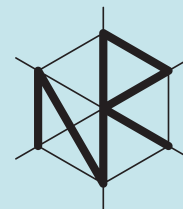


DEVENIR PILOTE HANDISKI : VALORISER LA LENTEUR POUR SÉCURISER L'EXPÉRIENCE DE GLISSE HANDISPORTIVE EN STATION DE SKI



NATURE
RÉCRÉATION &

Novembre 2019 - n°7

RÉSUMÉ : Les séjours handiski des associations se professionnalisent, réduisant les contraintes propres à chaque type de handicap, en combinant : innovation technologique, intervention humaine et aménagement architectural. L'accès à la pratique évolue tout particulièrement avec les innovations technologiques du matériel de ski assis. L'évolution de ces fauteuil-skis toujours plus techniques implique la formation de bénévoles par des moniteurs ESF agréés. Le pilote formé (bénévole) est encouragé à « *garder le contrôle de l'engin* ». Il s'agit d'offrir une image d'un duo en ski où l'un est « assis » tout en valorisant une expérience de glisse contrôlée. Le contrôle passe par une gestion de la vitesse qu'il est conseillé systématiquement de réduire par les instructeurs. On assiste à une valorisation de la lenteur sportive, qui ouvre ainsi la voie à de nouvelles manières d'interagir socialement en station de ski. En effet, la mise en place de conditions sécuritaires intégrées durant les formations (associées au contrôle de la vitesse), parfois excessive, renforcent la différenciation, entre le groupe handiski et les skieurs « valides ». Cette différenciation par la lenteur sportive est liée ici à une sécurité à outrance, qui valorise certes le pilote mais qui peut aboutir à des images possiblement négatives du handicap.

MOTS CLÉS : HANDISKI, BÉNÉVOLES, PILOTE, SÉCURITÉ, LENTEUR SPORTIVE.

SUMMARY : Handiski trips organised by associations are becoming more professional, thus limiting the constraints linked to each type of disability by combining: technological innovation, human intervention and architectural layout. Access to this practice is more particularly helped by the technological innovations of sit-ski equipment. The evolution of these chair-skis, ever more technical, implies a need to train volunteers by ESF-certified instructors. The trained pilot (volunteer) is encouraged to “*stay in control of the device*”. The aim is to present an image of a skiing duo, where one is “sitting”, while promoting an under-control skiing experience. Control happens through speed management, which is always advised to be reduced by the instructors. We assist to the promotion of sporting slowness, which opens the path to new manners of social interaction within ski resorts. Indeed, the application of the security conditions integrated into the training courses (added to speed control), sometimes excessive, strengthen the differentiation between the handiski group and “abled” skiers. This differentiation through sporting slowness is, in this case, linked to exaggerated security measures, which confer value to the pilot but that may also lead to the appearance of possibly negative images of disability.

KEY WORDS : VOLUNTEERS, PILOT, SECURITY, SPORTING SLOWNESS

Eric PERERA

Mcf STAPS,
Université Montpellier,
EA 4614 SantESI
eric.perera@umontpellier.fr

Gaël VILLOING

MCU STAPS,
Université des Antilles,
EA 3596 ACTES
villoinggael@gmail.com

Sébastien RUFFIE

Mcf HDR STAPS,
Université des Antilles,
EA 3596 ACTES
sebastien.ruffie@gmail.com

Aujourd'hui, il n'est plus rare de voir des pratiquants handiski en station de ski. Selon leur déficience, ils sont accompagnés par des bénévoles et/ou des moniteurs pour leur permettre de vivre des sensations de glisse sur des fauteuils-skis adaptés. La pratique du handiski en station de ski, des Pyrénées aux Alpes françaises, est de plus en plus ancrée grâce à des conditions technologiques confortables mais aussi grâce à sa structuration depuis le début du mouvement handisport en France.

Dès 1955, dans le cadre l'Amicale Sportive des Mutilés de France (ASMF¹ - créée en 1954), Berthe² milite pour la mise en place de stages de formation des encadrants bénévoles en handiski, suite à l'organisation des stages de ski debout (Ruffié et Perera, 2013). En 1962, l'École nationale de ski et d'alpinisme (ENSA) s'implique dans les stages handiski pour former des encadrants (Ruffié et Ferez, 2013). Le besoin de formation devient de plus en plus nécessaire, lorsque dans les années 1980, les fauteuils-skis se développent pour la pratique du ski assis (Le Roux et al., 2014) s'adressant, aussi bien en loisir qu'en compétition, à l'ensemble des catégories de déficiences (motrices, sensorielles - visuelles et auditives -, mentales, psychiques et maladies invalidantes).

D'une pratique orientée à ces débuts plutôt vers des amputés³, le handiski s'ouvre petit à petit à d'autres déficiences, notamment grâce aux innovations technologiques et à l'amélioration des fauteuils. De 1977 à 2017, le nombre de licenciés recensés passe ainsi de 4 809 (avec 7 200 pratiquants et 200 associations affiliées à la FFH) à 35 000 licenciés (et plus de 60 000 pratiquants et plus de 1 300 associations affiliées à la FFH). Aujourd'hui, le ski est l'activité la plus pratiquée parmi les nombreuses activités de pleine nature qui sont en plein essor au sein de la FFH (avec le cyclisme, la randonnée, la voile, la plongée etc...).

Les évolutions technologiques et les formations ont ainsi permis d'accroître le nombre de pratiquants.

¹ L'objectif de cette toute première association était de « développer la pratique du sport en tant que moyen de rééducation et d'entraînement fonctionnel chez les mutilés et les infirmes » (Gauquelin, 1993, p. 4).

² Philippe Berthe, président fondateur de l'ASMF et premier président de la fédération en 1963, pratiquait le ski alpin. Lors d'un voyage d'étude en Autriche, ce dernier, blessé de guerre et amputé fémoral, a appris à skier avec des amputés autrichiens (Ruffié et Ferez, 2013).

