



Sur le « Leonardo da Vinci », le salon central de 1^{re} classe est décoré de placages de noyer.

Photo E. Binelli.

LE BOIS A TOUJOURS SA PLACE SUR LES PAQUEBOTS

par M. NICOLAS,
Bois et Forêts des Tropiques

SUMMARY

WOOD FINDS STILL A PLACE ON LINERS

Aboard « France » the biggest French liner new materials among which various laminated were substituted to wood. In this paper it is reminded that the use of wood is possible aboard vessels and fits in with safety rules. The author makes comparisons, between qualities of wood and of new materials and quotes some examples of recent liners on which beautiful work was performed by the use of various species of wood.

RESUMEN

LA MADERA SIGUE CONSERVANDO SU LUGAR EN LOS TRANSATLANTICOS

En el transatlántico « FRANCE », que es la mayor unidad naval francesa de la marina de comercio, la madera ha quedado completamente eliminada en beneficio de nuevos materiales entre los cuales figuran diversos laminados. En este artículo, se recuerda la posibilidad de utilizar la madera a bordo de los barcos, sin por ello dejar de respetar las normas de seguridad. El autor compara, acto seguido, la cualidades de la madera y de los materiales nuevos, haciendo mención de algunos ejemplos de transatlánticos recientemente construidos en los cuales se han ejecutado magníficas realizaciones mediante el empleo adecuado de un gran número de variedades de madera.

La mise en service du paquebot FRANCE a suscité partout une vive admiration tant pour certaines de ses techniques que pour le confort qu'il assure à tous ses passagers.

C'est sans nul doute une unité qui par ses dimensions et ses performances fait honneur à la flotte commerciale française et à son prestige à travers les océans.

Cependant, ce n'est pas sans quelque amertume que tous ceux qui aiment le bois, matériau noble et traditionnel, ont appris que contrairement à une habitude solidement établie dans la marine, il avait été volontairement éliminé sur le « FRANCE ». Ce sentiment a d'ailleurs été sanctionné par le verdict des premiers passagers puisqu'il apparaît que la décoration est loin d'avoir recueilli l'approbation du public.

Une campagne publicitaire avait pourtant insisté sur le fait que l'absence totale du bois augmentait la sécurité et sur les avantages des nouvelles matiè-

res adoptées. En dépit de cette propagande, et bien qu'il ait été fait appel aux meilleurs décorateurs actuels, l'ensemble de la décoration a déçu. Peut-être faut-il en rechercher la cause dans le choix et l'emploi abusif de certains matériaux utilisés, matériaux parmi lesquels figurent principalement les lamifiés.

En raison de ces observations, et compte tenu du fait qu'au nom de principes de sécurité on puisse craindre que le bois ne soit désormais absent sur tous les nouveaux paquebots, nous avons recherché quelles demeuraient ses chances d'utilisation dans ce domaine.

M. CHARLES, Président de la Fédération des Importateurs, Exportateurs, Négociants, Industriels et Commissionnaires en bois exotiques, tropicaux et américains, les Etablissements ROUGIER de Niort, et M. P. SALLENAVE, chef de la division de technologie du C. T. F. T., ont bien voulu nous guider.

LA SÉCURITÉ SUR LES PAQUEBOTS

Lorsque la Compagnie Générale Transatlantique a présenté le paquebot « FRANCE », elle a particulièrement insisté sur le fait que l'absence totale de bois sur ce navire « supprimait pratiquement les risques d'incendie ». Cette affirmation, très séduisante si l'on y réfléchit un peu : s'il est évident que le bois est un matériau combustible, d'autres éléments du bateau le sont au moins autant que lui et nous ne citerons comme exemples que le fuel oil, les livres des bibliothèques, la literie, le linge de service et certaines matières lamifiées. Le problème n'est donc pas de supprimer tel matériau plutôt que tel autre, mais d'assurer la sécurité des passagers compte tenu de différents degrés d'inflammabilité ou de pouvoir propagateur de flamme des matériaux utilisés.

En dehors des prescriptions de sécurité relatives à la construction des paquebots et aux cloisonnements indispensables, les pouvoirs publics ont aussi défini ce qui pouvait être considéré comme matériau incombustible (2) : c'est un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs ou gaz inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer au contact d'une flamme pilote quand il est porté à une température d'environ 756° centigrades.

