

chasse-marée

HISTOIRE ET ETHNOLOGIE MARITIMES

N°127 ● L'ALMANACH A 100 ANS ● LE CAT-BOAT DE LA BAIE DE MORLAIX

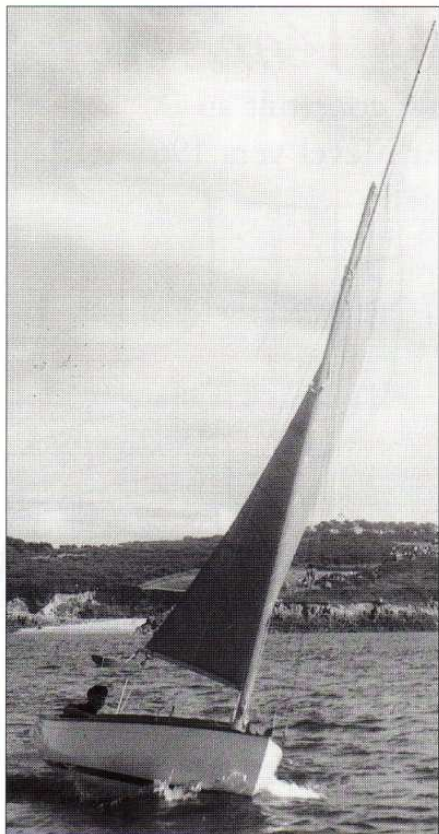


LESTEURS DE MÉDITERRANÉE ● MOULINS DES ÎLES ● RÉALISER SA PLATE

L'avènement du Cat-boat

La créativité des architectes et constructeurs de la Baie ne tarde pas à reprendre toute sa vigueur. Une nouvelle série voit ainsi le jour à Carantec au tout début des années 1950. Toujours dénommée "canots à misaine de 4,50 mètres", elle met cependant un terme au compromis d'avant-guerre. En effet, les unités qui s'inscrivent dans cette catégorie représentent une version évoluée du Cormoran – de formes alors très proches – et du canot à misaine. Long de 4,50 mètres et large de 1,70 mètre, ce canot accuse un tirant d'eau de 0,40 mètre et de 1,20 mètre avec sa dérive-secteur de 83 kilos, tandis que le safran demeure sous la voûte, à l'intérieur de la flottaison. Souvent, un petit lest de 80 à 100 kilos est fixé sous la quille.

Ce type, dont la longueur hors tout est limitée, n'est en revanche soumis à aucune restriction de largeur ni de franc-bord ; mais il doit obligatoirement porter un gréement de cat-boat dont la surface de voilure ne peut excéder 17 mètres carrés. La corne s'apique chaque année davantage et bientôt l'introduction de deux lattes forcées dans la partie haute de la voile permet d'en augmenter le rond et d'en contrôler le creux, ce qui se révèle très avantageux par petit temps.



Joline II, le Cat-boat de Georges Jézéquel – ici à la barre. Cette unité de 1955 n'a jamais quitté la famille du constructeur et elle navigue toujours.

A partir de 1955, la tendance revient au gouvernail suspendu extérieur, fixé sur le tableau, avec safran relevable. La dérive n'est plus en forme de secteur, mais s'allonge en lame de couteau pour donner plus de pied dans l'eau au bateau. Surtout, l'on adopte le principe de la quille incurvée chère à la plaisance.

Dès lors, la série acquiert rapidement ses lettres de noblesse. L'engouement pour ce type de canot rapide et évolutif, à l'esthétique locale raffinée, simple d'utilisation et parfaitement adapté à la promenade familiale, va venir gonfler les carnets de commandes des chantiers de la Baie. Le Got à Roscoff, et les chantiers carantécois comme Sibiril, Nédellec, Jézéquel et Mével se partagent l'essentiel des constructions. On leur attribue une quarantaine d'unités lancées en un peu plus d'une décennie. Les chantiers Mével vont même faire de la construction du Cat-boat l'une de leurs spécialités.

Formé par Eugène Moguérou, qui apprend lui-même son métier chez Jean Pauvy (ex-élève des Kerenfors), François Mével installe son chantier rue Neuve, près du port. Outre les Cat-boats, il construit également des Cormorans et plusieurs croiseurs côtiers. Il est hélas victime d'un accident mortel en 1957 lors de la mise à l'eau d'un yacht, et c'est sa femme Louise



Plus compétitifs que les canots à misaine, les Cat-boats aiment la régate et se retrouvent chaque dimanche devant l'un des ports de la Baie pour en découdre.

qui reprend le chantier avec l'aide du contremaître Jean Méniec. Au début des années 1960, nombre de Cat-boats sortent des chantiers Mével, commandés par des plaisanciers locaux ou des estivants enracinés dans la région. Les noms de certains bateaux sont encore bien présents dans les mémoires, tels *Kasic*, *Zapou*, *Askel Ven*, *Pa-colo*, *Moustique*, *Avel Vor II* ou *Janiguy* à Madame Jeanine Poincet de Paris. La plupart sont montés en membrures ployées, hormis les trois ou quatre premiers couples de l'avant qui, pour des raisons de robustesse et de commodité de construction, sont en bois de fil chantourné.

Chez Jézéquel – qui a pris la succession de l'ancien chantier Moguérou –, on construit dès 1953 *Saint-Avawa*, classé dans la série des canots à misaine, et deux ans plus tard le beau Cat-boat familial *Joline II* – contraction de Jojo (Georges) et Jacqueline, les deux enfants du grand-père Alain Jézéquel –, destiné à remplacer la première *Joline*, un canot à misaine de 4 mètres. Puis, en 1968, c'est au tour de la *Mésange*, lancée pour M. Déniel de Carantec.