³ Les premiers présidents de la Fédération jusqu'en 1980 sont tous unijambistes et amateur de ski.

Pour autant, si l'activité physique et le sport sont pointés généralement comme un moyen de déstigmatisation du handicap physique (Marcellini, 1991), peut-on en dire autant de la pratique du handiski ? En effet, celle-ci se déploie dans un environnement à risque qui semble engager les pratiquants comme les encadrants dans une orientation sécuritaire plus que sportive. Celle-ci n'empêche en rien la prise de plaisir mais ces restrictions, limitant la prise de risque inhérent à ce sport, ne participent-elles pas au renforcement des représentations sociales négatives du handicap (inactif, lenteur...) ? A travers des séjours organisés par des associations, nous verrons comment le handiski se professionnalise et nous chercherons à comprendre comment cette évolution peut réduire les contraintes propres à chaque type de handicap à travers « *la combinaison des trois types de facilitateurs, (que sont) l'innovation technologique, l'intervention humaine et l'aménagement architectural* » (Reichhart, 2013, p. 8). En effet, l'accès à la pratique évolue grâce aux innovations technologiques du matériel handiski⁴ mais aussi et surtout grâce à la formation des bénévoles nécessaire pour sécuriser la pratique en valorisant une expérience de glisse contrôlée. L'apprentissage de techniques de pilotage en toute sécurité ouvrent la voie à de nouvelles manières d'interagir socialement en station de ski, que ce soit avec les professionnels du ski ou tout simplement avec les usagers. L'expérience de glisse en handiski prône la sécurité par la lenteur sportive et favorise une mise en scène particulière du handicap en station de ski. En effet, l'adaptation à outrance de l'accessibilité des personnes handicapées au handiski, par la réduction de la vitesse, produit une visibilité sur les pistes des regroupements d'handiskieurs, et caractérise in fine la déficience. Dès lors, la formation des bénévoles pilotes, qui s'oppose à la recherche de la vitesse et de sensations fortes dans la pratique du handiski, ne valorise-t-elle pas uniquement les pilotes tout en renforçant la stigmatisation du handicap en station de ski ?

1. Méthodologie

Pour comprendre la relation entre le pilote, l'engin et son pratiquant, cet article s'appuie sur 7

⁴ On peut citer l'exemple du constructeur Tessier qui conçoit et fabrique depuis 1995 du matériel de ski assis (*dualski, tempo*, etc.) homologué.



entretiens semi-dirigés réalisés⁵ (durée moyenne de 30 à 40 minutes) auprès de personnes (3 femmes et 4 hommes) ayant suivi la formation d'accompagnateur fédéral « option ski alpin » 6 mise en place par le Comité Régional Handisport du Languedoc Roussillon. Ils ont entre 21 ans et 28 ans (âge moyen = 24,1 ans). Trois d'entre eux étaient étudiants en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives (STAPS), filière Activités Physiques Adaptée et Santé (APAS) - Juliette en licence 2, Pierre en licence 3 et Aline en Master 2 - alors que les quatre autres interviewés ne sont plus étudiants en STAPS filière APA (Sandrine et Fabien ont obtenus le master APS et Quentin et Robin ont obtenus la licence APA). On peut noter que six d'entre eux pratiquaient régulièrement du ski avant de faire la formation. Quentin et Fabien estimaient avoir un très bon niveau de ski, Sandrine et Juliette un bon niveau et enfin Pierre et Robin, considéraient « *passer partout et savoir se débrouiller sans être technique* ». En revanche, Aline considère son niveau de ski « *faible* » voire « *très faible* » avant la formation. Elle n'a pas obtenu son diplôme du premier coup mais lors de sa deuxième participation.

Il a été demandé aux interviewés de parler de leur expérience de pilote handiski. La question suivante était donc posée : « *Pouvez-vous me parler de votre expérience en tant que pilote handiski ?* ». L'enquêteur était attentif à la nécessité d'aborder ensuite le dérou-

⁵ Les entretiens ont été réalisés par Adrien Rault, dans le cadre de son Master Prévention, éducation pour la santé, activité physique (PESAP). Son mémoire de master était coordonné et suivi par Eric Perera.

⁶ La formation concerne spécifiquement le pilotage de fauteuils « *dualski piloté* » aussi nommé *biski* (monté sur 2 skis) mais aussi le « *GMS* » [Gostoli Marc System - du de son inventeur, Marc Gostoli qui fabrique, depuis 1990, des « *machines à skier* » pour les handicapés] plus ancien ou encore le « *tempo duo* » un des derniers engins du constructeur Tessier. Le skieur est assis et sanglé dans une coque fixée sur 2 skis par l'intermédiaire d'un système d'amortissement. L'accompagnateur utilise une barre de pilotage à l'arrière du fauteuil. La formation consiste aussi à voir d'autres modèles possibles de fauteuils utilisés comme le kart-ski. Celui-ci est un peu différent des deux précédents puisqu'il ne peut accéder « *qu'aux pistes faciles* ». Dans ce cas un accompagnateur est nécessaire et est accroché au kart-ski à l'aide d'une corde afin de ralentir celui-ci en cas de prise de vitesse excessive. Pour finir, nous retrouvons également le tandem ski aussi appelé le fauteuil-ski. Cependant, celui-ci nécessite une formation différente de la formation d'accompagnateur fédéral « option ski alpin ». Sur cet engin, le pilote n'a pas de ski et est debout sur l'arrière des skis du fauteuil.

