



Rapport d'études MARINA

Aventure Pluriel, à la rencontre du musée de Betina

Aventure Pluriel



Le quai patrimoine d'Aventure Pluriel inauguré le 15 septembre 2020 au port du Cros à Cagnes sur mer

Les formations **MARINA** ⁽¹⁾, dont les premières éditions ont eu lieu en novembre 2017 à **Cesenatico** (Italie) et en novembre 2018 à **Pasaia** (Espagne), ont été conduites par l'association Aventure Pluriel créée en 1995, dont le président de la structure est Thierry Pons.

L'association compte 300 adhérents et onze bateaux navigants amarrés dans six ports entre Cagnes et Marseille. Un concept innovant de « bateaux partagés » est mis en place pour les sauver, les restaurer, les faire naviguer. Chaque co-utilisateur paie une cotisation de 70 euros par mois et s'engage à participer à l'entretien, ce qui leur permet de profiter du bateau via un agenda partagé sur internet.

Aventure Pluriel a choisi de transmettre les connaissances relatives à la navigation sur ce type de bateaux traditionnels par le biais de sorties en mer : il s'agit d'enseigner les gestes ancestraux, les méthodes et techniques traditionnelles de manœuvres et de navigation. Depuis 2007, de plus longues navigations sont organisées grâce au programme de la *CaraMed* (Caravane Méditerranéenne). Ce concept original est né d'une volonté de fédérer d'autres associations du patrimoine maritime lors de déplacements nautiques pour apprendre à se connaître mais aussi pour valoriser leurs actions et leurs bateaux. Les *CaraMed* permettent de découvrir l'ambiance des fêtes et grands événements du patrimoine maritime et fluvial, sur la côte Atlantique (Douarnenez, Semaine du Golfe du Morbihan, Brest, Belle-Île,...) en Corse, en Espagne, en Italie, en Suisse, etc.... Cette dynamique a permis le développement d'un important réseau d'adhérents et de partenaires (80 actuellement). Ce réseau lui a permis de fédérer différents acteurs du patrimoine maritime autour du projet MARINA. Après Cesenatico en 2017, qui a renforcé ces liens, aidé Aventure Pluriel à structurer son fonctionnement et définir de nouveaux projets financés par Erasmus+, comme la création d'une école itinérante de navigation à la voile latine, la session 2018 à Pasaia, a tracé de nouvelles perspectives en renforçant sa position au niveau européen. La session 2019 a entraîné dans son sillage de nouvelles structures partenaires autour d'une volonté commune et réaffirmée : sauvegarder et faire vivre le patrimoine maritime.

1. For**M**ation pour **A**méliorer et **R**enforcer les acteurs du patrlmoi**N**e m**A**ritime.
2. Caravane méditerranéenne

Pour la session 2019, le lieu de formation et la structure d'accueil fut le *Muzej Bretinske Drevene Brodogranje*

Le Musée de la Construction Navale en Bois à B e t i n a



Le village de Betina et son port patrimoine

Le musée est situé dans le village de Betina, sur la côte Dalmate, sur l'île de Murter. Betina est un petit village historique d'environ 800 habitants. Il est essentiellement axé sur le tourisme, la pêche, l'agriculture, l'artisanat. Il est reconnu pour sa longue tradition de construction navale en bois et ses excellents constructeurs de navires.

Depuis les années 1970, ses habitants aspiraient à créer une institution culturelle qui hériterait de leur riche histoire de la construction navale depuis ses débuts au XVIIIe siècle jusqu'à nos jours.

En 2011, grâce à la création de l'association « *Betina Gajeta 1740* » ainsi que le soutien du conseil municipal de Tisno un travail de collecte de la mémoire des charpentiers de marine a été entrepris ; le musée est ouvert en 2015, érigé sur une ancienne construction d'un habitat traditionnel en pierre du XIXe siècle.

Ce musée constitue une plate-forme idéale pour le partage des connaissances entre les anciennes générations de constructeurs navals, les visiteurs d'aujourd'hui, les habitants de la région et, éventuellement, les futurs constructeurs navals. Il est de ce fait à la fois un objet d'étude et de réflexion sur le patrimoine maritime et une porte d'entrée sur la construction traditionnelle en Croatie. Aujourd'hui, Betina est l'un des rares centres de construction de petits navires en bois qui subsistent dans l'Adriatique croate. La transmission des savoirs faire est prioritaire en particulier pour celle du *gajeta Betina*, qui reste le fleuron des compétences de ses constructeurs. La voile est l'élément de base de la navigation. Le savoir-faire et l'art de la construction de ce bateau en bois sont reconnus par le ministère de la culture de la République de Croatie et protégés en tant que partie du patrimoine culturel immatériel de la République de Croatie.

L'intérêt de la présentation muséale ne serait pas la même sans l'utilisation d'outils médiatiques modernes et de technologies innovantes qui contribuent à créer l'ambiance dans chacune des salles du Musée. Un jeu 3D spécial est développé afin de rapprocher la tradition locale de la construction navale des jeunes générations.

