

# VOILE ET HANDICAP : JE T'AIME, MOI NON PLUS : LA POLITIQUE FÉDÉRALE DANS LE DOMAINE DES PRATIQUES VÉLIQUES POUR LES PERSONNES DÉFICIENTES



**RÉSUMÉ :** La pratique de la voile par des personnes déficientes suscite un certain nombre d'interrogations. On peut d'ailleurs se questionner sur les solutions qui ont été développées. Comment la présence de personnes handicapées a-t-elle été rendue possible sur les voiliers? Comment les institutions et organismes divers qui gèrent les lieux ou les activités nautiques ont-ils appréhendé le sujet? Quelles incitations ont-ils développées pour favoriser l'accueil des personnes déficientes et quelles orientations ont-ils, le cas échéant, pris? Le but de cet article est de présenter et d'analyser les politiques loisirs mises en place par la Fédération française de voile (FFV) en faveur des personnes handicapées et de comprendre les orientations de l'institution en charge de la pratique vélique, ses choix, les solutions qu'elle a mises en œuvre : édition de guides, actions pour faire évoluer la législation, développement d'un label, actions incitatives et de communication. À partir des archives de la FFV, ce travail montre entre autres que les liens entre le domaine de la voile et celui du handicap ont été changeants, pluriels et parfois antinomiques, que les relations avec les groupements en charge du sport pour personnes handicapées apparaissent déséquilibrées et sans grande ampleur.

**MOTS CLÉS :** VOILE, REPRÉSENTATIONS, LABEL, FÉDÉRATIONS, LOISIRS

**ABSTRACT:** The practice of sailing by disabled people raises a number of questions. We can also ask about the solutions that have been developed. How was the presence of disabled people made possible on boats? How have the various institutions and organizations that manage the nautical field apprehended the subject? What incentives have they developed to accommodate people with disabilities and what directions have they taken? The purpose of this paper is to present and analyze the leisure policies set up by the French Sailing Federation (FFV) for disabled people and to understand the choices of the institution in charge of the sailing practice, the solutions it has implemented: for example the books it has edited, the actions it has undertaken to change legislation, or the label that it has created, the communication actions that it has developed. Using the archives of the FFV, this paper shows that the links between the field of sailing and disability have been changing, plural and sometimes contradictory. We will also show that relations between the groups in charge of sport for the disabled and FFV appear unbalanced and without large-scale.

**KEYWORDS:** SAILING, REPRESENTATIONS, LABEL, FEDERATIONS, LEISURE

**Denis JALLAT**  
Mcf, E3S EA1342  
[jallat@unistra.fr](mailto:jallat@unistra.fr)

La voile est, sans aucun doute, une des activités les plus emblématiques des loisirs estivaux et sportifs. Dès les années 1950, les côtes françaises se couvrent de petits voiliers et, plus tard, de planches à voile. Des organismes tels l'Union nationale des Centres sportifs de Plein Air (UCPA), le Club Méditerranée, les Glénans proposent la voile à leurs stagiaires. Après bien des hésitations, la Fédération française de yachting à voile devenue Fédération française de voile (FFV) en 1974, prend le train de la pratique loisir en marche (Jallat, 2001). Elle doit alors répondre aux demandes d'un public dont les motivations ne sont pas nécessairement sportives et répondre aux attentes du plus grand nombre y compris de personnes en situation de handicap. Et d'ailleurs l'envie des personnes déficientes de s'adonner aux loisirs, en particulier sportifs, interpelle, voire bouleverse les mentalités. Le fait qu'elles les pratiquent questionne.

L'accès des personnes handicapées aux activités véliques n'est pas nouveau : des associations<sup>1</sup> ont depuis longtemps utilisé des bateaux à voile comme support thérapeutique ou pour créer du lien entre valides et non valides. L'initiative du Dr Moutet d'un centre spécialisé dans l'apprentissage de la voile pour les personnes déficientes et la croisière Pen-Bron/Arzal (1983) sont, à ce titre, remarquables. Des voiliers de croisière adaptés à l'initiation ou à la régates pour des personnes handicapées ou des aides à l'embarquement existent ; des dériveurs ou petits quillards se développent, tels le Mini-ji, petit quillard fabriqué en France à partir de 1982 et que l'on peut diriger à l'aide d'un volant ou d'un pédalier ; l'Access-Dinghy, importé d'Australie, développé en Europe dès 1997 et qui peut se manipuler avec un joystick, le Triak (2005) fabriqué en matériaux résistants aux chocs, équipé de bracelets reliant les poignets au gouvernail, la série des Tricat, stables sur l'eau, etc. favorisent la pratique, rendue également possible grâce à des potences d'embarquement ou des systèmes pour stabiliser les pontons. Des aménagements plus rudimentaires tels que des tapis de caoutchouc posés sur le sable, facilitent la mise à l'eau. Intéressantes et efficaces, ces solutions demeurent cependant onéreuses. Si les prix d'achat sont sensiblement équivalents à ceux

des dériveurs classiques, l'accastillage pour adapter les bateaux aux différentes formes de handicap, leur utilisation souvent restreinte aux seules personnes handicapées et l'aménagement de l'environnement que nécessite une activité handivoile, augmentent de manière sensible les coûts. Des bricolages pour rendre la pratique de la voile possible pour tous sont à mettre au crédit d'acteurs individuels ou regroupés en association<sup>2</sup>.

Quelques clubs affiliés à la FFV ont mis en place des actions particulières pour accueillir des personnes handicapées. Une association de voile sur le Rhône ouvre, dans les années 1990, un chantier d'insertion sociale pour construire une goélette, un autre club propose une tarification solidaire, un troisième s'est équipé de bateaux stables pour des personnes en fauteuil<sup>3</sup>.

Pour la FFV, ces réalisations ont valeur d'exemple et prouvent que l'activité pour personnes déficientes est possible, notamment dans « *les clubs sportifs ordinaires* » (Marcellini, Pantaleon 2006). L'instance fédérale va les médiatiser. Elle montre ainsi son engagement et son investissement dans le domaine handivoile. Cette mise en avant doit, selon le comité directeur fédéral, inciter les centres nautiques à s'ouvrir un peu plus aux publics différents. Mais ces efforts, si louables soient-ils, sont-ils suffisants pour qu'un développement de l'activité handivoile se réalise à l'échelle nationale? Peut-on les généraliser à d'autres clubs, les reproduire dans d'autres contextes? Comment la FFV compte-t-elle inciter ses clubs à rendre la voile accessible aux pratiquants déficients?

