



**HAL**  
open science

# L'IMMATRICULATION DES CHALoupES SARDINIÈRES EN CORNOUAILLE (1852–1914)

Yoann De Roeck

► **To cite this version:**

Yoann De Roeck. L'IMMATRICULATION DES CHALoupES SARDINIÈRES EN CORNOUAILLE (1852–1914). Séminaire transversal 2022 – École doctorale 472, EPHE – PSL; École doctorale 472, May 2022, Paris, France. hal-04310339

**HAL Id: hal-04310339**

**<https://hal.science/hal-04310339>**

Submitted on 27 Nov 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.

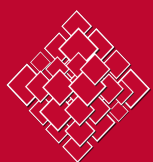
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

**SÉMINAIRE TRANSVERSAL 2022 - ÉCOLE DOCTORALE 472**

**ACTES DU SÉMINAIRE  
TRANSVERSAL**

**MATIÈRE,  
MATÉRIAUX ET  
(IM)MATÉRIALITÉ**



École Pratique  
des Hautes Études

PSL 

# L'IMMATRICULATION DES CHALOUPES SARDINIÈRES EN CORNOUAILLE (1852–1914)

## Introduction

**A**u milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le ministère de la Marine contraint les patrons de pêche à marquer leur embarcation d'un numéro d'immatriculation délivré par les autorités locales. De cette simple obligation va naître un phénomène d'appropriation graphique inattendu : en quelques années, les pêcheurs mettent au point une façon d'écrire propre à leur port d'attache, usant de signes ornés de formes marines et soigneusement gravés dans le bois de la coque.

Dans le Finistère, l'exercice atteint des sommets d'inventivité et d'exécution ; ce que l'on nommera plus tard le style « à barbes » s'impose, au tournant du siècle, comme la meilleure façon d'embellir les chaloupes sardinières sur une grande partie du littoral atlantique.



Fig. 1 : Robert Demachy, Marins préparant leurs bateaux sur la plage de Douarnenez, vers 1908, Musée Nicéphore Niépce, Chalon-sur-Saône.

## La norme

C'est à l'éternelle « guerre des huîtres », opposant la France et l'Angleterre relativement aux zones et périodes de pêche dans l'archipel anglo-normand, que l'on doit l'obligation de marquage des barques : en concluant les accords dits « de la baie de Granville » en 1839, les deux puissances s'entendent sur un partage de l'espace

Yoann

De Roeck

---

Formé à l'École Estienne puis à l'Atelier National de Recherche Typographique, Yoann De Roeck est pensionnaire à l'Académie de France à Rome – Villa Médicis en 2004, en qualité de designer. Il pratique et enseigne le graphisme éditorial depuis plus de quinze ans et débute en octobre 2021 une thèse de doctorat en épigraphie / typographie codirigée par Marc Smith (EPHE) et Alice Savoie (ANRT).

---

maritime et la nécessité d'identifier la nationalité des équipages grâce à une immatriculation portée à l'avant des bateaux<sup>1</sup>. Le décret d'application du 4 juillet 1853 s'ajoute ainsi à la longue histoire de l'inscription maritime et on présume que la nouvelle directive fut accueillie par les marins-pêcheurs pour ce qu'elle était précisément : un instrument de surveillance supplémentaire.

Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, le corps halieutique est ballotté entre garanties de protection et menaces de sanctions, jouissant à la fois de prérogatives héritées du système des classes et pourtant soumis à d'inédites considérations sur l'exercice du métier<sup>2</sup>. Une saisonnalité chaque fois plus stricte<sup>3</sup>, le contrôle accru du matériel d'armement et la tenue rigoureuse d'un registre d'équipage, sont quelques unes des 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.

1. Christian FLEURY, « Quand droits des pêcheurs et frontières marines interfèrent : enjeux et conflits dans le golfe normand-breton », in *Dimension spatiale des inégalités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

2. *Le système des classes est imaginé par Colbert dès 1665 pour répondre au besoin de recrues qualifiées et mobilisables à volonté pour la Marine royale de Louis XIV. En compensation de ces lourdes charges militaires, les gens de mer obtiennent un certain nombre d'avantages en matière de travail (le droit d'exploiter « librement » la mer), de fiscalité et de protection sociale (une sorte de régime de prévoyance). Pour l'histoire du système des classes – devenu Inscription maritime à la Révolution –, lire les travaux de Jean-Louis Lenhof et André Zysberg, CRHQ (UMR 6583, CNRS / Université de Caen Basse-Normandie).*

3. *La gestion de la ressource préoccupe scientifiques et pouvoirs publics dès le XVIII<sup>e</sup> siècle. Dans son Traité général des pesches (Paris, 1769-1782, 3 vol.) l'inspecteur général de la Marine Duhamel du Monceau alerte sur les déprédations commises par les pêcheurs, par négligence et méconnaissance, ainsi que sur les ravages sur la faune causés par les acides et chlorures versés dans les cours d'eau par les manufactures implantées en bordure d'océan.*

## Matricule

Canots et chaloupes porteront donc désormais un numéro bien en vue à la proue et sur la grand-voile afin de faciliter le travail d'identification des gendarmes de la navigation. Le matricule est composé d'une lettre initiale, qui représente le quartier maritime auquel est rattaché le bateau, et d'une séquence de chiffres attribuée par ordre d'arrivée aux patrons et armateurs venus déclarer la mise à l'eau imminente d'un nouveau bâtiment.