Talon de quille échancré

Une nouvelle modification intervient alors au niveau de la quille, que l'on voit s'échancrer dans sa partie arrière. Cette disposition, qui permet de diminuer la surface mouillée et d'améliorer les qualités évolutives, avait été inaugurée dès 1928 sur un Cormoran dessiné par Victor Brix et construit au chantier Moguérou, où travaillait à l'époque le grand-père Jézéquel. C'est la première – et d'ailleurs la seule – rupture importante avec la conception traditionnelle héritée des anciens canots à misaine. La plupart des voiles, taillées chez Richard à Saint-Servan, sont désormais des grands voiles de Bélougas dont la surface est également de 17 mètres carrés. On adopte le principe du palan d'écoute divisé, avec retour au pied du puits de dérive, qui facilite la manœuvre au barreur ou à l'équipier, tandis qu'une petite barre d'écoute en câble est disposée au-dessus de la barre.

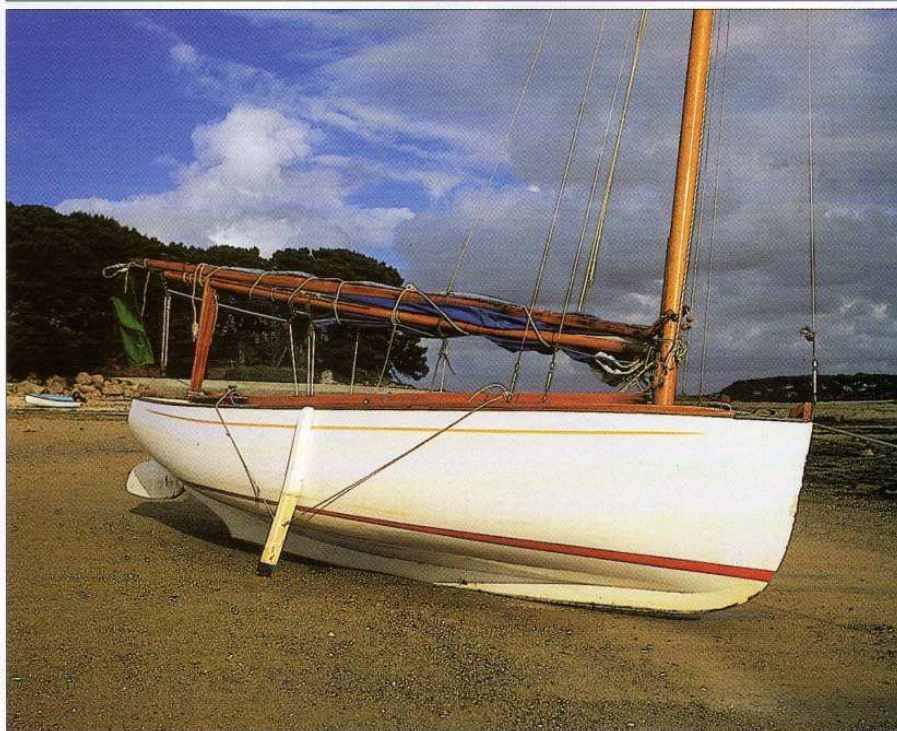
Tous ces Cat-boats vont sillonner la baie et s'affronter régulièrement au cours des très nombreuses régates – aussi conviviales qu'âprement disputées – qui rythment la saison estivale. Les voiles blanches, rouges, jaunes ou bleues qui croisent celles des monotypes de Carantec et autres Cormorans égaient chaque dimanche le vaste plan d'eau.

Avec les années 1970 les mentalités des plaisanciers changent. Bon nombre de

Mésange Cat-boat Jézéquel de 1968

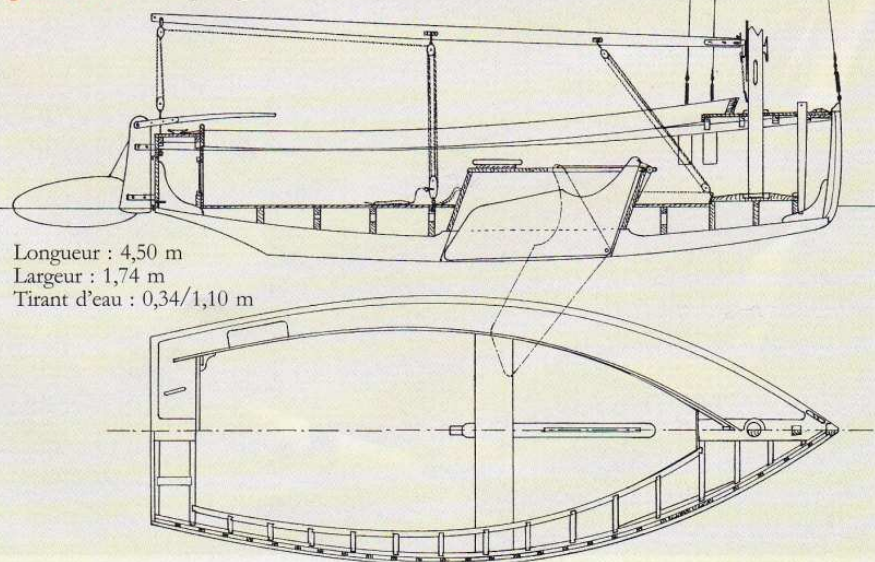


Demi-coque de chantier au 1/10 en planches collées non démontables de la *Mésange*, destinée à la famille Déniel. Georges Jézéquel y a porté pour chaque couple les distances entre les lignes d'eau.