Dans ce travail, nous proposons d'interroger la politique développée par la FFV à l'égard des personnes autrement capables. Nous montrerons quels sont les enjeux poursuivis par la FFV à travers son investissement auprès de ce public. Nous nous interrogerons aussi sur les rapports qu'elle entretient avec les autres acteurs de sport pour personnes déficientes.

Nous traiterons de la déficience<sup>4</sup> dans sa globalité. Ce choix volontaire traduit la manière dont le sujet

<sup>1</sup> Par exemple, Delta 7, investie dans le domaine social depuis 1973, et qui crée en 1984 l'un des premiers catamarans de croisière accessible aux personnes à mobilité restreinte, Navisport, en Bretagne (fondé en 1977), « Barrez-la-différence » (1985) ou Sillage (1993), etc.

<sup>2</sup> Par exemple la grue de transfert du Club handivoile Midi-Pyrénées ou le portique basculant de l'association Voile ensemble.

<sup>3</sup> FFV-documents envoyés aux Présidents et responsables techniques de club nautiques entre 1997 et 2000. Archives personnelles.

<sup>4</sup> De ce fait, nous utiliserons les termes personnes handicapées ou personnes déficientes comme des synonymes sans distinguer les différents types de handicap (mental, sensoriel et moteur).



est appréhendé par les acteurs des loisirs véliques, notamment la fédération de voile. Les rares dossiers que cette institution publie sur la question distinguent différentes formes de handicap, mais les préconisations qu'elle diffuse à ses clubs restent générales. Paradoxalement, sa politique de communication est très ciblée sur les publics en difficultés sociales plus que sur les personnes en fauteuil, alors que des cadres de la FFV nouent des relations régulières et que la FFV conventionne avec la Fédération française Handisport (FFH<sup>5</sup>).

Notre regard sera centré uniquement sur l'institution en charge de la voile par délégation de l'État, ses secteurs – notamment le plus investi dans ce dossier, le département Développement<sup>6</sup> – et ses clubs. Ce choix s'explique par notre volonté de montrer les difficultés, les hésitations, les réticences d'organismes – la FFV – dont l'objet principal n'est pas de gérer la pratique des personnes déficientes.

### **I. Une pratique « handicapée » par une politique fédérale « déficiente »**

Dans un article de la revue *Téoros*, F. Reichhart et A. Lomo repèrent une évolution, depuis les années 1970, du regard porté sur les personnes en situation de handicap ; ils expliquent ce changement par une double influence : d'une part, le travail lancinant des associations de défense des droits humains et d'autre part des avancées législatives (Reichhart, Lomo, 2013). Les deux auteurs mentionnent l'entrée des thématiques sur fond de handicap dans les agendas politiques.

Ce n'est que récemment que l'instance fédérale de la voile s'est emparée du sujet de la pratique handivoile. En 1996, la FFV entreprend de recenser les associations pouvant accueillir les personnes déficientes. Elle travaille à l'élaboration d'un label pour répondre aux demandes, certes peu nombreuses, des personnes handicapées désirant faire de la voile. Le projet fédéral a une fonction d'affichage vis-à-vis des pouvoirs publics. Les exigences pour obtenir la certification sont faibles, les critères peu nombreux.

<sup>5</sup> La FFH est une fédération sportive soutenant et organisant des activités physiques et sportives pour les personnes en situation de déficiences motrice et auditive.

<sup>6</sup> Ce département est en charge de la pratique loisir à la FFV, il gère en particulier les Écoles françaises de voile. Il est sollicité ponctuellement pour des missions de liaisons avec les autres secteurs fédéraux et notamment l'initiation sportive.

Toutes les structures nautiques fédérales qui en font la demande l'obtiennent. Sa fiabilité est, alors, discutable. Des dirigeants nationaux estiment d'ailleurs que « *tous les clubs sont susceptibles d'accueillir un public handicapé* » (courrier FFV, 1996). On constate ici le peu de cas qui est fait des spécificités et des difficultés du public déficient ou la méconnaissance de la FFV sur le sujet. L'offre d'activité est pauvre, hormis dans le domaine de la compétition où des régates, des stages d'entraînement et de détection des sportifs handicapés, sont très vite mis en place. En ce sens l'action de la FFV n'est pas très différente de celle d'autres fédérations sportives. Elle serait même plus en avance que d'autres en publiant le listing des lieux de pratique loisir.

#### **1.1. Les rapports entre la FFV et la FFH : des différences idéologiques et culturelles peu compatibles**

Par l'intermédiaire de son département Développement, la FFV a noué des relations avec la FFH depuis la fin des années 1980. Elles sont dues à la rencontre amicale, lors d'un salon nautique, de François Gravier, responsable du département cité, ancien enseignant d'Éducation physique et de Jean-Marc, cadre technique de la FFH, pratiquant passionné de voile, se déplaçant en fauteuil. Ces échanges informels débouchent, en 1998, sur une première convention, plusieurs fois renouvelée et complétée (en 2006 puis en 2013). Se dessine alors une politique handivoile qui s'appuie sur une volonté commune de favoriser la « *découverte, [l']initiation et [la] pratique loisirs* » de la voile. La convention porte, pour l'essentiel, sur des questions organisationnelles : réglementation, sécurité, aménagement-accessibilité des sites de pratique, formation de l'encadrement, enseignement-initiation, mais aussi organisation de manifestations et plus particulièrement de compétitions de voile. Toutefois, cette convention ne fait que poser des principes. Le texte évoque une « *ambition commune en ce qui concerne le développement et la promotion de la Voile et disciplines associées* ». Il est question d'incitation, d'encouragement, de facilitation. Le document prévoit également la mise en place d'une commission mixte entre les deux instances fédérales, composée de trois membres désignés par chaque fédération. Ce groupe de travail est chargé de traiter des questions liées aux relations entre les deux fédérations, mais aussi d'organiser des actions de promotion communes, d'établir des calendriers

sportifs, de mettre en place des formations pour les cadres, de discuter des diplômes et des qualifications, des règlements. Évoquée en 1998, la commission ne voit le jour qu'en 2003, à l'occasion de l'année européenne du handicap. Les actions concrètes sont peu nombreuses.

