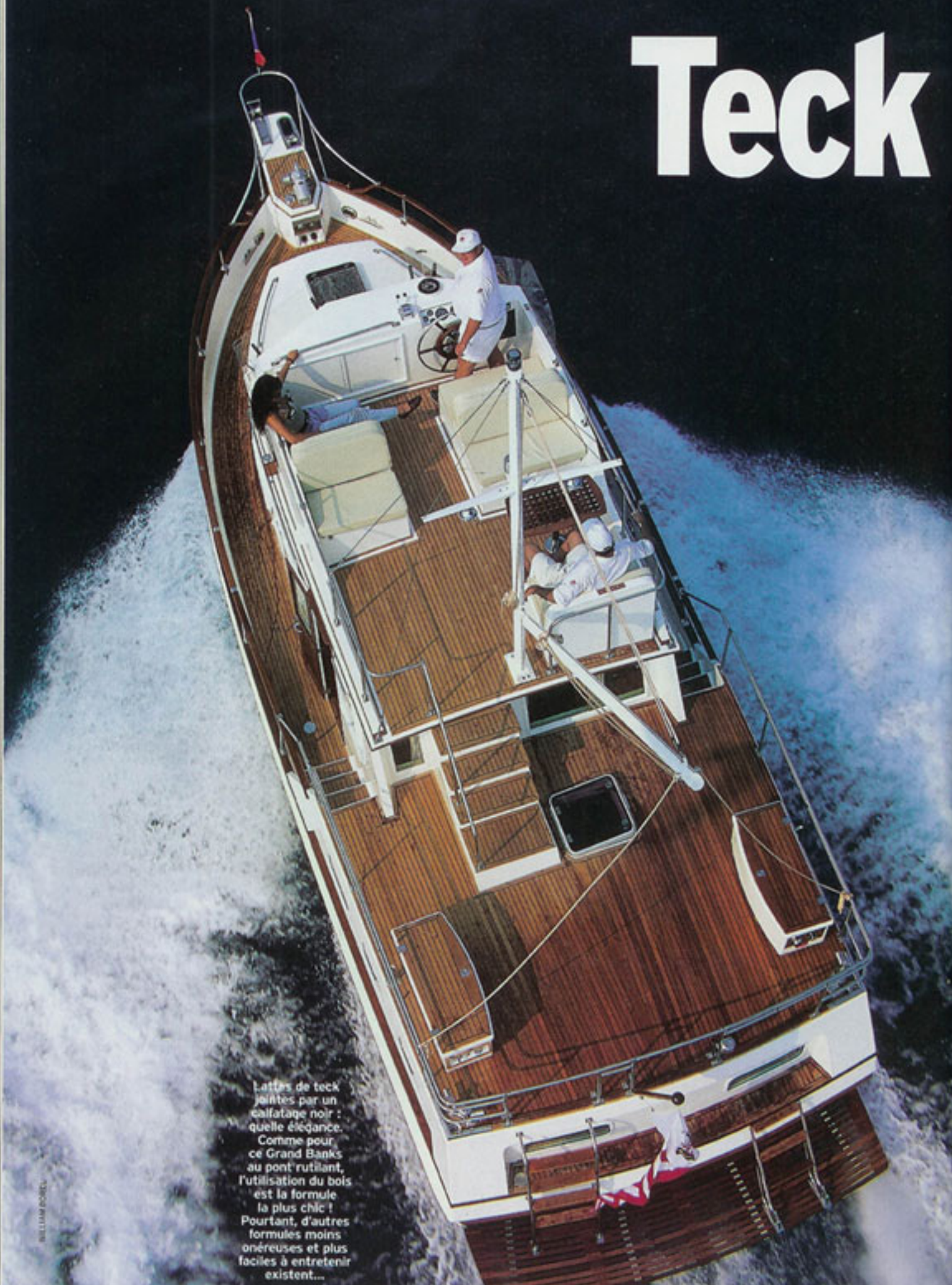


# Teck



Lattes de teck jointes par un calfatage noir : quelle élégance. Comme pour ce Grand Banks au pont rutilant, l'utilisation du bois est la formule la plus chic ! Pourtant, d'autres formules moins onéreuses et plus faciles à entretenir existent...