lement de la formation handiski, l'intérêt de réaliser cette formation et d'avoir le diplôme, d'évoquer le quotidien des séjours handiski avec les handicapés en tant que pilote c'est à dire des sensations vécues jusqu'aux relations avec les acteurs présents sur la station de ski. Il s'agissait d'aborder ces différentes thématiques soit sous forme de relance ou dès qu'une thématique semblait épuisée, d'aborder la suivante (Combessie, 2007). Ces données recueillies, centrées sur des bénévoles ayant tous fait la même formation, seront complétées par le travail d'enquête mené par Eric Perera dans deux associations du Sud de la France, proposant des séjours multi-activités aux personnes handicapées. Ce travail ethnographique sous forme d'observation participante, a permis neuf sorties handiski (de deux à cinq jours) réalisés en 2016 (dans 5 stations de ski différentes). La première sortie dans chaque association était dédiée à la formation « *pilote handiski* » : la première association proposée la formation du constructeur Tessier par un moniteur de ski agréé et délivrant la carte « *accréditation au pilotage Tempo Duo / Dualski Piloté* » (carte obtenue le 20/12/2015) et la seconde dispensée la formation « *accompagnateur fédéral option ski alpin* » (débouchant sur un diplôme obtenu lors de la session de formation du 19/01/2016 au 22/01/2016) ou encore appelé « *assistant fédéral ski* »⁷. Ainsi, l'imprégnation in situ du quotidien (Perera et Beldame, 2016) durant ces sorties permet d'être plus sensible au fonctionnement, aux codes et à l'expérience de glisse entre le pilote, l'engin et son pratiquant.

2. Une formation contrôlée au service du contrôle de la glisse !

L'amélioration des matériels et des technologies en sport ont permis des transformations des pratiques et des pratiquants. Déjà en 1988, Vigarello pointait leurs effets dans la pratique des « *valides* ». Dans le domaine du sport pour les personnes ayant des déficiences, ces avancées sont cruciales afin de permettre la pratique en elle-même et l'accès du plus grand nombre quelles que soit les atteintes corporelles. Ainsi, on assiste à la fabrication industrielle des fauteuils tels que le *dualski*,

⁷ « *La formation Assistant Fédéral ski permet en 4 jours de renforcer les compétences des domaines suivants : sécurité, accompagnement des pratiquants dans une perspective d'autonomie, préparation et réglage du matériel de pratique ainsi que des connaissances générales sur le handicap.* » (Handisport le Mag' n°154 déc/janv 2003-2004, p.42).

le *tempo* ou encore l'*uniski*⁸, produits dès 1996 et homologués pour l'utilisation des remontées mécaniques (Le Roux, Haye & Perera, 2014). L'entreprise Teissier qui fabrique ces modèles de fauteuils-skis est aujourd'hui reconnue mondialement puisqu'elle fabrique plus de 280 fauteuils par an, dont plus de 60% sont vendus à l'étranger. Ces fauteuils-skis équipés d'un système de freinage, sont articulés depuis 1994 et confèrent aux pratiquants la possibilité d'emprunter les télésièges⁹, à condition d'en ralentir¹⁰ la vitesse pour embarquer et de gagner en autonomie. Les fauteuils-skis se sont ainsi perfectionnés et diversifiés, augmentant les manières d'apprécier des sensations de glisse pour les personnes en situations de handicap. Toutefois, même si la technologie est au rendez-vous, les associations font appel à des bénévoles « valides » requis pour accompagner les skieurs handicapés. Recruter et former des bénévoles est un véritable défi pour les acteurs du champ social (Juan, 1999) étant donné la situation actuelle des associa-

⁸ L'uniski est monté sur un ski et le dualski (aussi appelé biski) ou le tempo duo sont quant à eux sur deux skis.

⁹ Inventé en 1985 par Michel Douard (vice-président délégué du Comité Départemental Handisport de l'Hérault), le système de largueur (« une boucle de largeur spi » utilisée en voile adapté se décrocher de la perche) permet l'emprunt des télésièges ou dit autrement les « tires fesses » ; il était surtout utilisé pour les skieurs assis autonomes, notamment lors des compétitions. Plus récemment, avec l'évolution des fauteuil-skis, les télésièges sont privilégiés en station de montagne. L'évolution des télésièges en débrayable facilite également leur accès aux fauteuil-skis. « On parle d'appareil débrayable ou d'appareil à attaches débrayables ou découplables lorsque la liaison entre la pince et le câble tracteur n'est pas permanente dans le temps ». Le télésiège débrayable permet à la pince, qui tient le siège et le câble de la remontée, de s'ouvrir et de séparer le siège du câble qui le tracte. Ainsi lorsque le télésiège débraye, il permet de ralentir le siège « en gare alors que les autres véhicules en ligne conservent une vitesse maximale » [cf. : <https://www.remontees-mecaniques.net/dossier/page-la-technologie-debrayable-7.html>].

¹⁰ Il y a de moins en moins la nécessité de ralentir la remontée mécanique devant l'amélioration progressive des télésièges à pince fixe pour des télésièges débrayables. En effet, les débrayables permettent de gérer la vitesse des télésièges, en ralentissant lors de l'embarquement des skieurs et en accélérant à pleine vitesse une fois qu'ils sont sur la ligne. La technologie débrayable offre ainsi un moyen d'optimiser les flux d'opérations d'embarquement et de débarquements des passagers - endroits stratégiques - en alliant vitesse et confort. La vitesse des télésièges ainsi réduite facilite l'embarquement des handiskieurs, diminuant les arrêts en cas de difficultés.

tions, « entre calcul économique et désintéressement » (Marchal, 1992). Comment s'organise l'implication des bénévoles dans la pratique du handiski ?