Le choix de ce rapprochement de la FFV avec la FFH, étonne. En effet, les quelques actions portées par la fédération de voile sont orientées vers le handicap social ; en 1997, des responsables du club nautique de Saint-Étienne sont sollicités par la FFV, pour présenter un projet de voile sociale intitulé « Sport, santé, voile, lien social, emploi » (Actes colloque EFV, 1997). En 1999, un colloque réunissant des responsables d'école de voile prend le thème du social comme axe principal (Actes colloque EFV, 1999). Il faut lire ces paradoxes à la lumière des opportunités que les politiques de la ville de cette époque, offrent – par exemple la loi du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville (Martel, 2010). Les fédérations sportives sont sollicitées par leur ministère de tutelle pour participer aux actions gouvernementales. Elles escomptent ainsi augmenter leurs subventions. Dès lors, les partenariats inter-fédéraux ne sont valorisés que s'ils s'inscrivent dans ces stratégies, les autres, celui avec la FFH par exemple, sont engagés sans grandes convictions.

La commission paritaire handivoile<sup>7</sup> prévoit d'éditer des documents communs (plaquette, courriers aux responsables de club, fiches techniques et pédagogiques). Un guide est élaboré dont l'objectif est « de rassembler en un document fonctionnel un certain nombre de conseils et de renseignements à l'intention de tous ceux qui souhaitent créer des associations ayant pour but de favoriser la pratique d'activités nautiques pour les personnes en situation de handicap » (Porte, Dejonghe, 2004). Il paraîtra en 2004 sous le titre « Guide pour l'accueil et l'accessibilité des personnes en situation de handicap au sein des structures nautiques de voile ». La Fédération française du sport adapté (FFSA)<sup>8</sup> et le conseil supérieur de la navigation de plaisance, un organisme d'État, sont associés à la démarche.

<sup>7</sup> Celle définie dans la convention de 1998 est créée en 2003.

<sup>8</sup> La FFSA a reçu délégation pour « organiser, développer, coordonner et contrôler la pratique des activités physiques et sportives des personnes en situation de handicap mental, intellectuel ou psychique ». En 2013, la FFV envisageait d'élaborer une convention avec cet organisme.

La lecture du guide permet de mettre en évidence de nombreux écarts entre la FFV et la FFH dans la manière de concevoir la déficience. Les préconisations des deux organismes et les façons d'appréhender la pratique de la voile pour les personnes déficientes correspondent à des préoccupations, voire des objectifs, différents qui traduisent des cultures, des visions qui ne sont pas les mêmes, fruits d'histoires particulières (Ruffie, 2013). Malgré de réelles collaborations, l'activité handivoile – qui aurait pu se construire sous la forme d'un syncrétisme mêlant les idéologies de l'une et l'autre fédération – se présente sous la forme d'un patchwork ; les manières de penser le lien voile-handicap par les spécialistes de la voile et par les organismes gérant le handisport sont juxtaposées. Côté FFV, les rédacteurs du guide cherchent à désorganiser le moins possible les activités des clubs de voile ; si des aménagements sont bien sûr envisagés, des matériels adaptés suggérés, ceux-ci doivent aussi servir aux activités habituelles du club. Des contenus d'enseignement sont proposés qui ne diffèrent pas des méthodes d'apprentissage élaborées pour les autres publics. Les auteurs proches de la FFV adoptent une définition très large du handicap physique. « Définir le handicap physique est difficile dans la mesure où chaque cas est particulier. Pour résumer, il s'agit d'une déficience ou une absence de fonctions motrices ou sensorielles liées à une malformation congénitale, une maladie ou un accident. Certaines maladies chroniques induisant des limitations physiques ou physiologiques sont aussi classées dans le handicap physique (diabète grave... ) » (Porte, Dejonghe, 2004). Ils différencient les formes de handicap, organisées selon les typologies usuelles (handicap physique, mental, sensoriel). Ils proposent par ailleurs des représentations très stéréotypées, voire clivantes. « Parfois impressionnant, le handicap physique n'a que peu de contre-indication à la pratique de la voile. [En revanche] l'accès à la pratique de la voile pour les personnes handicapées mentales reste conditionné par l'ensemble des éléments qui facilitent une réelle participation, quelles que soient les déficiences. Le handicap sensoriel n'interdit pas la pratique de la voile. Les malentendants ayant même un petit avantage, car ils sont souvent épargnés par le mal de mer ».

S'expriment, ici, des manières de penser le handicap qui ne prennent pas en compte la classification internationale du fonctionnement du handicap et de la santé (CIF), pourtant adoptée en 2001. Ces

archaïsmes conduisent aussi à proposer des solutions très tranchées. Les auteurs déconseillent le raid en mer. Ils balayent d'un revers de main la pratique libre ou en autonomie. Ils recommandent le bateau collectif avec moniteur à bord pour certains publics, incitent à la pratique en école de voile, sur dériveur pour d'autres. Le guide préconise une pratique mixte valides-non valides, notamment dans le cadre de régates. On peut ici penser que les cadres fédéraux souhaitent favoriser l'entraide et créer des liens durables, mais on peut également faire l'hypothèse que la FFV préfère développer des formes de pratique encadrée. Les raisons de ces choix sont souvent arbitraires ou non-énoncées<sup>9</sup>. Ce faisant, ces orientations permettent de jouer sur deux tableaux : mettre en avant les clubs fédéraux en incitant à la présence d'un personnel nautique formé, mais aussi préconiser des activités hyper-sécurisées, sans risque ni pour les personnes déficientes, ni pour les structures nautiques : le bateau collectif dans un espace restreint. La pratique de la voile par des personnes en situation de handicap semble faire peur, y compris aux spécialistes de l'activité nautique. La FFV reste timorée malgré les injonctions législatives affirmant le droit aux loisirs – déjà présent dans la loi du 30 juin 1975 –, le droit à compensation du handicap (loi du 11 février 2005, dite loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) ou encore le droit à l'accessibilité qui est un volet fort de la loi de 2005 (Comte, 2009).

Pour sa part, la FFH aborde la question sous un angle plus idéologique, en termes philosophiques, psychologiques, sociologiques, thérapeutiques mais aussi juridiques<sup>10</sup> pour « *suggérer un parcours dont il serait judicieux de reconnaître les marques, chacune de celles-ci se présentant comme une occasion d'analyse et de réflexion. Le but étant d'aider les créateurs à poursuivre dans cette voie en toute connaissance de cause ou au contraire de leur permettre de comprendre pourquoi ils ne devraient pas aller plus loin* » (Porte, Dejonghe, 2004).

<sup>9</sup> Sans doute des entretiens menés auprès de dirigeants fédéraux auraient pu lever le doute en complétant la méthodologie employée ici (l'analyse des sources écrites de la FFV).

<sup>10</sup> Sous la plume d'un avocat, M. François P. FRANC VALLUET, un chapitre est par exemple consacré au « renforcement des contraintes juridiques ordinairement liées au caractère nautique des activités envisagées du fait de la situation de handicap ».