# ou imitation ?

**Teck ou liège ? Composite, polyuréthane ou peinture ?**

**A la commande ou pour en changer, le choix du revêtement de pont est essentiel pour que votre bateau soit encore plus beau, plus confortable ou mieux entretenu. Selon les besoins et les envies de chacun, nous avons « planché » sur les solutions diverses, souvent innovantes, que proposent aujourd'hui les fabricants, les chantiers et les distributeurs.**

Texte Olivier Voituriez



Panaché d'échantillons de revêtements :

- ① Un panneau de teck précafé.
- ② Le Marinedeck, en résines polymérisées.
- ③ Panneau de Seacork, à 70 % de liège.
- ④ Latte de Flexiteek, totalement synthétique.
- ⑤ Nuancier de TBS, tapis de résine et de poudrettes.
- ⑥ Un pot d'Interdeck, laque antidérapante.



Que demande-t-on à un revêtement de pont ? D'être antidérapant, cela va de soi... Mais aussi on souhaite qu'il soit beau ! A ces considérations techniques et esthétiques s'ajoute tout un catalogue (le confort, la pose, l'entretien, le coût...) auquel répondent différemment les principales familles de revêtement étudiées. En premier lieu, l'esthétique. Elle privilégie depuis toujours l'utilisation d'essences exotiques, principalement le teck. Il est vrai qu'un pont de yacht en lattes bien bréquées, soulignées par une belle rainure noire... cela ne manque pas de cachet. Et c'est très généralement le choix adopté par les propriétaires d'unités supérieures à 12 mètres. De nombreux artisans continuent d'appliquer le teck latte par latte, selon la méthode traditionnelle. Mais en parallèle, certains fabricants proposent des panneaux de lames précafé, d'une taille standard, utilisées telles quelles ou découpées selon un gabarit. Dans un registre diffé-

rent, mais avec l'esprit d'imiter « l'effet teck », certaines solutions à base de résines et de liège conjuguent un aspect extérieur latté et l'utilisation de matériaux compressés. Plus légers que le bois, leur souplesse les rend plus facile à poser. Peut-être une solution écologique aux déforestations massives dont souffrent les zones de production, principalement la Birmanie...

## **Des revêtements parfois innovants**

Un bon revêtement doit également améliorer les qualités thermiques et phoniques du pont. Il amortit les chocs et protège des agressions extérieures (soleil, gel, abrasion). En complément, il contribue à l'étanchéité et à la longévité du bateau. Jouant à fond la carte de l'innovation technique, des matériaux composites (polyuréthane, PVC...) sont capables d'apporter des réponses surprenantes. S'ils ont un côté « sport » plus marqué, leur texture particulière mise sur la souplesse de pose

et leur poids allégé, sans oublier le confort et l'esthétique. La liste ne serait pas complète sans évoquer les avantages offerts par la peinture, simple mais efficace. Le choix du matériau est aussi lié au budget destiné aux travaux souhaités, puisque chaque solution a un prix... avec des écarts importants. Qu'il faut ensuite additionner au coût de la pose. Certains revêtements peuvent être appliqués par soi-même, avec un outillage léger (cutter, gabarit) sur les parties droites du bateau... et à condition d'être un bricoleur averti. Cependant, la plupart des fabricants préconisent d'utiliser les soins d'un artisan ou d'un chantier qui saura effectuer un travail de professionnel qui devrait durer entre dix et quinze ans. Faut-il ensuite savoir entretenir votre nouveau revêtement dans les règles de l'art ?

