



Cuyler Morris à
barre du M36
solo, mais il ti-
celle du chant,
en équ.



Pas de hauteur sous barrot, mais l'intérieur est très
cosy et on s'y sent immédiatement bien.

MORRIS YACHT M36 LA DISTINCTION DE PÈRE EN FILS

Le chantier du Maine créé par Tom Morris en 1972 n'a cessé de produire des bateaux très bien finis et distingués majoritairement sur plan du cabinet Sparkman & Stephens. Son fils, Cuyler a repris la destinée de cette production semi custom et vient séduire la clientèle européenne avec ce M36 pour notre plus grand plaisir.

Lors de ce dernier rendez-vous Cannois, appelé désormais Cannes Yachting Festival, la palette de beaux voiliers élégants et racés, tous plus chics et raffinés les uns que les autres, n'a jamais été aussi importante. Pourtant, au bout d'une panne, un peu caché, était amarré le M36 et avec sa livrée vert British Racing Green, ses lignes aux élancements d'étrave et de poupe intemporelles dessinées par l'illustre cabinet New yorkais Sparkman & Stephens, ses listons et hiloires recouverts d'acajou brun vernis, ses dorades en inox polies et l'absence de filière qui nous transportent immédiatement dans un univers passé où l'élégance et le style n'étaient pas encore contrecarrés par des critères objectifs industriels tels que l'habitabilité, la hauteur sous barrot ou encore la sécu-

rité passive. On fond littéralement sur le ponton en apercevant ce qui fut le premier modèle de la série M, le 36', lancé en 2004 aux USA et composé de modèles allant du 29 au 52' en version daysailer, weekender voire croiseur pour les plus grands. On se replonge mentalement dans l'univers des chics racer-croiseur américains d'après-guerre mais, bien entendu, la contrepartie de cette ligne élancée pour cette taille se reporte obligatoirement sur la hauteur sous barrot qui ne permet pas la stature debout que nous pouvons retrouver cependant dès le 42', taille suivante de la lignée tout en conservant les proportions magiques apportant finesse et majesté. Nous sommes en présence d'un rétro ou plutôt d'un esprit de tradition de très belle facture.

Sans concession

Mais il serait réducteur de ne qualifier que la seule silhouette du Morris et en franchissant le pavois une deuxième constatation majeure s'impose, rien n'est sacrifié à la qualité de fabrication et à la distinction des finitions ; l'épure de l'ensemble est aussi en partie dû à l'emploi de techniques et d'équipements modernes sophistiqués. Ainsi, le davier escamotable dans la baille, le foc auto-vireur monté sur enrouleur sous le pont, la bôme canoé,

l'espar carbone avec l'ensemble des drisses et écoutes disparaissant dans le mât et réapparaissant dans le cockpit de chaque côté de la barre à portée de mains du skipper, via les fonds de la coque, contribuent-ils grandement à mettre en exergue la forme flatteuse des bordés et tonture de pont, les rondeurs douces des hiloires, listons et roof. Rien ne vient déranger l'œil pour admirer le coup de crayon classiquement subtil de l'un des cabinets maîtres de l'architecture de plaisance exerçant son art depuis 1929. Car pour Tom Morris, le fondateur du chantier éponyme, un bon bateau produit dans le Maine doit être entouré dès sa conception par une bonne ingénierie et un bon design et toujours bien remonter au vent, y compris par petit temps. La suite de ses devises, nous les avons sous les yeux : la qualité du travail artisanal effectué est époustouflante à tous les niveaux, et ne s'arrête pas à l'immaculé des vernis et peintures, à la rutilance des chromes et inox estampillés, mais comme en témoignent les petites plaques de teck poncées pour support d'éléments techniques dans la cale, le montage des tiroirs et portes de l'accastillage, chaque détail ainsi que l'assemblage général de la coque et du pont sont issus d'un réel esprit d'entreprise motivé par l'amour du travail bien fait. Et cela se transmet de père en fils, car depuis la création du chantier, il y a plus de quarante ans, et plus de



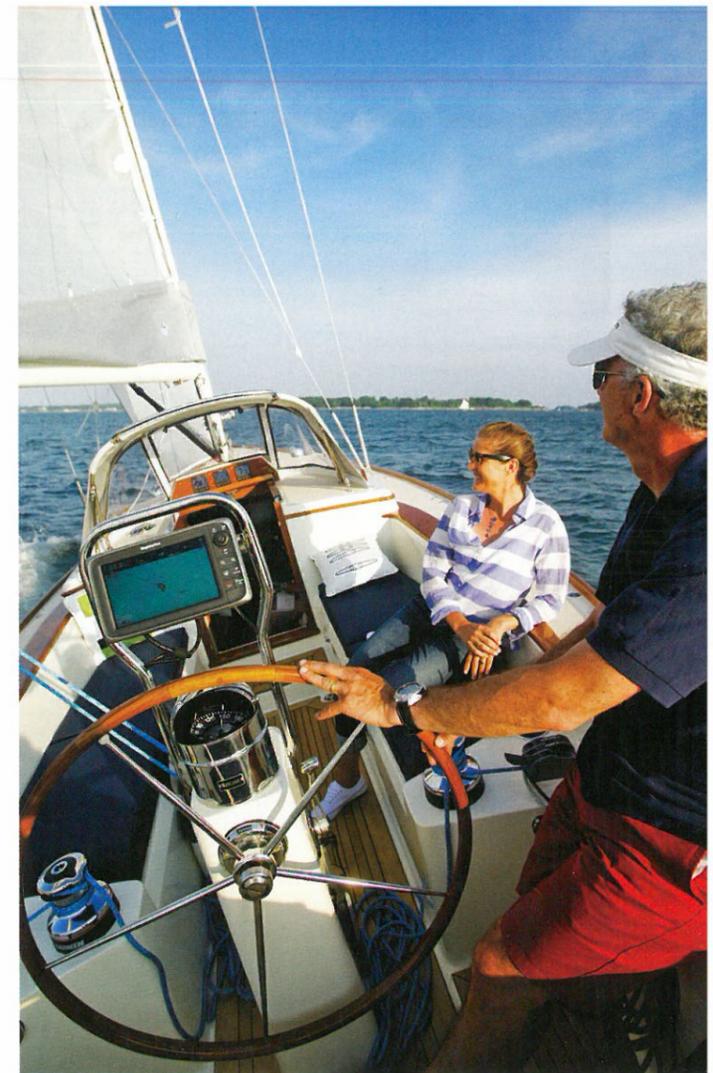
Le plan de pont est un modèle de beauté, tout en courbure.