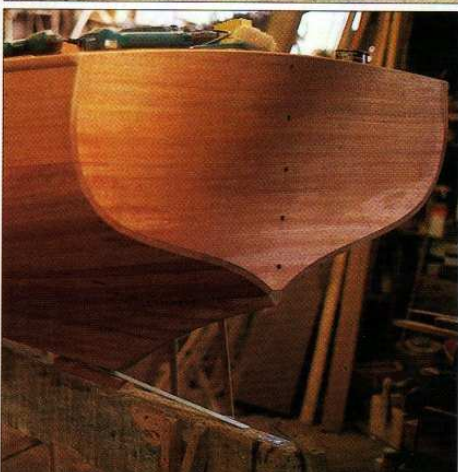
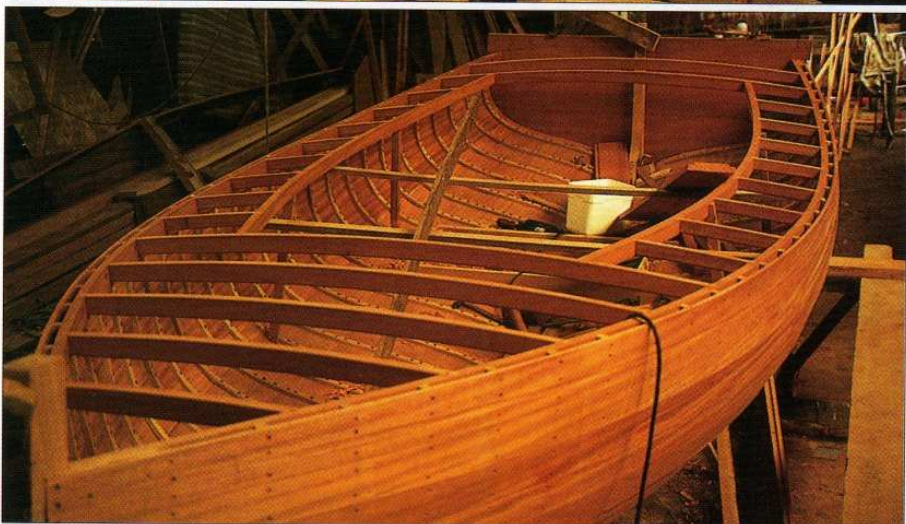
Bateau personnel de Georges Jézéquel, la *Joline II* est aujourd'hui armée par Olivier, le fils du constructeur.

Joline II Cat-boat Jézéquel de 1955



Longueur : 4,50 m
Largeur : 1,74 m
Tirant d'eau : 0,34/1,10 m

Plans tracés par Olivier Jézéquel (reproduction interdite). Contrairement à la plupart des autres Cat-boats, *Joline II* n'est pas équipé d'une bôme à rouleau, le système des ris ayant été préféré.



Construction et restauration de Cat-boats au chantier Jézéquel en 1992. A gauche : bordé et barrotage de *Chatouille*, à Vincent Besnier, dont l'étrave rentrante est inspirée par les cat-boats américains de Cape Cod. En haut à droite : arrière de *Carve an Ty*, une unité ancienne qui possède encore un gouvernail dont l'axe traverse la voûte par une jaumière. Au milieu à droite, tableau de *Foucade*, à Jean-Louis Monsauge. Ci-dessus : ponçage de *Foucade*.

propriétaires qui appartenait à la génération des incondtionnels du Cat-boat, s'orientent vers la croisière côtière et la plaisance moderne. Muscadets, Arpèges, Ecumes de mer – ou J 25 pour les fidèles du bois – sont alors au goût du jour. La récente "Semaine de la baie de Morlaix", ouverte à ces nouveaux types de bateaux, donne l'occasion aux mordus de la régate d'en découdre durant quatre jours consécutifs. Quant à l'esprit bon enfant de "copains régatiers" qui animait auparavant les propriétaires de canots, il tend à tomber en désuétude. Seuls quelques acharnés de la série s'affrontent toujours en régates, mais les classements sans surprise engendrent la désaffection des autres concurrents.

La plupart des Cat-boats continuent toutefois de naviguer en Baie. Ils sont le plus souvent utilisés pour aller mouiller quelques casiers ou pêcher la crevette à l'haveneau. Et l'on voit fréquemment une chaise de moteur hors-bord venir gâcher l'esthétique de leur joli tableau. La nouvelle génération ne prend pas le relais, c'est désormais la planche à voile, meilleur marché et très médiatisée, qui attire la plupart des jeunes. Rares sont ceux qui naviguent encore sur le bateau paternel. Olivier Jézéquel, petit-fils et fils des constructeurs Alain et Georges, est sans doute un des seuls à continuer d'utiliser son Cat-boat, *Joline II*, comme un pur voilier de plaisance. "J'ai toujours eu ce canot, affirme-t-il, je suis né dedans ! C'est un bateau familial qui n'a jamais été désarmé. Tous les étés, la *Joline* a navigué ; on faisait les régates seul dans notre série, on courait avec les Cormorans..."

Enfin le renouveau !