En Bretagne, comme ailleurs, le découpage administratif en quartiers et sous-quartiers maritimes variera au fil du temps, certains ports gagnant en autonomie à la faveur de l'essor de leurs pêches et de leur population, quand d'autres seront absorbés par plus grand qu'eux. Ainsi dans le Finistère, par exemple, la lettre initiale inscrite à l'avant des bateaux des flottilles de Douarnenez, Audierne ou Concarneau sera longtemps le "Q" de la grande ville de Quimper avant d'être convertie en celles que l'on connaît mieux grâce aux premières cartes postales, les iconiques "D", "A" ou "CC" [fig. 2].



Fig. 2: Évolution de la marque des bateaux des ports de Douarnenez, Audierne et Concarneau. À droite, une forme courante donnée à ces marques à partir de 1885.

Le bordage avant doit être estampillé de part et d'autre selon des indications simples : des signes de 25 centimètres de haut et de 4 centimètres d'épaisseur de trait, placés à 10 centimètres sous le plat-bord. Si l'on doit saluer la clarté du décret sur deux aspects (l'exigence de lisibilité des marques et le montant de l'amende

en cas de refus d'obtempérer), pour le reste la marge d'interprétation est grande. Inutile d'être imprimeur-typographe ou peintre en lettres pour comprendre combien ces consignes sont peu explicites : quelle largeur choisir ? Quel style graphique employer ? Quel espace respecter entre les signes ? Dans quel ordre placer lettre et numéro ? Car si l'initiale précède la suite de chiffres, elle sera proche de l'étrave à bâbord mais certainement pas à tribord...

### Encore et toujours du Didot

En dépit de ces inconnues, les photographies des années qui suivent la loi témoignent d'une graphie relativement homogène sur la côte bretonne<sup>4</sup>. On peut y voir des inscriptions soigneusement peintes à l'huile en blanc sur le noir des coques enduites de coaltar ; dimensions et espacements des signes sont réguliers et les formes appartiennent à un registre reconnaissable entre tous : le Didot<sup>5</sup>. employer à des fins signalétiques (car c'est bien de cela qu'il s'agit : permettre la lecture, à l'œil nu ou à la lunette, de mentions situées à distance et dans un vaste espace, où le mouvement entre souvent en jeu) peut surprendre car il existe à cette date d'autres modèles plus performants parfaitement implantés en France : des caractères

4. À l'exception de rares daguerréotypes anonymes et isolés, on doit principalement la première documentation photographique de la vie maritime sur la péninsule aux vues stéréoscopiques de Charles Furne et Alexis Tournier rassemblées dans Charles-Paul FURNE et Alexis TOURNIER, *Vues stéréoscopiques de Furne et Tournier. Voyage en Bretagne*, Paris, s. éd., 1858.

5. Par « Didot », il faut ici entendre la catégorie stylistique dite aujourd'hui (suivant la nomenclature anglaise) « moderne », inaugurée en France par la dynastie des Didot, plutôt qu'un dessin typographique en particulier. Par ailleurs, les premières immatriculations que nous observons sont visibles sur des clichés pris entre 1860 et 1880 : à cette époque, les caractères conçus par Didot l'aîné et gravés par son fils Firmin Didot ont déjà presque un siècle d'existence et ont donné naissance à de nombreuses variations dans le même style.

sans empattement à faible contraste ou de larges et solides « égyptiennes » aux forts empattements, par exemple.

Ajoutons que si les spécimens de lettres étaient monnaie courante tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, produits par les fondeurs de caractères ou par les imprimeurs, il n'en est pas de même pour les chiffres : quasi absents des catalogues d'alphabets, 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<sup>6</sup>.

Les raisons qui ont favorisé le choix d'un modèle *a priori* si peu indiqué nous échappent. Il reste l'hypothèse d'un style officiellement imposé, bien que les textes de loi successifs ne le mentionnent jamais, ou d'une obéissance collective à un ordre tacite (des autorités ou de la mode), ce qui accrédirait la thèse d'un « type Didot » à la dimension institutionnelle voire étatique fortement ancré dans les mentalités, à l'instar du style Second Empire pour le mobilier ou l'architecture. Enfin, demandons-nous si ces formes typographiques ne représentent finalement pas le seul habit possible de la langue française pour cette population bretonne qui ne la parle encore que très peu<sup>7</sup>.

6. *En typographie, les chiffres existent en deux versions, alignés ou elzéviens. Cette dernière forme, qui se fond mieux dans le texte en bas-de-casse, ne présente pas d'alignement, ni en tête ni au pied : chaque signe a sa position et la composition d'un numéro provoque visuellement une séquence dansante, très peu stable.*

7. « Au moment de l'enquête Duruy de 1864, la population des communes où "la langue française n'est pas encore en usage" est estimée, globalement, à 84% des habitants de la Basse-Bretagne. En 1902, lorsqu'Émile Combes prétend interdire la prédication en langue bretonne, [...] le monolinguisme breton concerne toujours la moitié de la population en Basse-Bretagne, et la pratique usuelle du breton plus de 80% de la population ».

Fañch BROUDIC, « La puissante ténacité de l'obstacle de la langue bretonne », in *L'école française et les langues régionales*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007.

## Émancipation

Que le style ait été imposé ou non, une certitude demeure : au milieu des années 1880 les inscriptions semblent homogènes en Cornouaille et l'on peut véritablement parler d'un système normatif, bien qu'artisanal. À compter de cette date, cela va changer. Les photographies – désormais disponibles en nombre – laissent apparaître des pratiques inédites jusqu'alors : on peut voir sur les coques des chaloupes fleurir çà et là une lettre en écriture gothique, des ornements (carrés, diamants, trèfles...) et des emblèmes (républicains ou religieux) ; les signes ronds s'ouvrent à en devenir méconnaissables, finissant par des gouttes protubérantes, et plus spectaculaires encore, des bifurcations (ou « barbes ») aux formes marines naissent à la base des chiffres droits.

