



le Conseil supérieur de la navigation de plaisance  
et des sports nautiques présente :

# le Guide pour l'accueil et l'accessibilité des personnes en situation de handicap au sein de structures nautiques de voile

avec le concours de  
la Fédération Française de Voile,  
la Fédération Française du Sport Adapté,  
la Fédération Française Handisport  
et la SCP Franc-Valluet

**rédigé par Bernard PORTE, cadre technique Voile DRDJS Rhône-Alpes  
et François-P. FRANC VALLUET, avocat à la Cour de Paris**

avec la collaboration de :

Jean-Yves Le Roux, cadre technique à la FFHandisport, DDJS de Vannes  
Georges Dejonghe, cadre technique à la FFHandisport  
Christophe Lattach, responsable de la commission voile à la FFSport Adapté

juin 2004

---

Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques  
3 square Desaix – 75015 PARIS  
tél : 01.44.49.89.71 – fax : 01.44.49.89.70 – [csnpsn.dtmpl@equipement.gouv.fr](mailto:csnpsn.dtmpl@equipement.gouv.fr)

# PREFACE

C'est en 2003, année européenne du handicap, que le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, saisi par Maître François-P. FRANC-VALLUET, a décidé 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.

En effet, nous avons constaté que beaucoup de projets ou d'initiatives dans ce domaine, nés dans l'enthousiasme d'une idée généreuse, tournaient court, faute d'avoir fait dès l'origine l'objet d'une bonne étude d'évaluation, de faisabilité et de gestion.

Ce "Guide de l'organisateur", qui fait l'objet de la seconde partie du présent rapport, n'aurait pas été complet s'il n'avait été précédé par le "Guide de l'accueil et de l'accessibilité des personnes handicapées au sein des structures voile", résultat du travail déjà engagé par la Fédération Française de Voile, la Fédération Française Handisport et la Fédération Française Sport Adapté, véritable recueil de toutes les informations utiles pour faciliter l'accès à la voile pour tous, et faire connaître cette activité à ceux qui sont en situation de handicap.

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques est heureux de s'associer à cette publication et remercie tous les participants au groupe de travail présidé par Bruno VOISARD.



Gérard d'ABOVILLE  
Président du Conseil supérieur  
de la navigation de plaisance  
et des sports nautiques

# SOMMAIRE

Préface	p 2
Sommaire	p 3
Introduction Générale	p 4
1 <sup>ère</sup> partie : le guide de l'accueil et de l'accessibilité des personnes handicapées au sein des structures voile	p 5
Introduction	p 5
1. Présentation	p 6
1.1. l'insertion grandeur nature ou la voile en toute liberté	p 6
1.2. les acteurs	p 6
1.3. pour quelle pratique	p 8
1.4. la structuration	p 8
2. Quelles questions se poser pour faire de la voile avec des personnes handicapées	p 9
2.1. pour quel type de handicap	p 9
2.2. avec quels bateaux	p 11
2.3. avec quels aménagements	p 13
2.4. avec quelle pédagogie	p 14
2.5. avec quelle formation	p 14
2.6. et la réglementation	p 15
2.7. qui peut m'aider	p 17
3. Avant tout, échanger	p 18
3.1. le questionnaire préalable	p 18
3.2. les avis médicaux	p 18
3.3. l'équipe d'encadrement	p 18
4. Où pratiquer	p 19
2 <sup>ème</sup> partie : le guide l'organisateur d'activités nautiques pour les personnes en situation de handicap	p 20
Introduction	p 21
L'identification du parcours	p 25
Conclusion	p 51
Annexes	p 52
annexe 1, tableau synthétique des handicaps physiques	p 52
annexe 2, tableau synthétique des handicaps mentaux	p 53
annexe 3, points de repère sur les mesures et l'accessibilité	p 54
annexe 4, questionnaire préalable à l'activité	p 56

# INTRODUCTION GENERALE

Réunir autour du handicap, les énergies, les compétences, les idées et les navigateurs, qu'ils soient valides ou handicapés, voici résumée la genèse de ce guide.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la pratique de la voile par des personnes handicapées n'offre pas d'obstacle majeur. Les adaptations possibles en font même une activité très accessible où le handicap s'oublie et où ne reste que le plaisir de naviguer ensemble.