Les 8 et 9 août 1987, la Société des régates de Térénez organise avec le concours du *Chasse-Marée* le premier "Rassemblement des bateaux en bois" de la baie de Morlaix. Bouteilles et messages déposés dans les bateaux, affiches, communiqués de presse, concours de construction et de restauration ; tout est fait pour que ces grandes retrouvailles d'une flottille traditionnelle dispersée, oubliée et presque en voie d'extinction soient une réussite. Et de fait, le succès de ce rassemblement et des suivants va entraîner un renouveau général d'intérêt pour les bateaux en bois dans la Baie, où la belle n'était à vrai dire qu'endormie...

Les Cat-boats ne sont pas les derniers à participer à cette renaissance. Que ce soit pour les sorties ou les régates, Olivier embarque régulièrement son copain



Après une escapade trégorroise, *Diaoulie* – construit en 1966 au chantier Le Got de Roscoff – est revenu à Carantec. La brise étant soutenue, quelques tours de rouleau ont été pris dans la voile.

Philippe Quillec, passionné lui aussi par ce type de canot. Lorsqu'en 1988 le chantier Jézéquel reçoit un appel téléphonique d'un propriétaire de Port-Blanc, près de Perros-Guirec, désireux de vendre *Diaoulie*, un Cat-boat construit en 1966 par le chantier Le Got de Roscoff, Philippe est un des premiers informés ; pour lui, c'est une aubaine ! Le canot possède un petit lest de 100 kilos sous la quille et ses formes sont très proches de celles du Cor-

moran, la série de prédilection du constructeur roscovite.

"On est allé le chercher le matin à 11 heures, se souvient Philippe, à 14 heures on naviguait devant Carantec en compagnie de la *Joline II*, et à 17 heures on était au poste de police !" Explication d'Olivier : "Il y avait des bouées pour baliser la zone de baignade sur la plage du Kélenn. Evidemment, on est passé dedans, ça faisait vingt ans que l'on



Paddington à la gîte. Ce Cat-boat fait partie des quelques unités anciennes que la redynamisation récente de la série a fait sortir de leur garage.

naviguait ici, et depuis une bonne dizaine d'années on accostait régulièrement la plage pour aller boire un coup au bistrot, alors tu penses ! Comme c'était la première fois que la *Joline* et *Diaoulie* naviguaient ensemble, c'était la fête quoi ! Les flics sont arrivés sur la cale, appelés par la surveillante de plage. Je leur ai dit que nous étions des habitués, mais il y a eu malentendu et c'est tout juste si on n'a pas été menottés. Enfin, après, ça s'est arrangé, il y avait vice de forme !"

Puis deux autres passionnés, Pierre Guyot et Cyril Benjamin achètent *Farfadet*, un autre Cat-boat construit en 1964 chez Mével. Tous ces joyeux compères créent alors l'association RAPYS (Royal abri du pêcheur yacht squadron). "Un clin d'œil au célèbre RMYS (Royal Minquiers yacht squadron) de Granville qui revendique les Minquiers comme îles françaises", précise Olivier. La première régates est organisée autour de l'île Callot, et, même si elle ne regroupe que trois Cat-boats, elle va faire resurgir bon nombre de souvenirs... et de bateaux oubliés dans le fond des garages. Ainsi voit-on bientôt renaviguer dans la baie *Chichicastenango*, *Paddington*, ou encore *Avel Vor II*, tandis qu'*Amzer Zo*, construit en 1954 par le chantier Silvant de Conflans-

Sainte-Honorine, subit une sérieuse restauration avant d'être remis à l'eau.

Chef-d'œuvre d'ébénisterie

Cette émulation engendre des constructions neuves. En 1992, le chantier Jézéquel reçoit la commande de deux Cat-boats. "Il y a eu d'abord *Foucade*, pour Jean-Louis Monzauges, précise Alain Jézéquel (le frère d'Olivier), désormais à la tête du chantier familial. Jean-Louis avait hérité du Cat-boat de son beau-père, mais c'était un vieux canot tout démembré qui arrivait à bout de souffle. Il en avait marre de le rafistoler tous les ans, alors il a décidé de s'en faire construire un neuf. On a utilisé les gabarits de la *Mésange*, que l'on avait lancée vingt-quatre ans auparavant. D'ailleurs ce bateau est resté dans la famille Dénier et navigue toujours aujourd'hui. Deux mois plus tard, c'est Vincent Besnier, de Granville, qui nous a commandé tout d'abord un cat-boat américain du style de ceux du Cape Cod, qui possèdent une étrave rentrante. Mais ces bateaux-là sont plus grands que ceux d'ici, alors il a décidé de le ramener à 4,50 mètres hors tout pour pouvoir participer aux régates. C'était une expérience intéressante ! Dans le même temps, on a fait

pas mal de Cormorans ajoute Alain, mais la construction du Cat-boat est plus simple, et donc moins onéreuse, parce qu'il n'y a ni voûte, ni lest extérieur."

La réputation du chantier Jézéquel n'est plus à faire ; les unités qui y sont construites sont de véritables chefs-d'œuvre d'ébénisterie (CM 10). Les membrures des nouveaux Cat-boats sont en acacia ployé de 20 x 15 centimètres, avec une maille de douze centimètres. Elles reçoivent des bordages en acajou de 12 millimètres rivetés cuivre. Le tableau arrière est également en acajou et la quille, d'un seul tenant, en iroko ou en chêne, cette dernière essence étant aussi employée pour les varangues. Des passavants en contre-plaqué de 6 millimètres supportés par un barrotage classique assemblé en queue-d'aronde dans la serre, rejoignent les pontages avant et arrière. Le puits de dérive, de construction simplifiée, est lui aussi en contre-plaqué, vissé sur la quille et rendu étanche par un joint polyuréthane. Sa partie supérieure est en acajou, tout comme l'hiloire de cockpit et les bancs.