Les citoyens peuvent participer en améliorant le contenu des collections à l'aide d'une base de données ouverte créée à cet effet. Un documentaire sur les chantiers navals de Betina, projeté en continu sur un grand écran, permet au visiteur de se faire une idée des points forts de la tradition de la construction navale. Un écran cinématographique incurvé domine délibérément la salle, à côté des vêtements traditionnels, visant à donner aux visiteurs une immersion réelle de l'époque où le bateau en bois avait une part irremplaçable dans la vie quotidienne des habitants de l'île de Murter et des alentours.

Au-delà du domaine patrimonial, le musée est fondé pour développer une prise de conscience et une reconnaissance des valeurs de leur patrimoine culturel. Il représente les coutumes et traditions locales, éduque, organise des activités et des ateliers dans le but d'attirer les nouvelles générations, Il devient une source d'information pour tous ceux qui s'intéressent au patrimoine culturel local. C'est une institution de promotion et d'encouragement ouverte aux habitants locaux.

L'introduction du plastique dans l'industrie navale a entraîné une diminution du nombre de constructeurs de bateaux en bois; depuis les années 1970, le nombre de mise en chantier est en baisse. Néanmoins, Betina reste l'un des principaux centres de construction de petits bateaux en bois sur la mer Adriatique. Aujourd'hui, il y existe des constructeurs navals capables de construire tous types de petits bateaux en bois : des *gajeta*, *leut* ou *bracera* traditionnels, mais aussi des yachts modernes.

Le musée et les connaissances conservées dans ses murs jouent un rôle irremplaçable dans l'histoire du patrimoine maritime et de la construction navale croate, ce qui en fait une partie importante de la culture européenne.

A travers, les différentes thématiques abordées au cours de la formation, se dégagent des pistes de réflexion et d'action pour Aventure Pluriel et ses partenaires.

Historique de la construction navale à Betina du XVIII^{ème} siècle à nos jours

- La construction navale à Betina (du 18^{ème} siècle à nos jours) : des embarcations spécifiques au besoin de transports « agricoles »

L'histoire régionale explique l'importance vitale des bateaux dédiés au transport et non à la pêche locale ou maritime.

Géographiquement, Betina est située dans la partie nord de l'île de Murter sur la côte Croate et à peu près à mi-distance entre Zadar et Split. Cette île fait partie des archipels de Šibenik sur la côte dalmate, et reste la plus proche du continent auquel elle est rattachée par un pont mobile.

Historiquement, la population de l'île se composait d'ouvriers, de paysans, et d'éleveurs. Dès la deuxième moitié du 16^{ème} siècle, un besoin grandissant de terrains exploitables poussa les insulaires à utiliser des parcelles sur les îles voisines dont celle de Kornat et le continent à proximité, autour du lac de Vrana, dont ils devinrent progressivement propriétaires. Il y a 300 îles, îlots et récifs dans un rayon de 30 kms, mais seulement 10 villages.

Les terres cultivées sur les îles voisines représentent dix fois la surface de l'île de Murter. Ils y cultivaient la vigne et l'olivier et élevaient des troupeaux d'ovins.

Cette extension des propriétés agricoles entraîna un besoin croissant de bateaux pour chaque famille qui devait transporter sur les bras de mer une grande variété de marchandises et d'animaux à destination de leurs terres, mais aussi leurs récoltes pour les écouler sur les marchés des villes voisines plus importantes.

Par nécessité, le bateau est presque un dénominateur commun des insulaires, car tout le monde doit en posséder ou en utiliser un, pour son activité principalement agricole.

Occasionnellement seulement, et lors des traversées, les familles pratiquaient la pêche et ramassaient des coquillages dans les eaux peu profondes.

Les bateaux devaient pouvoir transporter tout aussi bien les familles et leur personnel que du bétail, des outils, des matériaux de construction et des fournitures diverses, mais aussi des barriques de vins et des olives ou de l'huile.



- La construction navale en bois sur l'île de Murter et à Betina

D'après les informations d'archives recueillies par le musée, les premiers bateaux ont été principalement commandés auprès des constructeurs navals de Šibenik ou d'autres villes. C'est seulement au milieu du 18^{ème} siècle, que les familles *Filipi (de Korcula)* puis *Uroda* sont venues s'établir à Betina et y ont créé les premiers chantiers de construction navale de bateaux en bois. Ces familles et leurs enfants y ont développé la construction navale et par leur travail de qualité en ont fait l'une des plus réputée de la côte Adriatique croate. Ils fournissaient en bateaux en bois

(*Gajetas, Leut ou Condura*) toute la région du nord de la Dalmatie. Les premiers chantiers navals ont été ouverts sur la côte est de Betina, près du centre actuel, et au milieu du 19^e siècle, ils se sont étendus au nord-ouest de la ville, sur la route de Murter : La moitié de la flotte croate va s'y trouver construite dans 17 ateliers de charpente sur Betina. Aujourd'hui encore, ce village draine avec le port de Murter la plus grande partie de la flotte traditionnelle (55 bateaux). D'après les charpentiers rencontrés, les demandes de constructions de nouveaux bateaux en bois (produits de luxe) émanent de personnes ayant des revenus extérieurs, sensibles à leurs caractéristiques (esthétiques et pratiques).



