



REVÊTEMENT DE PONT

# Faux teck

mais pas

Texte et photos  
François-Xavier Ricardou.

**Rien de plus chic qu'un pont en bois. Mais entre le prix souvent élevé et l'entretien, on hésite. Alors, pourquoi ne pas opter pour la solution du synthétique. Ça ressemble au bois, sans ses inconvénients, dit la pub. En réalisant quatre (faux) ponts avant à la rédaction de Voiles et Voiliers, nous avons pu tester en situation les quatre principales marques du marché.**

**A**ucun doute, un pont en bois présente un charme fou. En plus de l'esthétique, le confort au contact de la peau apporte un plaisir incomparable. Que du bonheur, donc ! En revanche, même si l'essence choisie est imputrescible, le bois reste une matière vivante qui vieillit et change d'aspect en milieu salin et sous l'agression des UV. Difficile de le maintenir dans un bel état sans devoir y passer des heures et y laisser de l'huile de coude. Sans compter que, si le teck est la meilleure essence pour les ponts de bateaux, ce bois se raréfie, car cet arbre met très longtemps à arriver à maturité. Aujourd'hui protégé, il est d'ailleurs souvent remplacé par d'autres essences comme l'iroko, mais aussi par des matériaux synthétiques.

## QUATRE REVÊTEMENTS ET DEUX FAMILLES

Premier constat : les solutions proposées sont diamétralement opposées.

Deux fabricants utilisent le PVC extrudé pour obtenir des lattes imitant la texture et la couleur du bois (Dek-King et Teck-it-easy). Pour les deux autres, le revêtement est fabriqué à base de liège mélangé avec du polyuréthane (Marinedeck et Seacork). Assez agréables au toucher, ils présentent néanmoins un aspect assez éloigné du teck.

Les quatre produits sont disponibles en lattes, jusqu'à 10 mètres de long, prêtes à coller sur le pont. Des formes particulières, comme des lattes plus larges pour réaliser les fougères ou des lattes au profil arrondi pour les bordures, sont aussi disponibles. Pour réaliser un pont, le plus simple est de faire un dessin (ce qui permet d'imaginer le rendu final) et de commander les lattes correspondantes. Afin de tester la mise en œuvre et mesurer les avantages et les inconvénients de ce type de produits, nous avons commandé à chacun des fournisseurs un jeu de lattes correspondant à une pointe avant (l'étrave d'un voilier), intégrant une fougère au centre et un cadre de finition. Nous avons fourni notre dessin aux quatre importateurs qui nous ont livré le « bois » correspondant ainsi que les colles nécessaires à la pose. Nous avons enfilé notre bleu de travail pour assembler ces ponts, transformant temporairement le sous-sol de Voiles et Voiliers en atelier !

Marinedeck  
2000 (liège)

Seacork  
(liège)

Dek-King  
(PVC)

Teck-it-easy  
(PVC)

Utilisé sur des unités neuves.  
A l'image du chantier Allures  
qui propose le revêtement  
de pont Marinedeck 2000 pour  
sa gamme de voiliers, de nombreux  
constructeurs s'y mettent aussi.

toc !

# La pose

## à réserver aux méticuleux

**N**ous avons utilisé comme support un contreplaqué de 6 millimètres de la forme d'une pointe avant de voilier (60 x 70 centimètres) aux bords légèrement courbes. Une surface qui ne demande aucune préparation et sur laquelle la colle adhère parfaitement. Dans d'autres cas, pont en polyester, aluminium – peint ou non –, une préparation de la surface et un primaire d'accrochage peuvent être nécessaires. Pour cette étape, les fabricants fournissent toutes les indications. Pour corser un peu notre pièce, notre lattage n'est pas rectiligne, mais arrondi, et se finit au centre par une fougère. Cette pièce centrale doit son nom à la forme de sa découpe qui reçoit la fin des lattes.

Quel que soit le produit, la technique de pose est très similaire. La découpe se fait soit au sécateur (une

grosse pince fournie avec les lattes et qui permet de couper bien droit), soit au cutter pour les arrondis. La colle est étalée sur le pont à l'aide d'une spatule crantée. La latte est ensuite appliquée dessus, maintenue en place avec, au choix, un poids, du ruban adhésif, ou des clous dans les chants...

Impossible de poser toutes les lattes d'un seul coup. Il faut attendre le séchage de l'étape précédente (environ 24 heures) avant d'attaquer la suivante. Ainsi, pour notre pointe avant, nous avons d'abord collé les cadres extérieurs. Ensuite, nous avons posé les lattes du pont. Enfin, nous avons tracé et découpé la fougère avant de finir par coller la pièce de l'étrave ainsi que le cadre de finition sur l'arrière. En considérant tous les temps de collage/séchage et la phase finale de calfatage, la pose



**Travaux pratiques.** Atelier dans le sous-sol de Voiles et Voiliers, le temps d'assembler nos quatre ponts. Des tests – presque – in situ.

s'est étalée sur une bonne semaine, pas moins... Aucune compétence particulière n'est requise pour ce genre de manipulation, mais il faut être soigneux. En effet, le tracé et les découpes doivent être précis, tout comme l'utilisation de la colle noire qui ne doit

pas déborder sur le dessus du pont. Et même si les modes d'emploi sont bien détaillés et les fabricants disponibles pour vous guider, nous vous conseillons de vous faire la main sur une petite surface pas trop exposée avant de vous lancer dans les gros travaux.

### La pose : une affaire de précision



**1. Découpe.** Si on peut utiliser un cutter (à grande lame) pour découper les lattes, les fournisseurs proposent aussi un sécateur avec indicateur d'angle pour réaliser des coupes très propres.



**2. Encollage.** La colle est étalée sur le pont à l'aide d'une raclette crantée. Attention à ne pas trop dépasser, sinon il faudra éliminer le surplus avant la pose de la suite du pont. Ici la pose du Seacork avec une colle assez liquide.



