



DANIEL ALLISY

Entre audace et classicisme

André Mauric, icône incontournable de la plaisance, a longtemps dessiné des vedettes rapides pour les administrations marines, en France et à l'étranger. L'ingénierie navale et la conception de bateaux de service constituent toujours une bonne part de l'activité du cabinet, dirigé depuis sa retraite par Jean-Charles Nahon.

Titulaire à 20 ans d'une licence de mathématiques, André Mauric a appris l'architecture et la mécanique navale dans le chantier de Charles Baudoin, l'homme des moteurs éponymes.

S'il n'avait pas tracé avant-guerre les plans de superbes voiliers de jauge (suivant en cela l'exemple de son père, qui concevait et construisait lui-même ses bateaux), on pourrait presque qualifier de « vocation tardive » la relation de Mauric avec la plaisance : pensez qu'il flirtait déjà avec la soixantaine lorsqu'il a sorti les bateaux dont on parle aujourd'hui le plus sur les pontons. Le succès du Super Challenger et du Giraglia remonte déjà à la seconde moitié des années soixante, le mythique *Pen Duick VI* au début des seventies ! Quand, en 1977, le fameux First 30 fait son apparition au Salon de Paris, l'architecte approche les 70 ans.

Le legs d'André Mauric à la plaisance moderne est ambivalent : riche et souvent original dans le domaine de la course ou sur des créneaux très spécifiques ; moins enthousiasmant dès qu'il s'agit de croiseurs de série. À l'époque où sortent le *Mélody* et le premier des First, il faut reconnaître qu'ils n'incarnent pas l'innovation en matière architecturale. Ce sont cependant de bons bateaux qui vont faire le bonheur de milliers d'utilisateurs. Lancé juste après, le First 27 illustre le décalage qui s'opère entre le style de Mauric et les attentes de l'époque : très daté avec ses extrémités trop maigres, pas vraiment emballant sous voiles, ce modèle reçoit un accueil mitigé et disparaît rapidement du catalogue.

En revanche, comment ne pas saluer l'audace du concepteur du *Méridien* (14 mètres construit en aluminium chez Pouvreau), l'un des tout premiers dériveurs intégraux de haute mer ? Et l'efficacité de l'*Impensable*, renouant en 1973 avec la tradition française des victoires en Half Ton Cup ? Ou celle du *Delph 32* d'Artecna (et de son fameux prototype Tadorne), bateau au palmarès fourni et fort agréable en croisière ? Montré du doigt lors du cuisant échec du baron Bich dans la Coupe de l'America 1970, le *12 M JI France* valait beaucoup mieux que ce que l'on en a dit et fait. Et si *Raph* – le ketch de 17 mètres en alu d'Alain Gliksman – a joué de malchance dans la Transat 68, ses belles prestations dans la seconde Whitbread (presque dix ans plus tard) témoignent *a posteriori* de la pertinence de sa conception. André Mauric a disparu en 2003, à l'âge de 94 ans.