Ainsi, les deux fédérations abordent la pratique de la voile par des personnes handicapées de manière différente. La FFV opte pour une approche technicienne, construite autour de l'activité et adossée aux aptitudes fonctionnelles de la personne, altérées par la déficience. Pour la FFH, les finalités de l'activité vélique doivent être mises en lien avec les questions de droits au sport et au loisir. À travers la pratique de la voile qui n'est en fin de compte qu'un prétexte, un catalyseur, elle cherche à favoriser la socialisation et le bien-être.

## I.2. La politique loisir handivoile de la FFV : place à l'exemple

À partir de la fin des années 1990, la politique fédérale handivoile connaît un tournant. La FFV utilise l'exemple de quelques initiatives particulières pour pousser ses clubs à s'engager dans une démarche d'accueil des personnes déficientes. À l'occasion de colloques ou d'assemblées générales, des responsables de la FFV invitent des présidents ou des directeurs de clubs de voile à présenter au plus grand nombre leurs actions dans le domaine de la pratique handivoile. En 1996, lors d'un colloque réunissant les responsables des principales écoles de voile françaises à Royan, M. Maeder, directeur du club de voile de Charavines, expose son expérience en matière d'enseignement de la voile pour des personnes en fauteuil ; le propos consiste uniquement à évoquer les bateaux utilisés, des Mini-Ji. En 1999, le cas du chantier d'insertion sociale sur les berges du Rhône est présenté devant un parterre de dirigeants de club. Les responsables fédéraux saluent la manière dont l'opération a été financée et ses retombées médiatiques. Pas un mot n'est dit quant aux résultats du dispositif, ni sur les difficultés rencontrées. Ces questions paraissent secondaires ou elles sont occultées pour ne pas décourager l'auditoire. Ces cas particuliers doivent servir de modèle à imiter, mais la question du contexte et de la faisabilité ne sont pas évoquées. Le département Développement de la FFV conçoit, alors, l'idée de site pilote. Les clubs candidats doivent déposer un dossier présentant des réalisations cadrant avec le thème fixé chaque année par l'instance nationale (bien souvent pour répondre à la politique gouvernementale). Le nombre de structures engagées dans des initiatives fortes ou originales est très réduit. À titre d'exemple, on peut évoquer l'expérience réalisée dans la Loire intitulée « *Quand insertion rime avec passion* » ; déclinée

autour de 5 mots clés, «*Santé, Sport, Voile, Lien social, Emploi*» (Actes colloque EFV, 1997), le projet semble quelque peu fourre-tout et fait feu de tout bois. En 2000, d'autres centres nautiques s'engagent à leur tour dans des démarches similaires. Ils font construire des dériveurs ou des petites embarcations collectives par des personnes en réinsertion. D'autres multiplient les actions en faveur des quartiers dits défavorisés (tarifs réduits, bus de ramassage, etc.), au moment même où les politiques de la ville sont relancées et où la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) est promulguée.

Souvent l'instance nationale est obligée de solliciter des associations. Les projets, 3 ou 4 par ans, sont parfois peu aboutis. La presse locale se fait bienveillante et relaye les initiatives qui servent de vitrine à la FFV, qui ne manque pas de les utiliser à la fois en interne, auprès de présidents, mais aussi pour montrer son engagement auprès des pouvoirs publics. Des cadres de la FFV sont délégués pour assister à la signature de conventions entre les associations sélectionnées et leur mairie ou des services décentralisés de l'État, voire des partenaires privés. Cette présence apporte une caution, mais l'apport fédéral ne va pas au-delà. Les clubs ne peuvent escompter aucune aide financière, ni matérielle de la FFV, alors même que l'instance fédérale obtient une reconnaissance de son ministère de tutelle et des ministères en charge des questions d'intégration des personnes handicapées et qu'elle a ainsi de grandes chances de voir aboutir les dossiers de subventionnement qu'elle dépose.

En 1997, un conseiller technique régional voile présente l'enquête qu'il a initiée dans sa région. Un questionnaire permet de recenser les structures nautiques ayant une «*expérience dans l'accueil de tout type de handicap*» (Porte, 1997). Le cadre fédéral interroge également les responsables d'établissements médico-sociaux pour connaître leurs intentions à faire pratiquer de la voile à leurs pensionnaires et leurs difficultés. 250 questionnaires sont retournés. Les résultats montrent que l'activité nautique intéresse les structures en charge de personnes déficientes (25 % du corpus la propose aux usagers, 25 % le ferait volontiers et 25 % pourraient le faire). L'objectif de ce travail est pluriel : prouver l'existence d'une activité handivoile, informer sur les possibilités de pratiquer, démontrer la proximité des lieux d'activité,

mais surtout initier des liens entre les clubs de voile et les Établissements médico-sociaux (Ems).

Toutes ces actions restent des exceptions au sein de la FFV. Si riches ou exemplaires soient-elles, elles ont du mal à essaimer. Néanmoins, elles permettent à la FFV et à la FFH d'afficher une «*ambition commune en ce qui concerne le développement et la promotion de la Voile*», même si la FFV préfère mettre en avant les initiatives en faveur du public confronté à des difficultés sociales. La direction de la FFV a bien compris le bénéfice pécuniaire que ces actions peuvent rapporter. En 1999, l'État développe une politique d'aide et d'accompagnement pour l'insertion sociale et, dans le même temps la politique dite de la ville se consolide. Par ailleurs, les relations avec la FFH sont établies et sûres ; elles sont surtout à l'avantage de la FFV qui n'a donc pas besoin de séduire le public déficient moteur.

### **I.3. Le déséquilibre des relations inter-fédérales et les freins à la pratique handivoile**

Dans ses relations avec les autres acteurs des loisirs sportifs pour personnes handicapées, la FFV laisse peu de place aux structures plus compétentes qu'elle. Elle construit cette pratique selon ses propres conceptions de la voile et en fonction de ses intérêts. Elle souhaite conserver son monopole sur la gestion des activités véliques quel qu'en soit le public. L'institution se place au cœur du dispositif et impose son diktat. Ce souci d'hégémonie est régulier dans l'histoire de l'institution fédérale. Il est présent dans les années 1950, au moment où des associations de plein air s'intéressent à la voile. Il explique également les positions changeantes de la FFV au moment de l'apparition de la planche à voile vers 1975 ou, plus tard du kitesurf. Et en effet, les expériences d'initiation à la voile, par exemple à bord de bateaux de croisière, sont de plus en plus nombreuses à la fin des années 90, proposées par des associations non affiliées à la FFV. On peut, entre autres, mentionner l'association Sillage, créée en 1993, qui obtient en 1995 l'agrément «*structure d'accueil non traditionnelle*»<sup>11</sup> et est habilitée en 1999 comme «*Centre éducatif renforcé*