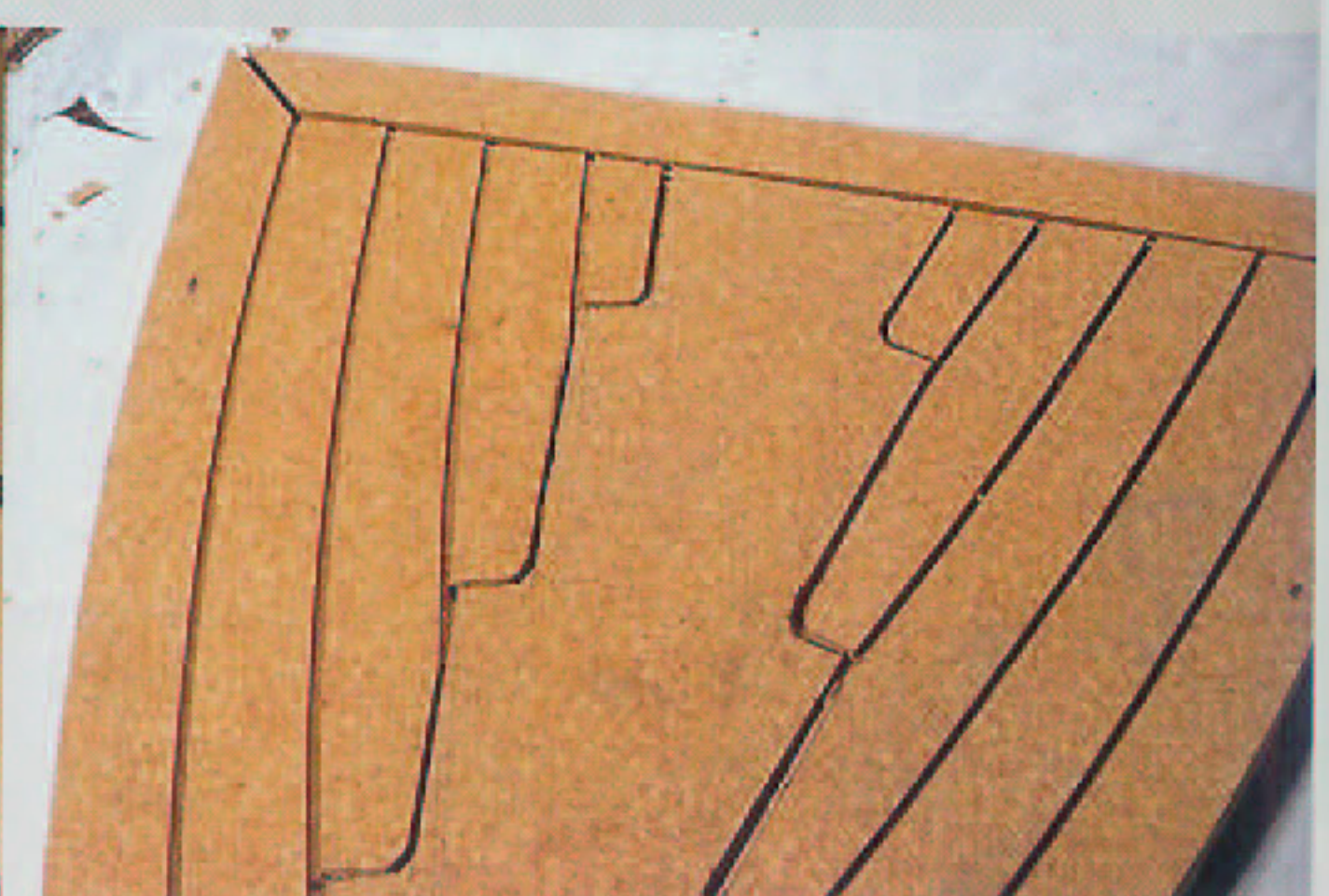
**3. Marouflage.** Une fois les lattes en place, il faut maroufler (appuyer) fortement pour éliminer les excès de colle. L'idéal est d'utiliser un outil spécial, comme ici, mais ce dernier est assez cher.



**4. Collage.** Avant de passer à l'étape suivante, il faut attendre environ 24 heures que la colle sèche. Les lattes doivent être maintenues en place pendant ce temps. Tout est bon : scotch, poids, clous dans les rainures...



**5. Collage entre lattes.** Les matériaux en PVC doivent être collés entre eux avec une colle à prise très rapide qui s'applique dans la rainure. Ce collage est primordial car il assure l'étanchéité.



**6. Prêt à joindre.** Que ce soit sur du liège, sur lequel il faudra réaliser tous les joints, ou bien avec du PVC, pour lequel le joint se limite aux contours de la fougère, l'étape du jointage est inévitable.

# Les joints font la différence

**A** ce niveau, de petites différences apparaissent entre les produits. Côté PVC, le Teck-it-easy est plus raide que le Dek-King. Moins souple, il a plus de mal à tenir en place et demande plus de poids pour être maintenu le temps du séchage. Il est aussi plus difficile à couper au cutter. Pour la pose, ces deux produits en PVC s'appliquent de façon identique. La colle s'étale à la spatule crantée sur le pont et, ensuite, chaque latte est collée à la précédente à l'aide d'une colle transparente que l'on applique dans les rainures. Cette phase est un peu délicate car la colle transparente a tendance à sécher très rapidement. Mais ce collage latte à latte est très important car c'est lui qui assure l'étanchéité finale du pont. En effet, sur les lattes en PVC, le joint noir est intégré, il n'y a donc pas d'étape

de calfatage à la fin. Ce qui n'est pas le cas sur les matériaux à base de liège qui se contentent d'un collage sur le pont. Si un léger écart subsiste entre deux lattes, il sera comblé par le calfatage final.