Face à cet engouement permis par l'amélioration du matériel, et pour proposer une pratique en toute sécurité, la formation réglementée des encadrants est apparue comme une nécessité. Créé en 2007, le Centre National de Formation Handisport (CNFH) de la FFH propose ainsi des formations pour « l'acquisition de connaissances et de compétences permettant : l'accompagnement de personnes en situation de handicap en toute sécurité, la participation à une séance sportive mais aussi l'aide à l'entretien et à l'utilisation du matériel spécifique »¹¹. Plus précisément, les handiskieurs qui n'ont pas une autonomie suffisante, ont recours à des bénévoles pour les accompagner et les aider dans leur pratique. Ces bénévoles sont formés pour répondre aux besoins des pratiquants plus ou moins importants selon la nature de la déficience et le matériel utilisé. Ainsi, la formation d'accompagnateur fédéral « option ski alpin » fait partie des formations proposées aux bénévoles. Ils ont donc un rôle fondamental pour assurer la sécurité des pratiquants et contribuent d'une certaine manière à l'accessibilité du handiski.

Ces formations handiski vont dépendre, après 1998, d'une commission tripartite¹² entendue entre le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), la FFH et le Syndicat National des Téléphériques de France (SNTF), qui réglemente l'accès des personnes vivant des situations de handicap aux pistes de ski. Ces évolutions réglementaires associés aux progrès techniques (adaptations du matériel et aménagements) posent autrement la question de l'accompagnement. Elle devient d'autant plus fondamentale que, sauf cas exceptionnel et avec l'accord de la station, le skieur

¹¹ Lien de la FFH : <http://www.handisport.org/formations-federales/>

¹² La commission tripartite, regroupant Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), la FFH et le Syndicat National des Téléphériques de France (SNTF), participe également à l'homologation du matériel de ski assis (Handisport le Mag' n°163, mars mai 2016), dans le but d'assurer la sécurité des usagers tout en leur permettant l'accès aux loisirs sportifs (Circulaire n°2968 pour l'accueil des skieurs handicapés, 2009). Depuis quelques années, il n'est plus obligatoire d'obtenir cette homologation (chaque station décide de manière autonome) mais les critères définis restent la norme implicite.

assis doit être accompagné d'un skieur valide qui pourra lui porter assistance (circulaire n°2968 l'accueil des skieurs handicapés, 2009). Notons qu'un accompagnateur peut être présent pour plusieurs skieurs assis et que la personne en situation de handicap (ou son accompagnant) a l'obligation d'informer la station de la nature de son handicap et le cas échéant de son besoin d'assistance complémentaire. Cette obligation, pouvant être considérée comme une forme de stigmatisation, permet toutefois d'accorder professionnels et pratiquants du ski assis sur certains fonctionnements à adopter. La formation des accompagnants est ainsi directement concernée, mettant l'accent sur la prudence et le contrôle de la vitesse des engins handiski pilotés.

3. Responsabilité et prudence. La formation de pilote comme mise en sur-visibilité

La FFH organise des stages de formation pour encadrer les personnes en situation de handicap dans leur pratique. Elles se mettent en place au niveau des régions, et dans une d'entre elles, une partie du travail d'enquête a été menée. Le CRH s'adresse aussi bien aux personnes désirant pratiquer une activité sportive pour le loisir et leur bien-être qu'aux personnes désirant pratiquer en compétition. Il s'appuie sur quatre pôles d'actions principaux dont l'un d'eux est de « former et perfectionner ses cadres techniques bénévoles aux disciplines sportives ». Ainsi, cette formation, payante, est accessible à toutes les personnes qui souhaitent se former au pilotage du fauteuil handiski. Le responsable d'une formation que nous avons interrogé, estime qu'il est nécessaire d'avoir un niveau au moins équivalent à la 3ème étoile. Piloter demande une certaine maîtrise de la glisse. Selon une formatrice, « *il faut un écartement différent entre les deux pieds quand tu pilotes et quand tu skies seul. Il est nettement plus important quand tu pilotes. On skie aussi sans bâton forcément puisqu'on a les mains sur l'engin...* ». Chaque année le CRH forme, en partenariat avec une association créée par un moniteur ESF, environ une douzaine d'étudiants en STAPS (issus pour la plupart de la filière en APAS). La validation de cette formation¹³, permet aux bénévoles d'obtenir

¹³ Il s'agit d'une formation de 5 jours où les bénévoles pilotent les différents fauteuils ski et apprennent les notions théoriques liées aux handicaps. Deux séjours d'une semaine sont ensuite orga-

le diplôme « *d'Accompagnateur fédéral Handisport option ski Alpin* », décerné par la FFH. Ce certificat ne permet pas de piloter en tant que professionnel mais d'accompagner bénévolement des personnes en situations de handicap sur les pistes de ski, avec du matériel spécifique homologué.

Le diplôme « d'assistant » atteste que le bénévole est capable de maîtriser l'engin qu'il pilote. Autrement dit, la maîtrise attendue implique que le bénévole s'engage à réguler sa vitesse et à sécuriser l'expérience de glisse en station de ski, des notions qui sont d'ailleurs véhiculées tout au long de la formation. De cette manière, un pilotage contrôlé est valorisé synonyme de visibilité positive du handicap en station. En effet, durant l'enquête le chercheur immergé constate qu'on lui apprend, ainsi qu'aux autres bénévoles, à contrôler sa vitesse, le fauteuil en main. Le contrôle du fauteuil est primordial dans la formation, « *comme on ne skie pas seul et qu'on a un engin entre les mains forcément s'il y a un danger imminent il faut pouvoir réagir et on a besoin d'une plus grande distance de freinage et donc de plus de temps* » (Sandrine). Pour les responsables de la formation, il est important d'être à « *maximum 70% de tes capacités, de vitesse...* » (Fabien). Durant cette formation, un « *responsable de la sécurité sur les pistes [intervient] au niveau de notre formation pour [...] qu'ils comprennent bien l'importance de la sécurité* » (Sandrine). Par conséquent, le bénévole est responsabilisé en tant que « *stagiaire pilote [car] il faut être très très rigoureux. [...] et professionnel durant cette formation* ». Les discours montrent que des attentes élevées sont demandées aux bénévoles, équivalentes aux professionnels. Par ailleurs, « *ils se doivent de respecter aussi leur rythme de vie pour être en forme sur la pratique sportive, sur les pistes parce que c'est le lieu où ils n'ont pas le droit à l'erreur* ». On est face à des logiques de formation dont les termes employés - rigoureux et professionnels ou encore l'absence de droit à l'erreur - sont habituellement destinés à des personnes qui souhaitent en faire leur métier contrairement aux bénévoles impliqués. Bien évidemment, ils ne sont pas sans effet sur les futurs pilotes interviewés. Ils souhaitent par dessus tout éviter les chutes et apprendre à skier en maîtrisant la vitesse du fauteuil car « *il n'y a pas que ta sécurité,*