Tout en demeurant incontestablement la base structurelle de la graphie, le Didot paraît progressivement s'assouplir au gré de ces rapprochements éclectiques et ce qui s'apparente à de réelles tentatives d'appropriation de la part des marins-pêcheurs. Si, comme le note le paléographe Malcolm Parkes, « *Changes in the signs are the sign of change* »<sup>8</sup>, que peuvent exprimer ces transgressions graphiques et ce détournement de la contrainte en un art ornemental ?

À ce stade de l'investigation, il est impossible de saisir catégoriquement les raisons de cette bascule : il n'existe, à notre connaissance, aucun document y faisant allusion avant la période de regain d'intérêt pour le patrimoine maritime au début des années 1970, et quant à la tradition orale recueillie auprès des « anciens », les témoignages divergent – nous y viendrons.

Il est possible d'avancer malgré tout quelques éléments qui seront autant d'axes de réflexion pour la suite des recherches. D'abord, ce peut

---

8. Malcolm B. PARKES, *Pause and Effect. An Introduction to the History of Punctuation in the West*, Londres, Routledge, 1992.

être une simple affaire d'air du temps car, aussi isolé soit-il, le Finistère n'échappe pas à l'ébullition qui caractérise cette fin de siècle et excite les esprits : feuilletons romantiques et récits d'aventures, réclame industrielle et produits exotiques, essor de la photographie, premiers tracts de la classe ouvrière et premières chromolithographies pour les stations balnéaires... Tout concourt à une exubérance visuelle sans précédent<sup>9</sup>.

Corollaire de ce qui précède, ces mutations graphiques peuvent être l'œuvre d'une main « professionnelle », celle d'un artiste de passage que la récente prolongation du chemin de fer aura porté plus loin que Pont-Aven, ou celle d'un peintre en lettres s'essayant à un autre support que les devantures de bistrot. Rien ne peut l'exclure : la qualité d'exécution de certaines immatriculations et leur proximité avec d'autres formes parfois trouvées sur les enseignes alimentent la thèse de graphies aux origines moins vernaculaires qu'il n'y paraît.

Pour nuancer toutefois, il faut admettre que l'apparition du phénomène n'est pas soudaine – et les formes continueront d'évoluer jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, ce qui contredit l'idée d'un « événement » à proprement parler dans la façon d'écrire – et que, par ailleurs, l'hypothèse d'une intervention « extérieure » cadre mal avec la tradition des arts populaires connue chez les gens de mer<sup>10</sup>.

## Distinction

En observant de nombreux clichés datant de 1900, un constat s'impose : ces formes

---

9. Louis FILLI et Steven HELLER, *Typology. Type Design from the Victorian Era to the Digital Age*, San Francisco, Chronicle Books, 1999.

10. *Se reporter notamment à* : Jean RANDIER, *L'antiquaire de marine*, Paris, Éditions Maritime et d'Outre-Mer, 1973 ; *et plus récemment à* : Bernard CADORET et Bernard LAGNY, *Art populaire des marins de la pointe de Bretagne*, Brest, Éditions Dialogues, 2016.

extravagantes dépassent les simples initiatives individuelles de marins-pêcheurs souhaitant *customiser* leur propre véhicule. En réalité, les variations stylistiques s'observent davantage d'une flottille entière à une autre qu'entre deux bateaux du même bassin. Passée la période de tâtonnement et de perfectionnement des signes, cette réappropriation graphique constitue – certainement par agrégation des formes les plus plébiscitées – une œuvre collective, capable à la fois de fédérer les marins du même port (où règne 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)<sup>11</sup>.

Si cette lecture des sources photographiques est correcte, la piste de la compétition visuelle mérite d'être approfondie. La convention franco-anglaise de 1839 anticipait déjà les potentiels conflits dans l'attribution des initiales entre deux havres commençant par la même lettre situés de part et d'autre de la Manche (Paimpol et Plymouth, par exemple) : pour éviter la confusion, la parade était d'ajouter une seconde lettre à la première, à vocation purement distinctive – ce fut "P" pour Paimpol et "PH" pour Plymouth. La difficulté se pose dans les mêmes termes pour deux ports français – Auray et Audierne, Brest et Belle-Île, Camaret et Concarneau<sup>12</sup>. Naturellement, un marin reconnaît la provenance d'une chaloupe au premier coup d'œil d'après la forme de son gréement ou les lignes de son bordé sans avoir besoin de se référer aux marques de proue, mais

---

11. *Pour s'en convaincre, lire la lettre du Sous-Commandant Hervé adressée au Commissaire Général le 27 septembre 1897, reproduite dans l'ouvrage collectif : Bernard CADORET et al., Ar Vag, voiles au travail en Bretagne atlantique, tome 1, Grenoble, Édition des 4 Seigneurs, 1978.*

12. *La tradition orale rapporte une ritournelle basée sur cet abécédaire : « A comme Audierne, B comme Bordeaux, C comme Camaret, D comme Douarnenez... », citée notamment dans Douarnenez. Quai de la mémoire, photographies de Georges Bertré, Quimper, Palantines et Douarnenez, Port-Musée de Douarnenez, 2011.*

sur le plan juridique il est étonnant d'envisager la coexistence de deux embarcations aux matricules parfaitement homographes<sup>13</sup>.