Ils ont également précisé dans quelles proportions et quantités il est possible d'utiliser des matières combustibles sans nuire à la sécurité à bord. Le paragraphe 9 de l'article 10 du décret du 25 septembre 1954 indique qu'un local incombustible est tel que le poids total des éléments combustibles entrant dans la construction des cloisons, plafonds,

vaigrages et éléments fixes d'ameublement et de décoration n'y dépasse pas 4 kg par m² de surface de pont correspondante.

Il est à noter (3) que tout ameublement rapidement amovible est classé parmi les éléments incombustibles, à condition que son ossature soit incombustible. Le mobilier répondant à ces conditions n'entre donc pas dans le calcul des 4 kg de matières combustibles par m².

Un local est dit à cloisons incombustibles si le volume total des éléments combustibles entrant dans la construction des cloisons, plafonds et vaigrages, avec leurs revêtements (moultures, placages et décorations) n'y dépasse pas un volume égal à celui d'un placage de 2,5 mm d'épaisseur recouvrant la surface totale intérieure des parois et du plafond. Les lambourdes et semelles de ces cloisons doivent être en matériaux incombustibles.

Les textes officiels n'interdisent donc pas l'emploi du bois, chaque fois que les conditions énumérées ci-dessus sont respectées. Quant on connaît la sévérité des prescriptions de sécurité qui sont imposées pour la construction des navires, on peut donc être assuré qu'employé dans les limites exigées, le bois ne présente plus de danger. Il est évident en effet, que s'il est utilisé sous forme de placages ou de panneaux contreplaqués, il peut devenir pratiquement incombustible puisqu'il est facile de l'ignifuger et de le recouvrir d'un verni protecteur aux polyesters.

Enfin, le faible poids utilisé ne peut être la cause d'un incendie violent.

(2) Article 6 du décret du 7 octobre 1954 relatif à la protection contre l'incendie à bord des navires.

(3) Article 9 du décret du 25 septembre 1954.

L'emploi du bois massif semble par contre devoir être très limité en France. ceci est regrettable car certaines essences sont capables de résister victorieusement aux incendies les plus violents. C'est ainsi qu'en 1933, après le sinistre qui avait ravagé l'« ATLANTIQUE » on pût constater que le pont en Teck de 8 cm avait très bien résisté. Les tôles sur lesquelles il était fixé étaient cependant boursouflées et très endommagées. En Teck également, les tables, les jardinières d'un bar étaient intactes alors que le reste des installations était détruit. Les lisses, toujours en Teck, n'avaient pas souffert. Par contre les bastingages métalliques étaient déformés, tordus.

La présence du bois sur un bateau n'accroît donc pas les dangers d'incendie si les conditions de sécurité sont respectées et si les essences utilisées en massif sont choisies judicieusement.

Bien que les quantités fixées par les pouvoirs publics pour qu'un local soit reconnu incombustible paraissent très faibles, il est possible cependant de réaliser des ensembles harmonieux. A l'exposition Internationale de Bruxelles, les Etablissements A. CHARLES et Fils ont présenté, parmi d'autres réalisations, une cabine de paquebot répondant aux exigences de sécurité décrites plus haut. Comme on peut le constater sur la photo, ci-jointe, cette cabine est d'une élégance à la fois sobre et raffinée. Elle est en Citron de Ceylan et en Canalete plaqués sur panneaux de marinite (matériau incombustible) fixés sur une armature métallique. L'ensemble est de conception très moderne mais sa simplicité recherchée le met à l'abri des caprices de la mode.

Cette présentation n'était cependant qu'un prototype de ce qu'il était possible de faire. L'ensemble pouvait être réalisé en tous autres bois d'ébénisterie.