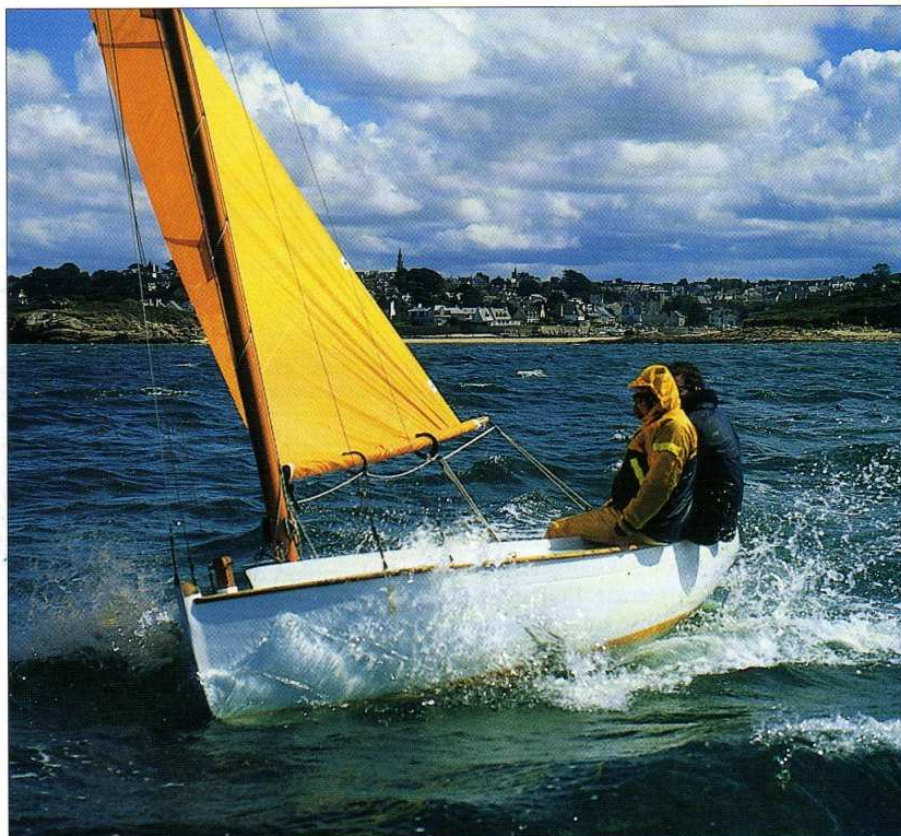
Quant au mât et autres espars, ils sont réalisés en pin d'Orégon ou en spruce collé. Le rond de chute de la voile est en-

core accentué sur les dernières unités, tandis que la bôme a été raccourcie à la verticale du tableau : l'ancienne misaine est devenue une magnifique "aile" à fort rapport d'allongement. Cette dernière disposition va d'ailleurs être adoptée sur la plupart des Cat-boats participant aux régates. Nombre de propriétaires vont aussi scier la partie arrière de la quille de leur bateau afin de diminuer la surface mouillée et de raccourcir le rayon des virlements de bord. Cette ablation ne remet pas en cause la stabilité de route au portant pour peu que les poids – en l'occurrence l'équipage – soient correctement répartis et centrés.

Restaurations

Outre les constructions neuves, le chantier Jézéquel assure également la restauration et l'entretien de la plupart des Cat-boats qui ont bénéficié de ce regain d'intérêt. Les nouveaux propriétaires font des émules et Frédéric Jossier, qui a découvert les joies de la navigation à bord du *Diaoulie* de son copain Philippe, se met lui aussi en quête d'un Cat-boat à restaurer. "On l'a trouvé par hasard sur une plage de Groix en 1995, se souvient Frédéric. On est allé le chercher avec Philippe, il était dans un état lamentable et on a fait la traversée Groix-Lorient en écopant sans arrêt. Nous l'avons ramené à Carantec et j'ai fait les travaux essentiels pour pouvoir naviguer aussitôt. L'hiver suivant, je l'ai entièrement restauré dans le chantier d'Alain Jézéquel. La *Licorne* porte le numéro 33 et c'est un Mével construit au début des années soixante."

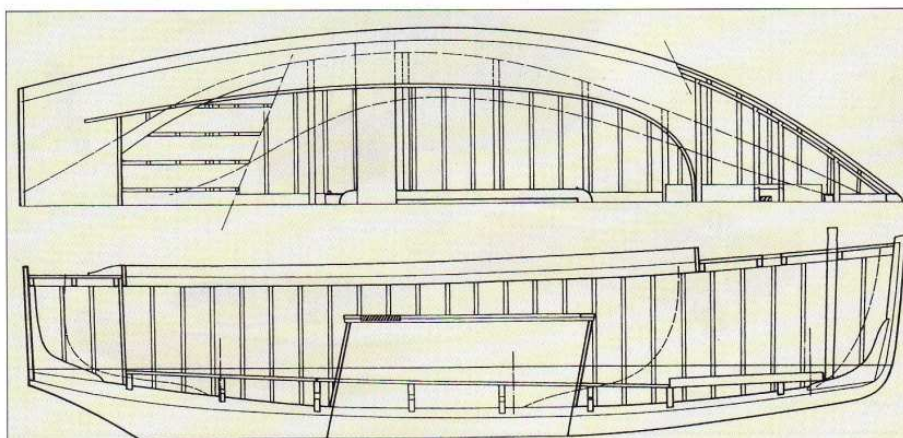
Les emménagements restent particulièrement sobres : d'étroits passavants, une hiloire arrondie avec un siège extérieur pour le barreur, un grand cockpit arrière complètement dégagé, un unique banc



Toujours vaillant, *Farfadet*, à Pierre Guyot et Cyril Benjamin, construit en 1964 au chantier Mével.