Si la distinction par la lettre n'est pas permise, dans ce cas l'hypothèse d'une accentuation de la distinction par *la forme de la lettre* prend du sens et permet d'avancer une première explication quant à la diversité typologique observée sur le dessin d'un signe comme le A, pour reprendre l'exemple cité en note, selon qu'il signale Audierne (inspiré de modèles d'écritures gothiques) ou Auray (avec traverse en chevron, probablement hérité de l'épigraphie celte ou byzantine). De futures investigations permettront peut-être de distinguer des nuances stylistiques au sein d'un même quartier maritime (entité administrative qui peut regrouper plusieurs ports, rappelons-le) et d'établir avec conviction un lien entre signifiant typographique et signifié topographique.

Un dernier élément doit être mentionné : en 1882, la plupart des sous-quartiers maritimes de France sont érigés en quartiers de plein exercice, principalement en raison de l'augmentation exponentielle de la population maritime dans les zones où les conserveurs sont implantés<sup>14</sup>. Dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements maritimes (c'est-à-dire la péninsule armoricaine, de Granville à Nantes) le nombre de quartiers maritimes double ainsi subitement, passant de 14 à 29. Ces ports peuvent dès lors prétendre à l'obtention d'une initiale propre : nul doute que cette reconnaissance administrative et la gratification visuelle qui

---

13. *Il faut pourtant attendre 1925 pour mettre un terme à la confusion possible entre les quartiers d'Audierne et Auray (qui seront dès lors notés AU et AY, respectivement). Certes, plus de cent kilomètres séparent ces deux ports mais les chaloupes suivent toutes la route du poisson et font relâche dans les mêmes ports (les abris de la Presqu'île de Quiberon et le bassin de Le Palais à Belle-Île tout particulièrement sont de véritables zones de transit où les marins de toute provenance se croisent).*

14. *Décret du 15 février 1882 portant sur la transformation des sous-quartiers en quartiers maritimes.*

l'accompagne a eu pour conséquence une attention particulière portée au nouveau signe à inscrire<sup>15</sup>.

## Technique

Ces changements d'immatriculation au cours de la vie d'une chaloupe – dus à un mouvement administratif, ou plus simplement à une transaction entre marins-pêcheurs – permettent de saisir une chose essentielle : les signes ne sont pas seulement peints sur la coque mais creusés en profondeur dans le bois avant de recevoir une couche de peinture à l'huile blanche<sup>16</sup>. En effet, bien souvent des chiffres antérieurs sont encore décelables sous la nouvelle immatriculation et leur surprenante lisibilité – en dépit de la superposition – indique que la gravure n'est pas superficielle.

L'étude des clichés qui profitent de conditions optimales de prise de vue (proximité du sujet, mise au point et piqué, incidence rasante des rayons du soleil) fait en réalité état de l'existence simultanée de deux techniques de gravure. La première, que l'on peut qualifier de *défonçage*, consiste à ôter de manière uniforme quelques millimètres de matière à l'intérieur du tracé. Cette opération, réalisée grâce aux coups martelés d'une gouge creuse, aboutit à des signes légèrement en retrait par rapport à la surface du bordage – une cuvette, en somme. La seconde méthode est une

15. *Le cas de changement d'initiale le mieux documenté est plus tardif : il s'agit du remplacement du quartier maritime de Quimper par celui du Guilvinec en 1919. Le Q devient GV, donnant lieu à d'étonnantes solutions de réinscription visibles sur quelques photographies, dont celles publiées dans « Le quartier maritime de Guilvinec, Histoire de sa création (1872 – 1919) », article de Claude Péron pour la revue Cap Caval, numéro 42 de juillet 2019.*

16. *Il s'agit, la plupart du temps, de bois de chêne, sec et sans aubier. Bernard CADORET, « Histoire des chaloupes sardinières de Douarnenez dans leur contexte social et techno-économique » dans Francisco CALO LOURIDO et Antonio FRAGUAS YFRAGUAS, Antropoloxía mariñeira. Actas do Simposio Internacional de Antropoloxía. In memoriam Xosé Filgueira Valverde, Saint-Jacques-de-Compostelle, Consello da cultura galega, 1998.*

gravure en V exécutée au ciseau – ou au fermail – qui a pour résultat un signe profondément creusé en biseau dans le bois. Sur les photographies, la lumière vient généralement frapper l'un des pans de cette vallée qui constitue le fût de la lettre, laissant l'autre versant, moins exposé, dans la pénombre. Grâce à cette technique, plus élaborée que la première, les signes de l'immatriculation apparaissent bicolores (combinant facettes blanches et ombrées, selon l'angle de réflexion de la lumière) et véritablement sculptés « en creux » [fig 3].



Fig. 3 : Jean-Marie Villard, Carénage d'une barque sur les quais, vers 1900, Archives départementales du Finistère.