**Un bon revêtement améliore les qualités thermiques et phoniques du pont. Il protège des agressions extérieures.**

# Le teck classique

« A tout seigneur... Tout honneur »

**R**oi du revêtement de pont, le teck remporte traditionnellement tous les suffrages de la haute plaisance. Mais attention, quel type de teck, et quel est son prix ? Le teck birman est tout d'abord à privilégier. Il est supérieur en qualité aux essences africaines, très rouges et aux fibres grossières. Pour s'assurer de la qualité de l'essence, le charpentier l'achète par billes, directement sur place ou en Europe chez un grossiste. Dans un souci de qualité optimale, certains préconisent la découpe « en quartier », toujours dans le sens des veines du bois. L'épaisseur des lattes varie généralement de 9 mm à 12 mm. La densité du teck est située entre 600 et 800 kg au m<sup>3</sup>, ce qui donne un poids compris entre 5 et 7 kg au m<sup>2</sup>, selon l'épaisseur des lattes. Les techniques de poses sont aussi diverses qu'il y a de chantier ou de charpentier, et de mise en forme de la latte.

## Ni clou ni vis dans l'opération

La technique de base est de coller directement sur le pont une première latte qui va border le liston, puis de juxter les suivantes les unes aux autres avec du mastic de calfatage. Ce mastic est un joint noir, généralement en polyuréthane (voir encadré : l'avis de l'expert). Les lattes sont collées au pont et calfatées entre elles : aucun usage de clou ou de visse dans l'opération. Sur le pont avant, le *me plus ultra* de l'élégance est atteint lorsque les lattes viennent s'encastrent dans la fougère centrale, en coupe droite, biais d'équerre ou plein arrondi. Le coût est lié à la qualité du bois, aux techniques de poses, de la main-d'œuvre... et au lieu où se situe le chantier. A La Rochelle, au chantier des Minimes, il faut compter entre 750 et 900 €, le m<sup>2</sup>, fourniture et pose incluses. Variations dues à la complexité du travail. Tout comme le temps de pose : 15 jours de travail en pose droite (peu complexe) et 1 mois et demi si la pose est courbe. A Saint-Mandrier, Iguazu Teck Deck effectue un

travail de haute couture sur des yachts de 35 mètres et plus. Dans votre budget, comptez au minimum 1 200 € au m<sup>2</sup>. En complément, ils sont aussi capables de réaliser des décorations personnalisées, comme deux roses des vents (de 5 et 3,5 mètres de diamètres) qu'ils viennent d'exécuter pour un yacht de 57 mètres. Pour l'entretien du teck, le mieux c'est de naviguer... et de passer régulièrement le pont à la brosse douce et à l'eau de mer. Celle-ci graisse mieux le bois que l'eau douce qui lui donne une couleur béton. Pour atténuer cet effet : la brosse douce (et surtout pas une brosse de pont dure), de l'eau salée avec un peu d'eau de javel ou simplement du savon. Les lattes doivent être frottées perpendiculairement pour éviter de créer des microfissures dans les fibres du bois. Quant à l'huile, de nombreux professionnels indiquent qu'elle est à bannir : le teck en possède déjà naturellement, tandis qu'elle peut faire fondre les joints noirs de calfatage. Si vous laissez votre bateau à quai pour de longues périodes, telles que l'hivernage, il est conseillé de le bâcher pour protéger le teck de l'eau de pluie et des UV. Un ponçage régulier (environ tous les trois ans) viendra raviver les teintes blanchies au soleil et lisser la surface du pont. Pour ne pas maltraiter les veines du bois, le ponçage doit se faire, lui aussi, perpendiculaire aux lattes. Selon la qualité initiale du teck, son épaisseur, sa pose et son entretien, un pont fait en ce bois noble a une durée comprise entre 10 et 15 ans.



Calfatées avec un joint de mastic noir, les lattes viennent s'encastrent en coupe biais d'équerre dans une fougère centrale.

Le teck est généralement débité dans la zone de production (Birmanie). Les billes de bois sont ensuite négociées, selon leur qualité, par les fabricants européens.