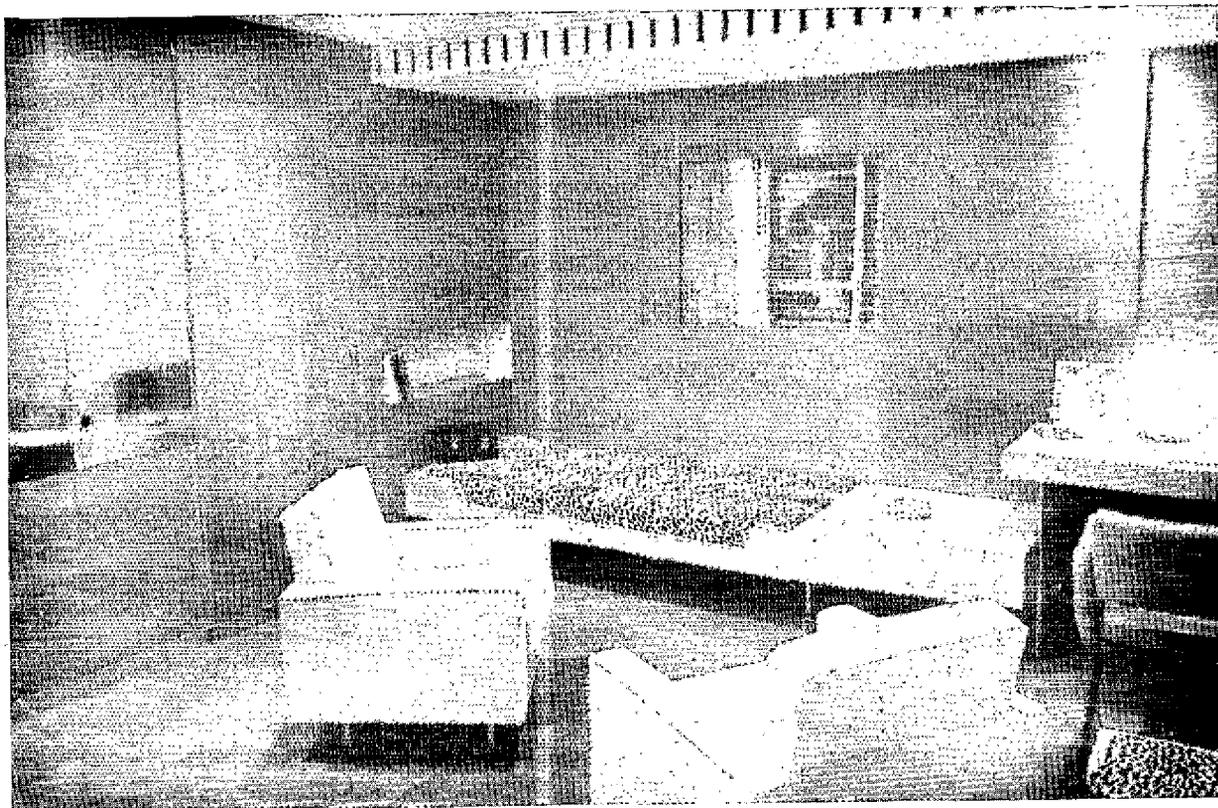
QUALITÉS DÉCORATIVES DU BOIS ET DES LAMIFIÉS

Pour le paquebot « FRANCE », la Compagnie Générale Transatlantique a volontairement interdit le bois et, dans beaucoup de cas, lui a préféré les

lamifiés divers. Il a été insisté sur leur incombustibilité, mais en réalité si certains résistent à une cigarette incandescente, ils brûlent en présence

Présentation : Charles et Fils, Cabine de paquebot. Décorateur Gascoin. Exécutant : Marc Simon ; Bois utilisés : Citron de Ceylan et Canalete des Indes plaqués sur panneaux de Marinite rigoureusement incombustibles.