nisés durant lesquelles les bénévoles accompagnent en station les personnes en situation de handicap.



il y a aussi la sécurité de la personne qui est dans le fauteuil » (Fabien).

Ces accompagnateurs, réalisent donc des missions proches de celles confiées aux professionnels (moniteurs ESF) où l'erreur n'est pas permise. Le règlement de la FFH est clair à ce sujet lorsqu'il rappelle à ses pratiquants et donc aux accompagnateurs, qu'ils se doivent d'être « *plus que les autres, vigilants et responsables* » ; tout en posant certains principes comme « *ne pas perturber le bon fonctionnement des installations, ne pas gêner l'utilisation normale de ces installations, ni celle des pistes, par les autres usagers* ». Encore une fois, ces propos marquent des conditions d'engagement où les pilotes doivent faire preuve de contrôle dans leur manière d'utiliser les engins handiski pour ne pas perturber le « *bon fonctionnement* » en station de ski. C'est l'image même du handicap qui est en jeu ici à travers les comportements sécuritaires attendus de la part des pilotes. Ils se doivent de valoriser une image irréprochable sur les pistes en réduisant leur vitesse, ce qui produit une sur-visibilité des accompagnants.

Cependant, la prise en charge ne se limite pas au pilotage, elle concerne non seulement la préparation en amont (connaissances de la station, l'accessibilité des pistes, la préparation du matériel), mais aussi l'accueil du pratiquant (accompagnement et mise en place dans le fauteuil, l'équipement) et l'après pratique (rangement et entretien du matériel, gestion de la personne handicapée : repas, douche, toilettes, transferts...). Ces différentes étapes demandent un investissement conséquent de la part des bénévoles. Lors des séjours et week-ends handiski, la majorité des interviewés ne s'attendaient pas à devoir prendre en charge « *la vie quotidienne* » des handicapés et certains pensaient même qu'il y aurait des « *infirmières ou aides extérieures* » (Pierre et Juliette).

Il apparaît donc que l'engagement attendu des bénévoles comme « *une action libre sans rémunération pour la communauté* » (Ferrand-Bechmann, 2000) dépassent la simple participation à la pratique du handiski en stations de ski. En respectant des consignes de sécurité et un pilotage à vitesse réduite, il est question de former des pilotes qui ne perturberont pas le « *bon fonctionnement* » des stations de ski mais qui seront nécessairement visibles. Ils deviennent donc des ressources à gérer mais aussi à valoriser (Demoustier, 2002) et le diplôme d'assistant fédéral y participe. Cette formation est en quelque

sorte une des contreparties pour les bénévoles, une reconnaissance qui répond à une recherche d'évolution et d'acquisition de compétences afin de se professionnaliser (Pujol, 1999). De cette manière, chacune des deux parties serait alors « *gagnante* », même si « *l'échange* » n'est pas en rapport avec ce qui est reçu (Pourtau et al., 2014). Demoustier parle de professionnalisation des bénévoles quand d'autres mettent en garde contre une instrumentalisation du bénévolat (Grimaud, 2002 ; Rullac, 2012).

Ces accompagnateurs formés sont aujourd'hui de plus en plus sollicités. On peut lire que « *la part des bénévoles n'ayant aucun lien direct ou indirect avec le handicap est plus importante. La médiatisation a contribué à cette évolution* » (Handisport le Mag', n°170 déc/fév 017-2018, p.11). Autrement dit, les raisons liées à l'engagement des bénévoles peuvent être multiples : être utiles aux autres, agir, rejoindre une cause, être reconnus, avoir une vie sociale... (Demoulin, 2010). Qu'est ce qui est attendu par ces bénévoles à qui l'on demande un pilotage en toute sécurité ? Dans quelle mesure s'investissent-ils pour aider et rendre service ?

4. Piloter un fauteuil handiski : une expérience sociale valorisante pour les bénévoles

De nos jours, les profils des bénévoles ne sont plus exclusivement issus de la famille des personnes handicapées : « *Étudiants en STAPS, retraités, amateur de sports, personnel d'association liés au handicap ou de structures spécialisées, sportifs valides en quête de nouvelles facettes de leur discipline et de nouvelles expériences* » (Handisport le Mag', n°170 déc/fév 017-2018, p.11). On peut constater cette diversité dans certaines associations approchées de près même si des étudiants en STAPS sont de plus en plus impliqués et en majorité celles et ceux issus de la filière APAS. Pour ces derniers, sur les sept étudiants interviewés, six ont mis en avant le fait que la formation handiski comme un plus pour leur CV et leur future profession. Dans ce cadre, l'engagement est lié à l'intention « *d'acquérir des compétences nouvelles, qui peuvent ensuite être réinvesties professionnellement* » (Hamidi, 2002, p. 157). Deux d'entre eux s'investissent car un proche est touché par le handicap et cinq étudiants révèlent un attrait pour l'activité ski.