Le Marinedeck, qui contient moins de liège que le Seacork, est un peu plus dur sous la lame du cutter. Nous avons même utilisé une scie sauteuse (avec une lame fine) pour découper la fougère. C'est un avantage car la coupe est plus précise. Le Seacork, lui, a tendance à s'effriter un peu quand on le coupe au cutter. Les bords ne sont pas aussi propres.

Mais la différence fondamentale entre ces deux familles de produits se situe au niveau des joints : comme nous l'avons vu, ils sont intégrés aux lattes PVC alors que les lattes de liège nécessitent un calfa-

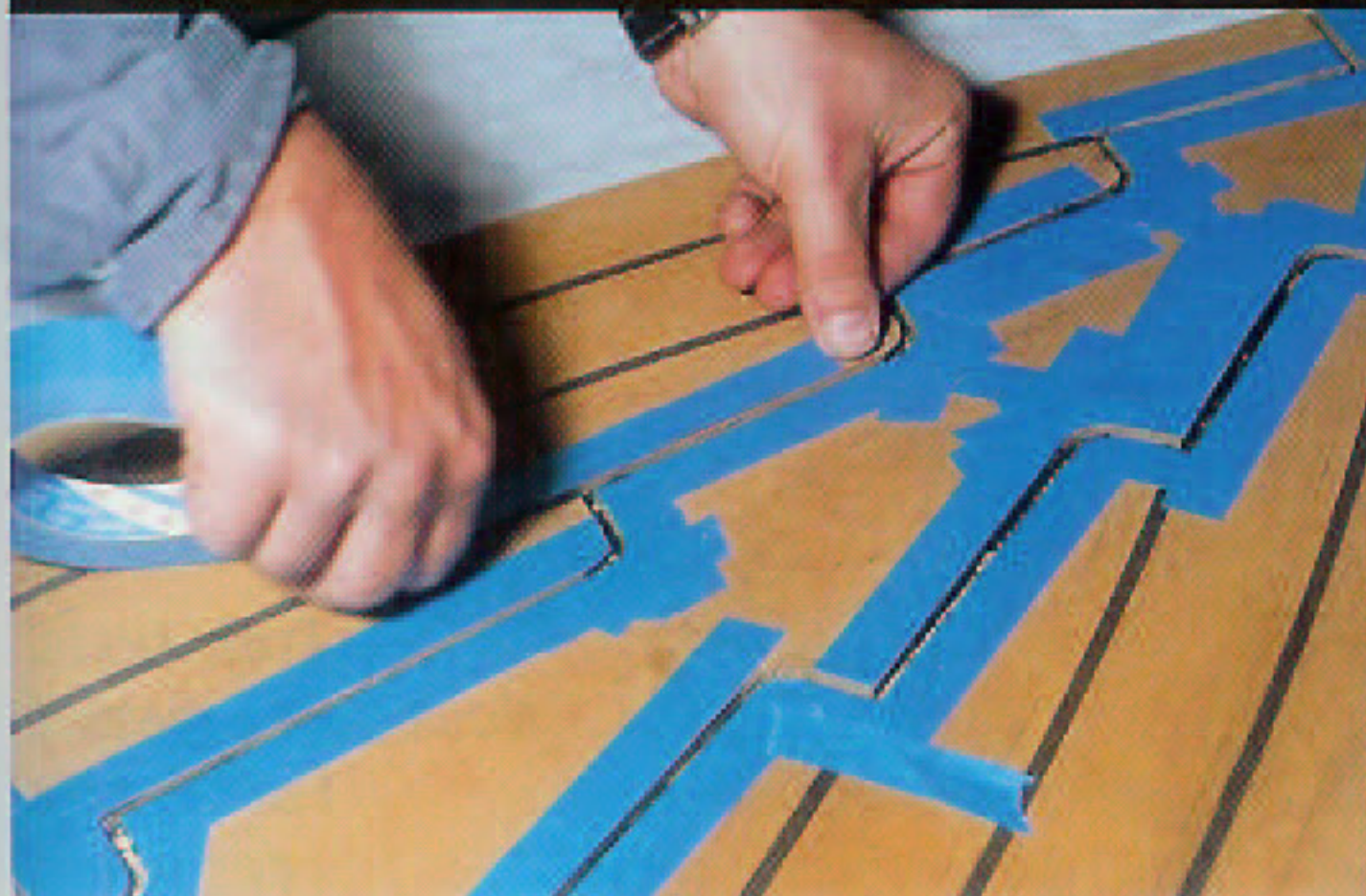


**De l'art de joindre.** Les lattes en PVC ont un joint noir intégré (à droite) alors que pour les découpes particulières, les joints sont à faire après (à gauche).