Photo Delu



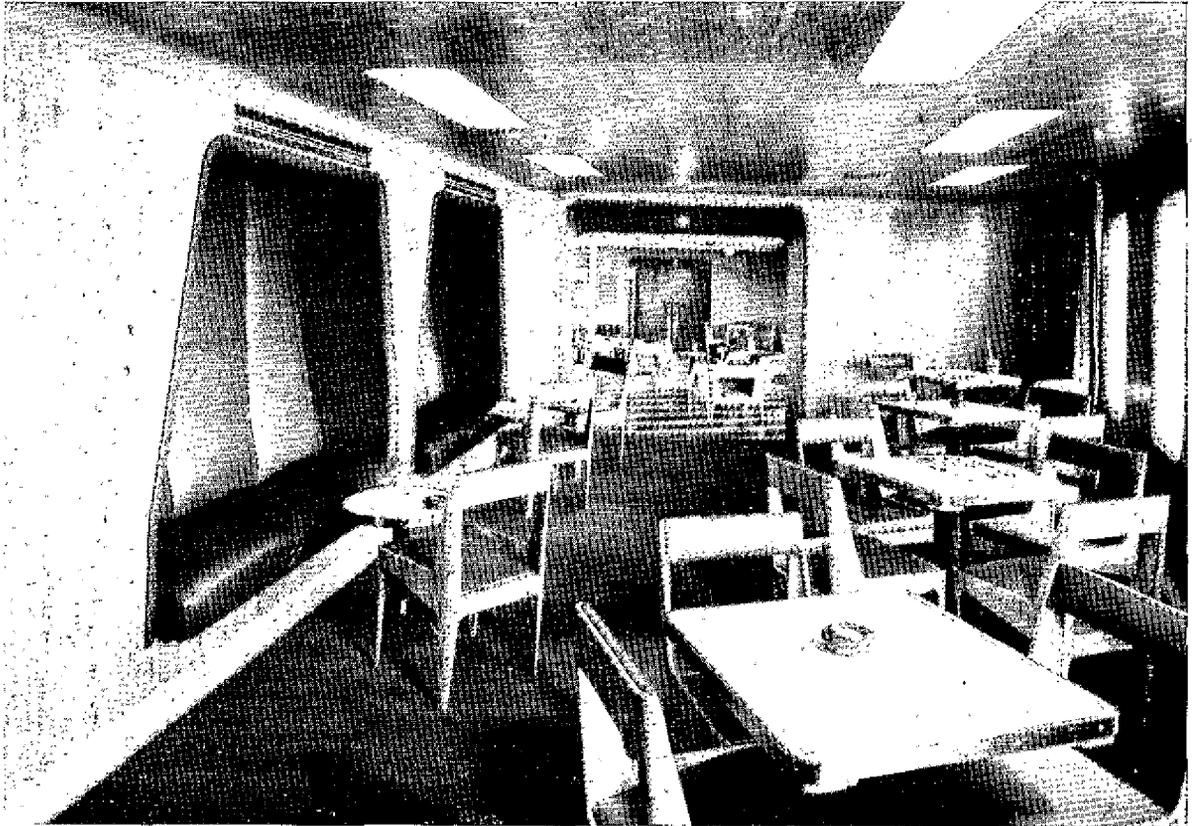


Photo Stewart Balg Ltd et P & O — Orient Lines.

L'un des deux salons de bridge contigu au « Peacock Room » de la classe Touriste du Canberra.

d'une forte flamme. De plus, chacun sait que rien ne résiste à un violent incendie. On peut donc se demander si en dehors du prétexte d'incombustibilité, ces matériaux nés de la technique des plastiques, et qui ont l'avantage d'avoir été nouveaux il y a quelques années, ne possèdent pas des qualités qui les rendent plus avantageux que le bois. Ces avantages pourraient se manifester soit sur le plan de la mise en œuvre et des possibilités décoratives, soit sur celui du prix de revient ou des facilités d'entretien.

La mise en œuvre des matières lamifiées n'est pas plus simple que celle des placages et les mal-façons sont à craindre. Quant à la décoration qu'elles permettent, si elle a sa place dans les locaux utilitaires tels que les cuisines, réfectoires, salles de bains, elle est beaucoup plus discutable dans les lieux dits de prestige et où l'on veut mettre en évidence un art décoratif.

La décoration qui utilise les matériaux récents est, en effet, rendue plus difficile du fait que les lamifiés sont des matériaux pauvres auxquels il faut adjoindre d'autres éléments décoratifs : dorures, laques, etc... Le danger est alors d'en utiliser un peu trop et de rendre l'ensemble criard et clin-

quant. Cet écueil n'a pas toujours été évité sur le FRANCE et l'ensemble de la décoration ne répond pas à la réputation qui est généralement faite au bon goût français.

On aurait pu penser aussi que le choix de matériaux assez nouveaux, à la riche palette de teintes hardies, avait été effectué dans le but de faire du « FRANCE » un paquebot d'avant-garde, non seulement dans le domaine technique, mais également dans celui de l'Art.

Il pouvait se concevoir que cette grande unité soit la représentante d'un art nouveau mais susceptible de résister pendant 20 ou 25 ans aux changements de mode puisque les préfigurant.

Malheureusement, même sous cet angle, l'explication ne semble pas valable. Un journal d'art bien connu (1) réputé pour approuver et encourager les réalisations originales, a pu écrire que ce qui frappait dans la décoration du « FRANCE », c'était que la « Compagnie Générale Transatlantique avait un retard de 30 ans ». Il cite l'exemple de la salle à manger et du grand salon de 1^{re} classe pour la discordance de leurs lignes et de l'harmonie des couleurs, les plafonds ornés d'énormes étoiles lu-

(1) « Arts » n° 855 — 7 au 12 février 1962.