Ce guide du handivoile est en fait la réunion de deux documents complémentaires.

Le premier est né, il y a presque 5 ans. Il apporte des réponses aux multiples questions des clubs de voile ou des structures d'accueil de personnes handicapées. Il est issu de la Fédération Française de Voile avec le concours des Fédérations Françaises Handisport et Sport Adapté.

Le second apporte un éclairage juridique et organisationnel pour ceux qui veulent créer leur propre structure avec le projet d'accueillir des personnes handicapées. Il est issu du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques

Ces deux visions permettent de donner un regard original, mais ne sauraient apporter toutes les réponses. En effet, la personne handicapée est unique et les éventuelles adaptations le sont aussi.

Sans doute trouverez-vous des redondances dans les deux parties, cela ajoute à l'originalité des deux approches et permet de garder la logique interne retenue par les auteurs.

# 1<sup>ère</sup> partie

## Guide de l'accueil et de l'accessibilité des personnes handicapées au sein des structures voile

par Bernard PORTE, cadre technique FFVoile, Jeunesse et Sports Rhône-Alpes

avec la collaboration de

Jean Yves Le Roux, cadre technique à la FFHandisport, DDJS de Vannes

Georges Dejonghe, cadre technique à la FFHandisport

Christophe Lattach, responsable de la commission voile à la FFSport Adapté

\* \* \*

Merci à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce document et tout particulièrement à François Gravier et Jean Baggioni avec qui cette aventure du handivoile s'est structurée.

\* \* \*

### Introduction

Être un lien. Tel est l'objectif de ce document.

Lien entre deux mondes perçus comme éloignés, antinomiques, alors que la voile permet de naviguer ensemble, quelles que soient les différences.

Être un lien en donnant les informations sur ce qu'est la pratique handivoile pour faciliter son insertion au sein des écoles de voile, des clubs et des structures ou associations accueillant ou informant les personnes handicapées.

*"La voile, c'est difficile, dangereux. Mon handicap est trop lourd ! C'est une activité qui coûte cher. Le club n'a pas le matériel adapté, ni les installations. Qui va encadrer, dans quelles conditions de sécurité ? ...".* Autant de questions auxquelles nous apportons des éléments de réponse et fixons quelques repères fondamentaux facilitant l'accès vers une sortie à la journée jusqu'aux jeux paralympiques !

Ce lien s'adresse à tous ceux que la voile passionne et qui veulent partager. Il est destiné plus particulièrement aux écoles de voile ou aux structures d'accueil de personnes handicapées, à leur encadrement pour un meilleur accueil en relation avec le titre de ce guide.

# 1. Présentation

## 1.1. *L'insertion grandeur nature ou la voile en toute liberté*

Avec le poing levé, un paraplégique expliquait sa joie de pouvoir pratiquer une activité où le fauteuil n'était pas un frein, ni une contrainte car il reste au port. Il me disait "*redevenir ou devenir une personne épanouie*".

Voir le visage réjoui d'un déficient mental à la barre d'un bateau collectif est une belle satisfaction !

La notion d'autonomie prend ici toute sa valeur et tout son sens. La voile permet aux personnes handicapées de gagner en indépendance, de rivaliser avec les valides, ceux qui n'ont a priori pas de handicap. A priori ? Les capacités développées par les personnes handicapées nous étonnent dans bien des cas.

Tous les acteurs de la voile connaissent la richesse du milieu nautique, son histoire, son environnement, mais aussi, comme pour toute activité de plein air, son danger potentiel.

La confrontation à un nouveau milieu, dans des conditions de sécurité adaptées, permet de développer des capacités physiques, motrices, cognitives et affectives. C'est aussi vivre une aventure humaine et sociale par l'entraide et les échanges.