Une culture maritime spécifique à l'archipel apparaît, en lien direct avec l'exploitation agricole des terres cultivables. Ainsi, lors des soirées, les chantiers offraient des ateliers « pratiques » à tous les enfants. Le musée quand à lui joue essentiellement un rôle mémoriel, il n'existe pas de stage pratique organisé pour la transmission des savoir-faire au plus grand nombre, le public cible est uniquement local.

Dans cette histoire, quelques règles sont mises en valeur :

Avant de faire construire son bateau il faut déterminer quelle en sera l'utilisation principale : le transport de charge, la pêche ou les loisirs ?

Les dimensions sont adaptées aux besoins de transport, mais le tirant d'eau reste faible.

Les ouvertures du pont respectent la taille des barriques à transporter!

A partir de là, deux techniques principales sont encore utilisées par les charpentiers que nous avons rencontrés et questionnés pour tracer les lignes d'eau et les coupes du bateau; la méthode de *Buška* et la méthode du demi-modèle à l'échelle du 10^{ème}.

A noter que le ticket d'entrée du musée comporte une reproduction en bois du *Daščica*, la réglette reproduisant les dimensions relevées sur la *Buška*. Cet instrument résumant le savoir-faire des charpentiers, était gardé secret comme le traçage des coques pendant de longues années, et dévoilé lors de la création du musée, dans un souci de transmission des connaissances patrimoniales.

Quelques précisions sur la valeur et les différentes tailles des bateaux sont importantes:

Au début du XX^e siècle, le prix d'un bateau représentait la valeur d'un quintal d'huile par mètre de coque.

Selon leur taille, les bateaux traditionnels sont dénommés *gajeta* (de 5 à 8 mètres), *leut* (de 7 à 12 mètres), ou *bracera* pour les plus grandes. D'abord mus à la voile latine ou à la rame, les bateaux furent motorisés pour répondre aux besoins agricoles et les gréements partiellement abandonnés.

Les rames sont en général de la même longueur que le bateau ou plus quand on rame depuis le pont, (on rame à la vénitienne, debout en poussant vers la proue, technique qui mobilise tout le corps).

Nous avons observé quelques éléments caractérisant ces bateaux :

- le bateau est très stable, grâce à la forme de la carène et à sa masse notamment en charge. Nous avons été près d'une trentaine de personnes à bord du *Cicibela* pour une photo de groupe et il n'a pas bougé !

- des membrures aux dimensions généreuses.

- l'absence de pont, avec des planchers mobiles pour supporter les rameurs ou les charges diverses.

- des dames de nage pour les rames, (tolet - *soha*), interchangeable, adaptées en hauteur, très robustes et disposées en quinconce, pour éviter que les rameurs se gênent.

- des points d'amarrage (bitte - *mankuli*) de forte taille et servant aussi de point d'amure pour la grande voile.

Au début du 21^{ème} siècle, il reste une dizaine de charpentiers en activité. Les trois quarts des bateaux en bois amarrés à Betina sont toujours utilisés pour le transport des olives. La navigation à la voile est surtout une activité d'été mise en valeur par et pour les régates.



« Dans la construction, la restauration du patrimoine, le fait de réparer et construire des objets durables; la notion de mémoire, mémoire des gens du métier de la construction et des usagers (pêcheurs, plaisancier, caboteur...) est précieuse. En effet, elle permet d'avoir un retour sur la durabilité des matériaux utilisés et lesquels sont les plus appropriés à l'usage du bateau. »

Denis Bonhomme, charpentier de marine; goût et compétence pour la vulgarisation, la transmission, la pédagogie + équipier en navigations au long cours.

Betina : un musée au cœur de la vie locale

- L'histoire de sa création : un projet longuement mûri

L'histoire de la création du musée est particulière. Il a été créé à l'initiative de la population locale et fait suite à un gros travail de collectage auprès des charpentiers de marine et de la population. La culture maritime spécifique de l'archipel, en lien direct avec l'exploitation agricole des terres cultivables est mise en valeur.

Dans les années 90, à la fin de la guerre, deux associations locales organisent des régates de bateaux traditionnels dans le but de valoriser et faire revivre ce patrimoine. Ils contribuent ainsi à la prise de conscience de la valeur de celui-ci, ce qui favorisera la création du musée.

Le musée sera ouvert en 2015 avec le soutien financier de l'Europe et une volonté politique du gouvernement qui souhaite à la fois favoriser l'émergence d'une identité croate et développer le tourisme culturel et patrimonial (le pays est très riche en patrimoine et sites historiques).

Il est l'aboutissement de 20 ans de sensibilisation et d'un important travail de collectage facilité par la présence de charpentiers traditionnels encore sur l'île. Le projet s'est appuyé sur une mémoire et des savoir-faire toujours présents.

Cette démarche permet donc au musée d'avoir un vrai ancrage territorial, un fort soutien des habitants et donc une réelle légitimité.

Pour son installation, le musée a pu acquérir une ancienne maison de charpentier, en plein cœur du village et à proximité du port. Ce bâtiment typique, entièrement rénové en gardant l'esprit du lieu, abrite différentes collections essentiellement centrées sur la vie et le métier de charpentier naval, dans un esprit ethnographique. Les outils, plans, maquettes, photos et autres objets représentatifs ont tous été donnés par les habitants (ce qui contribue à l'appropriation du lieu).