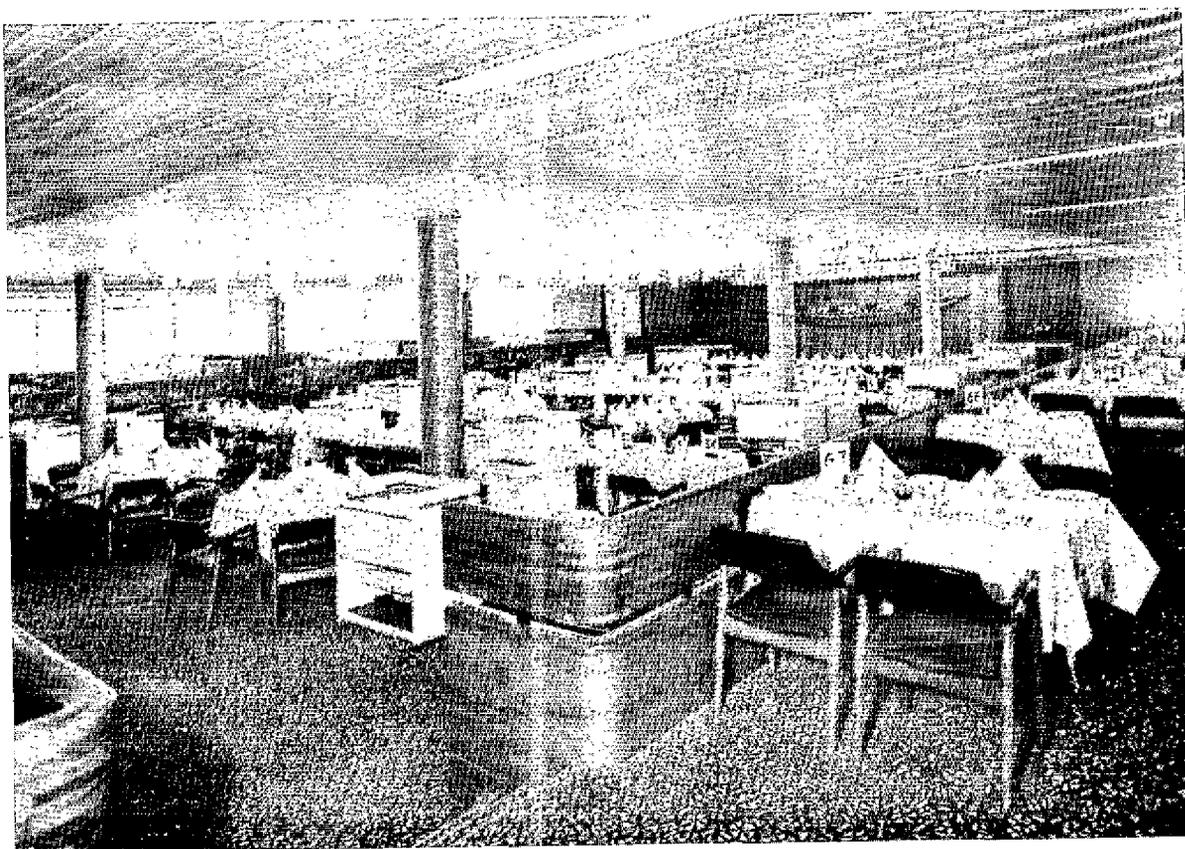


Photo Stewart Bale Ltd et P & O — Orient Lines

La salle à manger de 1^{re} classe du Canberra.

mineuses démodées depuis quinze ans Fau-
bourg Saint-Antoine ». Ce journal critique aussi les
« sièges sans style, les tables sans invention ».

Déplorons donc que ce choix immodéré et abusif
de matériaux artificiels ne puisse tout au moins
se justifier par la naissance d'un style de décoration
à la fois nouveau, durable et convaincant.

Regrettons aussi que cet « ambassadeur perma-
nent » ne soit pas, celui de l'art français. Notre
fierté nationale aurait aimé que sur le plus long
paquebot du monde, il ait été fait appel aux qualités
décoratives du bois. Cela aurait évité bien des
fausses notes.

Chacun sait, en effet, que grâce aux nombreuses
variétés de bois, les décorateurs ont à leur dis-
position une diversité de riches couleurs et de
figures qui ne nécessitent pas l'emploi d'autres élé-
ments décoratifs. Nous avons tous pu constater que
sa présence dans une pièce, sous forme de panneaux
et de mobilier, rend le cadre plus intime, quelles
qu'en soient les dimensions, plus accueillant aussi.
Cette ambiance contraste avec l'aspect froid et
dur des lamifiés même s'ils sont de teintes
violentes.

