Presque comme du vrai

Bien que le débat sur l'utilisation du teck dans la construction navale ne soit pas nouveau, il a pris de l'ampleur ces dernières années pour diverses raisons, mettant ainsi en avant des solutions alternatives telles qu'EcoDeck.

01

02

Lori Schüpbach | màd

Pendant des décennies, le teck de Birmanie était considéré comme le meilleur choix pour un beau pont en teck durable sur les voiliers et les yachts à moteur en raison de ses remarquables propriétés naturelles. Sa résistance à toutes les conditions météorologiques, ses propriétés antidérapantes, son aspect et son toucher incomparable en faisaient le premier choix de nombreux constructeurs de bateaux, ainsi que des clientes et clients. Cependant, la forte demande a conduit à une surexploitation importante et a limité sa disponibilité. À cela s'ajoute la situation préoccupante en Birmanie, où après un processus de démocratisation naissant, le nouveau coup d'État militaire de 2021 a anéanti tous les espoirs. Aujourd'hui, quasiment seul du teck issu d'une déforestation illégale est ainsi disponible.

Malgré cela, les ponts en teck ont continué à être utilisés pendant longtemps. En 2017 déjà, le magazine allemand «Yacht» faisait état d'irrégularités dans l'importation de bois tropical: «Il est particulièrement difficile de prouver la légalité du teck de Birmanie, lequel est très prisé dans la construction navale en raison de sa grande résistance aux intempéries.» Organisme de certification mondialement reconnu, la Société générale de surveillance SGS avait alors clairement indiqué dans une interview accordée à la rédaction qu'elle refusait généralement les mandats en Birmanie en raison du risque très élevé de corruption.

Des alternatives synthétiques

La prise de conscience des consommatrices et consommateurs ainsi que la quête de solutions plus durables ont finalement conduit les chantiers navals à rechercher davantage d'alternatives au cours des dernières années. Celles-ci comprennent d'une part des bois modifiés, c'est-à-dire traités thermiquement ou chimiquement, et d'autre part du liège. Toutefois, les bois alternatifs continuent de présenter des inconvénients, et le liège souffre depuis des années d'un manque d'acceptation, celui-ci ne parvenant pas à se défaire de son image de «matériau de bricolage».

Il reste donc les matériaux synthétiques. De nombreux fabricants ont développé ces dernières années des revêtements de pont en PVC ou en polyuréthane. Beaucoup ont réussi à obtenir un bel aspect, et la plupart des matériaux font bonne figure en termes de propriétés antidérapantes. Seule la sensation au toucher reste incomparable.

Le constructeur Hallberg-Rassy a lui aussi longtemps cherché une alternative au teck et a fini par la trouver avec EcoDeck. Le fait qu'un puriste et un perfectionniste tel que Magnus Rassy ait opté pour ce matériau en dit long. Julia Steiner-Müller du chantier naval Rolf Müller – qui, en tant qu'importateur suisse de Hallberg-Rassy, était directement concerné par cette décision – a elle aussi été immédiatement impressionnée par EcoDeck: «Les premiers tests nous ont tout de suite convaincus. EcoDeck peut être utilisé aussi bien pour des bateaux neufs que pour des rénovations. Ce dernier point constitue à notre avis une grande opportunité.» Le chantier naval Rolf Müller a donc repris la représentation d'EcoDeck pour la Suisse, y compris les eaux frontalières. «Aujourd'hui, 9 yachts HR sur 10 sont commandés avec EcoDeck», explique Julia Steiner-Müller. «En ce qui concerne le refit, nous ne nous adressons pas seulement à nos clients HR existants, mais proposons ce service pour tous les bateaux et yachts.»

> «Aujourd'hui, 9 yachts HR sur 10 sont commandés avec EcoDeck»

Produit néerlandais, EcoDeck est utilisé avec succès sur les mégayachts depuis plus de dix ans. Il est basé sur le polyuréthane et est fabriqué à partir de résines sans solvants. Il est robuste, facile à entretenir, antidérapant et peut être travaillé sans difficulté. Pour les revêtements de pont, une couche d'EcoDeck de 4 mm d'épaisseur est collée sur du Tricoya de 4 mm d'épaisseur également. Les panneaux qui en résultent sont ensuite collés de manière homogène les uns à côté des autres sur le pont. Les éventuelles traces de colle ou les joints imparfaits peuvent ensuite être facilement poncés.

www.m-ecodeck.com
www.bootswerft-mueller.swiss

03

01 Lors d'un refit, le pont entier est d'abord mesuré, l'ancien teck enlevé, puis les panneaux préfabriqués EcoDeck peuvent finalement être collés sur le pont nettoyé.

02 Les joints qui ne s'emboîtent pas parfaitement sont découpés, remplis et poncés. Au final, les transitions sont à peine visibles.

03 Le résultat final sur un nouveau bateau: selon l'incidence de la lumière, le revêtement EcoDeck est à peine discernable d'un vrai pont en teck.

marina.ch Le magazine nautique suisse
marina@marina.ch • www.marina.ch
Tél. 031 301 00 31