La diversité des supports permet une pratique mixte avec le partage d'une passion entre personnes handicapées et valides, en équipage, en famille ou entre amis.

L'insertion n'est plus à démontrer mais à montrer, à mettre en œuvre pour aller au delà du regard que chacun porte sur le handicap.

## 1.2. *Les acteurs*

### 1.2.1. La Fédération Française de Voile

La Fédération Française de Voile (FFVoile) est chargée de développer et de gérer le sport voile sous toutes ses formes : enseignement, loisirs, compétition, haut niveau olympique, formation des cadres, information des usagers... Tous les publics sont concernés sans distinction d'âge ou de capacités physiques ou mentales. Tous les supports sont pris en compte : voile radiocommandée, voile légère, habitable, ....

Elle met en œuvre des actions et des conventions avec les divers partenaires du handicap et elle concourt au développement de la pratique de la voile auprès de personnes handicapées : le handivoile à travers ses 1200 clubs affiliés avec en 2003, 600 clubs labellisés dont 495 Écoles Françaises de Voile, mais aussi au sein de L'IFSD, l'instance internationale handivoile de ISAF, la fédération internationale de voile.

### 1.2.2. La Fédération Française de Sport Adapté

La Fédération Française du Sport Adapté (FFSA) gère et développe les activités physiques et sportives pour les personnes atteintes de déficiences intellectuelles ou de troubles psychiques stabilisés. Elle a pour objectif de permettre à ses licenciés de pratiquer dans les meilleures conditions, de développer et de soutenir la pratique du sport.

Cinq formes de pratiques adaptées dans leur organisation, leurs programmes, leur encadrement, leurs équipements et leur règlement sont développés :

1. activités motrices et orientées,
2. sport de compétition (3 divisions),
3. sport paralympique,

4. sport scolaire,
5. sport intégré

### **1.2.3. La Fédération Française Handisport**

La Fédération Française Handisport (FFHandisport) a, parmi ses objectifs essentiels l'épanouissement et l'intégration sociale de la personne handicapée physique ou déficiente visuelle par la pratique sportive.

Elle propose, aussi bien sous une forme de loisir pour le plus grand nombre que dans le domaine de la compétition de haut niveau, 45 disciplines dont 18 présentes aux Jeux Paralympiques.

La FFHandisport a pu ainsi dégager pour la voile sportive, trois axes de développement :

- le MINIJ, pour la pratique sportive ,
- le Bateau Collectif et l'Habitable,
- la pratique de haut niveau en étroite collaboration avec la FFVoile pour la préparation des athlètes qui représentent la France aux jeux paralympiques.

Le développement de nouveaux supports adaptés impliquera des évolutions de ces pratiques.

Enfin, pour les pratiques de découverte, de loisirs et d'enseignement, la FFHandisport s'appuie fortement sur la logistique et le maillage des clubs de voile de la FFVoile avec leur matériel habituel.

Une convention lie les deux fédérations.

### **1.2.4. Les autres fédérations**

D'autres fédérations gèrent les pratiques sportives pour les personnes handicapées, notamment pour les déficients sensoriels, Fédération Française des Sourds de France. Il existe aussi des fédérations dites affinitaires, des fédérations scolaires qui gèrent des pratiques sportives. Ces dernières peuvent avoir des actions ciblées vers les personnes handicapées.

### **1.2.5. Les structures d'accueil des personnes handicapées**

Les personnes handicapées non autonomes sont accueillies au sein de structures sous la tutelle des DDASS. Le plus souvent, ce sont ces centres qui nouent les contacts avec les écoles de voile.

Institut Médico-Éducatif (IME), centre de rééducation fonctionnelle, centre d'accueil, hôpital psychiatrique, atelier protégé, Centre d'aide par le travail (CAT) ... sont les principaux.

La pratique de la voile est d'autant facilitée que ces structures organisent l'accompagnement des stagiaires lors des sorties voile.