L'emploi du bois permet aussi de donner du relief
à la décoration : les caissons, les lambris, les mou-
lures rompent la monotonie des surfaces planes.
Enfin, les meubles eux mêmes assurent une élégance
et un confort durables, qualités généralement très
recherchées par les Compagnies.

Le problème de l'entretien est lui aussi très impor-
tant. Si utilisés seuls les lamifiés sont d'un entre-
tien très facile, l'addition des divers éléments
décoratifs rend le travail plus compliqué, plus long
et plus coûteux.

Enfin, si l'on compare les prix de revient d'une
décoration utilisant le bois et celui d'une décora-
tion réalisée à l'aide de plastiques, les résultats
sont en faveur du bois. C'est ainsi que le contre-
plaqué qualité extérieure 8 mm vaut environ
10,42 NF le m² et les lamifiés en moyenne 32 NF.

En conclusion, l'emploi abusif des lamifiés sur
le « FRANCE » ne se justifiait sur aucun plan. Regret-
tons-le d'autant plus que si la plupart des passagers
ne s'attardent pas sur les innovations techniques
et mécaniques qui sont réelles à bord de ce
paquebot, ils sont par contre sensibles à l'ensemble
de la décoration de ce qui sera leur résidence pen-
dant plusieurs jours.



Photo Stewart Bale Ltd et P & O — Orient Lines.

Canberra. L'un des principaux bars de la classe touriste : la « Cricketers Tavern ».

Canberra. Salle de bal et de concert.

Photo Stewart Bale Ltd et P & O — Orient Lines.



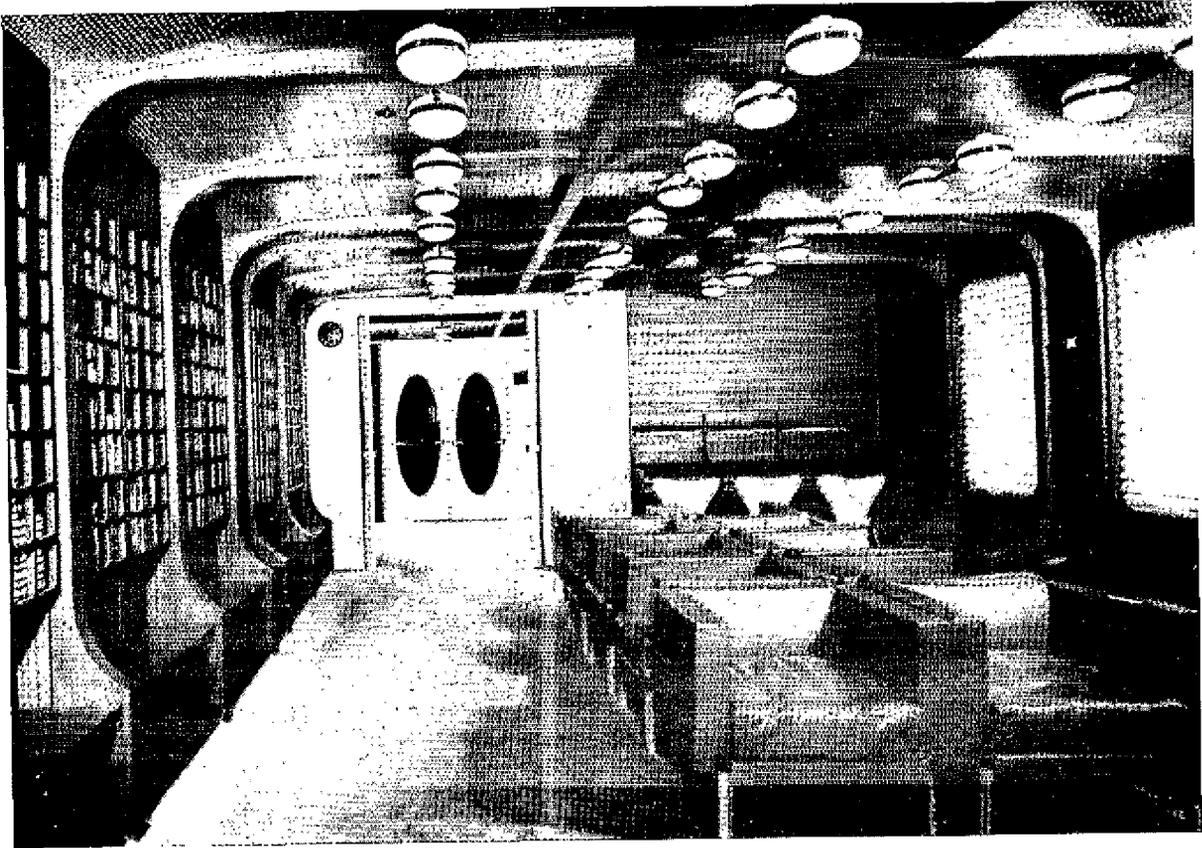


Photo « Italia ».