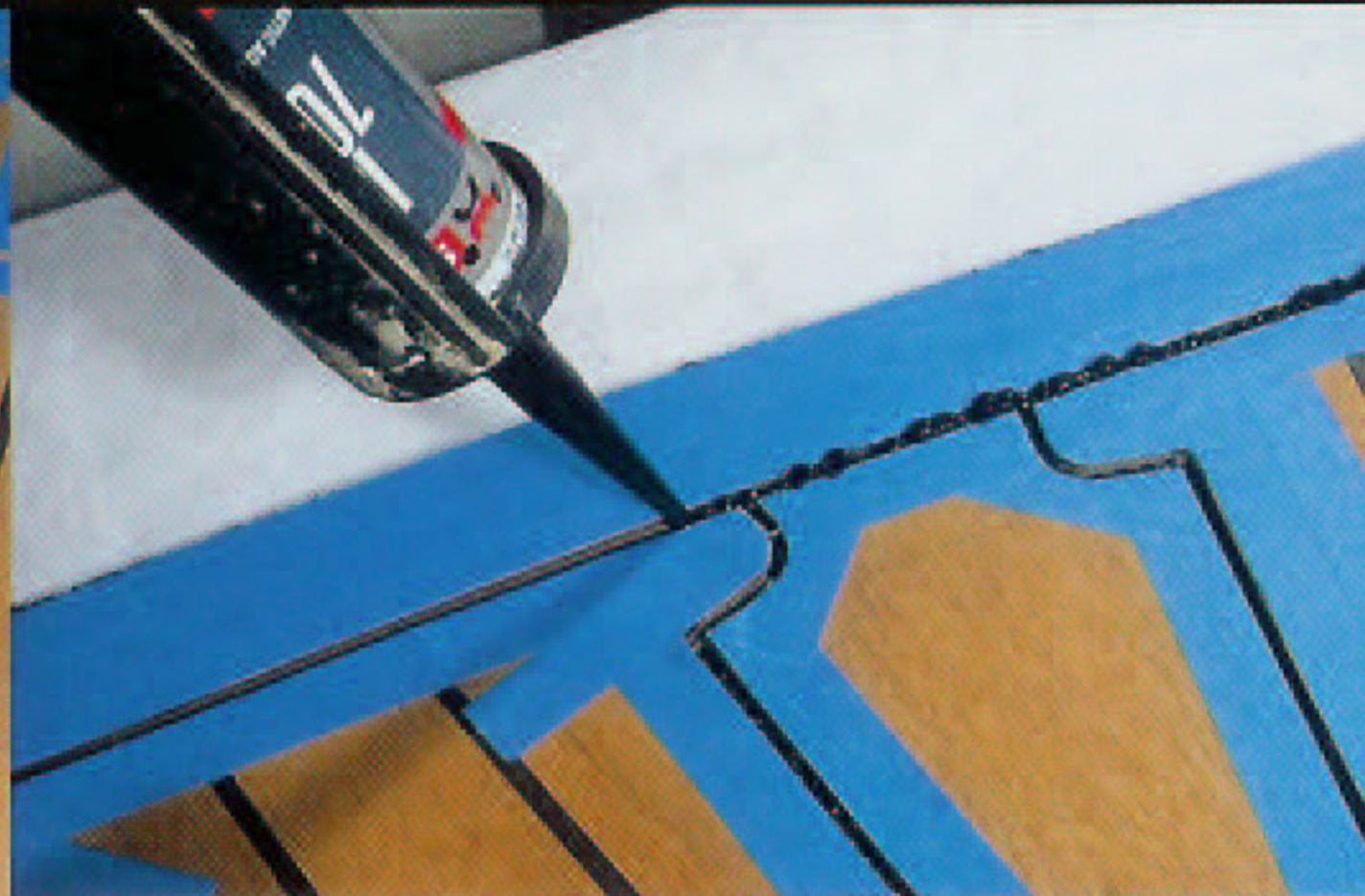
tage. Chaque produit présente avantages et inconvénients. Sur le revêtement en liège, il faut réaliser les joints (gros consommateur de produit et demandant un travail ingrat de ponçage), alors que sur les produits en PVC, seules les parties aux découpes particulières (fougères, par exemple) ont besoin d'un joint spécifique. Avant cette

opération, il faut masquer à l'adhésif les lattes pour que le joint ne s'imprègne pas dans le PVC. Et si le ponçage final est moins long que sur le liège, il est délicat sur le PVC pour ne pas entamer la surface... Autre problème, l'étanchéité, qui est plus aisée à obtenir sur le liège que sur le PVC, dont il est difficile de vérifier la qualité du collage...

