images de 1900, un constat s'impose : ces formes soudaines et extravagantes sont plus que de simples envies individuelles de marins pêcheurs souhaitant *customiser* leur propre véhicule. En réalité, les variations s'observent davantage d'une flotille entière à une autre qu'entre deux bateaux du même bassin. Ces entorses au modèle et la réappropriation des inscriptions sont donc une œuvre collective de chaque quartier maritime, capable à la fois de fédérer les marins du même port (où règnent la fraternité et un puissant sentiment d'appartenance) et de les distinguer du port voisin (avec qui la concurrence en mer est rude et les relations souvent franchement hostiles).



Fig. 4 ~ Concarneau, le séchage des filets, 1913.
Agence Rol. © Bibliothèque nationale de France.



Fig. 5 ~ Port de Douarnenez, Charles Géniaux, ca 1904.
© Collection musée de Bretagne, Rennes.



Fig. 6 ~ Marins préparant leur bateau sur la plage de Douarnenez, Robert Demachy, ca 1911. © Musée Nicéphore Niépce, ville de Chalon-sur-Saône.



Fig. 7 - Boîte d'effets personnels, date inconnue, probablement années 1930. Port-musée, Douarnenez. © YDR.



Fig. 8 - Markezen, marques de filet. Collection privée. © YDR.

Selon l'avis des anciens le style de l'alphabet « à barbes » fut inventé afin de rendre les chiffres « pêchants ». Comprendre : pour présenter aux flots une silhouette ronde (comme les 0, 2, 3, 5, 6, 8 et 9) qui ne heurte pas le génie de la mer et apporte la fortune. Certains patrons allant même jusqu'à poser des « options » sur un numéro favorable au bureau de l'administration maritime avant la construction du bateau ! Mais un autre témoin – marin graveur lui-même – rejette cette hypothèse superstitieuse et parle plus volontiers de motivations purement esthétiques. Loin d'être incompatibles, ces points de vue éclairent avant tout la complexité des mentalités de l'époque et les représentations contradictoires que l'on a d'elles a posteriori : un peuple certes bourru mais voyageur, passablement illettré et pourtant bilingue, régionaliste dans l'âme mais fervent patriote, légitimiste de condition et communiste de conviction, pieux jusqu'à la dévotion et malgré tout bon client de remèdes païens capables de conjurer le mauvais œil... Alors, le motif de cette graphie : identitaire, artistique ou propitiatoire ?

Morphogenèse

Si les raisons qui mènent au « pourquoi » s'annoncent multiples et longues à réunir, tentons une approche par la méthode d'analyse morphologique chère à Carlo Ginzburg pour tenter d'avancer sur la question du « comment ? ». Nous l'avons vu, les immatriculations sont gravées – il ne s'agit pas de peinture – selon

une tradition observée chez tous les peuples de la mer : toujours un couteau au fond de la poche et une dextérité à manier le bois digne des meilleurs artisans. Les artefacts qui nous sont parvenus – boîte de rasage (Fig. 7), marques de filets (Fig. 8) – attestent de cette habileté généralisée à tracer des glyphes à l'aide d'une simple lame. Pour autant, ces formes typographiques ne tombent pas du ciel. Avec ses terminaisons fourchues, l'alphabet « à barbes » inventé par les marins de Douarnenez rejoint la famille des caractères de lignée philocalienne, auxquels on aurait ajouté quelques décorations et exacerbé la sinuosité des déliés. Des produits répondant plus ou moins à cette description étaient alors en vogue et répandus chez les fondeurs et les marchands de caractères, bien que souvent relégués dans un fourre-tout en fin de catalogue sous des appellations fantaisistes : Toscanes perlées, Guillochées noires, Italiennes éclairées, Napolitaines, Noires fleuries, Vénitienes... Dans son livre *Nineteenth Century Ornamented Typefaces*, Nicolette Gray assure que les premiers caractères de type Toscanes furent construits sur la base de l'English Vernacular Letterform et ses proportions carrées. Dans *American Wood Type, 1828 – 1900*, Rob Roy Kelly analyse quant à lui ces caractères en identifiant trois structures de base (égyptienne, bâton, elzévir) ayant migré de façon décorative avec l'apparition d'un embranchement en place des serifs. D'où la question : que pourrait bien donner une telle « mutation toscane » appliquée cette fois à un modèle de type Didot (Fig. 9) ?