L'expérience de la formation montre qu'il y a de l'« *appréhension* » (Pierre et Juliette). « *Au début [...]*

tu galères » (Robin), « c'était compliqué... », j'étais « totalement stressé au début » (Fabien, malgré son « bon niveau en ski »), et « pas évident » (Pierre). Cette angoisse tourne autour de la nécessité d'une gestion du pilotage du fauteuil-ski : l'apprenti pilote - qui utilise le fauteuil à vide ou un valide de même poids que lui embarqué - doit « arriver à contrôler la machine » et « réussir à descendre » (Pierre). Cet apprentissage demande de la patience et il n'est pas question pour Fabien « de prendre du plaisir ». Seul le contrôle de l'engin compte et pour atteindre cette finalité, les plaisirs de la glisse sont mis de côté. Ainsi, l'expérience du pilotage se développe lentement. Pierre explique que « Au début, tu n'en profites pas parce que ton attention se porte à 100% sur le fauteuil » même si l'un d'entre eux, Quentin, s'est senti « très rapidement à l'aise avec le fauteuil ».

Même si des difficultés sont palpables durant la formation, des moments de convivialité sont notables : « une ambiance géniale » (Aline), « juste pour l'ambiance je serais reparti » (Pierre) ou encore « une très bonne expérience » (Quentin). Les séjours sont l'occasion d'une mise en pratique des savoir-faire acquis et de retrouver le groupe ou une partie d'entre eux : « c'est génial on était un bon groupe » (Fabien), « tous ensemble » (Juliette) et « une bonne cohésion entre STAPS » (Aline). Enfin Fabien, un pilote ayant plus de 4 années d'expérience, nuance les choses en expliquant qu'aujourd'hui « l'ambiance n'est plus la même ». Selon lui, le fait que les bénévoles soient de plus en plus jeunes influence l'ambiance et l'organisation des séjours. Il trouve par exemple que « l'organisation manquait de maturité » ces dernières années et il note que « les handis l'ont ressenti ». Il évoque une cohésion « moins forte » et des moments « moins fofou entre les bénévoles et les personnes en situation de handicap » tout en prenant le soin de préciser que « l'ambiance restait tout de même cool et que les handis appréciaient toujours les séjours ». Il semble que l'absence de maturité de certains pilotes et les responsabilités qui leur sont imposées en termes de gestion de la vitesse, produisent des rapports de contrôle avec les personnes handicapées que d'un lâcher prise - à faire les « fofou » - qu'implique généralement les séjours loisirs.

Malgré le long et lent apprentissage du pilotage et les responsabilités qui leurs sont confiées, chacune des personnes décrivent finalement l'expérience des séjours comme une aventure humaine où l'on fait

« de belles rencontres ». Le séjour handiski, qui est l'un des sujets les plus abordés, montre que les bénévoles considèrent avoir « vécu de supers moments de convivialité, d'échanges et de partages » (Quentin) et pour certains « avoir réellement découvert le handicap au plus proche ». Au final, cinq des sept personnes interviewées ont réutilisé ce qu'ils ont appris durant la formation en termes de sécurité.

Enfin, c'est aussi une expérience sociale valorisante pour les pilotes qui s'installent face aux gens « étonnés de voir ce qu'on peut faire maintenant avec les fauteuils... » (Quentin), que « ça leur paraît complètement dingue » (Fabien). Il y a même une forme d'admiration dans l'engagement que font preuves les pilotes. En effet, les skieurs « voient le pilotage comme quelque chose de très très compliqué et viennent régulièrement demander : « comment ça fonctionne ? Si ce n'est pas compliqué ? Ce n'est pas difficile ? ». Ils viennent aussi directement au contact des personnes handis pour leur poser des questions sur le matériel, pour les féliciter » (Sandrine). Ces questions techniques et cette admiration, mettent en avant le pilote bénévole et le renvoient à sa capacité à gérer des engins dédiés aux personnes handicapés en toute sécurité. Les pilotes sont ainsi souvent félicités et encouragés par les skieurs. « Ils te disent c'est génial ce que tu fais », « Ils sont admiratifs » (Quentin).

L'engagement et l'expérience vécue, permettent aux bénévoles d'accéder à des responsabilités qui sont reconnues. Le diplôme « d'assistant fédéral handiski » (attribué par la FFH) ou la carte « accréditation au pilotage Tempo Duo / Dualski Piloté », (constructeur Tessier) seraient une forme de reconnaissance ou une contrepartie pour les bénévoles, plus pour les jeunes que pour les retraités (qui ne réalisent pas la formation), qui sont en recherche d'expériences valorisables afin de se professionnaliser. Les étudiants en STAPS de la filière APAS, peuvent ainsi approcher le handicap au plus près, et valoriser cette expérience pour leur futur métier dans ce secteur. L'expérience vécue permet aux bénévoles de rencontrer de nouvelles personnes (Barbance, Ughetto-Schloupt, 2007) et d'avoir des interactions valorisantes de la part des skieurs admiratifs de leur engagement, « source d'épanouissement personnel » (Archambault, 2002) ; et c'est pour les jeunes un moyen de s'inscrire dans un processus de socialisation (Demoustier, 2002). Cependant cette valorisation du bénévole, due à son investissement et à la maîtrise

de l'engin - appliquant ce qu'il a appris en formation - semble conduire également vers une forme de stigmatisation discrète du handicap en stations de ski. En effet, comment les personnes handicapées sont perçues dans leur fauteuil-ski alors qu'elles sont pilotées et que la vitesse est contrôlée pour ne pas prendre de risque ? La notion de risque n'est-elle pas justement celle qui est valorisée par les pratiquants de ski ? Dans le même temps, le pilotage ne renforce-t-il pas la différenciation entre « *handicapés* » et « *valides* » ?