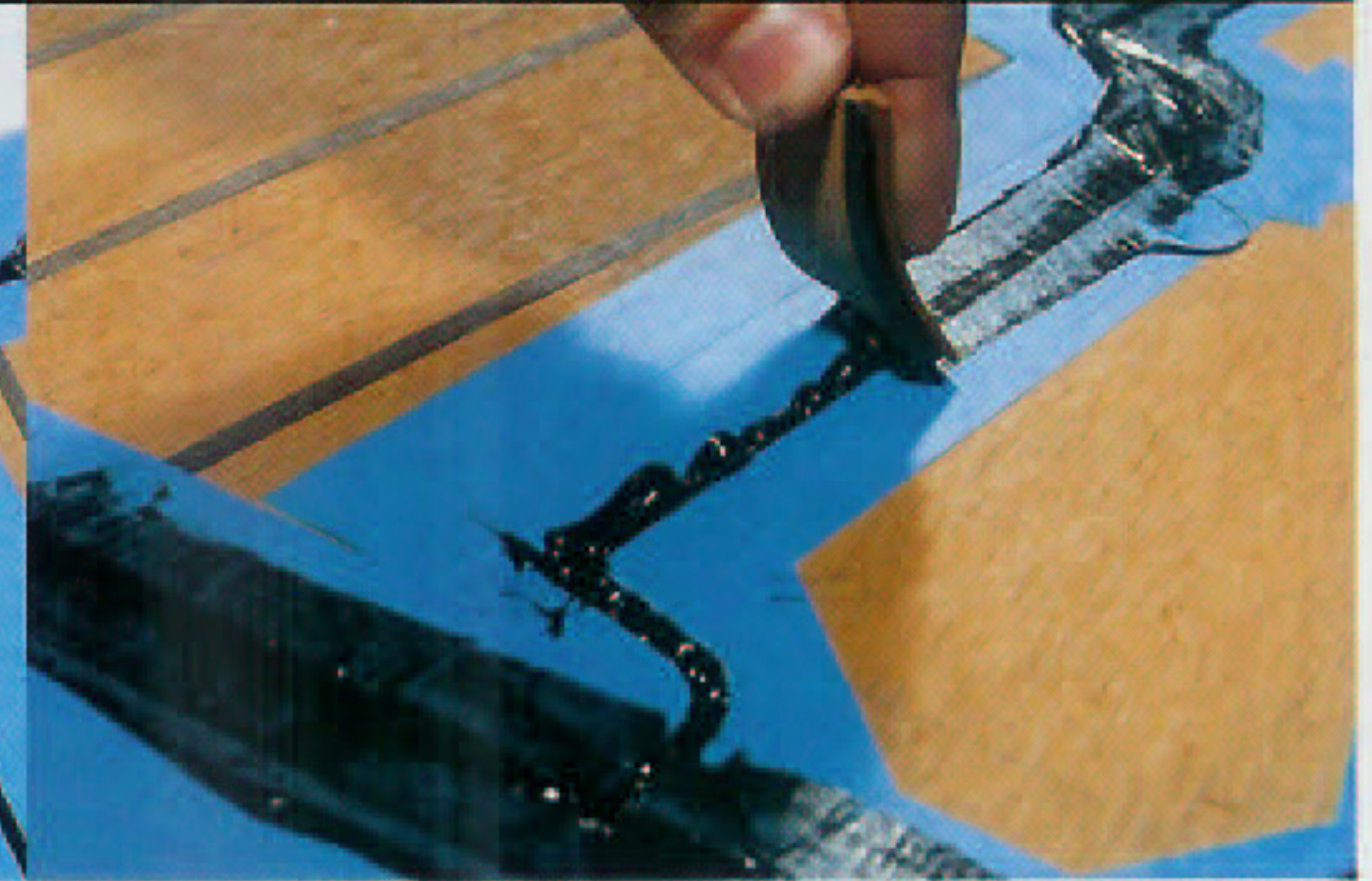
## Finitions : l'importance des joints



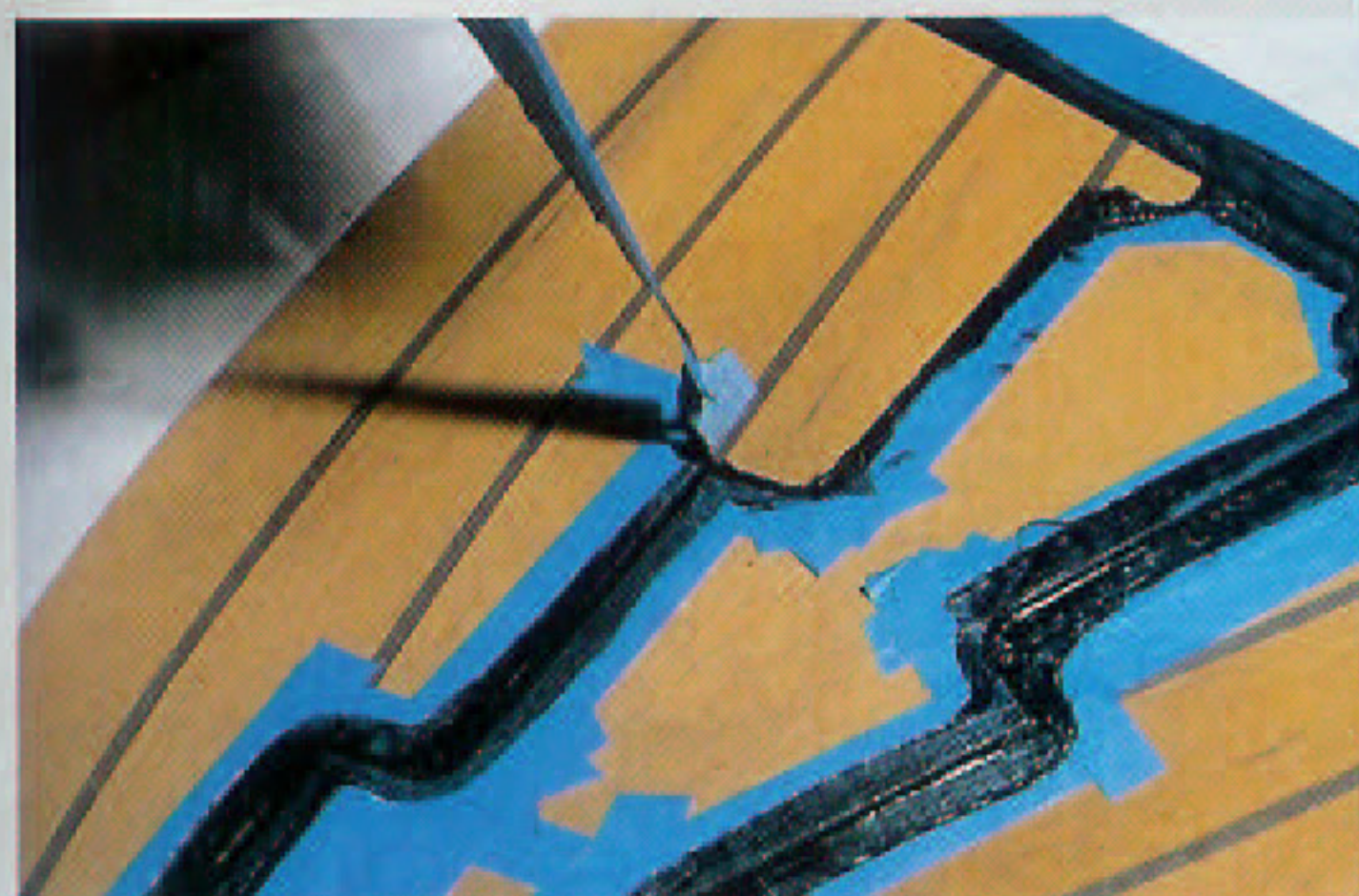
**1. Masquage.** Le PVC ne pouvant pas, ou peu, se poncer, il faut masquer tous les contours de joints. Cette opération est laborieuse, surtout dans notre cas pour protéger toutes les courbes de la fougère.