## Les panneaux précalfatés

La solution économique

**Q**uelques fabricants proposent des panneaux en teck prêts à poser. Chez Casemare, les lattes de teck sont collées sur des panneaux souples, les joints étant réalisés à la demande. Comptez 221 € pour un panneau de 0,88 m par 1 m, pour une épaisseur de 9 mm et des lattes larges de 4 cm. A Saint-Mandrier, Iguazu Teck Deck propose également des grands panneaux en teck, aux lattes précalfatées avec un joint de polyuréthane noir. Leur taille est de 2,5 m par 1 m de large, pour une épaisseur de 6 mm. La largeur de chaque latte est de 4 cm, à laquelle il faut rajouter les 0,5 cm du joint noir de calfatage. La souplesse du panneau lui permet d'épouser les mouvements du pont. Il peut



## Au fait...

### L'avis de l'expert : attention aux joints de calfatage

Selon Pascal Marty, expert maritime à Sanary (83), il faut être vigilant sur la qualité des joints noirs de calfatage, généralement en polyuréthane. En effet, les dernières directives européennes engagent les producteurs à utiliser des solutions non-polluantes. En parallèle, la recherche et le développement de ces produits



chimiques les ont rendus plus performants sur certains aspects, mais plus fragiles sur d'autres. Ils peuvent être instables, et donc se dégrader très rapidement. Dans certains cas, ils se transforment en poussière noire ou se ramollissent dans les rainures. Il faut donc être attentif à la durée de vie du produit, et s'assurer des garanties et du S.A.V proposés par le fabricant ou le chantier.



STÉPHANE GÉNIÈRE



Sur le chantier, les artisans découpent et poncent les panneaux de teck selon les besoins particuliers : ici une pièce d'accastillage.

Très pratiques sur les surfaces droites, les panneaux sont ensuite « aboutis » à des lattes simples pour les finitions. Ils seront alors calfatés ensemble.

être aussi découpé selon une forme particulière (cintrage, intégrer ou contourner une pièce d'accastillage). Pour les finitions et les pourtours, des lattes indépendantes sont fournies. La méthode de pose semble assez simple : il faut tout d'abord poncer le revêtement initial, passer de l'acétone pour dégraisser, coller les panneaux et les lattes avec un mastic polyuréthane costaud, puis poser un poids pour favoriser l'adhésion. Une petite mise en

Chez Iguacu, les panneaux de teck ont une taille standard (2,5 m x 1 m). Ils sont précafévés, à plat, dans l'atelier.

garde : ce procédé simple s'adresse surtout aux parties droites et simples des bateaux, comme le cockpit. Pour revêtir des passavants ou un rouf, il est préférable de s'adresser à un artisan chevronné. Comptez en four-niture 300 € le m<sup>2</sup>, ou 770 € pour un panneau (2,5 x 1 m x 6 mm) et 20 € pour une latte seule (2,5 m x 40 mm x 6 mm). Iguacu est distribué par Reya, Cannes La Bocca (06). Tél. 04 93 90 47 00.



STÉPHANE GÉNIÈRE

# Marinedeck

Un substitut écologique



Compactes et souples, les lattes de Marinedeck mesurent 1,90 m de long.

Implanté à Hyères, B & B Nautics est depuis 1991 l'importateur exclusif pour la France de Marinedeck, fabriqué par le néerlandais Stazo. Substitut au teck, il se positionne aussi comme son concurrent. Alternance écologique, Marinedeck est issu d'un matériau composite en polyuréthane, renforcé d'agréats du même composite et de 5 % de poussière de liège. Imputrescible, le liège

Comme du teck : une fois collées sur le pont, les lattes de Marinedeck sont ensuite calfatées avec un joint noir de mastic en polyuréthane.

est antidérapant et donne au produit son aspect pointilliste. Il est fabriqué dans de grandes cuves (2 m de long, 0,80 m de haut et 0,80 m de large), dans lequel le mélange est compressé et mis sous vide.

## Un vrai travail de menuiserie

Le bloc de résines polymérisées acquiert alors une densité plus dure que le bois. Il est ensuite débité comme tel, en lattes épaisses de 9 mm et longues de 1,90 m. Leur largeur est variable : 3 cm, 6 cm (pour les finitions), 5 cm, 7 cm, 5 cm, et 12, 5 cm (pour les fougères) et 20 cm. Certaines lattes sont prérainurées sur un côté. La pose se fait comme pour de la menuiserie : les lattes sont appliquées une par une sur le pont, après un

primaire et de la colle, et jointoyées avec du mastic de calfatage noir. Son poids de 4,5 kg au m<sup>2</sup> est plus léger que le bois. La teinte du Marinedeck éclaircit un peu avec le temps, mais nettement moins que le teck. Pour l'entretien, il faut brosser le pont à l'eau et au savon neutre, et le poncer tous les trois ans (selon usage). Pour la pose, il est fortement conseillé d'avoir recours à un artisan ou à un chantier. Sa souplesse naturelle facilite son application, particulièrement les techniques de cintrage. Il faut compter 236 € le m<sup>2</sup>, sur une base de lattes de 50 mm de large sur 1,90 de long et toujours 9 mm d'épaisseur... primaire, colle, joints et main-d'œuvre non compris.