5. Valoriser la lenteur de la glisse, une mise en visibilité de la déficience en station de ski

Parmi les discours recueillis auprès des bénévoles, Juliette, caractérise le fait de piloter groupé sur les pistes comme une forme de stigmatisation renforcée : « *ça faisait vraiment le groupe « d'handicapés »* ». Cette évocation peut paraître anodine mais elle devient significative lorsqu'on la croise avec le travail d'enquête ethnographique. En effet, piloter groupé (donnant la possibilité de faire des rotations entre pilotes, copilotes et fauteuils-skis) implique une occupation de la piste parfois imposante avec parfois quatre à cinq fauteuils, et renforce la différenciation, entre le groupe « *d'handicapés* » et les skieurs « *valides* ». En regroupant les individus par leur atteinte corporelle, « *la déficience devient le critère dominant, parfois unique sur lequel se fondent le statut et le rôle de l'individu* » (Reichhart, 2009, p. 75).

On peut ainsi l'observer sur l'ensemble des sorties handiski réalisées, les descentes des pistes et l'embarquement des télésièges se font systématiquement groupés et à vitesse modérée. Les pilotes qui partent trop vite de leur côté sont systématiquement rappelés à l'ordre et sommés d'attendre le groupe pour des raisons de sécurité. Si certains handiskieurs acquiescent, d'autres au contraire poussent les pilotes à prendre des risques pour vivre des sensations intenses de glisse. A plusieurs reprises le chercheur immergé est sollicité pour dépasser certaines limites de vitesse pour « *descendre fort* ». Ce sont bien souvent des handiskieurs avec une mobilité du haut du corps, ce qui leur permet de participer à l'expérience de glisse en basculant les épaules d'un côté puis de l'autre pour déclencher les virages. Ces conditions leur procurent des sensations qu'ils souhaitent pousser

mais ils sont empêchés par les logiques de sécurité décrites supra.

L'effet de groupe ramène les pilotes à la raison, évoluant dans la lenteur, en toute sécurité, créant une différence. Cet effet de groupe est d'autant plus marqué que bien souvent les pilotes portent des dossards jaunes fluorescents. De cette manière, ils augmentent les contrastes entre les groupes handicapés et les personnes dites « *valides* » rendant la différenciation encore plus visible. Parfois, c'est la personne dans le fauteuil qui porte un gilet jaune/orange¹⁴. Le fait de se différencier avec insistance - ou rentrer dans une adaptation à outrance - peut à terme entraîner l'exclusion (Stiker, 2002).

La pratique handiski en groupe, bien souvent marquée par l'usage de gilets fluorescents jaunes, est liée ici à une intention de sécurité, et finalement au choix d'une régulation de la vitesse de glisse. La pratique du handiski groupée implique de parcourir la piste de ski de manière modérée - quand la plupart des handiskieurs sont en demandes de sensations de vitesse et d'adrénaline - pour s'attendre les uns les autres et ainsi se suivre tout le long de la descente. De surcroît, le port du gilet fluorescent, que ce soit par le pilote et/ou la personne en fauteuil, renvoie un signal d'alerte pour signifier qu'il y a un obstacle ou que sa vitesse est lente.

On comprend alors que cette nécessité de contrôle de la vitesse des pratiquants handiski est liée à des comportements de sécurité, mais marque la différence avec les « *valides* » renforçant potentiellement la stigmatisation. Dans ce sens, il s'organise tout une logique de gestion de la vitesse et finalement, le déploiement d'une sécurité à outrance qui participe à différencier le handicap. La déficience est ainsi rendue visible, encore plus marquée en station de ski, valorisant plutôt la gestion du handicap par les pilotes. Finalement, ce besoin de reconnaissance du handicap en stations de ski exerce des pressions normatives silencieuses qui consistent à réduire la vitesse pour donner une « *bonne image* » du handiski. Cette gestion de la visibilité passe avant les considérations des personnes vivant des situations de handicap qui souhaitent avoir des sensations de vitesse et chuter comme tout le monde.

¹⁴ La vidéo montre un moniteur et un handiskieur qui porte un gilet orange : <https://www.youtube.com/watch?v=0ltPQOnnhfE>



6. Conclusion

L'accès aux stations de ski est devenu possible grâce aux progrès technologiques. Si les aménagements des stations de ski restent encore timides, les fauteuils-skis se sont perfectionnés et diversifiés. Cependant, même si la technologie est au rendez-vous, les bénévoles « *valides* » sont indispensables pour accompagner les skieurs handicapés. Certes la réglementation l'impose mais de plus en plus d'associations qui proposent des séjours handiski proposent de former leurs bénévoles au pilotage des fauteuils-skis. L'enjeu est double. Il s'agit, tout d'abord, de créer les conditions d'une visibilité positive du handicap en stations de ski, en formant les bénévoles. De ce fait, les bénévoles acquièrent des compétences techniques et de sécurité leur permettant de piloter de manière contrôlée. Ensuite, le diplôme « *d'assistant fédéral handiski* » (attribué par la FFH) ou la carte « *accréditation au pilotage Tempo Duo / Dualski Piloté* », (délivrée par le constructeur Tessier) serait une forme une reconnaissance ou une contrepartie pour les bénévoles, plus pour les jeunes que pour les retraités (qui ne réalisent pas la formation), qui sont en recherche d'expériences valorisables afin de se professionnaliser. L'expérience vécue, permet aux bénévoles d'accéder à des responsabilités reconnues, d'avoir des interactions valorisantes de la part des skieurs admiratifs de leur engagement et c'est pour les jeunes un moyen de s'inscrire dans un processus de socialisation. Les étudiants en STAPS de la filière APAS, peuvent ainsi approcher le handicap au plus près, et valoriser cette expérience pour leur futur métier dans ce secteur.

Cependant la mise en place de conditions sécuritaires (intégrées durant les formations), parfois trop poussées, créent de la différenciation, entre le groupe handiski et les skieurs « *valides* ». Le risque est de caractériser ainsi le groupe handiski par leur déficience, à travers un pilotage contrôlé.