**2. Joint à la pompe.** En tenant la cartouche à la verticale pour que le produit remplisse bien la rainure, on applique du joint en laissant déborder. Attention tout de même à ne pas dépasser le Scotch de masquage.



**3. Racler.** Pour obtenir une finition propre du joint, on peut le lisser. Nous avons utilisé un morceau de latte en PVC pour cette étape. Mais attention à ne pas enlever trop de matière, le joint se rétracte en séchant.



**4. Descotcher.** Il faut retirer les rubans adhésifs avant que le joint ne soit sec. Sinon, ils adhèrent ensemble. Cette étape doit être faite avec soin pour éviter de salir le pont.



**5. Poncer.** Le PVC ne pouvant pas (ou peu) être poncé, on peut rattraper des défauts du joint en utilisant du papier de verre, grain 80, à la main. L'utilisation d'une ponceuse risque d'abîmer le revêtement.



**6. Les ponts en liège.** Pour le liège, inutile de masquer les joints. On gagne ainsi beaucoup de temps. En revanche, il faut au final poncer les joints, ce qui génère pas mal de poussière.

# Des tests sans pitié !

**Q**ue demande-t-on à un pont ? Qu'il soit solide, antidérapant, beau et qu'il vieillisse bien. Libre à chacun de juger de l'esthétique. Il est certain que l'aspect « bois » des ponts en PVC est bluffant. Tant sur le plan visuel qu'au toucher. Les personnes interrogées ont du mal à croire qu'elles se trouvent en présence d'une matière plastique. C'est seulement en présentant un pont en véritable teck à côté que les différences apparaissent (principalement au contact de la main, d'ailleurs). Pour le liège, pas de doute possible, nous sommes loin de l'aspect bois. Mais le contact reste agréable et la souplesse du matériau amortit bien les pas.

## 1. L'ADHÉRENCE

Pour vérifier l'efficacité de l'antidérapant, nous avons utilisé une chaussure de pont que nous avons lestée avant d'incliner notre montage. Tous les revêtements offrent un bon antidérapant (très proche du teck) avec une petite faiblesse pour le Marinedeck et un petit plus pour le Seacork.

## 2. LA SOLIDITÉ

Nous nous sommes aussi assurés de la solidité de ces matières en laissant tomber un objet pointu. En l'occurrence, un peson en métal de 700 grammes lâché à un mètre au-dessus du pont. Les deux PVC résistent un peu mieux à ce traitement, les trous constatés sont petits. Détail intéressant, le matériau reprend sa forme (en laissant une très petite marque) au bout de quelques minutes. Les lièges, eux, se marquent un peu plus mais cela n'est pas visible, la trace du coup se perdant parmi la couleur mouchetée.

## 3. LA RÉSISTANCE À LA SALLISURE

Nous n'y sommes pas allés de main morte puisque nous avons taché tous les ponts avec de l'huile de vidange (bien noire), du WD40 (produit gras par excellen-

ce), de la crème solaire et du porto. Autant de produits susceptibles un jour ou l'autre de salir votre pont. Pour corser le tout, nous les avons laissés pendant 24 heures avant de nettoyer la surface avec du produit dégraissant type liquide vaisselle. Le résultat est surprenant. Contre toute attente, le PVC absorbe les graisses. Et malgré un frottement énergique, la marque d'huile ne veut pas disparaître. Même chose pour les lièges, à un bémol près. Le Seacork est livré avec un liquide à appliquer une fois le pont terminé, qui sature le liège. Ainsi, l'huile a beaucoup de mal à pénétrer,

## Et le vrai teck ?

Poser un pont en teck nécessite un vrai savoir-faire et le confier à un artisan coûte cher. Spécialisée dans les ponts pré-assemblés, la société SAF est capable de réaliser l'intégralité de votre pont en bois (du vrai, cette fois !), juste collé sur une légère stratification. Il ne vous reste plus qu'à coller le panneau sur votre pont. Nous avons pu avoir en main un échantillon présentant les possibilités de découpe.

Le résultat est étonnant. Les joints sont parfaits et le bois très beau. Les prix sont assez proches de ceux des revêtements synthétiques testés. Le pont pré-assemblé de SAF est disponible entre 730 euros (pour un produit simple sans courbe) et 1 000 euros le mètre carré pour des solutions complexes (prix incluant la pose). Voilà donc une solution simple à étudier. En n'oubliant pas qu'au final, votre pont est en bois avec tous les inconvénients (entretien, changement d'aspect...) que ne présentent pas les ponts synthétiques.

En revanche, pour un pont en teck artisanal, il faut compter de 600 euros (pont à lattes droites) à 1 500 euros par mètre carré (lattes courbes, entourages, fougère...) sans la dépose éventuelle de l'accastillage. Ces prix nous ont été fournis par le chantier Olbia de Hyères qui pratique fréquemment ce travail de parement avec du teck de 6 millimètres.

SAF, tél. 03.29.94.53.52, [contact@s-a-f.com](mailto:contact@s-a-f.com)



**Trois tests.**  
Nous avons mesuré l'adhérence des ponts, leur résistance aux chocs et leur réaction aux taches.



même si, après nettoyage, il reste une trace (mais qui laisse de l'huile de vidange 24 heures sur son pont ?). Le Seacork est moins marqué que le Marinedeck. Sur ce dernier, le liège a fait buvard et la moitié de notre pont est envahie par le gras ! A noter que nous avons effectué le même test sur

notre échantillon de teck. La trace d'huile reste visible, comme si nous avions nourri le bois, mais ne s'est pas propagée. Pour clore ce chapitre, les ponts en composite montrent ici leur limite. Ils ne nous dispensent pas d'entretien et ne supportent pas tous les affronts.