Fig. 9 - Divers signes dans le style dit « à barbes », mélange de relevés et de photographies, époques et localisations diverses. Droits réservés.

Contraintes

Une autre approche, formelle elle aussi, mais s'attachant moins à l'esthétique qu'à la technique, permet d'échafauder deux hypothèses pour expliquer la morphogenèse de ces chiffres à barbes : les atouts d'une chasse constante et les bienfaits du pochoir. Le décret, nous l'avons dit, ne mentionne que des données métriques (hauteur et graisse des fûts) et les premiers résultats visibles sur les photographies d'avant 1885 étaient prévisibles : l'inscription du signe particulièrement étroit *1* pose manifestement des problèmes d'approche aux marins. Il est à la fois trop loin de son voisin – créant un trou dans la composition – et, au contraire, trop serré lorsqu'il est doublé dans une séquence de type *11* – engendrant un vrai problème de lisibilité à distance. Dans ce cas de figure, bien connu des professionnels de la typographie, la parade est simple : il suffit d'élargir artificiellement le glyphe au moyen de serifs (ornementaux, non structurels) pour le doter d'un encombrement plus standard. L'ajout, vers 1890, d'extensions « à barbes » a donc aussi une fonction (voulue ou non). Les quelques relevés le confirment : la valeur d'interlettrage observée est constante de fût à fût et non de bord à bord des glyphes. On peut ainsi parler de signes monochasse mais à espacements optiques. Et il va sans dire que le « cadratin » employé pour accueillir ces chiffres est un carré de 25 cm de côté {Fig. 10}. La seconde hypothèse, cause ou conséquence de la première, est celle de l'existence d'un objet

matériel facilitant la réalisation et la répétition des signes. Impossible de s'étendre ici sur les différences entre pochoir et gabarit (cf. Eric Kindel, *Typography Papers*, n° 9), mais lorsque l'on observe un vaste corpus d'inscriptions sur les coques de bateaux dans le même port (plusieurs centaines) à la même période, la remarque est évidente : comment expliquer, malgré quelques variations ponctuelles, qu'un système soit aussi homogène ?

Pareil, mais différent

L'été dernier, j'ai proposé à un public de néophytes l'exercice suivant : dessiner au feutre un chiffre sur une feuille de papier où étaient déjà placées les seules parties pleines d'un chiffre, laissant à chacun le loisir de le compléter en reliant librement les modules entre eux. Le résultat est formidable {Fig. 11}. Tous les signes semblent appartenir à la même famille, structurés et tendus par le passage obligé des fûts, et tous différents par les options subjectives prises pour le cheminement des déliés – et souvent par l'ajout d'ornements. Cette méthode expérimentale n'a peut-être pas une grande valeur scientifique, mais elle a le mérite de démontrer que chacun, équipé d'un outil qui combine gabarit (informations spatiales élémentaires : le cadratin et ses lignes médianes) et pochoir (quelques éléments immuables qui garantissent quoi qu'il arrive la reconnaissance du signe), peut parvenir à un résultat normé *et* unique ! Deux témoignages tendent à consolider l'hypothèse : l'un oral, l'autre photographique.

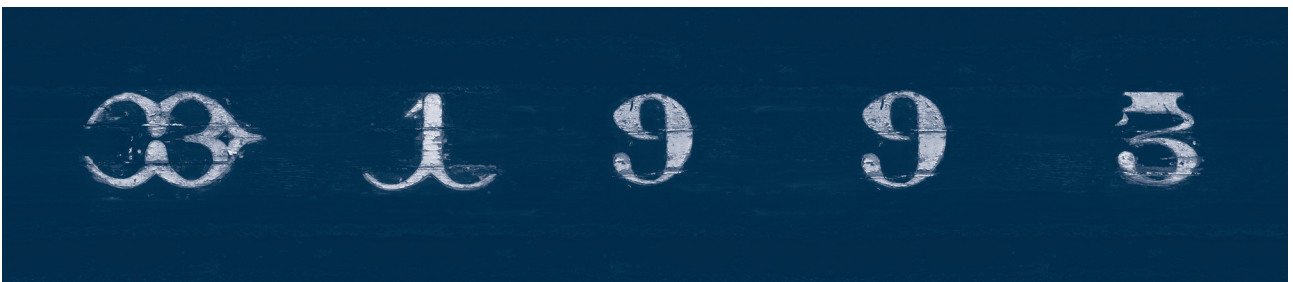


Fig. 10 - Immatriculation de « An Eostig », réplique de chaloupe sardinière, réalisation probable d'Édouard Ansquer, 1993, Douarnenez. © YDR.