Les deux méthodes se rejoignent à la fois sur le matériel employé (outils de sculpteur ou de menuisier davantage que de charpentier) et sur l'intention générale de marquer durablement les signes de façon à en retrouver facilement la trace après le toilettage des barques (deux fois par an au moins, le goudron des coques est brûlé, le bois est gratté et les coutures entre chaque bordage sont à nouveau comblées par le calfat). Les deux méthodes divergent en revanche tant sur le résultat obtenu (la sensation de relief, on l'a vu) que par la mise en œuvre : le défonçage ne



nécessite rien de plus que l'habitude de manier la gouge et le maillet et s'exécute relativement rapidement ; la technique de gravure en V, quant à elle, est un art qui exige une pratique soutenue et une bonne connaissance du fil du bois (et la façon de sectionner les fibres) ; enfin, le temps de travail nécessaire est ici sans commune mesure avec la première approche<sup>17</sup>. Il faut ajouter aux qualités techniques et artistiques du graveur la prise de responsabilité lors de l'exécution du marquage : à l'avant du bateau les planches de bordage situées sous la préceinte font moins de 25 millimètres d'épaisseur et la diminution de leur résistance aux endroits gravés n'est pas négligeable (quand bien même il s'agit des œuvres mortes, c'est-à-dire des parties émergées de la coque, et non de la carène).

### Le style à barbes

Selon l'avis des anciens marins-pêcheurs, 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 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. Un autre témoin – marin-graveur lui-même, né en 1895 – rejette absolument cette hypothèse et parle plus volontiers de motivations purement esthétiques<sup>18</sup>. Ce débat fera l'objet de futures publications au cours des recherches ; on se contentera ici de mentionner que les termes « barbes » et « pêchants » n'apparaissent nulle part avant la publication de François Beaudoin en 1975 et de relever que la superstition présumée confond toujours la

17. Ces affirmations reposent sur une séance d'expérimentation menée en mai 2021 en collaboration avec le peintre en lettres et graveur Victor Bert ; le résumé de cette journée d'essais et d'échanges est à voir ici : <http://www.yoanderoeck.com/Chiffres-a-Barbes-III>

18. Ces interprétations diverses proviennent de l'enquête menée à la fin des années 1970 par les pionniers de l'ethnographie maritime, Bernard Cadoret en tête, auteurs de la série d'ouvrages de référence Ar Vag, *op. cit.*

valeur du chiffre (pair ou impair notamment) et sa morphologie (partie inférieure ronde ou droite)<sup>19</sup>.

Si l'on s'en tient à la dimension esthétique, l'évolution formelle du chiffre 1 dans le port de Douarnenez durant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale offre une vision intéressante de l'apparition des extensions au pied des fûts verticaux (les « barbes » donc, ou encore « barbules »). L'empattement, d'abord filiforme – caractéristique des Didots –, devient brièvement triangulaire vers 1885 avant de connaître un triple mouvement : allongement de part et d'autre, assouplissement de la transition entre le fût et les barbes – ce raccord est appelé le *congé* en typographie –, et enfin division progressive de la base du fût, qui devient clairement bifide dès 1885 [fig. 4].

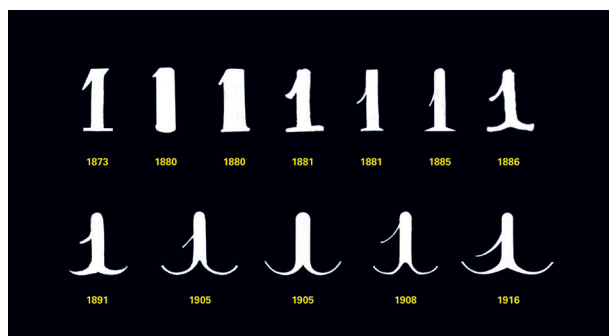


Fig. 4: Exemples qui témoignent de l'évolution de la forme du chiffre 1 dans le quartier maritime de Douarnenez.

Établir une relation de cause à effet entre le geste de la gravure et l'apparition des barbes est aussi tentant que délicat, faute de documentation ; seuls des clichés exceptionnels permettent de distinguer à coup sûr une immatriculation simplement peinte à la brosse d'une inscription profondément gravée dans le bois. Il en résulte que si l'apparition des barbes est relativement simple à dater, la généralisation de la gravure comme technique de marquage l'est beaucoup moins. La concomitance des deux est donc fortement pressentie, mais impossible à prouver. Par ailleurs, l'absence de photographie connue montrant explicitement un marin au travail sur une immatriculation laisse ouverte la question des conditions d'exécution et

19. François BEAUDOIN, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1975.

de l'outil employé : un couteau de poche – comme le rapporte la tradition orale – ou un matériel dédié à la sculpture et la menuiserie<sup>20</sup> ?

Il existe pourtant une théorie qui relie la gravure aux alphabets bifides. On doit à l'entomologiste argentine Teresita Schultz de Carabobo un article intitulé « *With hollow feet and harlequin hats : Tuscan letters, a prank of lapidary origin?* »<sup>21</sup> dans lequel elle propose rien moins qu'une nouvelle lecture des caractères typographiques baptisés « toscans » par les fondeurs et imprimeurs du début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>22</sup>.

---

20. *Chez les marins, la dextérité à manier l'Opinel ou le Pradel n'est plus à prouver : les artefacts ouvragés qui nous sont parvenus – boîtes d'effets personnels, marques de filets – en attestent. Cependant, ces petits objets sont faits de bois tendre (feuillus ou fruitiers), leur confection n'est en rien comparable à l'entreprise de gravure d'une immatriculation (il faut pour cela se figurer l'encombrement et la tâche considérable que représentent cinq signes de 20 centimètres de haut, autant de large, à inscrire deux fois, sur chaque bord de la coque). L'expérimentation tend d'ailleurs à démontrer qu'il est physiquement inconcevable de faire entrer en profondeur la lame d'un couteau dans une planche de chêne à la seule force du bras ; tout au plus, le couteau peut sertir les signes d'un fin sillon afin d'en préserver le dessin entre deux radoubs.*