Une attitude décontractée est de rigueur sur un Morris Yacht.

trois cent unités livrées à travers le monde, une nouvelle génération a pris la suite. Plusieurs artisans, sur la centaine composant les équipes du chantier, ont formé leurs enfants à leurs gestes et habileté à l'image de Tom qui transmet la destinée de la marque à son fils en 2001. Une histoire de famille en quelque sorte me confirme Cuyler, qui dirige désormais la compagnie et perpétue ces savoir-faire dans une ambiance toute familiale où chaque client trouve une attention particulière puisque chaque bateau est construit à la commande avec des équipements personnalisables selon le mode de navigation choisie, l'utilisation régatée ou croisière ou encore des finitions selon le goût de chacun où chaque pièce de la coque, du pont et de l'intérieur peut être soit peinte, soit vernis, soit recouvert de teck créant ainsi, avec les différents choix de bois, des possibilités à l'infini qui sont encore décuplées par la capacité d'écoute des équipes qui adaptent couchettes, rangements, meubles au diapason des dessins et croquis reçus du futur propriétaire. Cette customisation permet à chaque propriétaire de se sentir un membre à part entière de la famille et non un numéro comme pour un bateau de grande série. D'ailleurs s'il en est d'autres indicatifs sur le soin apporté à la fabrication, il suffit de constater qu'il faut sept mois pour aboutir ce yacht, là où il ne faut guère que plus trois semaines pour une taille équivalente en grande série.

Des qualités de navigation hors pair

Mais alors, lorsqu'on rencontre un produit motorisé (même vélique) tout à fait exceptionnel, on s'attend forcément à trouver un comportement dynamique et un confort tout aussi exceptionnel. C'est ce que Cuyler et Chad nous invitent à faire à la fin du salon. Malgré le manque de hauteur sous barrot, le carré est un vrai écrin chaleureux et confortable dans lequel on s'installe naturellement pour bavarder, le cockpit et la position de barre sont très ergonomiques, le pont très fluide pour se déplacer. On se sent immédiatement bien à bord, serein de ne jamais être pris au dépourvu par les manœuvres, sans compter la satisfaction, à peine dissimulée, de savoir ce que pourraient penser nos voisins de ponton nous voyant appareiller à bord d'un tel chef-d'œuvre. Deuxième constatation, une fois la grand-voile hissée et le foc auto-vireur déployé sans aucun effort depuis la barre, le Morris se déhale franchement dans le tout petit temps que nous rencontrons à la sortie du vieux port de Cannes. Au près, le voilier fait presque jeu égal avec les 6 nœuds réels et ceci sans recouvrement du triangle avant, et quel équilibre, la barre se tient avec deux doigts voire, rien du tout. En abattant, il faudra certes dérouler un gennaker pour garder la même vitesse mais l'ensemble des manœuvres est un jeu d'enfant pour



un équipage réduit, les commandes des winchs électriques sont idéalement placées et dédoublées au et sous le vent. L'impression de facilité est digne du Cygne qui glisse majestueusement sur l'eau, mais ne nous y trompons pas, c'est au prix d'une mécanique bien huilée à l'image des pattes du volatile donnant leur impulsion diligente. On peut tout faire seul et, le bateau tournant sur lui-même l'amarrage au port est une formalité y compris en solo. Vous l'aurez compris, difficile de trouver un défaut, hormis la console supportant le traceur qui mériterait d'être dissimulé en bas du cockpit. Le seul inconvénient, mais de taille, est de ne pas tenir debout, alors orientez-vous vers le 42' voir le tout nouveau 46' qui est lui un véritable croiseur. ⚓ NORBERT CONCHIN

Caractéristiques MORRIS YACHT M36

LONGUEUR HORS-TOUT – 11,00 m
LONGUEUR À LA FLOTTAISON – 7,62 m
BAU MAXIMUM – 3,07 m
TIRANT D'EAU QUILLE STANDARD/
OPTION – 1,60 m/1,40 m
HAUTEUR SOUS BARROT – 1,47 m
CAPACITÉ EN EAU DOUCE – 76 litres
CAPACITÉ EN FUEL – 76 litres
GRAND-VOILE – 28,90 m²
FOC ENROULEUR – 22,95 m²
TRINQUETTE – env 15,00 m²
GENNAKER – env 75 m²
SPINNAKER ASYMETRIQUE – env 120 m²
ARCHITECTE NAVAL – Sparkman & Stephens
DESIGN INTÉRIEUR – Morris Yachts