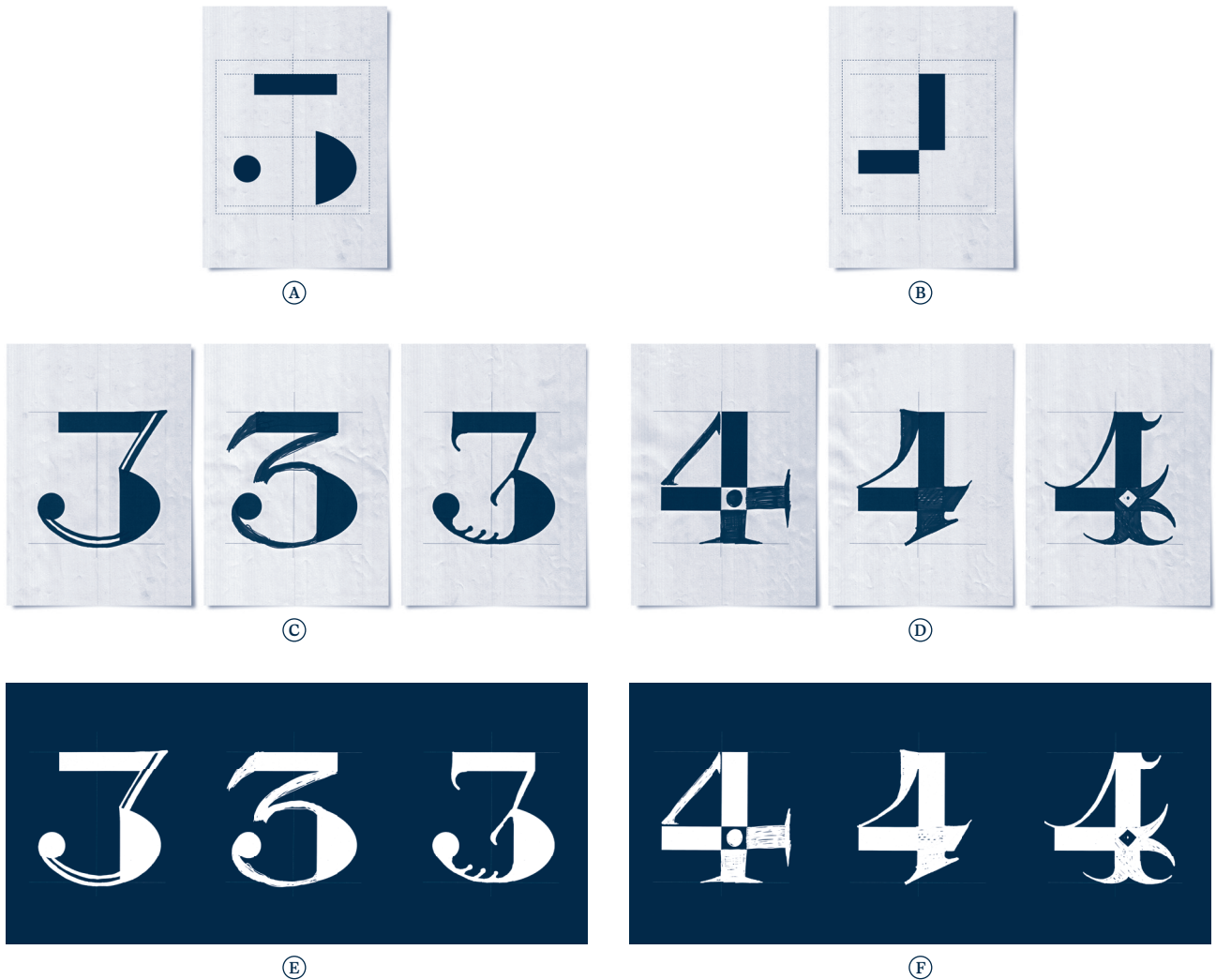


Fig. 11 - Dessins réalisés par le public de la conférence
« Chiffres à barbules », août 2019, Douarnenez. © YDR.
A et B sont les modèles de base fournis au public.
C et D sont les dessins du public.
E et F sont les mêmes dessins, en négatif.