21. *Article diffusé en deux parties, janvier et février 2021, sur le site de la fonderie typographique Pampatype, dirigée par Alejandro Lo Celso : <https://pampatype.com/blog/tuscan-letters-1> et <https://pampatype.com/blog/tuscan-letters-2>.*

22. *L'allusion aux origines italiennes de ces formes peut faire référence au motif floral présent sur la couronne du grand-duché de Toscane — un lys trilobe —, ou, plus probablement, aux inscriptions lapidaires gravées par le calligraphe romain Dionysius Filocalus au IV<sup>e</sup> siècle de notre ère : la lettre filocalienne est en effet la première graphie attestée de lettres aux terminaisons bifurquées. Au XIX<sup>e</sup> siècle, des caractères répondant à cette description étaient alors en vogue et répandus chez les fondeurs, bien que souvent relégués en fin de catalogue sous des appellations fantaisistes : Toscanes perlées, Guillochées noires, Italiennes éclairées, Napolitaines, Noires fleuries, Vénitiennes, etc.*

Jusqu'alors l'idée selon laquelle ces formes étaient dérivées de structures existantes ayant subi des mutations ornementales faisait consensus<sup>23</sup>. Pour Teresita Schultz de Carabobo, c'est bien du côté de l'inscription gravée qu'il faut chercher la genèse de ces alphabets toscans : un signe obtenu par l'action d'un ciseau présente invariablement une structure tridimensionnelle où l'intersection des plans inclinés vers l'intérieur détermine une arête franche et visible tracée à l'exact centre des fûts, panses et empattements. Quand cette ligne interne (le fleuve au fond de la vallée, si l'on prolonge l'image déjà évoquée pour décrire la gravure en V) chemine le long d'un fût et croise un autre élément, sécant, de la lettre – une traverse perpendiculaire, par exemple –, un relief complexe se crée à l'endroit du carrefour. Le graveur doit localement raccorder de multiples petits versants, à la façon dont on se figure la taille minutieuse d'un diamant facetté. Parvenu aux empattements, le fleuve bifurque nécessairement : l'arête interne doit se séparer en patte d'oie, formant un Y à chaque extrémité des fûts. La forme « extérieure » de l'empattement (rectangulaire, triangulaire, filiforme, et même l'absence d'empattement) n'a pas d'incidence sur ce principe de construction et le jeu d'ombre et de lumière qu'il offre au regard de l'observateur.

En fait, quand les conditions d'éclairage sont favorables (rayons zénithaux et rasants), tout signe gravé en V semble avoir des terminaisons bifides, indépendamment de son « style ». Selon

---

23. *Dans Nineteenth Century Ornamented Typefaces, Nicolette Gray assure que les premiers caractères de type « toscan » 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 (Antique, Gothic, Roman) ayant migré de façon décorative avec l'apparition d'un embranchement en place des sérifs. C'était déjà la position de Francis Thibaudeau dans La Lettre d'imprimerie (1921) : il y réfute l'idée d'une classe typographique propre aux caractères à « empattements fendus », préférant parler de variante d'ornementation des familles didot, égyptienne et elzévir.*

Teresita Schultz de Carabobo, le registre formel des alphabets toscans n'est pas issu de caractères dont les sections orthogonales auraient soudain « fleuri » mais de la transposition bidimensionnelle et monochromatique d'un phénomène optique, soit l'interprétation typographique d'un volume.

Est-ce à cette bifurcation inhérente à la gravure que l'on doit le germe des barbes des immatriculations du Finistère ? Pour abonder dans le sens de cette conjecture, un dernier élément mérite d'être rapporté : lors de la séance expérimentale menée en collaboration avec un sculpteur, on observe que le passage de la partie pleine du signe (un fût épais de plusieurs centimètres) aux parties déliées (les barbes, dont l'épaisseur va s'amenuisant jusqu'à quelques millimètres) s'accompagne logiquement d'un changement d'outil et de geste. Le ciseau – au tranchant large et droit – laisse place à la gouge – petit carrelet à section triangulaire – qui permet d'ôter de fins copeaux en progressant sur la ligne du délié. Cette dernière opération apparaît, par contraste avec la première, d'une souplesse toute calligraphique : le volume sonore de la percussion diminue tandis que la cadence s'accélère car la progression est désormais continue et la morsure moins profonde ; la matière n'est plus ôtée par éclats arrachés au bois mais soulevée en longs serpentins ; les courbes n'ont plus l'aspect polygonal provoqué par le déplacement successif d'un tranchant droit mais la régularité et la tension d'un trait de pinceau.

Une fois engagé dans le sillon courbe des barbes du chiffre ou de la lettre à graver, il semble naturel de céder à la démesure en allant chercher une extension maximale – l'outil se déplace, on l'a compris, du centre du fût vers l'extérieur de la lettre, pas l'inverse. Sous cet aspect, il existe bien une relation entre l'outil employé – la gouge, qui invite au prolongement du geste – et la forme donnée aux barbes – dont l'allongement au fil du temps résulterait à la fois du perfectionnement du

geste et d'une forme de « compétition » graphique entre marins<sup>24</sup>.