### **1.2.6. Les associations de personnes handicapées.**

Certaines sont célèbres, d'autres moins, ces associations contribuent largement à l'insertion et au bien être des personnes handicapées. Elles possèdent très souvent des délégations régionales ou départementales.

APF : Association des Paralysés de France

UNAPEI : Union Nationale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés.

APAJH : Association de parents d'Adultes et de Jeunes Handicapés.

## **1.3. Pour quelle pratique**

### **1.3.1. La demande**

La pratique handivoile n'est pas une nouveauté. Quantifier et évaluer le potentiel a été fait avec une enquête menée en 1997 en Rhône-Alpes auprès de 250 structures accueillant des personnes handicapées. Il en résulte que 25% des centres faisaient ou avaient déjà fait pratiquer de la voile à leurs pensionnaires. 25 % étaient directement intéressés pour pratiquer, 25 % étaient intéressés, mais invoquaient des contraintes qui semblaient rendre la pratique difficile ou impossible. Une analyse plus fine des données montrait que des structures similaires faisaient pratiquer la voile et avaient donc surmonté les difficultés !

Ainsi près de 75 % des établissements seraient susceptibles de faire pratiquer la voile tout type de handicap confondu. Les difficultés évoquées correspondent à un déficit d'information que ce guide essaye de combler !

Plus marginale, mais en constant développement, la demande individuelle émanant en particulier de personnes handicapées physiques est prise en compte. Elle correspond à une volonté d'insertion à laquelle les clubs répondent plus ou moins facilement. Nous y reviendrons.

### **1.3.2. Intégration ou insertion**

La notion d'intégration suppose la non-prise en compte de la problématique de l'individu. Il est question de "mettre dedans", d'incorporer un système. Cette disposition provoque l'assimilation d'un élément dans un ensemble qui, fondamentalement, ne se trouvera pas modifié. À l'inverse, la notion d'insertion sous-entend qu'une personne garde son identité, ses caractéristiques. Dans ce cas, il y a volonté du groupe d'accepter la personne telle qu'elle est, et non de la conformer à une représentation sociale.

Cela a été évoqué en introduction, la voile représente une filière d'insertion forte. Que cela soit sur des bateaux adaptés, des catamarans ou des habitables, la voile est un sport accessible à une pratique mixte.

## **1.4. La structuration**

### **1.4.1. Le développement**

Le secteur développement de la FFVoile gère un réseau de 500 Écoles Françaises de Voile, parmi lesquelles un tiers déclare avoir une pratique handivoile.

Une commission handivoile a été mise en place en 2003 afin de prendre en compte l'ensemble de la problématique du handivoile et répondre ainsi aux diverses sollicitations. Cette commission travaille en étroite collaboration avec la FFHandisport, ainsi les deux fédérations unissent leurs moyens pour répondre aux demandes.

### **1.4.2. L'activité de compétition**

La voile est présente aux Jeux Paralympiques avec deux séries : le 2.4 petit quillard de sport en solitaire type MiniJi, et le Sonar , bateau à 3 équipiers. La FFVoile et la FFHandisport se sont associées pour organiser et faciliter la préparation des futurs champions.

Plus localement, l'activité compétition handivoile est centrée sur le MiniJi avec une association qui gère cette série : l'ASPRO MiniJi. Une régates nationale regroupant handicapés et valides est organisée chaque année. Cette compétition est le support du championnat de France handisport depuis 2002.



On voit apparaître dans certaines régions des régates sur Access Dinghy 2.3. Ce développement d'autres supports de compétition entraînera une évolution dans la pratique sportive avec un regroupement des supports sur des régates en temps compensé. Les règles de course sont les mêmes et la FFV accepte la participation des régatiers handicapés sauf contraintes particulières.

L'habitable est aussi utilisé pour régater. La collaboration de valides reste nécessaire en relation avec la nature du handicap. Le programme des courses n'est pas limité : du parcours traditionnel à la course transocéanique. Un bateau suffisamment grand permettra à chacun de vivre dans un confort nécessaire aux handicapés pour récupérer des moments difficiles.