La scénographie, simple, intelligente et optimisée en fonction des contraintes du lieu (petit, plusieurs étages, pas de lumières naturelle...), participe à la cohérence générale. Une belle articulation entre patrimoine matériel et immatériel.

De belles trouvailles reliant passé et présent comme les assises du musée reprenant les anciennes chaises de calfat ou les lignes de coques lumineuses sur les sièges de la salle vidéo, ainsi qu'une scénographie « impliquante » (il faut manipuler) dans certains espaces comme les cartels (fixés par des clous de charpentier naval) à manipuler pour les lire, des tiroirs présentant d'anciens outils... aide le visiteur à entrer dans le sujet.

Des vidéos avec les témoignages d'anciens charpentiers, des écrans tactiles proposant des jeux pour le jeune public et un espace ludique pour les petits complètent la scénographie.

La présence du musée dans le village est renforcée par la proximité du port qui est réservé aux bateaux traditionnels. Ce prolongement est un point fort qui permet de valoriser les bateaux, en situation, grâce à des panneaux installés en extérieur présentant les différentes typologies et caractéristiques des embarcations typiques de la région. Les supports de textes, photos et de Qrcode permettent à chacun d'avoir des éléments de compréhension en fonction de son intérêt.

La concession du port, laissée par la municipalité au musée, démontre la volonté de maintenir la culture maritime locale. 43 bateaux classiques y sont amarrés, sélectionnés par une commission où siègent le musée, les charpentiers et les associations de voiles latines. La gratuité est accordée au propriétaire à condition que celui-ci entretienne et fasse naviguer son bateau.



Malgré de petits espaces, l'équipe du musée organise de nombreuses activités diverses pour tous les publics. L'équipe peut également utiliser les salles d'un autre bâtiment à proximité (créé par la municipalité) ce qui permet la tenue d'ateliers où un grand nombre de personnes peuvent être accueillie.

➤ Une petite équipe : un fonctionnement dynamique et participatif

L'équipe du musée est constituée principalement de 2 personnes : **Kate Šikić Čubrić**, la directrice et **Mirela Bilić**, la chargée de communication. Chacune occupe son poste mais assure également d'autres missions comme l'accueil, les visites et les ateliers.

Le musée est ouvert toute l'année (site internet : www.mbdb.hr) et propose des visites à l'intérieur ainsi que des visites du quartier historique du vieux port. Pendant la haute saison, il bénéficie du renfort d'une personne de l'office du tourisme local.

La fréquentation reste « modeste » et se concentre surtout sur les scolaires. Les autres visiteurs sont les habitants et les touristes.

L'équipe propose de nombreuses animations et ateliers, assistée par des bénévoles issus de la communauté locale. Tous ces ateliers ont un rapport avec la culture locale et une vocation ethnologique.

L'essentiel de ces ateliers est destiné aux scolaires de l'île et plus largement du pays (volonté du gouvernement de favoriser la découverte du patrimoine croate aux enfants du pays). L'autre public cible de ces ateliers est la population locale.

Le musée fonctionne pour eux comme une « MJC » avec des propositions diverses permettant d'animer la vie locale et de créer du lien social.

Les principaux ateliers sont regroupés en plusieurs catégories et s'adaptent aux différentes tranches d'âge, de la maternelle aux étudiants :

- les ateliers techniques en lien direct avec la construction navale : savoir-faire, outils et technique
- les ateliers éducatifs et créatifs : fabrication de petites maquettes de bateaux, d'objets décoratifs traditionnels issus du patrimoine folklorique, diverses activités d'art plastique ...
- les ateliers d'ethnographie pour enfants : sensibilisation au patrimoine culturel de l'île, à son folklore, à ses vestiges archéologiques...



L'autre public cible du musée ce sont les touristes. Les régates estivales organisées par les associations sont un élément fort de la vie locale et de celle du musée et rendent ce patrimoine visible, dynamique et actuel. Pour autant ces événements restent un peu le seul lien avec les touristes. Le musée n'organise pas de visites spécifiques pour ce public de passage (visites du musée + de la ville ou + les chantiers navals) ni d'animations liées à ce patrimoine sur le port pendant la saison estivale.

Il apparaît clairement que cet ensemble muséographique de Betina s'inscrit dans un double objectif :

- préserver et transmettre une culture et des traditions locales spécifiques, vecteur d'identité et de lien social.
- développer une stratégie touristique, en appui sur l'identité forte de l'île, en cohésion avec tous les acteurs locaux. Cette volonté de favoriser un tourisme culturel permet de lutter contre un tourisme de masse, mais aussi de créer des emplois pérennes sur l'île pour offrir aux jeunes la possibilité de vivre et travailler sur l'île toute l'année.

➤ Une structuration réussie, et après ?

Après ces premières années consacrées à l'installation et la structuration du musée et de l'ensemble du projet porté par la commune de Tisno, on peut dire que cette étape est un réel succès.

Cette réussite tient aux liens durables et de confiance tissés entre tous les partenaires et l'ensemble des acteurs locaux. Sans cette volonté politique, cet engagement des associations et le soutien des habitants, cela aurait été sans doute beaucoup plus difficile.