Le salon de lecture de la classe touristique du « Leonardo da Vinci ». La décoration est en Acajou foncé.

La salle des fêtes de 1^{re} classe du « Leonardo da Vinci ». Bois utilisé : l'Acajou.

Photo « Italia ».



LE BOIS EST TOUJOURS A L'HONNEUR SUR LES AUTRES GRANDS PAQUEBOTS

La plupart des grandes Compagnies étrangères ne sont pas tombées dans le piège de l'emploi abusif des matériaux nouveaux. Parmi les nombreux exemples que nous pourrions citer, nous nous bornerons à étudier ceux du « CANBERRA » de la P et O Orient Lines, du LEONARDO DA VINCI, de la Compagnie « ITALIA », et du « ROTTERDAM » de la Holland America Line.

Le CANBERRA est le plus récent des paquebots britanniques. Il a effectué sa première traversée en juin 1961. Long de 265 m il jauge 45.270 tonnes et peut transporter 2 238 passagers plus un équipage de 960 personnes. A bord du CANBERRA, comme sur le « FRANCE », on a voulu que les voyageurs puissent bénéficier d'un très grand confort et de tous les perfectionnements techniques modernes. Mais si sur ce paquebot les matières nouvelles ont été utilisées, le dosage en a été subtil et le bois n'a pas été oublié ! Nul doute pourtant que les dirigeants de la P & O Orient Lines aient le même souci que la Transat d'assurer la sécurité de leurs passagers.

C'est donc avec satisfaction que nous avons noté que le bois avait été utilisé dans les domaines qui sont normalement les siens, ponts, pistes de danse, planchers, revêtements muraux, portes, mobiliers.

Les ponts des « sundecks », les planchers du Crow's Nest, la piste de danse du bar contigu à la piscine de première classe sont, par exemple, en Teck.

Concurremment avec la marinite, le contreplaqué a été employé comme support pour les revêtements plastifiés utilisés pour les cloisons, les portes, les lambris et les plinthes (sur environ 1 000 lambris et 1 000 plinthes 750 sont sur support de contreplaqué et 250 sur support de marinite). De grosses quantités de contreplaqué qualité extérieure ont d'ailleurs été fournies par une importante firme française.

Des placages de nombreuses essences ont servi à la décoration des lieux publics, des cabines (parmi lesquelles les 8 appartements de luxe) et en général partout où il était indispensable de pratiquer une politique de prestige.

Dans l'un des restaurants, c'est l'Indian Laurel qui a été choisi pour le lambrissage. Dans le Crystal Room, les cloisons sont recouvertes de Sycomore. Celles de la « Cricketers' Tavern » sont en saule rubané. Ce sont l'Indian Laurel, le Noyer de Perse, le Rhodesian Rosewood qui recouvrent la plupart des murs, en opposition avec quelques placages très clairs (saule). Dans le « Peacock Room » murs et plafonds sont en placages sombres.

Le mobilier des salons, restaurants et cabines est généralement en bois associé au cuir et aux tapisseries. Dans les 8 appartements de luxe il a été fait appel au Teck, au Pin de Suède, à l'Orme et au

Rhodesian Rosewood. L'African Elm (4) a également été utilisé pour le mobilier des cabines de 1^{re} classe.

Dans certains salons, le mobilier est souvent en contreplaqué galbé, parfois en bois lamellé amélioré.

Les qualités décoratives du bois ont donc largement été employées et le choix judicieux des essences a permis d'obtenir des ensembles élégants dont le modernisme demeure toujours de bon goût. Les décorateurs du CANBERRA ont su doser l'emploi des matériaux modernes et des matériaux traditionnels.

La même réussite a été obtenue sur un autre grand bateau de la P & O Orient Line : l'« ORIANA » navire comparable au CANBERRA.

Sur le « LEONARDO DA VINCI », le bois n'a pas été éliminé non plus. Ce paquebot de la Compagnie « ITALIA » est affecté à la ligne de l'Atlantique Nord.