B&B Nautics, Hyères (83).  
Tél. (33) 04 94 38 82 36.  
Infos <http://b.b.marinedeck.free.fr>



Joli travail de finition pour le pont avant de ce pointu varois, entièrement revêtu de lattes de Marinedeck d'un seul tenant.



Gros plan sur une plaque de Seacork : les gorges ne sont que décoratives. Un joint de callatage viendra les combler pour parfaire l'imitation aspect lattes.

STEPHANE GENDRE

# Seacork

70 % de liège et 30 % de résine

La propriété antidérapante et la dureté du liège lorsqu'il est concentré en particules réduites ont poussé Dominique Radier, menuisier de formation, à entreprendre des recherches sur son usage comme revêtement de pont. Plusieurs essais d'amalgame réalisés en collaboration avec des spécialistes des résines et du polyester ont permis d'améliorer le concept. Ils ont privilégié l'utilisation du liège en granulé, et non en poussière, avec l'objectif de trouver un produit en liège avec du composite... et non le contraire. Aujourd'hui, R.D. Projet produit le Seacork (liège de mer) en partenariat avec une usine du Sud-Ouest, spécia-

lisée dans ce matériau. Le procédé technique est un amalgame de liège (70 % en volume) et de liant en résine (30 %), mis en compression dans un bac. Il faut compter 4 m<sup>3</sup> de liège pour réaliser 1 m<sup>3</sup> de Seacork. Le bloc produit est ensuite scié en lames ou en plaques de 8 mm d'épaisseur, avec une longueur et une largeur variable. Les rainures intégrées dans les plaques et dans les lames sont décoratives : on y applique un joint noir (en polyuréthane) pour lui donner un aspect pont en teck. Collées sur le pont, les lattes et les plaques sont abouties les unes aux autres. La jonction des champs reste cependant assez visible. Outre son aspect écologique, il faut insister sur la légèreté du produit, d'une densité de 4 kg au m<sup>3</sup>. Il se nettoie à l'eau de mer et au savon et se ponce régulièrement. Produit à base d'écorce de bois, il se décolore particulièrement vite après la pose. Pour altérer ce blanchissement, le fabricant préconise l'application d'un produit d'imprégnation, de type lazure, mais pas de verni. D'une grande souplesse, il est facile à poser pour un artisan averti. Compter entre 120 et 170 € le m<sup>2</sup>, colles, joints et main-d'œuvre non compris. RD Projets, Vallauris (06). Tél. 06 14 40 78 41. Site : [www.seacork.com](http://www.seacork.com)



STEPHANE GENDRE

Après avoir passé un abrasif, il faut encoler la surface à traiter puis apposer directement les plaques de Seacork. Selon le cintrage, les plaques sont découpées en arrondi.



STEPHANE GENDRE



STEPHANE GENDRE

Un simple cutter suffit pour réaliser les finitions ou faire les réparations légères.



STEPHANE GENDRE

Coulé dans les rainures, le joint de callatage est étalé à l'aide d'une raclette. Une fois sec, l'ensemble sera poncé.



STEPHANE GENDRE

Amalgames de lièges et de résines, les revêtements composites Seacork se poncent comme du vrai bois.

# Flexiteek

Il se prend vraiment pour du bois



Avec la couleur et l'aspect du bois, Flexiteek accentue son mimétisme avec le teck grâce à son joint latéral noir.