<sup>11</sup> Les «*Structures d'accueil non-traditionnelles*» sont créées en 1983 par Georgina Dufoix. Elles font suite à une initiative nommée «*Lieu de vie et d'accueil*» qui consiste à mobiliser des particuliers pour accueillir des personnes de tout âge en difficulté physique ou sociale.



maritime» ; la même année Sillage crée une structure nommée «voile et handi-cap» pour initier à la voile des personnes handicapées<sup>12</sup>. Pour garder la main et contrôler un secteur de pratique de la voile qui pourrait lui échapper, les clubs de handisport sont obligés d'adhérer à la FFV s'ils souhaitent proposer de la voile à leurs adhérents (Convention, 1998). De même la FFV impose ses règlements à tous, valides ou non valides. Les adaptations sont peu nombreuses. La convention de 1998 est, sur ce point, sans ambiguïté : «La FFH reconnaît et accepte de faire appliquer par ses associations et membres affiliés la réglementation technique de la FFV dès lors qu'ils proposent une activité de pratique sportive de la Voile. [...] la FFH ne doit pas imposer à l'autorité organisatrice la mise en place d'aménagements spécifiques ou la publication de règles particulières». On peut également lire dans la convention de 1998 que «Les licenciés FFH peuvent participer aux compétitions de voiliers habitables, à condition que deux tiers au moins de l'équipage soit constitué de membres valides, et que le skipper soit licencié à la FFV». Des raisons de sécurité sont à l'origine de ces règles qui, partant, garantissent un contrôle par la FFV.

Il existe d'autres freins à la pratique de la voile par les personnes déficientes, liés au cadre réglementaire que l'État impose à tous les pratiquants sportifs qu'ils soient valides ou non. C'est le cas du certificat médical et du test de natation exigibles pour pratiquer la voile. Les lois du Ministère jeunesse et sports de 1984 ont été assouplies par le texte publié dans le Journal officiel n° 84 du 9 avril 1998, mais la responsabilité des tuteurs et représentants légaux, qu'il s'agisse d'enfants ou de personnes déficientes, est désormais engagée de manière plus forte. Ces personnes doivent attester sur l'honneur «*de l'aptitude du pratiquant à s'immerger et à nager au moins 25 mètres pour les moins de seize ans, et à plonger et à nager au moins 50 mètres à partir de seize ans*» en lieu et place du test validé par un professionnel. On imagine les difficultés des personnes déficientes à répondre aux exigences qui leur sont imposées et pour les tuteurs à engager leur responsabilité. Toutes ces mesures, sensées simplifier l'accès à l'activité, essayent avant tout de protéger les personnels d'en-

cadrement de l'activité nautique. Elles apparaissent inadaptées au public handicapé.

En 2008, prenant en considération ces difficultés, la FFV négocie l'assouplissement du dispositif législatif avec son ministère de tutelle. Une plaquette à destination des personnes handicapées, éditée par la FFV, stipule que «*le plus important est de ne pas avoir peur de l'eau et de bouger facilement avec un gilet de sauvetage. Vous aurez à attester de vos capacités de natation lors de votre inscription. Si vous ne pouvez le faire un test de familiarisation avec brassière pourra vous être proposé*» (FFV, archives privées). La fédération escompte résoudre ainsi les difficultés de l'accès à la pratique handivoile.

La question des normes d'encadrement est abordée de manière différente. Dans ses instructions à destination des écoles de voile, la FFV explique que «*l'encadrement de personnes à mobilité ou à motricité réduite [...] impose des conditions d'encadrement renforcé qui doivent être définies au cas par cas*» (CA de la FFV du 13 juin 1998). Et de préciser que les «*ratios d'encadrement doivent être définis avec les organismes ou les autorités compétents (associations, médecins ou kinésithérapeutes en charge des personnes [...])*». L'esprit du texte est d'adapter le nombre de stagiaires par moniteur en fonction des pathologies rencontrées et des types de handicap, mais aussi de renvoyer la responsabilité sur les personnels, associatifs ou médicaux, extérieurs au monde nautique. L'avis de l'encadrement de la voile est peu considéré. Comprenant qu'elle avait placé ses structures nautiques sous la dépendance de personnels extérieurs au monde de la voile, l'instance fédérale a récemment obtenu du ministère chargé des sports que la décision finale incombe au responsable de la structure nautique. Elle reprend ainsi la maîtrise sur les pratiques qu'elle gère. Il en est de même des tests de natation : constatant que les évolutions de la législation n'ont pas incité à la pratique, la FFV et la FFH ont réfléchi à des solutions pour que «*les personnes qui ne peuvent pas fournir l'attestation ou l'un des certificats prévus à l'article A. 322-3-1 ni réaliser le test mentionné [puissent] pratiquer la voile*». Le 9 septembre 2015<sup>13</sup> elles obtiennent l'en-

<sup>12</sup> Voir le site de l'association : <http://www.sillage.asso.fr/Historique.htm>.

<sup>13</sup> Date de publication de l'Arrêté relatif aux conditions préalables de pratique dans les établissements d'activités physiques et sportives mentionnées aux articles A. 322-42 et A. 322-64 du code du sport, dont les clubs de voile relèvent

trée en vigueur d'un arrêté complétant l'article 322 du code du sport. Cet arrêté définit entre autres le ratio entre le nombre d'encadrants et le nombre de pratiquants selon l'aisance dans l'eau<sup>14</sup>.

Il a fallu attendre plus de 15 ans pour que les fédérations se rendent compte que les obligations des différentes lois réglementant le sport n'étaient pas adaptées à la pratique des personnes déficientes. C'est un autre appareil législatif qui est mis en place et non pas des solutions pédagogiques ou organisationnelles. La question de la formation ou celle de la compétence des moniteurs n'est pas abordée. La FFV considère, en effet, que les contenus des brevets fédéraux suffisent, voire que l'intuition des personnels-voile permet un enseignement adapté. Dans le cadre des brevets d'état d'éducateur sportif (BEES) voile, la problématique est la même. En 1975 ou encore après 2005, dates de lois importantes, aucun module « handicap » n'est inclus dans la formation nationale, sauf démarches volontaires de la part des éducateurs qui peuvent obtenir un certificat de qualification handisport (CQH) délivré par la FFH<sup>15</sup>.