Jaugeant 33 000 tonnes, il peut transporter 1 250 passagers. Il est aussi de construction récente puisque son voyage inaugural a eu lieu en juin 1960.

On y retrouve les utilisations classiques du bois à bord des bateaux. Nous signalerons en particulier le grand salon de 1^{re} classe dont les murs et les plafonds sont en noyer ; la salle des fêtes de 1^{re} classe pour laquelle c'est l'Acajou qui a été choisi : le bar de la classe cabine, en Padouk, et le salon de lecture de la classe touriste décoré aussi avec de l'Acajou.

Le « LEONARDO DA VINCI » est une brillante illustration des somptueux ensembles que l'on peut obtenir avec le bois.

D'autres exemples pourraient être pris sur le paquebot néerlandais « ROTTERDAM », de construction récente, sur lequel on retrouve les ponts en Teck, la décoration et le mobilier utilisant de très belles essences.

Nous n'avons étudié que quelques paquebots parmi les plus grands et les plus récents, mais nous tenons à signaler que sur des unités plus petites, telles celles dites des 4 savants (le « Louis LUMIÈRE », le « Claude BERNARD », le « LAENNEC », le « LAVOISIER », de la Compagnie des Chargeurs Réunis) et bien d'autres, des ensembles très élégants ont été obtenus grâce à l'utilisation du bois.

Enfin nous devons rappeler que le bois est toujours employé pour la décoration de tous les bateaux, cargos, pétroliers, etc... Les chantiers navals de Belfast en ont utilisé 185 547 tonnes brutes en 1960 contre 126 521 tonnes brutes en 1959. Cette augmentation est due à la fois à un accroissement de tonnage brut et à une plus grande utilisation du bois pour l'aménagement des cabines de l'équipage et pour les menuiseries diverses.

(4) African Elm ou Ariella. Ce bois de l'Ouest africain est fourni par une espèce de Brachystegia.

CONCLUSION

De ces diverses constatations on peut donc conclure que le bois est toujours présent sur la majorité des paquebots. Une exception importante doit cependant être signalée, c'est celle du « UNITED STATES ». Ce navire américain, qui, nous a-t-il été annoncé, peut très facilement être reconverti en transport de troupes, semble avoir servi d'exemple à la Compagnie Générale Transatlantique. On connaît la peur panique des américains pour les incendies en mer. Une publicité bien faite et axée sur l'utilisation de matériaux artificiels, prétendus incombustibles, les a tranquilisés. Mais il ne faut pas se leurrer, rien ne peut résister à un violent incendie. On peut évidemment limiter les causes d'incendie, mais on ne les élimine jamais entièrement. Or les lamifiés et plastiques divers ne résistent pas aux hautes températures et aux flammes.

Il apparaît donc que les promoteurs du FRANCE, paquebot appelé à transporter de nombreux passagers américains, ont voulu pouvoir attirer davantage cette clientèle en lui présentant des arguments susceptibles de la satisfaire. L'élimination du bois répondrait alors à des nécessités d'ordre psychologique plutôt qu'à des impératifs de sécurité.

Nous pensons cependant que la même clientèle aurait été également satisfaite si une bonne publicité avait expliqué que l'emploi judicieux du bois

et les traitements qu'on lui avait fait subir le rendaient aussi peu combustible que les matériaux nouveaux.

Il est bien évident qu'en dehors des considérations d'ordre gastronomique, c'est la réputation que l'on fait généralement à notre bon goût qui attire largement la clientèle étrangère sur nos lignes.

L'élégance, le raffinement français sont célèbres dans le monde entier. Regrettons donc que sur le « FRANCE » leur cause ait été souvent assez mal servie. Il existe un art français et il ne s'imposait pas d'imiter ceux qui d'habitude cherchent à nous égaler.

La mode des matières plastiques était réelle il y a quelques années, mais aujourd'hui elle a perdu beaucoup de ses partisans, même aux Etats-Unis. On note partout un très net retour à l'utilisation du bois en décoration (même dans celle des cuisines). Ce qui a été fait sur le « FRANCE » est donc en retard sur les tendances décoratives actuelles et l'on peut s'inquiéter sur ce que cela sera dans 25 ans...

En définitive, et paradoxalement, cette expérience servira involontairement la cause du bois puisqu'elle le fait déjà regretter par beaucoup et que la réaction est même assez vive, mais il nous faut déplorer qu'elle ait été tentée sur le plus gros paquebot français.