Toutes ses relations se sont mises en place de façon informelle et le musée est au cœur de ce réseau. Le fait d'être sur une petite île facilite ce mode de fonctionnement de part la proximité et les liens personnels qui réunissent les habitants. Comme tout le monde se connaît, il est plus simple de travailler dans la concertation, de laisser la place à chacun, de participer collectivement aux choix des actions à mettre en place...

Ce projet fédérateur permet de construire une dynamique autour du musée, centrée sur la transmission et le partage d'une culture et de valeurs créatrices de lien social et de développement économique.

Chacun des partenaires participe à différents niveaux du projet et à la hauteur de ses possibilités et de ses envies. Les charpentiers et de nombreux habitants ont participé au collectage d'objets et de témoignages, les élus locaux ont porté et soutenu financièrement le projet, les associations font naviguer les bateaux et transmettent l'usage de la voile latine aux plus jeunes et le musée valorise et partage cette histoire au plus grand nombre. Tous jouent un rôle essentiel pour le fonctionnement et la pérennité du projet et c'est une belle réussite et une initiative assez exemplaire d'investissements de fonds européens.

L'ancrage territorial est donc fort même si on peut s'interroger sur le fait que les habitants fréquentent peu le musée en dehors des grands événements ou des demandes spécifiques émises par l'équipe du musée. Par contre les scolaires du territoire représentent une grande partie de la fréquentation.

Pour autant, la pérennité d'un projet culturel, outre son implantation locale, doit aussi s'appuyer sur une dynamique d'actions et une projection dans l'avenir pour pérenniser son action.

Pour le musée, l'enjeu porte surtout maintenant vers le développement de sa fréquentation qui ne semble pas à la hauteur de ses potentialités.

- Pour que la population locale fréquente le musée plus régulièrement, plusieurs pistes pourraient être envisagées : une mobilisation de bénévoles pour la restauration d'un petit chantier naval traditionnel abandonné sur le port pour en faire un lieu d'animations/expositions pour le musée ; un projet similaire de collectage autour des métiers connexes à la charpente navale (voiliers, cordiers, gréeurs...) qui doivent également être représentés sur le territoire de proximité ; des petites expositions temporaires sur des communautés similaires dans d'autres régions d'Europe ou du monde (possible par la mise en réseau des musées et associations maritimes européennes et internationales)...

- Pour partager ce patrimoine avec plus de touristes et participer plus fortement à la dynamique économique du territoire, il faut que le musée élargisse son offre « touristique » avec des visites combinées (exemple : musée+ville, musée+chantiers, musée+site archéologique, musée+sortie en bateau..) ; des animations/événements sur le port pour être plus visible du grand public (permet d'impliquer aussi les habitants)... Les panneaux d'information installés sur le port ne ramènent pas assez le public vers le musée.

Mais pour aborder toutes ces questions d'avenir, nous avons manqué de temps. Quelques éléments nous ont été fournis par nos interlocuteurs mais sans pouvoir approfondir. Nous avons peu échangé avec l'équipe du musée sur cette question de l'élargissement des publics et des projets futurs. Les partenaires locaux rencontrés ont des projets de développement mais il nous a semblé qu'ils n'étaient pas toujours bien partagés par tous les acteurs : une école/centre de formation pratique de charpente navale pour les uns, une marina pour les autres...

Le musée de Betina est le résultat d'une formidable mobilisation et de convergences d'intérêts pour redonner vie à un territoire riche de son histoire mais confronté au déclin et à un tourisme de masse concentré sur les trois mois d'été. Le patrimoine comme moyen de construire son identité et son existence au monde est ici parfaitement illustré.

Il est toujours difficile de concilier culture et économie. Mais la proximité des acteurs, la volonté politique et le fait d'avoir déjà partagé un premier projet réussi permet d'espérer un développement intelligent de cette belle et exemplaire aventure.

«L'aménagement particulièrement bien exploité du musée de Bétina, pourvoit par sa scénographie, à faciliter l'appropriation de l'espace par les populations.»

Marie Lapoussière, animatrice du patrimoine en service civique – Master 2 Événementiel Médiation et Ingénierie culturelle.



Ancrage des traditions religieuses, apparition et développement des régates

Les différents types de bateaux de travail existants de tous temps sur l'île de Murter sont essentiellement liés à la culture de l'olive sur les terres exploitables des îles adjacentes.

Aucune trace ne nous a été donnée pour dire qu'il n'a jamais été organisé de régates de ces bateaux jusqu'à leur instauration en 1998.

L'utilisation des bateaux en dehors de leur fonction initiale se limite à quelques pêches (poissons et coquillages) sur les hauts fonds de l'archipel et à la participation annuelle d'une célébration religieuse donnée sur une île proche de Murter.

Mais on peut supposer comme souvent, que ces bateaux devaient naviguer à l'occasion des mariages, lors des fêtes traditionnelles des confréries religieuses ou de célébrations, sans compter d'occasionnelles promenades en famille ou en groupe de bateaux.