Les supports traditionnels de la voile légère peuvent être utilisés suivant le degré de handicap, notamment pour les personnes handicapées mentales. La FF Sport Adapté a édité un règlement spécifique pour les régates de voile.

La concertation et l'encadrement de ces régates sont à développer pour les meilleures conditions de sécurité. La réglementation et le règlement technique de la FFVoile utilisés pour l'organisation de la sécurité des régates sont valables pour tous les publics. Le bon sens et la responsabilité des organisateurs et du comité de course sont ici primordiaux. L'avis de course précise les catégories de bateaux amenées à se retrouver sur une régate. Dans le cas où une personne handicapée voudrait régater sur un support traditionnel, en fonction de son degré d'autonomie, il pourra prendre contact avec l'organisateur afin que chacun puisse apprécier les éventuelles adaptations du dispositif de sécurité et faciliter l'accueil.

### **1.4.3. Le loisir**

La voile loisir est paradoxalement peu pratiquée. Si l'autonomie est forte sur l'eau, il n'en est pas de même à terre dans la préparation et la mise en œuvre (mise à l'eau des bateaux, aide à l'embarquement, ...). L'accueil et l'encadrement nécessaires ne permettent que rarement une pratique régulière. Seules les pratiques familiales, entre amis ou accompagnées sont possibles.

Des solutions entre valides et personnes handicapées sont à développer : bourse des équipiers, journées programmées, permanences, ...

### **1.4.4. L'aventure**

Traverser l'Atlantique, faire le tour du monde, ... autant de projets plus ou moins individuels pour faire rêver mais aussi sensibiliser sur les possibilités des personnes handicapées. La passion qui est au cœur de ces aventures devrait se transmettre ensuite par la communication ou par des programmes bénéficiant au plus grand nombre (valide ou non).

## **2. Quelles questions se poser pour faire de la voile avec des personnes handicapées ?**

### **2.1. *Pour quel type de handicap ?***

#### **2.1.1. Le 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, ...) Les facultés mentales sont normales avec parfois une émotivité accrue. Un tableau synthétique repris en annexe 1 illustre les principaux handicaps.

Parfois impressionnant, le handicap physique n'a que peu de contre-indication à la pratique de la voile. Nous reviendrons plus loin sur les précautions et adaptations possibles.

Les facultés d'adaptation des personnes handicapées restent insoupçonnées. En mémoire, Yann, un IMC se déplaçant en fauteuil électrique, navigue en barrant d'un côté avec un bras, de l'autre avec ses pieds posés sur la pédale du palonnier ...

Quelques points de repère sont à pointer pour des adaptations potentielles :

- possibilités de déplacement, debout, assis (fauteuil)
- possibilité de préhension,
- capacité à rester assis sans aide,
- capacité à communiquer.

### **2.1.2. Le handicap mental**

Même constat que pour le handicap physique quant à la difficulté de rentrer dans le détail. Nous pouvons décrire différents aspects (Cf. annexe 2 pour un tableau synthétique) :  
Troubles et déficiences : quelques précisions.

- Troubles : anomalie de fonctionnement d'un organe ou d'un système. En psychopathologie, les troubles psychiques regroupent ce qui est du ressort de la maladie mentale : psychoses, névroses, troubles graves de la personnalité. Ils nécessitent un suivi thérapeutique et relèvent d'une structure sanitaire.

- Déficiences : problème dans la fonction organique ou la structure anatomique.

La déficience se traduit par une perte ou une altération d'une structure ou d'une fonction, comme la mémoire, l'attention et les émotions. Les déficiences intellectuelles concernent principalement le retard mental. Les troubles du comportement et de la personnalité peuvent être associés.

La prise en charge se fait généralement dans des structures médico-éducatives ou sociales (I.M.E, C.A.T, foyer de vie,...).