## Construction

Une autre approche, s'attachant davantage à l'ergonomie qu'à la technique, permet d'avancer deux explications supplémentaires à la morphogénèse des 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 de hauteur et de graisse des fûts. Sans l'indication essentielle de l'espace à respecter entre chaque signe, ce que l'on perçoit sur les photographies d'avant 1880 était prévisible : la séquence de chiffres est bien trop serrée pour être lue à distance<sup>25</sup>. Le marquage du chiffre « 1 » – signe étroit s'il en est – pose des problèmes d'approche aux marins : à la fois illisible lorsqu'il est placé trop près de son chiffre voisin (particulièrement quand ce voisin est un autre « 1 ») et complètement « perdu » au milieu de la composition lorsqu'elle est généreusement interlettée (le « 1 » semble alors flotter dans son intervalle, visuellement déconnecté du reste de la séquence).

Face à ce problème, bien connu des professionnels de la typographie, la parade est simple : il suffit d'élargir artificiellement le glyphe au moyen d'empattements (ornementaux

---

24. *Nous supposons ici que les éléments ornementaux tels que l'immatriculation obéissent aux mêmes lois qui ont poussé les patrons-pêcheurs à exiger des charpentiers des bateaux toujours plus performants, légers et fins. Ces mêmes lois qui ont, par ailleurs, poussé les typographes à dessiner toujours plus contrasté, tendu et acéré.*

25. *On suppose que des consignes d'interlettrage ("approche" est le terme utilisé en typographie) ont été données aux pêcheurs français, sans en trouver trace jusqu'à présent. En Angleterre, c'est le Merchant Shipping Act de 1894 qui stipule, à l'article 18, alinéa 5, qu'« (...) un espace égal au tiers de la hauteur des lettres doit être laissé entre les chiffres formant le numéro, et la lettre [initiale] doit être séparée du numéro par deux fois cet espace ».*

donc, et non pas structurels) pour le doter d'un encombrement horizontal plus standard. L'ajout, vers 1890, d'extensions en forme de barbes a donc aussi la fonction d'homogénéiser la chasse des chiffres pour mieux maîtriser la composition du numéro. Et plusieurs relevés le confirment : la valeur de l'espace entre les chiffres est constante, les signes étant eux-mêmes de largeur pratiquement égale.

### Entretiens et expérimentation

Cette régularité constatée dans la taille des glyphes ne peut avoir pour origine qu'une méthode de construction éprouvée et probablement adossée à des objets faisant office d'étalons ou de gabarits. Lors d'une série d'entretiens, le peintre et marin René Urvois évoque sa jeunesse au début des années 1950 et le souvenir très net d'assister aux séances d'immatriculations réalisées par le graveur douarneniste Jean Derrien<sup>26</sup> [fig. 5]. Nous nous contenterons de rapporter deux propos qui renseignent sur la technique employée, si l'on admet qu'elle n'a que peu varié en un demi-siècle : les chiffres étaient tracés dans des cercles ; le graveur utilisait un manche de cuillère affuté.



26. Jean Derrien (1895–1979) est le témoin clé du chapitre d'Ar Vag consacré aux chiffres pêchants, *op. cit.*, c'est lui qui y exprime la conviction d'une pratique aux fondements purement esthétiques.



Fig. 5 : Images extraites de vidéos tournées lors des entretiens menés avec le peintre René Urvois, Douarnenez, en 2021

Le premier propos est simple et plausible. Une fois l'expérience rejouée et soumise à l'approbation de notre informateur, on comprend que les signes étaient tous dessinés sur de grands disques en carton puis découpés pour servir de patron à reporter sur la coque – un pochoir en somme, mais dont on utiliserait la partie emportée, pas le support perforé, ce qui justifie l'absence de tenons. Le choix d'inscrire l'ensemble des chiffres dans un cercle explique à la fois leur silhouette et leurs proportions : aussi hauts que larges, leur chasse est fixe par construction ; quant aux parties rondes des signes (boucles, panses et barbes), elles épousent, c'est avéré, l'arc d'un cercle imaginaire.

La seconde affirmation laisse beaucoup plus perplexe<sup>27</sup>. L'outil décrit n'est autre qu'un petit burin – sans manche de bois, pour un emploi sans maillet, dont on sait qu'il ne peut servir qu'à prélever un fin copeau dans la couche superficielle du bois : il s'agit d'un instrument de dessin davantage qu'un outil de sculpture. Pourquoi Jean Derrien s'est-il équipé de matériel fait sur-mesure, alors que le burin est un accessoire courant dans

27. Nous devons à la pugnacité de Jean-Claude Bourdon les premières reproductions en atelier de cet outil confectionné à partir d'une cuillère. L'expérience est en cours de développement — variantes de choix du métal, et de forme du cintre, tests de gravure à main levée sur panneaux de chêne, etc.

tout chantier de construction navale ? Nous l'ignorons encore. Il est possible que la mission du « dessinateur » s'arrête au tracé des signes et de leur contour, matérialisé par ce léger sillon, et que le travail de gravure constitue une étape à part – voire facultative – dans la vie du bateau. Faire un parallèle avec l'enluminure des incunables est irrésistible : le métier d'éditeur-imprimeur n'était pas celui du peintre-décorateur, et l'acheteur, s'il en avait les moyens, pouvait faire relier et embellir son exemplaire par les meilleurs artisans ; dans le cas contraire, le texte reste tout de même lisible.