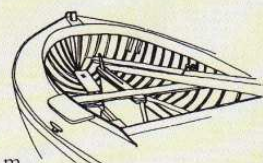
central fixé au puits de dérive assurant la rigidité transversale – comme sur les anciens canots à misaine ! Les planchers, autrefois en pin, sont désormais en contre-plaqué, mais quelques propriétaires ont opté pour le red cedar, un bois léger, plus esthétique, antidérapant et facile d'entretien. Des filets fixés sous les passavants permettent de ranger lattes de recharge, brassières et cirés. Le coqueron arrière, avec sa porte à glissière, reçoit le matériel de sécurité, les lignes et le pique-nique ainsi à l'abri des intempéries.

Dès les premiers beaux jours, on peut voir à Carantec les Cat-boats sortir des chantiers ou des garages, et rejoindre les grèves pour gagner le corps-mort qui leur servira de mouillage jusqu'au début de l'automne. "Quand le bateau est au corps-mort, constate Jean-Louis Monzaige, on part en quelques minutes. Bien qu'il soit un peu sportif, le Cat-boat est facile à manœuvrer, même seul, et reste un canot familial. Il n'y a qu'une écoute et c'est donc le grément le plus simple possible, à part peut-être celui à misaine,

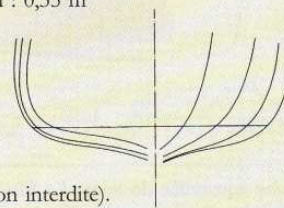


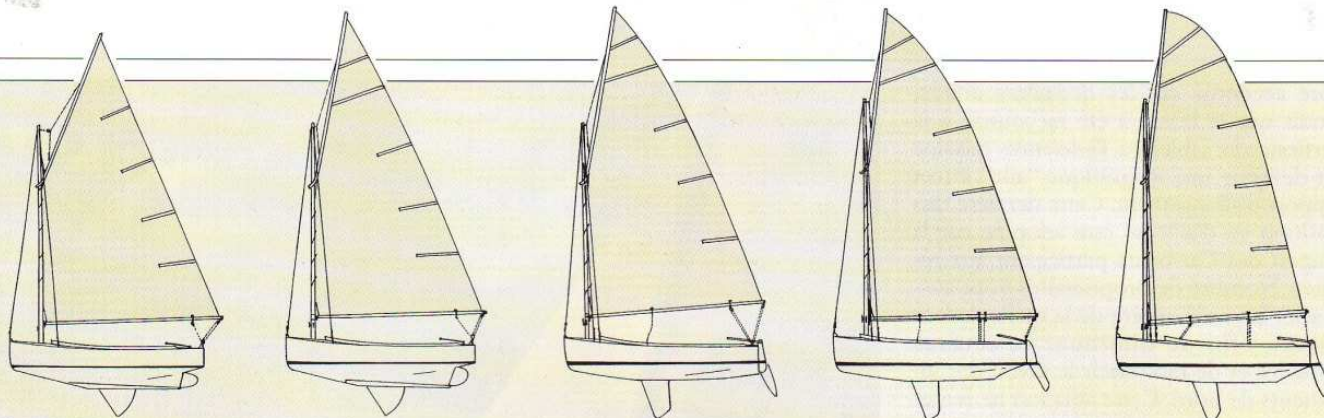
Plans Jézéquel d'après les gabarits de la *Mésange*, retracés par Philippe Vergoz. (Reproduction interdite).

Foucade Cat-boat Jézéquel de 1992



Longueur : 4,49 m
Largeur : 1,76 m
Tirant d'eau : 0,35 m





Au fil du temps, le plan de voilure du Cat-boat s'est allongé, grâce à l'apicage de la vergue et au raccourcissement de la bôme. Les lattes forcées ont également permis d'arrondir la chute. Plus réduite sur les premières unités, la surface de la voile est désormais limitée à 17 m². Dessins d'Olivier Jézéquel.

mais ça marche mieux ! On remonte à 45 degrés du vent sans problème.”