# Faut-il sauter le pas ?

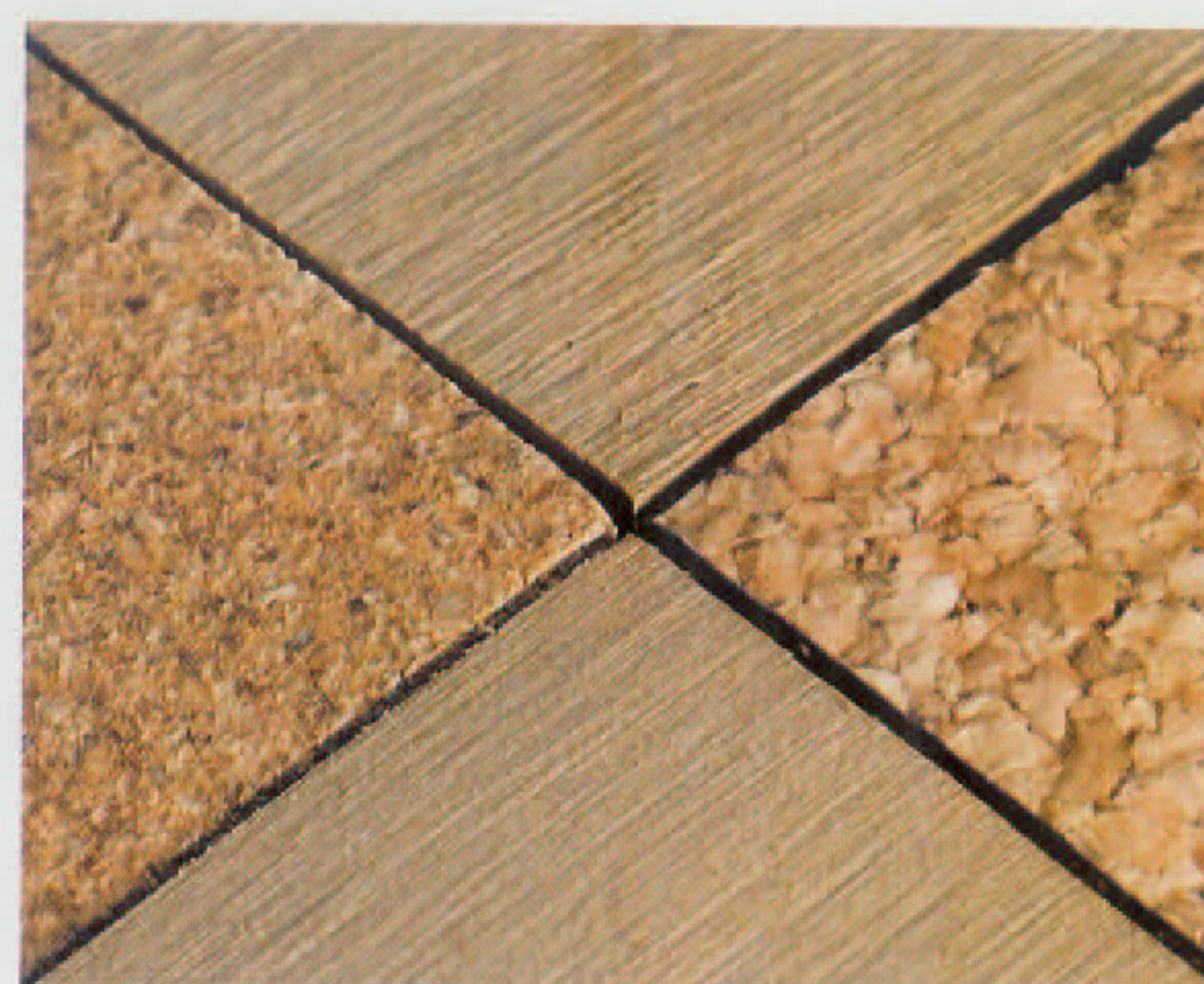
**A** l'heure du bilan, le choix est difficile. Chacun des matériaux présente avantages et inconvénients.

- Le PVC offre l'aspect le plus proche du bois ; les joints intégrés aux lattes peuvent être un avantage pour la pose, même si celle-ci doit être minutieuse. Mais ce matériau est lourd, très lourd même : comptez environ 100 kilos pour le pont d'un voilier de 10 mètres, contre environ 50 pour le matériau le plus léger, le Seacork. De plus, le PVC est assez salissant. Nous nous sommes rendu compte que notre réalisation (moins d'un mètre carré pourtant !) présentait une mauvaise étanchéité par défaut de collage des lattes entre elles. En revanche, malgré une différence de rigidité entre Dek-King et Teck-it-easy et un aspect plus rugueux du second, le résultat entre ces deux produits est très proche.

- Les deux produits en liège, Mari-

nedeck et Seacork, se distinguent facilement. Le Marinedeck est plus compact, son aspect est plus lisse. Ils présentent tous les deux une finition assez éloignée du teck, mais offrent en revanche une très bonne isolation thermique. C'est un point important, notamment pour les navigations sous le soleil. Le liège ne chauffe pas à cœur. Lorsque vous posez votre pied nu sur le pont chauffé au soleil, la chaleur se dissipe tout de suite. Ce n'est pas le cas pour le PVC, qui reste chaud en profondeur et n'épargne pas le pied nu. Chaussures obligatoires sous les tropiques !

Offrant un aspect étonnant et permettant de masquer les dégradations d'un pont marqué par le temps, les revêtements en composite ont leur place dans le cadre de la rénovation de voiliers. Pour le neuf, certains chantiers, notamment les constructeurs de bateaux



**Quatre textures différentes. Liège ou PVC, chacun a sa propre identité. Le premier reprend les atouts du bois en offrant confort et isolation. Le second cherche à imiter au mieux l'esthétique du vrai teck.**

en aluminium, l'utilisent pour associer isolation, finition et antidérapant.

