

BOIS *mag*

INDUSTRIE • NÉGOCE • CONSTRUCTION

N° 191

FÉVRIER-MARS 2020

13 €

LE BARDAGE BOIS FACE À SES DÉFIS





P. 14

construction

© David Revell/Arca

Sommaire

filière



P. 18

NEWS

6 L'actualité de la filière, de la construction, du négoce, des équipementiers...

12 **AGENDA**
Événements

13 **NOMINATIONS
ET PUBLICATIONS**

CONSTRUCTION

14 *Vogue l'Espérance III*

ÉQUIPEMENT

16 Biesse confiant dans le marché

FILIÈRE

18 Le Forum Bois Construction crée l'événement

SCIERIE

22 La FNB mobilisée pour la forêt française

ENQUÊTE

26 Le bardage bois face à ses défis

28 L'exigence de multispécialité

36 Relever le défi de la nouvelle réglementation incendie

42 Une offre de bardages bois très diversifiée

41 **ABONNEMENT**

48 **PRODUITS**

50 **LISTE DES NÉGOCIANTS**

51 **ANNONCES CLASSÉES**

CE NUMÉRO CONTIENT

1 publi-reportage BeA Arctec p. 10

1 cahier central détachable Lemahieu

enquête



P. 26

© Colas/Arca

Vogue l'Espérance III

Redonner vie à une ancienne barque lacustre qui naviguait sur le lac d'Annecy il y a un siècle, c'est l'ambition du projet Espérance III. Initiée à l'automne 2019, cette reconstruction à l'identique avec du bois français est en cours, pour une mise à l'eau prévue à l'horizon 2021... Embarquement immédiat.



La construction de l'Espérance III a démarré il y a quelques mois dans les ateliers de Cran-Gevrier, tout près d'Annecy.

Bateau emblématique du lac d'Annecy au début du XX^e siècle, l'*Espérance II* était une barque à voiles latines de 18 m de long qui transportait des marchandises de part et d'autre des rives entre 1911 et 1930. Tonneaux de vin, matériaux de construction ou bois de chauffage ont ainsi transité entre les communes de Doussard et d'Annecy avant l'arrivée de moyens de transport plus modernes au début des années 1930. Un siècle plus tard, le transport par bateau n'est plus qu'un lointain

souvenir, même si la silhouette de ces anciens bricks trotte encore dans l'esprit de quelques Annéciens. D'où l'idée de ressusciter l'*Espérance II* en construisant l'*Espérance III* : une réplique de son prédécesseur réalisée avec le concours de plusieurs scieries françaises en charge de la fourniture du bois, d'un architecte de marine basé à Bordeaux et de quatre charpentiers de marine formés à Douarnenez, qui mettront en œuvre tout leur savoir-faire pour mener à bien cette reconstruction à l'identique.

Après la création de l'association Espérance III en octobre 2017, la modélisation de la coque de la barque au cours de l'hiver 2017-2018 et l'obtention du soutien de la Fondation du patrimoine en 2018, les travaux ont pu démarrer l'été dernier dans les locaux de l'ancienne forge de Cran-Gevrier, tout près d'Annecy.

Priorité aux essences locales

« Au total, plus d'un million d'euros et 80 m³ de bois seront nécessaires pour mener à bien ce projet qui comporte beaucoup de pièces tordues, assure Gérard Bouchereau, en charge des approvisionnements bois. Nous souhaitons utiliser le plus possible de bois français, à l'exception d'un contreplaqué marine en sapelli qui servira à la réalisation des cloisons coupe-feu 2 heures. » Mélèze, chêne ou épicéa sont ainsi régulièrement acheminés jusqu'à la forge de Cran où ils sont taillés sur place. « Pour ce projet, nous travaillons avec plusieurs scieries locales telles que les établissements Agnellet et Chaumont, situés en Haute-Savoie, qui nous fournissent respectivement du mélèze et de l'épicéa, poursuit Gérard Bouchereau. Un peu plus loin, la scierie Chignac nous fournit des bois de la forêt de Tronçais et Eurochêne assure les approvisionnements en chêne pour cette réalisation qui, au final, nécessitera 40 m³ de bois utiles finis. » Le tout avec la volonté d'exploiter au maximum les essences locales : « Au départ, nous souhaitons que la coque du bateau soit réalisée en sapin, qui est une essence largement disponible dans la région et trop peu valorisée. Malheureusement, nous nous y sommes pris trop tard. Mais tout est encore possible pour la confection des mâts de 17 m de haut et de la cale. Cela serait une bonne occasion d'utiliser cette ressource locale, aujourd'hui en désamour car trop lourde et trop compliquée à sécher. »

Un peu plus de six mois après le début du chantier, les travaux avancent bien et la coque prend forme. En témoigne le collage, début février, du premier barrot, qui donnera une idée plus précise de la courbure du pont. Le chantier devrait se poursuivre tout au long de l'année, avec l'organisation de plusieurs visites dans les ateliers de Cran au cours des prochains mois. Puis 2021 verra la mise à l'eau de cette fidèle réplique – elle sera tout de même équipée d'un moteur électrique de 110 KW – qui se transformera en bateau de croisière pour des balades au fil du lac... ■

Adèle Cazier



Les bois français, fournis par différentes scieries, seront mis à l'honneur...



... pour la réalisation d'un maximum de pièces.

Quelques chiffres clés

- 18 mètres de long
- 25 tonnes
- 20 tonnes de capacité de charge
- 2 mâts à voiles latines de 17 mètres
- 112 mètres carrés de voilure
- Vitesse de 5 à 7 nœuds
- 1 moteur électrique de 110 KW
- 5 personnes pour l'équipage
- Capacité d'accueil de 35 passagers