**S**urprenant Flexiteek : ça ressemble à du teck, ça a la couleur et l'aspect fibreux du teck... mais ce n'est pas du teck ! Cette alternative synthétique, dont la formule exacte est préservée par un brevet anglais, est un mélange de PVC, pigments et résines. L'effet bois est renforcé par l'apparence poilue, donc antidérapante, du matériau. Couronné au Salon de l'équipement d'Amsterdam, il est promis à un bel avenir. Actuellement, il est surtout utilisé pour des bateaux d'une taille inférieure à 10-12 mètres.

## Posé comme de la moquette

Le groupe Ferretti en garni l'intérieur des coffres à jet-ski de ses grandes unités. Épaisses de 10 mm, les lattes de Flexiteek sont bordées d'un joint noir à vocation décorative. Elles sont livrées en 5 modèles rouleaux, dont la longueur (de 8 à 22 mètres) est variable selon la largeur des lattes (de 45 à 125 mm). Chaque type de rouleau permet de couvrir 1 m<sup>2</sup> de surface. Sur les parties plates du pont, il est conseillé de préparer un gabarit de lattes, jointes une à une, et de réaliser un tapis souple et flexible. Celui-ci sera directement collé au pont avec une résine époxy spéciale. Les parties arrondies ou difficiles seront recouvertes par des lattes individuelles. Si le Flexiteek se pose facilement avec un cutter, « comme de la moquette », sur les parties dites simples (cockpit, assises, coffres), il est cependant



conseillé d'utiliser le savoir-faire d'un artisan pour les parties convexes ou concaves. Pour l'entretien, laver le pont avec du détergent classique et éviter les produits acides. Une fois par saison, poncer le revêtement, dans le sens du poil, avec du papier abrasif. Deux défauts cependant : avec le soleil, Flexiteek fonce légèrement (à l'inverse du teck qui blanchit). Et comme ce matériau synthétique n'absorbe pas l'eau, lorsque le pont est aspergé par grandes chaleurs, on se brûle les pieds au contact du liquide. Distribué par Monaco Marine à Antibes (06). Tél. 04 92 90 70 90.

Le Flexiteek se destine à tous styles de bateaux et notamment les cockpits de fishing. À l'inverse du teck, il a tendance à brunir en vieillissant.

Selon un gabarit, les lattes de Flexiteek sont préparées à l'atelier pour former un tapis souple et flexible.



## TBS

L'esprit de synthèse

**F**iliale du groupe Eram, le français TBS est spécialisé dans la fabrication d'une large gamme de gommages antidérapants à usage industriel et domestique (bâtiment, transport, loisirs...). Pour le nautisme, ils ont conçu deux types de revêtements de ponts.

## Un très large choix de coloris

Un tapis antidérapant composé de résine et de poudrette de polyuréthane. D'une largeur de 1,28 m (au maximum), il se conditionne soit en plaque de 0,90 cm de long, soit en rouleaux de 5 mètres et plus. Pour les finitions, les panneaux de pont ou les marches, il existe plusieurs largeurs intermédiaires, variables de 60 à 2,5 cm. Dans cette gamme aux couleurs variées, le produit TBS 16 (épaisseur de 1,6 mm) se distingue par son grain fin et pèse 2,4 kg au m<sup>2</sup>. Le TBS 21 (2,1 mm d'épaisseur) possède un grain moyen pour un poids de 2,6 kg au m<sup>2</sup>. C'est donc la légèreté de ce revêtement sport qui est mis en avant. Pour ces deux tapis antidérapants, comptez 54 € le m<sup>2</sup> (colle, du mastic polyuréthane non compris). Pour un pont avec l'aspect lissé, TBS propose le Tech Kit, un complexe élastomère de polyuréthane souple. Découpé en bandes de 4 cm de large, le Tech Kit est livré en rouleau de 10 mètres. Un joint de 5 mm à disposer entre les



Pont classique ou contemporain, le Tech Kit panache lames et joints de couleurs différentes.

WILLIAM BOREL



Les plaques de TBS se collent avec un mastic polyuréthane sur tous types de supports.

WILLIAM BOREL



Si la peinture est une solution économique il ne faut pas perdre de vue que la préparation du support est une étape fastidieuse.