La représentation du handicap a toutefois évolué ces dernières années. Considéré avant tout comme une difficulté qui empêche ou qui limite le potentiel d'accomplissement d'un individu, l'Organisation Mondiale de la Santé qualifie aujourd'hui le handicap, davantage comme le résultat d'un processus où les facteurs individuels et contextuels interagissent pour produire une situation de handicap. L'environnement joue alors un rôle majeur avec des éléments qui facilitent ou qui entravent le fonctionnement et la participation des individus.

Dès lors, le phénomène du handicap n'est plus conçu comme étant, seulement l'état fonctionnel de l'individu, mais comme une situation résultant d'une interaction entre les caractéristiques individuelles et l'environnement.

L'accompagnement des personnes handicapées mentales suppose :

- 1/ de prendre en compte les effets des troubles sur l'environnement
- 2/ qu'il n'est pas indispensable de tenter de comprendre le sens de ces troubles
- 3/ qu'il est nécessaire de restituer ces troubles dans leur contexte d'émergence.

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.

### **2.1.3. Le handicap sensoriel**

Déficit ou absence de la vision, de l'audition, le handicap sensoriel implique des difficultés de communication ou de prise d'information. Le plus souvent, il 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 ! Pour les déficients visuels, il existe des compas sonores qui permettent de garder un cap donné. Des expériences avec des cartes en relief ont également été fructueuses.

### **2.1.4. Tout est question d'adaptation**

Ce découpage par type de handicap n'est qu'un reflet, la réalité est souvent synonyme de rencontre avec des personnes polyhandicapées. **Quoi qu'il en soit, la pratique de la voile est toujours possible, tout est question d'adaptation :**

- bateaux,
- aménagements dans la structure ou pour accéder à l'eau, aux bateaux,
- équipement de navigation,
- pédagogie mise en œuvre,
- dispositif de sécurité
- ...

Le résultat final, fruit de questionnements et d'essais permettra à certains de pratiquer la voile en promenade accompagnée uniquement, pour d'autres d'avoir une pratique autonome.

## **2.2. Avec quels bateaux ?**

### **2.2.1. Les bateaux standards**

Les bateaux des écoles de voile offrent de larges possibilités de pratique. Les possibilités motrices ou intellectuelles induiront des choix d'embarcations en relation avec des critères de stabilité, de technicité, de rapidité et **ce, sans adaptation pour une grande majorité des personnes handicapées.**

Le catamaran et le bateau collectif représentent des support de choix. Rien n'empêche les plus jeunes de faire de l'optimist ou pour certains de faire de la planche à voile ou du dériveur. L'habitable est un support de référence dans la continuité du bateau collectif.

Le catamaran est intéressant pour le handicap physique car il permet dans des conditions de vent raisonnable de faire pratiquer presque tout le monde. Sa stabilité et le trampoline permettent de conduire allongé, avec les pieds, d'une seule main, ...

Pour ce qui est des bateaux collectifs, la traditionnelle caravelle manque parfois de place mais reste une valeur. La goélette Mercator permet d'embarquer jusqu'à 10 personnes sur des plans d'eau sans trop de vagues. Elle présente la particularité de pouvoir être vendue en kit avec plusieurs degrés de finition, ce qui représente une possibilité de chantier d'insertion. Le Pythéas, plus imposant, représente également une alternative. Des bateaux traditionnels, type Pirmil ou Seils des chantiers Canotage de France, permettent d'allier voile et aviron suivant les conditions et les motivations. L'aspect vieux gréement apporte une valeur ajoutée non négligeable pour des pratiques de découverte nautique avec des valides.

Pour le choix de l'habitable, un plan de pont dégagé, un cockpit et un carré très spacieux seront recherchés pour faciliter les déplacements. Contrairement au dériveur, le bateau habitable, plus spacieux, possède une stabilité qui lui est propre, indépendante des déplacements de l'équipage, ce qui favorise l'embarquement de personnes à mobilité réduite. Il nécessite souvent un équipage plus important. Il représente un lieu de vie, où les tâches sont nombreuses et variées, soit une « mini-société » qui fonctionne en autonomie. L'adaptation réside principalement dans le choix judicieux des rôles confiés aux équipiers handicapés en fonction de leurs possibilités. Le programme de navigation sera choisi par le skipper ou le responsable technique en fonction de la "force" de l'équipage.