Enfin, même si le contrôle du fauteuil-ski est central, le pilote bénévole cherche aussi à répondre aux attentes de la personne qui est dans le fauteuil-ski et se met en quelque sorte à son service. En effet, les personnes ayant des incapacités sont avant tout en vacances et pratiquent pour « *se faire plaisir* », « *retrouver des sensations* » (Sandrine). Il arrive que le bénévole modifie son pilotage en fonction des

demandes de la personne qu'il accompagne : accélération, pistes plus difficiles comme tester les pistes noires, virages plus marqués. Le bénévole doit alors trouver un compromis entre rester professionnel, alors qu'il ne l'est pas, et faire plaisir à la personne en situation handicap qui a payé son séjour pour vivre des sensations de vitesse. L'instrumentalisation possible du bénévole peut avoir des effets sur la visibilité positive mais fragile du handicap en station de ski. Dès lors, un compromis peut-il exister entre ces deux acteurs ? La chute peut elle devenir un moyen de déstigmatiser le handicap ? Comment le bénévole peut-il concilier le respect des règles de sécurité et la prise de risque, élément essentiel au plaisir de pratiquer ?

BIBLIOGRAPHIE

- ARCHAMBAULT E. (2002), Le travail bénévole en France et en Europe. Résultats du programme de recherche de l'université Johns Hopkins de comparaison internationale du secteur sans but lucratif, *Revue française des affaires sociales*, n°4, pp. 11-36.
- BARBANCE B., UGHETTO-SCHLOUPT A. (2007), La permanence d'un engagement communautaire. Le cas des Scouts et Guides de France, *Sociologies Pratiques*, n°15, pp. 83-95.
- COMBESSIE J. C. (2007), *La méthode en sociologie*, La Découverte « Repères », Paris.
- DEMOUSTIER D. (2002), Le bénévolat, du militantisme au volontariat, *Revue française des affaires sociales*, n°4, pp. 97-116.
- FERRAND-BECHMANN D. (2000), *Le Métier de bénévole*, Anthropos, Paris.
- GAUQUELIN M. (1993), Handicapé et sportif, l'évolution de la pratique sportive des handicapés depuis un demi-siècle, Actes du Colloque HANDITEC-SETAA, *Sport et Handicap. La Technologie au service des Personnes Handicapées et des personnes Agées*.
- GRIMAUD C. (2002), L'accompagnement des malades par les bénévoles des « petits frères des Pauvres ». Point de vue, *Revue française des affaires sociales*, n°4, pp. 53-62.
- HAMIDI C. (2002), Les raisons de l'engagement associatif. Le cas de trois associations issues de l'immigration maghrébine, *Revue française des affaires sociales*, n° 4, pp. 149-165.
- JUAN S. (1999), L'utilité sociale de l'activité associative face à la professionnalisation et à la « marchandisation », *Sociologie du travail*, n° 2, pp. 195-207.
- MARCELLINI A. (1991), *Sport, Stigmate et intégration sociale : contribution à l'étude des stratégies de déstigmatisation*, Doctorat STAPS, Université Montpellier I.



- MARCELLINI A., VILLOING G. (2014), *Corps, Sport, Handicaps : le mouvement handisport au XXIe siècle - Lectures sociologiques*, Téraèdre, Paris.
- MARCHAL E. (1992), L'entreprise associative entre calcul économique et désintéressement, *Revue française de sociologie*, n° 3, pp. 365-390.
- PERERA E. et BELDAME Y. (2016), *In Situ : interactions, situations et récits d'enquête*. L'Harmattan, coll. « Mouvement des Savoirs », Paris.
- POURTAU L., De OLIVEIRA J. P. et FERRAND-BECHMANN D. (2014), Les bénévoles « concernés » dans les associations de lutte contre le cancer en France. Spécificités et limites d'un engagement fondé sur le vécu et la « dette ». *Les Tribunes de la santé*, n°1, pp. 65-82.
- PUJOL L. (2009), *Management du bénévolat*. Vuibert, Paris.
- REICHHART F. (2009), Modalités d'accès aux activités touristiques des personnes déficientes, *Téoros*, vol. 28, n°2, pp. 73-81.
- REICHHART F. (2013), Evolution et perspectives de l'offre de loisirs à destination des personnes handicapées, *cahiers handicap et loisirs de nature*, *Espaces*, n°314, pp. 66-75.
- RULLAC S. (2012), Quels enjeux et modalités de collaboration entre les bénévoles et les salariés dans le secteur de l'économie solidaire ? Le cas de l'action sociale, *Le sociographe*, n°5, pp. 185-206.
- RUFFIÉ S. et FERREZ S. (2013), *Corps, sport, handicaps. Tome 1. L'institutionnalisation du mouvement handisport (1954-2008)*. Téraèdre, Paris.
- RUFFIÉ S. et PERERA E. (2013), De l'ASMF à la FSHPF, Des amicales au regroupement fédéral, in Sébastien Ruffié et Sylvain Ferrez (dir.), *Corps, Sport, Handicaps: l'institutionnalisation du mouvement handisport (1954 – 2008)*, Téraèdre, pp. 49-72.
- STIKER H. J. (2003), Les enjeux d'une approche situationnelle du handicap, *Education permanente*, n°156, pp. 115-121.
- VIGARELLO G. (1988), Une histoire culturelle du sport. Techniques d'hier... et d'aujourd'hui, *R. Lafont (Revue EPS)*, Paris.
- WINANCE M., VILLE I. et RAVAUD J. F. (2007), Disability Policies in France: Changes and Tensions between the Category-based, Universalist and Personalized Approaches, *Scandinavian Journal of Disability Research*, n°9, pp. 160-181.