Les femmes occupent une place importante à bord et dans la fabrication de l'huile d'olive. Comme dans beaucoup de régions, elles devaient participer aux manœuvres et à la propulsion du navire à la rame. On suppose aisément que des défis ont été lancés dans le cadre de fêtes de villages et que les femmes y participaient en équipages constitués... ! Témoins de ce passé, cette épreuve sportive traditionnelle à la rame organisée à Bétina et dédiée aux équipages féminins.

Chaque famille a maintenu la tradition religieuse sur l'île voisine en utilisant toujours le bateau familial pour s'y rendre. C'était l'une des occasions où les voiliers sortaient de leur contexte, et se faisaient élégants. Ce rassemblement spontané de bateaux évocateurs d'un passé récent en voie de disparition a, comme partout en Europe tôt ou tard, stimulé les passions et les vocations pour que les bateaux ne disparaissent pas.

Le même constat existe un peu partout en Europe ; la prise de conscience de la préciosité des bateaux n'émane pas des hommes qui les exploitent ou les construisent, à de rares exceptions près, mais est le fait de personnalités extérieures nostalgiques de leur disparition progressive ou persuadés de leur importance pour la transmission de savoirs et savoir faire.

En France, l'impulsion donnée par « le petit Perroquet » dans les années 1970, suivie par le Chasse-Marée a stimulé l'intérêt ethnographique des métiers de la mer, des hommes et des bateaux constitutifs d'une culture jusqu'alors méconnue.

Avec l'avènement des nouveaux matériaux (résine et plastique), et les changements fondamentaux dans la construction navale, la notion de patrimoine maritime est apparue. Avant 1960, il était normal qu'un bateau en bois vive et meurt sans lui porter plus d'intérêt.

La création progressive d'associations de sauvegarde du patrimoine (bâti, flottant ou immatériel) dans de nombreux ports a permis de drainer une formidable énergie pour maintenir cette culture vivante, et de sauver, préserver ou reconstruire beaucoup de bateaux traditionnels en bois. Bétina n'échappe pas à cette règle, et c'est l'impulsion d'une association indépendante des traditions agricoles locales qui a donné cette prise de conscience.

Le deuxième constat tient dans ce que véhiculent les événements maritimes. Ils sont un bras de levier puissant pour réveiller la sensibilité et les images du passé en suscitant des vocations au service des différents patrimoines. Sans qu'ils soient reconnus comme tel, les rassemblements de bateaux anciens, sportifs ou culturels, sont des outils révélateurs de la richesse de ces héritages.

C'est probablement ce qui s'est passé sur l'île de Murter, où sous l'impulsion de propriétaires de bateaux traditionnels, une association, « *Latinsko idro in Murter* » s'est créée pour que la culture maritime locale ne disparaisse pas. Elle a initié les premières régates (7 bateaux au début), jeux nautiques de plaisanciers loin des préoccupations des « paysans de la mer » de l'île de Murter, et drainer chaque année de plus en plus de participants. Bien qu'elles soient considérées comme une « attraction pour touristes », ce sont indirectement ces régates qui ont permis la sauvegarde des bateaux et par écho, du métier de charpentier de marine.

Au fil du temps, les bateaux en bois ont été maintenus en état de naviguer, et conservés par les familles qui auraient pu s'en séparer au profit de bateaux plus modernes. Il s'avère que l'événement régates a été le vecteur de la prise de conscience qui a permis de sauver les bateaux et de ne pas perdre la mémoire des savoirs faire locaux.

L'effet s'est décuplé en touchant toutes les générations, des jeunes aux anciens, hommes et femmes confondus, impliquant progressivement les villages et îles voisines. Dans ce même élan, les régates à l'aviron pour les équipages féminins ont été mises en place (ou reprises).

Les jeunes publics ne sont pas en reste, car il a été pensé pour eux des bateaux spécifiques (5 m), et les écoles ou jardins d'enfants ont distillé un apprentissage particulier. La forte implication du musée dans la transmission aux jeunes générations (par le biais d'ateliers) a permis de maintenir vivante la tradition locale.

La dynamique créée localement est remarquable, et les bateaux anciens en bois sont choyés comme jamais ils ne l'ont été. Sans que le musée soit directement impliqué dans les organisations de manifestations nautiques, les salariées le sont individuellement. Le musée a su créer de nombreux ateliers à destination des enfants où les notions du bateau et du patrimoine (héritage) y sont cultivées. Ses efforts vers tous les publics ne sont pas autant couronnés de succès alors que des ateliers d'un grand intérêt y figurent.

Ainsi, grâce à l'initiative d'une association, un événement ludique (régate) sans rapport direct avec la culture locale, a su toucher la population dans ses rapports aux traditions : Elle s'est emparée de son héritage culturel lié à la construction navale de ses bateaux. Bien qu'il ne soit pas directement impliqué ni instigateur des organisations événementielles, le musée est à la croisée des chemins et assume un soutien avéré aux structures associatives en se montrant facilitateur et entremetteur. La cohésion locale en faveur de l'ensemble du patrimoine maritime est devenue palpable et incontournable. L'ensemble de la communauté adhère aux projets culturels qui s'articulent entre les propriétaires privés, la sphère associative, les pouvoirs publics et les charpentiers de marine.