Aux yeux des cadres de la FFV, d'autres freins à la pratique handivoile (côté club nautique et côté personnes déficientes) existent. Le manque d'information leur apparaît préoccupant. Les exemples présentés en assemblée générale et l'édition d'un guide à destination des dirigeants de clubs affiliés à la FFV, permettent de le combler en partie. C'est une politique de communication et non pas d'action ou de soutien à ses clubs que la FFV met en œuvre dans le domaine de la handivoile et qui va déboucher sur la mise en place de certification.

## II. Le label « club handivoile » de la FFV : un essai sans grande consistance.

En 1996, le Ministère Jeunesse et sport demande aux fédérations sportives d'initier des démarches qualité. L'opération nationale est baptisée « *les sports nautiques se font labels* ». La FFV met de suite en place des réflexions pour améliorer l'ensemble de ses

services et développer la pratique. Une des premières actions qu'elle engage alors dans ce cadre est d'établir la liste des structures fédérales accueillant du public déficient. Selon elle, un tiers des 500 écoles de voile proposerait une pratique handivoile (département Développement-FFV, 1997, Archives privées). Cette liste est établie sur déclarations des présidents, à partir d'une question très ouverte : « *cette année, avez-vous accueilli dans votre club des personnes handicapées ?* » (FFV, Archives privées). Aucune précision quant aux moyens mis en œuvre pour cet accueil n'est demandée. Le nombre de stagiaires et la question des types et degrés de handicap ne sont pas posés. L'objectif de la FFV semble clair ; elle profite de l'opération nationale pour afficher son engagement dans le domaine handivoile, montrer une activité importante, mais elle ne veut pas imposer des contraintes trop fortes à ses clubs de peur de les décourager.

Une démarche de labellisation des clubs handivoile est initiée en parallèle et les premiers labels sont délivrés durant la saison 1997. Là encore le système est basé sur les déclarations et la bonne foi des présidents d'associations<sup>16</sup>. Le sujet des locaux, du matériel, des aménagements est cette fois, posé, mais de manière très globale : « *avez-vous des bateaux adaptés à la pratique handivoile ?* ». Quelques précisions concernant le nombre de stagiaires, sans beaucoup de détails sur ce qui est compté et comment<sup>17</sup>, entrent en compte. En revanche, le type de handicap et le profil des personnes accueillies ne sont pas évoqués.

Dans ces conditions, les situations sont très variables. Le label regroupe des clubs qui ont fait l'acquisition de bateaux adaptés et d'un système d'aide à l'embarquement, des associations qui disposent d'un encadrement formé, qui développent des offres d'activités pour le public déficient. Mais, il intègre

<sup>14</sup> Le ratio encadrement/encadrés est de 6 stagiaires pour les personnes qui ne peuvent fournir un test ou une attestation de natation et de 10 bateaux pour ceux qui y satisfont.

<sup>15</sup> Nous renvoyons à la thèse de F. Bouttet qui élargit la réflexion aux brevets professionnels de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport (BPJEPS) (Bouttet, 2013).

<sup>16</sup> Notons cependant que ce système de déclaration fonctionne pour tous les labels fédéraux ; néanmoins ceux pour lesquels les enjeux sont forts (école de voile, école de sport) font l'objet d'une régulation par les ligues ou d'une vérification par l'instance nationale.

<sup>17</sup> Rien n'est en effet indiqué à propos de la notion de stagiaire (un même individu s'il revient 3 fois, compte-t-il pour 3 ou 1 ? De même rien n'est spécifié sur la notion d'activité (un stage d'une durée de 6 jours pour une personne est-il comptabilisé de la même manière qu'une séance pour 6 personnes) ; qu'elle est l'unité de décompte de base (certains centres proposent des activités de 2h, d'autres de 4h, voire 2 fois 3h...).

également des structures nautiques où un dériveur collectif permet de promener quelques enfants d'instituts médico-pédagogiques ou médico-éducatifs. De même, la motivation des centres de voile labellisés à développer l'activité handivoile est plurielle : pour certains, il s'agit de susciter ou répondre à des sollicitations locales, pour d'autres, à l'envie de briller sur les podiums, grâce à quelques sportifs handicapés formés dans le club. D'autres encore s'engagent dans la pratique handivoile pour des raisons économiques : capter des subventions, trouver des moyens d'augmenter les ressources financières du club, compléter un planning d'activité peu chargé, occuper un moniteur à temps plein, même si, comme le souligne K. Stéphan « *l'intégration [...] de personnes handicapées [devrait-être] un problème de choix de société avant d'être financier ou technique* ». Le dispositif comporte des failles : des clubs, pourtant labellisés, n'ont aucune pratique handivoile : demander le label n'engage à rien, mais mettre en place une activité pour pratiquant déficient est coûteuse. La FFV les nomme « *les labellisés absents*<sup>18</sup> ».

L'on comprend ici que la charte « club handivoile » sert plus d'affichage pour la fédération et ses clubs, notamment dans une période où l'activité voile souffre de la concurrence toujours plus forte d'autres pratiques de loisirs sportifs. La fédération espère que les publics déficients porteront leur choix vers les centres labellisés. Mais le label a aussi d'autres fonctions : séduire les structures véliques autonomes pour qu'elles rejoignent le giron fédéral, car la FFV escompte « faire le ménage » parmi tous les prestataires d'activité handivoile et notamment ceux qui ne sont pas affiliés à la FFV.

En 1999, un travail d'harmonisation des certifications des clubs est entrepris au sein de la FFV. Il est piloté par le département Développement en lien avec les autres secteurs de la FFV. Les labels sont simplifiés et regroupés pour prendre en compte les demandes des pratiquants et répondre à leurs attentes dans le domaine de l'initiation (label École française de voile, EFV), du loisir, du sport (label équipe de club) et de la compétition ; une discussion est amorcée pour distinguer les activités (celles citées précédemment) des supports (voile légère, habitable, planche à voile). Une réflexion est également engagée

<sup>18</sup> Le terme n'est pas spécifique au label handivoile et le phénomène est bien connu des services fédéraux.