“Le Cat-boat, c’est vraiment formidable, vous savez, raconte Georges Jézéquel, aujourd’hui à la retraite. Pour régater, j’en avais construit un qui a eu beaucoup de succès en course, et qui appartient à mon fils maintenant. Ces bateaux-là marchent très fort, même s’ils sont un peu durs à tenir au vent arrière ; on les grée souvent avec une grand voile de Bélouga, fortement lattée, avec beaucoup de rond, et ça fait un près étonnant, meilleur qu’avec un foc par petit temps : on pointe mieux que les Dragons ! Une fois, c’était pendant les régates annuelles de Saint-Pol-de-Léon... petit

temps, un seul départ pour tout le monde, je vire la Pierre-à-Figue en tête, un Dragon juste derrière moi pour attaquer le bord de près. Un des meilleurs, *Kastell-Paol*, champion de Bretagne... Il essayait de me passer au vent. Impossible ! Et il gueulait, le gars, il rouspétait tout ce qu’il pouvait. Et moi je lofais, je lofais. Il n’arrivait pas ! Alors que c’était si facile de passer sous mon vent, mais sa fierté était en jeu, sans doute. Eh bien ! il ne m’a jamais passé au vent. Au bout d’un demi-mille, il a dû se résigner à laisser porter... Ce qui nous intéresse, bien sûr, c’est de construire des bateaux qui marchent. Mais ma fierté, c’est aussi de les voir durer longtemps : mon Cat-boat a bientôt 45 ans, et il est en parfait état.”

Promenades et régates

Si quelques Cat-boats naviguent essentiellement en promenades familiales, souvent complétées d’une partie de pêche, la plupart des propriétaires suivent assidûment le programme des régates organisées pratiquement chaque dimanche de la saison estivale. On peaufine alors les peintures et les vernis ; et l’on vérifie les réglages du grément dormant. Celui-ci se compose d’un hauban et d’un galhauban de chaque bord, capelés en partie haute sur de petits jottereaux et ridés au niveau du pont, un peu en arrière par rapport à l’axe du mât afin de le maintenir au portant. Le ridoir de l’étrai avant est quant à lui fixé sur la tête d’étrave.

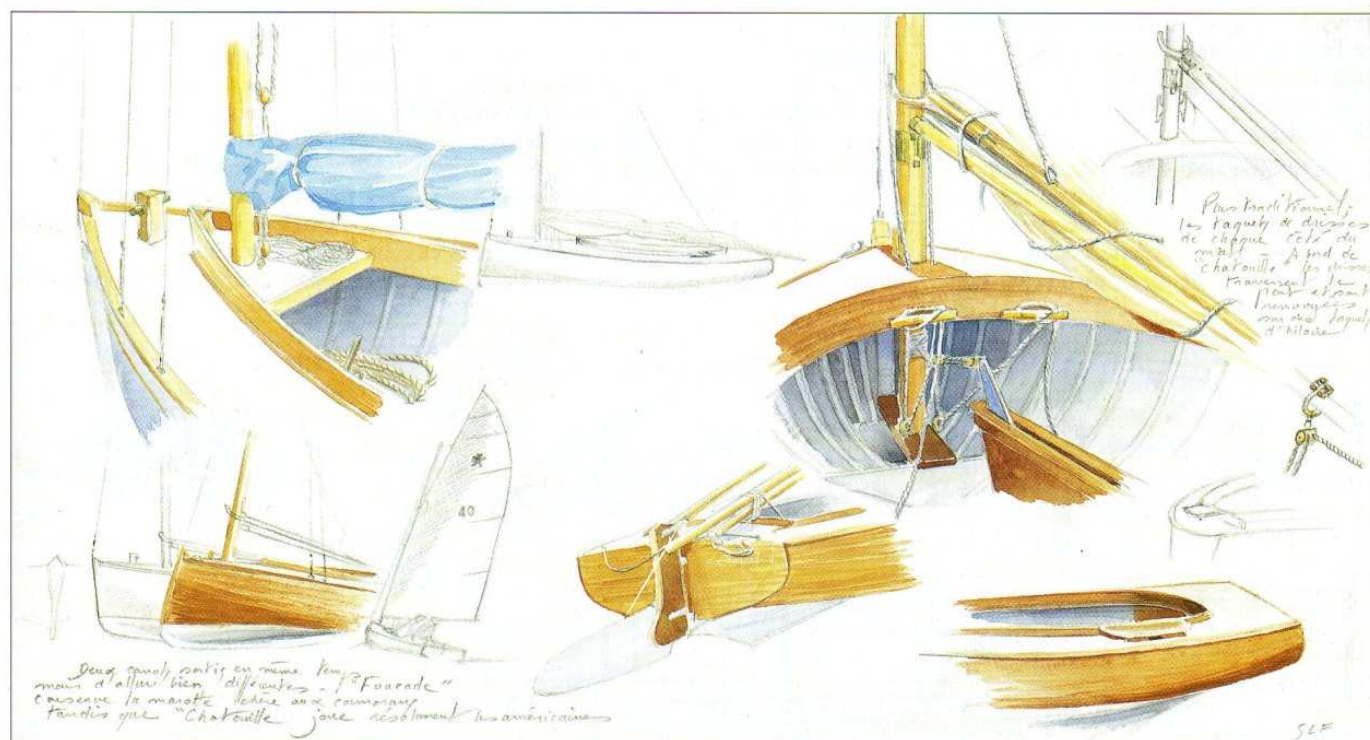


Planche aquarellée de Serge Le Floch déclinant les différences entre *Foucade* et *Chatonille*. Plus traditionnel, le premier a l’étrave droite à marotte massive, l’philoire angulaire et les taquets de drisses sur le mât ; plus “américain”, le second a l’étrave inversée, l’philoire arrondie et les drisses traversant le pont.

Drisses de mât et de pic sont d'ordinaires tournées sur des taquets fixés de part et d'autre du mât et se manœuvrent ensemble sans difficultés ; la ferrure de gui coulisse sur un rail et la voile peut être étarquée à l'aide d'un petit palan. Une bite emplantée dans le brion permet un amarrage commode et le cas échéant le remorquage. A l'arrière, une dame de nage est prévue pour l'aviron de godille indissociable de la drôme du canot.