Reste le prix. Si l'on choisit une surface en PVC, Dek-King est moins cher que Teck-it-easy, mais ce dernier propose deux coloris de lattes (plus ou moins foncé) et deux coloris de joint (noir ou blanc). Côté liège, les prix se tiennent. Il faut compter de 580 à 880 euros par mètre carré environ, ce qui revient à investir de 8 000 à 13 000 euros pour le pont et le

cockpit (sans le rouf) d'un voilier de 10 mètres, et ce en effectuant soi-même le travail. A ce prix, autant être sûr du résultat et de l'esthétique du produit fini...

Si aucun de ces critères ne vous permet de départager nos quatre ponts synthétiques, le poids peut donner une dernière indication. Sur ce point, le Seacork sort largement vainqueur devant tous les autres. Un aspect non négligeable pour ne pas trop pénaliser les performances sous voiles... F.X.R. ●

## COMPARATIF DE QUATRE REVÊTEMENTS DE PONT SYNTHÉTIQUES

|                                     | Dek-King                                                                                                                                                                                                      | Marinedeck 2000                                                                                                                                                                                 | Seacork                                                                                                                                                                                                                       | Teck-it-easy                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Portrait express</b>             | Des deux produits en PVC, Dek-King est le plus souple. Cette caractéristique facilite la découpe et la pose (surtout pour les courbes). Moins nervuré que son homologue, il offre pourtant la même adhérence. | Aggloméré de liège avec très grande présence de polyuréthane. Matériau dur, la découpe au cutter est difficile, scie sauteuse recommandée. Très épais, il offre une bonne protection thermique. | Les gros morceaux de liège sont bien visibles dans le Seacork. Ce matériau est le plus léger mais il est difficile de faire des coupes propres. La pose est facile puisque, au final, le coup de ponceuse élimine les taches. | Raide à la coupe et à la pose, ce produit en PVC présente un gros veinage. Son aspect, très proche du bois, est bluffant. Attention tout de même à ne pas le salir à la pose. |
| <b>Matériau</b>                     | PVC extrudé                                                                                                                                                                                                   | liège + polyuréthane                                                                                                                                                                            | liège + polyuréthane                                                                                                                                                                                                          | PVC extrudé                                                                                                                                                                   |
| <b>Épaisseur</b>                    | 5 mm                                                                                                                                                                                                          | 9 mm                                                                                                                                                                                            | 6 et 8 mm                                                                                                                                                                                                                     | 5 mm                                                                                                                                                                          |
| <b>Largeur lattes</b>               | 50 mm                                                                                                                                                                                                         | 50 mm                                                                                                                                                                                           | 47 mm                                                                                                                                                                                                                         | 50 mm                                                                                                                                                                         |
| <b>Poids constructeur</b>           | 6 kg/m²                                                                                                                                                                                                       | 4,5 kg/m²                                                                                                                                                                                       | 3,2 kg/m²                                                                                                                                                                                                                     | 6 kg/m²                                                                                                                                                                       |
| <b>Poids du pont V &amp; V fini</b> | 2,30 kg                                                                                                                                                                                                       | 2,30 kg                                                                                                                                                                                         | 1,65 kg                                                                                                                                                                                                                       | 2,45 kg                                                                                                                                                                       |
| <b>Test d'adhérence</b>             | 40°                                                                                                                                                                                                           | 35°                                                                                                                                                                                             | 51°                                                                                                                                                                                                                           | 40°                                                                                                                                                                           |
| <b>Prix au m²</b>                   | 569,14 €                                                                                                                                                                                                      | 695,48 €                                                                                                                                                                                        | 651,52 €                                                                                                                                                                                                                      | 880,95 €                                                                                                                                                                      |
| <b>Prix du pont réalisé</b>         | 119,52 €                                                                                                                                                                                                      | 146,05 €                                                                                                                                                                                        | 136,82 €                                                                                                                                                                                                                      | 185,00 €                                                                                                                                                                      |
| <b>Avantages</b>                    | Prix le plus bas, guide de pose bien détaillé, nombreuses formes et dimensions de lattes.                                                                                                                     | Épaisseur des lattes, joint liquide qui pénètre bien, lattes souples facilitant la pose, guide de pose bien détaillé.                                                                           | Légèreté étonnante, se travaille comme du bois, souplesse sous les pieds, bon isolant thermique.                                                                                                                              | Aspect très proche du bois, disponible en deux coloris avec joint noir ou blanc, guide de pose bien détaillé, nombreuses formes et dimensions de lattes.                      |
| <b>Inconvénients</b>                | Poids élevé, nécessite deux colles, pose délicate.                                                                                                                                                            | Poids élevé, nécessite beaucoup de produit pour réaliser les joints.                                                                                                                            | Nécessite beaucoup de produit pour réaliser les joints, coupe difficile, surtout en arrondi.                                                                                                                                  | Prix et poids les plus élevés, nécessite deux colles, pose délicate.                                                                                                          |
| <b>Importateur</b>                  | Chantier Naval des Vénètes,<br>tél. 09.50.38.91.26<br><a href="http://www.dek-king.fr">www.dek-king.fr</a>                                                                                                    | H&L Nautics,<br>tél. 04.94.38.82.36<br><a href="http://www.hl-marinedeck.com">www.hl-marinedeck.com</a>                                                                                         | RD Project,<br>tél. 04.94.80.57.52 ou 06.14.40.78.41<br><a href="http://seacork.com">http://seacork.com</a>                                                                                                                   | Cadasys,<br>tél. 09.70.44.44.66<br><a href="http://www.teck-it-easy.com">www.teck-it-easy.com</a>                                                                             |