## Conclusion

Cette enquête repose davantage sur des observations iconographiques, recoupement de témoignages et déductions faites de séances expérimentales que sur l'analyse d'une littérature constituée sur le sujet des immatriculations. Il n'existe rien ou presque en dehors de deux pages consacrées aux emblèmes, ornements et graphisme des chiffres, publiées dans le premier tome d'*Ar Vag*. Cette œuvre colossale parue en 1978 a ouvert les yeux à une très large population sur la nécessité de s'emparer du patrimoine maritime français pour mieux le préserver et le réactiver, engendrant par là un formidable engouement pour la construction et les techniques d'autrefois. Si cette aventure fut déclencheur et catalyseur d'initiatives (associations, revues, concours et fêtes maritimes...), elle fit aussi, sans le vouloir, office de parole définitive sur certains micro-sujets, dont celui des chiffres à barbes. De nombreuses personnes interrogées aujourd'hui dans le cadre de nos recherches relaient, sans le savoir, les mêmes lignes publiées il y a quarante ans, résumant l'invention graphique à deux idées tenaces : une gravure exécutée au couteau à la force du bras, dans un style aux vertus propitiatoires – ce que le livre prend pourtant soin de nuancer.

Nous avons la conviction qu'une fois délestée de ces atours mythologiques, l'histoire de ces graphies vernaculaires saura éclairer sur les inclinations esthétiques et identitaires des gens de mer. Une identité jouant paradoxalement sur deux niveaux : d'un côté, une expression

« locale », propre à une unité géographique et sociale aux contours nets, qui prend sa forme dans le dessin de la lettre initiale (un logotype avant l'heure) ; et d'autre part, une expression « corporatiste », incarnée cette fois par ces chiffres à barbes, rapidement adoptés par de nombreux marins-pêcheurs de la façade atlantique. Nos futures recherches tenteront ainsi d'expliquer ce phénomène d'appropriation graphique, sa grande liberté stylistique et son étonnante propagation dans le monde de la pêche au tournant du siècle.

## Bibliographie

BEAUDOIN, François, 1975, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs.

BERTRÉ, Georges, 2011 : *Douarnenez. Quais de la mémoire*, Quimper, Palantines et Douarnenez, Port-Musée de Douarnenez.

BROUDIC, Fañch, 2007 : « La puissante ténacité de l'obstacle de la langue bretonne », in *L'école française et les langues régionales*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée.

CADORET, Bernard et LAGNY, Bernard, 2016 : *Art populaire des marins de la pointe de Bretagne*, Brest, Édition Dialogues.

CADORET, Bernard, 1998 : « Histoire des chaloupes sardinières de Douarnenez dans leur contexte social et techno-économique » in Francisco Calo Lourido et Antonio Fraguas y Fraguas, *Antropoloxía mariñeira. Actas do Simposia Internacional de Antropoloxía. In memoriam Xosé Filgueira Valverde*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Consello da cultura galega.

CADORET, Bernard et al., 1978 : *Ar Vag, voiles au travail en Bretagne atlantique*, tome 1, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs.

DUHAMEL DU MONCEAU, Henri-Louis, 1769-1782 : *Traité général des pesches*, 3 vol., Paris, Saillant et Nyon.

FILI Louis et HELLER, Steven, 1999 : *Typology. Type Design from the Victorian Era to the Digital Age*, San Francisco, Chronicle Books.

FLEURY, Christian, 2011 : « Quand droits des pêcheurs et frontières marines interfèrent : enjeux et conflits dans le golfe normand-breton », in Backouche Isabelle, Ripoll Fabrice, Tissot Sylvie et Veschambre Vincent (eds.), *Dimension spatiale des inégalités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

GRAY, Nicolette, 1977 : *Nineteenth Century Ornamented Typefaces*, Berkeley, Los Angeles, University of California Press.

KELLY, Rob Roy, 1969 : *American Wood Type, 1828-1900*, New York, Cincinnati, Toronto, Van Nostrand Reinhold Company.

PARKS, Malcom B., 1992 : *Pause and Effect. An Introduction to the History of Punctuation in the West*, Londres, Routledge.

RANDIER, Jean, 1973 : *L'antiquaire de marine*, Paris, Édition Maritime et d'Outre-Mer.

THIBAudeau, Francis, 1921 : *La Lettre d'imprimerie*, Paris, Bureau de l'édition.

Cette journée n'aurait pu exister sans le soutien de l'École Doctorale et de son directeur, Christophe Grellard, du directeur de la mention « Systèmes intégrées, environnement et biodiversité » (SIEB), Andràs Paldí, de la directrice de la mention « Histoire, textes, documents » (HTD), Cécile Reynaud, ainsi que de la directrice de la mention « Religions et systèmes de pensée » (RSP), Séverine Mathieu. Nous tenons à les remercier chaleureusement pour toute l'aide et les conseils qu'ils et elles ont bien voulu nous apporter. De même, nous adressons tous nos remerciements à Jérôme Billaud et Liset Diaz Martinez pour leur implication, leur appui et la publication des actes.

Nous tenons également à remercier les doctorantes et les doctorants venu.e.s présenter leurs travaux lors de cette journée et toutes celles et ceux qui avaient répondu à notre appel à communication.

Le comité d'organisation tient tout particulièrement à remercier le doctorant Simon Debierre (HTD) pour son investissement dans le suivi du bon déroulement de l'édition 2022 de la journée d'études des doctorants de l'EPHE - PSL.

Le comité d'organisation de la Journée Transversale des doctorants 2022 se compose de : Victor Baptiste (HTD), Achille Bertrand (HTD), Cécile Bigot (RSP), Nora Bourquin (RSP), Caterina Casati (HTD), Simon Debierre (HTD), Pauline Deschamps-Kahn (HTD), Barthélémy Enfrein (RSP), Valérie Font (HTD), Florent Guérif (HTD), Agathe Guy (RSP), Mathilde Naar (RSP), Victoria Poillerat (SIEB), Aurélien Ros (HTD), Claire-Marie Viennet (RSP).