à propos des valeurs partagées par les clubs regroupés sous un même label. Ainsi, la reconnaissance handivoile aurait plus comme ambition de désigner des structures sensibles à la pratique de la voile par des publics déficients que de traduire la réalité des pratiques. On peut ici s'interroger sur cette conception des appellations qualité : peuvent-elles être comprises par les personnes extérieures à la FFV? Les labels ne servent-ils qu'à informer (Reichhart-Lomo, 2013) ou garantissent-ils une qualité de prestation? La difficulté à faire comprendre sa démarche et les critiques adressées aux structures handivoile obligent la FFV à faire évoluer les critères de sa certification. À partir du milieu des années 2000, l'institution recense les « *clubs de voile ouverts au handivoile, disposant d'installations adaptées pour l'accueil des personnes à mobilité réduite et ayant accueilli et organisé des activités pour les personnes handicapées non autonomes dans leurs déplacements* » (FFV, 2000). L'instance nationale précise que « *la liste a été soumise aux Comités Régionaux de Voile* » prouvant ici sa volonté de vérifier la validité des déclarations faites par les présidents de club. En d'autres termes, ce contrôle par le niveau local permet de ne retenir que les structures qui proposent une activité handivoile réelle. On peut, cependant, douter de l'efficacité du dispositif lorsque l'on connaît la force des enjeux locaux et la concurrence que se livrent les ligues : même si les conseillers techniques régionaux peuvent jouer un rôle, un président de comité départemental ou régional ne peut évincer l'une de ses structures alors qu'il touche des subventions et obtient une reconnaissance fédérale ou de la part des collectivités territoriales sur des données quantitatives (nombre de licenciés, nombre de clubs affiliés), mais aussi sur sa capacité à structurer l'activité dont il a la charge. Peut-il le faire sans mécontenter ceux qui l'ont élu ou sans affaiblir son comité départemental, sa ligue, surtout dans les petites régions? De même, si cette organisation correspond à une volonté politique de la FFV de décentraliser au niveau des ligues régionales une partie du fonctionnement fédéral<sup>19</sup>. On peut s'interroger sur l'intérêt d'un label national recouvrant

<sup>19</sup> Voir sur ce sujet le guide du dirigeant, édition FFV, le rapport moral du Président et des Membres du Bureau Exécutif (année 2008), documents internes. Voir également le rapport Politiques sportives fédérales et politiques territoriales, CNOSF ou Thierry Zintz, Manager le changement dans les fédérations sportives en Europe, De Boeck, 2005.

des réalités différentes selon les régions. Les touristes handicapés peuvent-ils se fier aux conditions d'accueil d'un club labellisé si ces conditions diffèrent d'un lieu à un autre, d'autant qu'aucun minimum de prestation n'est garanti?

Trop large ou générique, mais surtout trop facilement délivré, le label handivoile a peu de succès, y compris dans les clubs de voile. Il traduit mal la réalité du terrain et surtout ne répond pas aux attentes des personnes déficientes. La fédération se contente d'éditer chaque année des listes de club déclarant pouvoir accueillir des personnes handicapées. Si quelques structures très engagées dans la pratique handivoile offrent un accueil et un service effectif que le label FFV aurait pu valoriser, bon nombre des clubs labellisés ne proposent qu'un semblant d'activité pour personnes déficientes ; ils se contentent bien souvent de présenter la même offre que celle à destination du public valide. De son côté, le Ministère du tourisme crée, en 2001, un label dénommé «Tourisme et Handicap<sup>20</sup>». Décliné autour de quatre familles de handicap (moteur, visuel, auditif, mental), le label permet d'identifier les lieux d'accueil touristiques accessibles aux personnes handicapées (Reichhart, 2009). Même si le label ne porte pas directement sur les activités sportives au moment de sa création, les clubs de voile peuvent le demander au titre d'acteurs du tourisme. D'ailleurs en 2009, l'association Tourisme et Handicap (ATH) en charge de l'attribution du label définit un cahier des charges intitulés «*caractéristiques spécifiques activités nautiques aviron, canoë-kayak, voile*» (Cahier...,2009), qui prouve l'intérêt pour ces sports et la volonté de les rendre accessibles<sup>21</sup>. Sans évoquer de concurrence en matière de label, on peut cependant constater des redondances et en tout cas un foisonnement des habilitations qui vient brouiller les messages destinés au public handicapé. Pour choisir une pratique loisirs, à quel label se référer? Quelles différences entre les uns et les autres?

La politique fédérale montre ses limites. La FFV veut, en effet, jouer sur tous les tableaux : occuper le terrain de l'initiation handivoile, faire nombre,

---

<sup>20</sup> Une expérimentation est mise en place dès 1995 dans le Nord-Pas-de-Calais dont le rapport Gagneux (1999) fait état.

<sup>21</sup> En 2009, l'association ATH délivre 3802 labels à des structures touristiques, et 4373 en 2010 ; le nombre des structures voile parmi elles est difficile à connaître.

prouver son engagement dans le domaine, afficher le dynamisme de ses clubs (même si, sur le terrain, la réalité est autre). Certes, la démarche adoptée est pensée pour être la moins contraignante, la plus ouverte possible. Il s'agit d'inciter les clubs à développer l'activité handivoile, mais aussi à couvrir de manière globale la palette des possibilités en matière de besoins et d'offres pour le public handicapé. Cette stratégie est un «fourre-tout» dans lequel les personnes déficientes ne se reconnaissent pas et ne tirent aucun bénéfice. Mais surtout, la démarche engagée par la FFV n'est pas vectrice de changement ni porteuse d'accessibilité. Elle n'incite pas les clubs de voile à modifier ou à adapter leur fonctionnement.

## Conclusion

Les difficultés pour mettre en place et développer une pratique vélique de loisir pour les personnes déficientes, découlent du peu de volonté de l'instance fédérale et de ses clubs, plus occupés par l'activité sportive que par une ouverture au plus grand nombre et notamment au public déficient. Nous avons donc cherché à comprendre les raisons de ces difficultés, que d'une certaine manière, nous pouvons qualifier de résistances. Nous avons également voulu montrer les enjeux sous-jacents à l'investissement (même timoré) de la FFV auprès des sportifs déficients. L'institution nautique a, en effet, fait le choix de s'investir sur des actions en faveur des personnes déficientes dont elle pouvait tirer une «rentabilité» en termes d'image ou qui la valorisaient auprès des pouvoirs publics, escomptant ainsi capter des aides financières. C'est le cas des actions qu'elle a menées ou valorisées dans le secteur loisir. Sans parler d'instrumentalisation du public handicapé par la FFV, il convient néanmoins de noter que son investissement en matière d'accueil des personnes déficientes est plus motivée par des enjeux économiques ou perçu comme un outil de communication que comme une volonté de participer à l'intégration sociale du plus grand nombre.