« Nous avons rencontré différents constructeurs de gajetas traditionnelles, ce qui nous a permis de mieux comprendre la culture locale et le lien entre le milieu maritime et leur activité agricole. »

Sarah Mahler, charpentière de marine et salariée de l'association Aventure Pluriel.

Confrontation à l'expérience de Betina

- Que pouvons-nous en retirer pour les projets Aventure Pluriel ?

Le contexte socio-économique, historique et politique de l'île de Murter où s'est développé le musée de la construction navale en bois de Betina n'est guère comparable à celui où s'insèrent les activités d'Aventure Pluriel et des autres structures françaises partenaires.

Pour dégager une partie des enseignements acquis au cours de la formation et des pistes de réflexion pour aventure Pluriel, il faut tout d'abord souligner que le Musée fut pendant cette semaine une porte d'entrée pour observer la place d'un patrimoine dans la vie d'une région et son développement économique et culturel. Comme explicité dans la première partie, c'est la mémoire de constructeurs de bateaux qui relie des activités économiques, ludiques, pédagogiques et sociétales. La notion de patrimoine maritime utilisée en France, avec ses variantes sur la pêche, le commerce, le grand large, la plaisance, la marine militaire ou les flibustiers ne trouve pas d'échos importants sur une île où de nouvelles formes de tourisme complètent une activité agro-pastorale. Et pourtant, c'est le bateau, moyen de transport devenu aussi support de loisirs qui s'intègre dans des activités tant institutionnelles qu'associatives.

En reprenant la grille d'analyse en quatre champs (culturel, développement local, professionnalisation, événementiel) déjà utilisée dans les projets Marina, l'expérience de Bétina donne des points de repères qui peuvent être repris par Aventure Pluriel

- Le champ culturel

L'appel qui a été fait à des professionnels (conservatrice de musée, muséographe....) permet une présentation attrayante et accessible à des publics extérieurs (touristes étrangers, visiteurs d'autres régions) tout en respectant l'apport de la population de l'île.

La base de la documentation et les témoignages sont de sources locales. L'équipe qui accompagne les visites, comme celle qui a élaboré les expositions se composent de personnes originaires de l'île et de personnes extérieures habituées à confronter leurs approches sans qu'aucun leadership ne soit actuellement visible.

La présentation bilingue respectant les appellations locales donne une valeur historique, culturelle et ethnographique aux expositions tout en permettant une vulgarisation. Une adaptation de cette méthode peut être envisagée pour le provençal, l'occitan et le catalan comme langage de description et le français, le castillan ou l'anglais comme langue de vulgarisation.

La volonté de la commune d'intégrer le musée et les manifestations nautiques au sein de l'ensemble des activités culturelles et économiques de l'île leur donne une place au sein d'une dynamique d'aménagement territorial. A terme, il serait ainsi souhaitable que sur la côte méditerranéenne française, le patrimoine maritime trouve ainsi sa place au sein de l'ensemble des activités du territoire.

L'appel à des universitaires de disciplines complémentaires (archéologie sous marine) facilite la lecture de documents et la mise en place des ateliers de médiation (lecture de plans)

➤ Le développement local

Du point de vue économique deux domaines complémentaires sont visés, le tourisme et la construction navale. Pour l'un comme pour l'autre, le choix entre un développement d'activités basées sur un investissement et un public totalement étranger ou un renforcement du potentiel local sont déterminants. Même si le choix au niveau des décideurs territoriaux n'est pas totalement tranché, la présence d'un réseau et d'un potentiel de développement basé sur un patrimoine local valorisé oriente les décisions d'investissement.

La construction de bateau neuf en bois peut paraître marginale et, dans le cas observé, destinée à un public riche qui agit comme collectionneur. Cependant les retombées médiatiques, techniques (savoir-faire) et culturelle (présentations filmées au musée) sont importantes. En terme d'emplois et de chiffre d'affaire la réparation navale de navires en bois n'est pas comparable à ce que représente les ateliers d'entretien des voiliers et motor-yachts en polyester situés sur l'autre versant de l'île. Mais le maintien de ces ateliers, des unités en bois servant pour les récoltes d'olive ou les transports agricole ont permis de renforcer des liens entre les habitants et de faire naître des rencontres nautiques qui allient l'activité de loisir et la promotion d'une image de singularité exploitée pour le tourisme.

➤ La professionnalisation

Le manque de formations disponibles pour les métiers de charpente de marine ou de voilerie traditionnelle rejoint les aspirations de formation qu'expriment les membres d'Aventure Pluriel pour ces métiers. La présence de charpentiers formés en France dans les grandes entreprises de réparation généraliste de Muter illustre les difficultés d'aborder les problématiques d'emploi, d'adaptation des enseignements au simple niveau local. Une majorité des professionnels rencontrés se sont formés hors école et on eu des parcours atypiques. L'apprentissage de la manœuvre et de la navigation se font majoritairement dans le cadre familial et par embarquement sur les bateaux traditionnels. On ne parle pas de formations au métiers de la mer et la navigation dans cette mer fermée entourée d'îles toutes assez semblables est assez particulière et tiens beaucoup d'un savoir lié à l'expérience. Par contre un énorme travail avec les enfants en âge scolaire, habitant dans les différentes communes avoisinantes ou venant d'autre régions de la Croatie est mis en place, les outils pédagogiques sont élaborés et testés avec soin. La découverte du patrimoine et de la Culture Croate est mise en avant par le gouvernement national et le musée est en relation directe avec les structures de l'éducation nationale.