Un vieux loup de mer, mousse à l'époque, se rappelle d'un graveur réputé dans les années 1950 et raconte : « Il utilisait des gabarits en bois pour définir l'espace et le carré de chaque chiffre [...] je ne me souviens pas l'avoir vu tracer les chiffres avec un calque [...] le tracé était fait à main levée. » Au téléphone, il ajoute : « Il avait des baguettes de bois [...] c'était un honneur pour ces graveurs de marquer les bateaux de leur couteau. Étaient-ils payés ? » La merveilleuse photographie de Philippe Tassier {Fig. 12} vaut encore mieux qu'un long discours : la bordée abîmée en mer remplacée par une

planche de fortune n'est pas encore marquée (l'avarie est récente), et seul un fin sillon est visible pour indiquer la hauteur et l'épaisseur du chiffre à graver (il s'agit du 1). La rectitude du tracé et le léger accident visible dans l'arrondi supérieur ne laissent place à aucun doute : quelqu'un vient de le dessiner (sans doute à la craie), par le contour, à l'aide d'une forme solide. Deux enseignements : *primo*, il existe un matériel d'écriture (non pas un pochoir à motif creux, mais un patron de forme pleine) ; *secundo*, seul le fût est tracé au préalable, les déliés fragiles (ici le bec du 1) étant laissés à l'interprétation du graveur, à main levée.

Abordage

Cet article est un résumé de l'état de recherches restées jusqu'à présent informelles, menées depuis bientôt dix ans sur mon temps libre. Il pêche par de nombreuses approximations et survole bien des notions mais la motivation demeure et chaque nouvel élément trouve sa place dans un motif. Je vais à présent poursuivre l'enquête dans le cadre d'une thèse codirigée par deux écoles doctorales – l'une en épigraphie, l'autre en typographie –, avec un ancrage local indispensable à la considération des aspects culturels et patrimoniaux du sujet. Le vernaculaire est un fétiche pour les typographes. Peut-être que la profondeur historique relativement réduite de cette science et sa synthèse européo-centrée ont trop vite permis de « classer l'affaire » ; peut-être que l'étude stricte des canons ne suffit plus à expliquer toutes les évolutions stylistiques de nos écritures ; sans doute que des pratiques marginales ont en réalité toujours existé, échappant aux prérogatives des experts et des habilités, constituant ainsi une histoire parallèle merveilleuse. Le vernaculaire n'est pas l'amateurisme : on peut l'assimiler au « vulgaire » comme un idiome résistant aux langages véhiculaires (le français et l'administratif en l'occurrence), mais il n'est pas seulement ignare ou renégat. Mon étude, si les investigations l'étaient suffisamment, aura aussi pour but de valoriser un phénomène plus largement répandu en écriture : l'appropriation populaire. Car mettons-nous un instant à la place des marins pêcheurs desquels on exige d'immatriculer



Fig. 12 ~ *La Toilette du bateau*, Philippe Tassier, ca. 1911-1912.
© Collection musée de Bretagne, Rennes.

les bateaux : l'injonction est soudaine, émise par une Chambre depuis Paris, les consignes sont maigres mais strictes et l'amende est lourde... Comment alors concilier un ordre républicain avec une tradition sans âge sans y opposer le moindre frein, ne serait-ce qu'avec un peu de malice ? Les typographes n'adorent pas, d'après moi, les inscriptions vernaculaires pour leurs touchantes et pittoresques maladresses stylistiques – et certaines témoignent d'une inventivité folle –, mais pour leur effronterie face aux carcans, en bref : leur liberté.

Yoann De Roeck

~

Article paru en version anglaise dans la revue
Forum, journal of Letter Exchange n° 40, septembre 2020.
Letter Exchange : société pour les professionnels impliqués dans les arts
et métiers du lettrage, de la calligraphie et de la découpe de lettres,
en passant par la conception pour l'impression, l'édition et la typographie,
pour la signalisation et le lettrage architectural.