Un autre point a animé notre analyse : celui du rapport des fédérations entre-elles. L'absence de préconisation claire de la part des ministères de tutelle quant aux prérogatives des organismes du sport (fédérations olympiques, non-olympiques, fédérations spécialisées dans le domaine du handicap) a conduit la FFV à affirmer son monopole pour la

gestion des activités véliques. Dès lors, son investissement dans le domaine handisport a plus été motivé par le souci de contrôler et d'imposer ses conceptions dans toutes les formes de pratique de la voile y compris celles dans lesquelles son expertise est moindre, que par une réelle motivation à bien faire. Si la volonté d'intégration de la FFV n'est pas à mettre en doute, force est de constater que la fédération olympique a délaissé tout un pan des demandes handivoile au nom d'un jeu de concurrence qu'elle redoutait de la part d'une fédération, la FFH, qui a su se mettre en retrait et accepter l'hégémonie de sa consœur. Cette concurrence, et dans le cas de la voile, cette domination, est d'autant plus réelle que les enjeux politiques, économiques, symboliques sont importants. Ils obligent à relativiser les idéologies bienfaitrices de l'intégration et de l'accessibilité présentes dans de nombreux discours institutionnels.

Bien sûr nos propos ne doivent pas occulter les difficultés réelles des structures nautiques à s'engager dans la mise en place d'activités nautiques à destination des personnes déficientes ; la question du coût du matériel, sujet sensible pour les pratiques « classiques », l'est encore plus pour la pratique handivoile. Les aménagements spécifiques à la charge des structures nautiques (mise en place de pontons plus stables, plus larges, de rampes d'accès spécifiques, adaptations des bateaux), voire l'acquisition de matériel particulier rendent l'activité handivoile très onéreuse. De même n'est-il pas simple, pour un dirigeant de club, de lutter contre une possible pression de ses adhérents, voire des collectivités. Le mélange des genres (valides Vs non-valides, public difficile Vs clientèle sélecte, etc.) n'est pas toujours bien perçu et ce rejet du public handicapé soulève à nouveau la question de la représentation de la normalité, de la capacité à accepter la différence et, par extension, de la facilité à cohabiter avec des personnes différentes. Si sur l'eau, les différences tombent – un débutant valide paraît lui aussi « handicapé » pour se déplacer et se repérer dans un environnement mouvant, changeant, différent de l'univers terrestre dans lequel il a l'habitude d'évoluer –, les freins et les barrières psychosociales sont encore nombreux pour que des personnes en situation de handicap, pratiquent sans retenue la voile et pour qu'elles soient acceptées sur les lieux et dans les activités de loisirs.

Il conviendrait sans doute d'approfondir le sujet en analysant le point de vue de la FFH. Par ailleurs,

une analyse des discours des voileux à l'encontre des navigateurs handicapés (les champions médaillés, les sportifs, les personnes en quête de loisir) et inversement, pourrait permettre de mesurer l'écart entre les intentions et la réalité.

## BIBLIOGRAPHIE

- BOUTTET F. (2013), « La prise en compte du handicap dans les formations d'éducateurs sportifs aspects disciplinaires, initiatives personnelles et manque d'harmonisation », *Revue européenne de management du sport*, n° 38, juin, pp. 52-64.
- COMTE R. (2009), « Accessibilité et pratique sportive pour les personnes en situation de handicap », *Communication aux Assises du Sport*, Narbonne.
- CORCOSTEGUI I (2010), « Sport et handicap (2/3) : ces champions handicapés qui se frottent aux valides », *Le Monde.fr*, 11/09/.
- GRANGER C. (2009), *Les corps d'été, XXe siècle ; naissance d'une variation saisonnière*, Éd. Autrement, Paris.
- JALLAT D. (2001), *L'espace de pratique de la voile légère en France. Histoire, styles et représentations*, Thèse de doctorat, Paris-Sud Orsay.
- GAGNEUX M. (1999), *Tourisme et handicap, l'offre touristique*, Secrétariat d'État au tourisme, Conseil National du Tourisme, 1999.
- GAILLARD J. et ANDRIEU B. (2015), *Vers la fin du handicap ? Pratiques sportives, nouveaux enjeux, nouveaux territoires*, Presses universitaires de Nancy, Nancy.
- MARCELLINI A. et PANTALÉON N. (2006), « L'intégration dans les clubs sportifs ordinaires : où en est-on ? Étude sur la dynamique de transformation des associations sportives pour l'accueil des personnes présentant des déficiences », *Les Cahiers du Sport Adapté*, n°8, pp. 50-54.
- MARCELLINI A. (2005), « Un sport de haut niveau accessible ? Jeux séparés, jeux parallèles et jeux à handicap », *Reliance*, n°1, n° 15, pp. 48-54.
- MARTEL L. (2010), « La prise en compte des personnes handicapées dans les politiques publiques sportives » in J. Gaillard & B. Andrieu (dir), *Vers la fin du Handicap: pratiques sportives, nouveaux enjeux, nouveaux territoires*, Presses Universitaires de Nancy, Nancy.
- REICHHART F. et LOMO-MYAZHIOM A. (2013), « Accessibilité et communication ou comment rendre visible ce qui est accessible ? L'exemple des informations touristiques destinées aux personnes en situation de handicap en France », *MEI (Handicap et communication)*, n°36, 2013, pp.53-64.
- REICHHART F. et LOMO-MYAZHIOM A. (2013), « Quel tourisme pour les personnes handicapées », *Téoros*, vol 32 n°2, 2013.



- REICHHART F. (2009), « Modalités d'accès aux activités touristiques des personnes déficientes », *Téoros*, vol. 28, n°2, pp. 73-81.
- RUFFIE S. et FEREZ S. (2013), *Corps, sport, handicaps, Tétraèdre*, Paris.
- STÉPHAN K. (2006), « Vacances et enfance handicapée », Paris, Assoc J'interviendrais, 1996, citée par Aggée Lomo-Myazhiom et Franck Michel, « Loisirs et tourisme des jeunes handicapés », *Revue des sciences sociales*, n°36.

### **SOURCES INSTITUTIONNELLES**

- Association Tourisme et Handicaps, *Cahier des charges Activités nautiques*, 2009.
- Courriers et comptes rendus de la FFV*, Archives privées, 1989-2001.
- Convention entre la fédération française de voile et la Fédération française handisport*, Archives privées, 1998.
- Colloque *Développement, documents internes à la FFV*, 1996 (Royan), 1997 (Granville), 1999 (Aillon le Jeune).
- Voile sociale dans le réseau école française de voile*, FFV, document interne, 1999.
- BERNARD P., « Handivoile », Colloque *Développement*, 1997.
- BERNARD P., Christophe Dejonghe, *Guide pour l'accueil et l'accessibilité des personnes en situation de handicap au sein des structures nautiques de voile*, présenté par le Conseil supérieur de plaisance et des sports nautiques, 2004.