Les vidéos projetées font ressortir, vis à vis des enfants, un mélange d'enseignements très structurés et de rassemblements ludiques. Plus généralement c'est une forme d'éducation populaire s'appuyant sur un corpus très élaboré qui est mis en avant.

➤ L'événementiel

Avant d'être un événement médiatique ou un appel touristique, la rencontre de voiles traditionnelles organisée à Betina est une fête et un événement sportif. Le plaisir de naviguer à la voile, de se retrouver n'exclut pas la recherche de performance, de réglage optimal en vitesse des bateaux et d'élégance.

Plus adapté à la monotypie, les compétitions d'aviron restent des rencontres sportives avec une importante participation féminine. Elles sont présentées comme partie intégrante de l'utilisation de

bateaux traditionnels bien qu'elles se pratiquent principalement sur des embarcations non motorisées qui de ce fait ne participent pas aux activités agricoles.

La majorité des bateaux qui participent aux rencontres à la voile ont encore une activité « agricole » et de promenades familiales pendant l'hiver. Pour des raisons d'économie et de sécurité, ils sont alors désarmés à la voile, naviguent au moteur et ceux qui sont regroupés sur le quai géré par le musée, participent aux décorations de Noël. Le regroupement sur le quai, la signalétique mise en place sous la même forme dans le musée et en extérieur, la participation à des événements nautiques communs renforcent un réseau où les différents participants (association, constructeurs, musée, commune...) échangent, ont des liens mais gardent une grande indépendance. Un équilibre est recherché pour éviter une centralisation ou une main mise de l'une des parties. Des négociations parfois longues, des prévisions non tenues sont la contrepartie à l'absence de leader charismatique ou de direction autoritaire. Mais le dynamisme et la multiplicité des propositions pour mettre en valeur le patrimoine commun reflètent la permanence d'une culture partagée par des personnes ayant toujours vécu et travaillé sur l'île et des personnes y habitant en vacance ou à la retraite.

➤ Perspectives

L'expérience d'Aventure Pluriel lie une pratique de la navigation à celle de l'entretien et de la réparation des navires. Comme pour beaucoup de ses partenaires les actions sont menées dans le cadre associatif avec un soutien des structures territoriales. Les musées et centre d'interprétations, qui demandent un investissement conséquent et un budget de fonctionnement sont, dans la région Paca des partenaires qui ont leur propres programmes et avec lesquels des actions ponctuelles peuvent être menées. En prenant en compte les différences de taille des territoires, les spécificités historiques et sociologiques des différentes régions, l'expérience de Betina permet de s'interroger sur les interrelations entre des institutions (comme les musées) des associations (patrimoniales, sportives, culturelles) et un tissu professionnel artisanal. Une des particularités qui apparaît au cours de cette formation Marina 3, comme des précédentes, est l'importance de la liaison à une culture locale et à sa mise en valeur. La place dans l'économie de la construction navale est importante sur l'île de Muter, malgré le peu d'activités maritimes au sens classique du terme. A la différence de Cesenatico où la mémoire des pêcheurs locaux était la base du collectage des données, de Pasaia où l'archéologie navale et la pêche au long cours étaient les références de lancement du projet, à Betina il y a peu de références maritimes. Et pourtant l'objet bateau, dans sa proximité, son entretien, sa conception est proche de ceux vus sur la côte italienne de l'Adriatique. La complémentarité entre les différents champs, culturels, sociaux et économiques apparaît clairement. Une des interrogations qui subsiste est la place que prend le patrimoine maritime dans l'organisation d'événements et de propositions touristiques. Face aux normes de rentabilité, aux bas coûts actuels de matériaux issus du pétrole et des moyens financiers des entreprises de luxe, que représentent la mise en valeur, l'appropriation et l'utilisation festive et de loisir du patrimoine maritime ? Comment est-il possible de présenter aux pouvoirs publics et aux différents acteurs de la vie culturelle et économique l'importance d'actions coordonnées en ces domaines ? Telles sont les questions que se posent les participants à la formation, dans leurs pratiques actuelles.



« Ce projet a été financé avec le soutien de la Commission européenne. Cette publication n'engage que son auteur et la Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues. »

L'association Aventure Pluriel, remercie notre partenaire Erasmus+, ainsi que l'équipe administrative, pédagogique croate du musée de la construction en bois de **BETINA**, et tout particulièrement **Kate Šikić Čubrić**, la directrice ainsi que **Mirela Bilić**, la responsable de la communication, pour leur accueil et leur collaboration.

L'implication efficace de nos adhérents et partenaires ont pour cette troisième édition, était fort appréciée une fois de plus, et, nous les encourageons à pérenniser cette dynamique en faveur du patrimoine maritime pour que ces échanges productifs puissent être retransmis.



Aventure Pluriel est une association soutenue au quotidien par :