"On est tous amoureux de nos Cat-boats, remarque Olivier Jézéquel, président du RAPYS, mais c'est aussi un plaisir de naviguer ensemble sans se prendre la tête avec des jauges et des trucs compliqués. Nous tenons à garder un bateau polyvalent qui puisse nous permettre de régater mais aussi de nous promener. Dans le petit temps, si tu es tout seul, tu t'assois dans le fond du bateau et tu peux barrer avec ta ligne à traîner derrière. Il suffit de lâcher un peu de drisse de pic pour régler la vitesse. Pêcher à la voile, c'est une question d'habitude, et puis je ne veux pas entendre parler de moteur. Je fais le tour de l'île Callot le matin à l'aube, souvent avec des lumières magnifiques, et je vois les lapins sauter sur les cailloux. Je mets aussi deux casiers et parfois un filet, mais c'est la pêche à la crevette en famille qui me plaît le plus. On embarque les haveneaux, le pique-nique, et on part pour la journée. Le Cat-boat est très marin ; il permet de naviguer par tous les temps avec des enfants et de débarquer à pied sec dans trente centimètres d'eau."

Il n'en demeure pas moins que les régates de Cat-boats ne sont pas toujours empreintes d'une telle sérénité. Avouons même qu'elles donnent souvent lieu à des empoignades épiques. D'autant que les compétitions se déroulent parfois dans des conditions de mer et de vent qui requièrent tout le savoir-faire et l'énergie de l'équipage.

"Ici, en Baie, poursuit Olivier, il y a plusieurs régatiers de haut niveau, comme Bruno Jourden, adeptes de la compétition sur bateaux modernes, qui viennent régater sur Cat-boat dès qu'ils en ont l'occasion. Cela donne une émulation supplémentaire. Avec ses 17 mètres car-

rés de voilure, c'est tout de même un bateau hyper toilé, avec des espars en bois qui ne sont pas très rigides. Dans la brise, le virement de bord vent arrière est un moment critique et, à moins d'être en régate, il vaut souvent mieux virer bout au vent que de faire un empannage. Sinon, il faut que les équipiers se déplacent en même temps au bon moment, car ce sont eux qui font office de lest. On fait passer le gui à la main et on retient sur le palan. Sur la plupart des Cat-boats il y a un palan d'écoute au niveau du barreur et une retenue de bôme avec un crois-sant et un hale-bas à peu près au tiers

des Cat-boats ont une dérive en alu qui pèse à peine trente kilos. Elle peut atteindre jusqu'à soixante-dix kilos si elle est en acier. Le bouchain très dur du Cat-boat, hérité du canot à misaine et plus particulièrement de l'ancien canot de sene, assure une bonne stabilité de formes. "Si on vire bout au vent par mer formée, la vitesse du bateau est vite cassée car le Cat-boat n'aime pas du tout le clapot. D'ailleurs, il faut toujours qu'il soit légèrement ardent, c'est très important, et on obtient cela en réglant la quête du mât. Plus il y a de la brise et plus il faut raidir l'étai. On cale aussi le pied de mât, mais on le fait une fois pour toutes en début de saison et on règle la tension des houbans en conséquence."

Désormais, une vingtaine de Cat-boats naviguent régulièrement dans la Baie, et la plupart d'entre eux participent aux régates d'été qui se déroulent au Dourduff, à Térénez, Saint-Pol-de-Léon, Roscoff ou Carantec. Ces dernières années, la *Mésange* à Philippe Dénial a gagné beaucoup de courses, suivie par *Joline II*. Mais les deux Cat-boats construits en 1992, *Foucade* et *Chatouille*, sont réputés d'excellente marche, ce dernier étant vraisemblablement le plus rapide en vitesse pure. Ce n'est sans doute pas un hasard s'il s'agit là d'unités construites chez Jézéquel.

Dans un haut lieu de la voile moderne et traditionnelle comme la baie de Morlaix, qui s'avère particulièrement propice à la pérennité de nombreux types de bateaux locaux, la présence d'excellents chantiers bois, comme Jézéquel ou Sibiril, permet d'assurer les constructions neuves, les réparations, l'entretien et l'hivernage. Un atout majeur qui, ajouté à la beauté d'un site exceptionnel et à la volonté d'un groupe de passionnés ayant les mêmes affinités, donne aujourd'hui l'occasion de voir évoluer autant de petits bateaux de caractère dans la baie de Morlaix. "Nous sommes une bonne bande de copains qui naviguons ensemble dans la bonne humeur, et trouvons que c'est plus sympa de le faire sur des bateaux en bois", conclut Olivier. Alors, surtout, ne changez rien !

Bibliographie : "Le chantier Jézéquel", *Le Chasse-Marée* n°10.



Chatouille,
un Cat-boat atypique,
plus américain que carantécois.

avant du gui. On n'a pas le droit à l'erreur, c'est un bateau qui est très sensible à la barre et ça nous est arrivé pratiquement à tous de chavirer lors d'un empannage, par accident ou maladresse. Heureusement, il flotte bien !

"La plupart des Cat-boats de la baie ont un gui à rouleau. Pour ma part, j'ai trois bandes de ris ; en régate, par force 6, je navigue avec un ris. Malgré l'absence de lest extérieur, c'est un bateau relativement raide à la toile, du fait de ses formes – et non pas de sa dérive, parce qu'aujourd'hui, près de la moitié