WILLIAM BOREL

## La peinture Encore et toujours

Quel que soit le revêtement du pont, la peinture est une solution antidérapante pratique. Et de très nombreux fabricants proposent une gamme de produits performants et peu onéreux. En outre, le cycle de rénovation est simple, rapide, et peut être réalisé soi-même. La préparation des surfaces à traiter est essentielle, et diffère selon le matériau initial (polyester, acier, alu ou bois). Les ponts en polyester sont poncés avec un abrasif, lavés avec un détergent dégraissant puis rincés à l'eau douce. Il faut ensuite appliquer une sous-couche polyuréthane. Sur cette préparation initiale, Boero Colori Paint propose d'ajouter une première couche de « bise », une laque polyuréthane satinée à deux composants. Conçue pour résister à l'abrasion, la bise est une pâte de couleur blanche (pour éviter la réverbération). Dans la seconde couche, est mélangé du

« grip antiskid », un additif en poudre antidérapant très léger. Pour l'entretien, il faut utiliser des produits généraux. Et tous les 4 ou 5 ans, faire un petit ponçage puis appliquer la laque directement. Le prix d'un pot de 750 ml de bise est de 28 €. Il faut compter 1 litre de laque pour 5 m<sup>2</sup> traités. Selon le même principe, International (groupe Akzo Nobel) propose aussi une laque polyuréthane bicomposante dans laquelle on rajoute une poudre antidérapante vendue en sachets (non *slip additive*). Le fabricant propose également un produit ultra-simplifié : Interdeck. C'est une laque polyuréthane déjà chargée en agents antidérapants, et donc prête à l'emploi. Ce produit s'applique en une ou deux couches. Interdeck est souvent utilisé pour protéger l'intérieur des coffres de bateaux. Le tarif conseillé d'une boîte d'Interdeck de 750 ml est de 28,60 €. Elle permet de couvrir un peu plus de 7 m<sup>2</sup>. Boero Colori France, La Rochelle (17). Tél. 05 46 28 10 10. International Peinture, Le Havre (76). Tél. 02 35 22 13 50.

### LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES REVÊTEMENTS DE PONT

| Type de matériau                 | Nom                           | Spécificité                                  | Coût en euros TTC au m <sup>2</sup> | Poids/M <sup>2</sup> | Épaisseur             | Les points forts                          |
|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------------------|
| Bois exotique                    | Teck                          | Lattes imputrescibles                        | 750 à plus de 1 200                 | 5 à 9 kg             | 8 à 12 mm             | Tradition et élégance                     |
| Teck précaillaté                 | Iquacu teck deck<br>Casemare  | Panneaux standard et lattes individuelles    | 250 à 300                           | Environ<br>5 à 7 kg  | 6 à 9 mm              | Souplesse des panneaux en teck, prix      |
| Polyuréthane                     | Marinedeck                    | Lattes souples de très haute densité         | 236                                 | 4,5 kg               | 9 mm                  | Matériau à la fois compact et souple      |
| Amalgame de liège et de résine   | Seacork                       | Plaques et lattes souples                    | 120 à 170                           | 4 kg                 | 8 mm                  | Extrême flexibilité                       |
| Synthétique                      | Flexiteek                     | Rouleaux de lames jointées                   | 210                                 | 6 kg                 | 10 mm                 | Tout l'aspect du bois                     |
| Résine et poudrette polyuréthane | TBS 16 et 21                  | Tapis antidérapant avec grain léger ou moyen | 54                                  | 2,4 et 2,6 kg        | 1,6 et 2,1 mm         | Antidérapant solide, nombreux coloris     |
| Complexe élastomère              | Tech Kit<br>TBS               | Rouleaux de lattes et de joints flexibles    | 74                                  | 2,4 kg               | 1,6 mm                | Aspect lattié, grande variété du nuancier |
| Laque + additif                  | Bise et grip antiskid (Boero) | Pâte blanche et poudre antidérapante         | Moins de 10 (par couche)            | n.c.                 | 200 microns environ   | Simple, résistant, économique...          |
| Laque mono-composante            | Interdeck International       | Laque polyuréthane et agents antidérapants   | 4,10 (par couche)                   | 85 g environ         | 50 microns par couche | Prêt à l'emploi, rapide, économique       |