### **2.2.2. Les bateaux à adapter**

L'adaptation des bateaux traditionnels permettra d'élargir les possibilités de pratique. On cherchera à agir sur l'accastillage pour en réduire le nombre ou faciliter les manœuvres. Cela peut être le blocage du chariot d'écoute, la suppression du stick sur les catamarans, l'arrêt de l'écoute de grand'voile avec un nœuds, sans parler des réductions de voilure, des démultiplications de palans.

Le fait de regrouper toutes les commandes à portée de main avec des renvois ou autres astuces est intéressant pour éviter les déplacements dans les bateaux collectifs ou les habitables. Sur ces derniers supports, les automatismes et enrouleurs divers faciliteront la manœuvre. Il peut être envisagé pour les personnes à mobilité réduite d'installer un système

"d'ascenseur" pour descendre dans le bateau.

L'installation de poignée reliée à la barre (sous forme d'un bracelet velcros par exemple) permet de gouverner avec les bras ou les jambes.

Pour les handicapés n'ayant plus de ceinture abdominale et ne pouvant pas rester assis seul, l'installation d'un siège de type "baquet" (relativement facile à faire en polyester) ou de siège en mousse haute densité (type hydrospeed) peut être envisagée.

Pour le handicap mental, les problèmes de repérage dans l'espace et de latéralisation peuvent impliquer des codes de couleurs sur le bateau ou sur les écoutes ou les drisses. Penser que le plus souvent, ils ne savent pas bien lire, ou que leur mémoire est limitée nécessite la mise en place d'une signalétique particulière (photos, dessins, ...).

Pour le reste, c'est l'imagination, le bon sens, le bricolage. Les échanges avec vos navigateurs ou l'équipe qui les entoure habituellement (éducateur, ergothérapeute, médecin, famille, ...), l'observation de leurs capacités motrices et/ou intellectuelles vont vous permettre de trouver les solutions.

### **2.2.3. Les bateaux spécifiques**

Nous les appelons ainsi à tort car ils ont été créés le plus souvent pour les valides. Cette catégorie correspond à des bateaux qui permettent une pratique autonome en sécurité. Seuls les bateaux largement implantés sont présentés ici.

Le plus connu est le MiniJi. Réplique des anciens Classes J, les fabuleux 12 m JI ayant disputé la Coupe América jusqu'en 1987. Insubmersible, son lest mobile de 100 kg lui confère une très bonne stabilité. Facilement transportable, il permet de naviguer dès 60 cm de fond et dans presque toutes les conditions de vent (attention aux trop grosses vagues). Il se pilote avec les mains ou avec les pieds par l'intermédiaire d'un palonnier. Il peut être équipé d'un foc auto-vireur, d'un spi asymétrique. Toutes les commandes sont rapportées près du mat.

C'est un bateau performant au programme très large qui sera plus facilement utilisé après la phase d'initiation pour le perfectionnement, l'école de sport et la régata. Il existe une association de classe : l'ASPRO MiniJi France.

Le Minimaran est un trimaran alliant stabilité et rapidité. L'embarquement et le débarquement peuvent se faire de la plage directement avec éventuellement une planche pour faciliter le passage du fauteuil au siège du bateau du fait des coques latérales.

Le Triak, comme le bateau précédent, est un petit trimaran. C'est un kayak de mer sur lequel grément, dérive, gouvernail et petits flotteurs ont été adaptés. Deux surfaces de voile sont disponibles (dont une grande voile pouvant être réduite) ainsi que des commandes à distance avec des poignées ou un palonnier sont disponibles. Son point faible réside dans son accastillage parfois fragile.

Derniers supports, la gamme de bateaux Access Dinghy : le 2.3 mono ou biplace, le 303 et le liberty. Très simple d'utilisation avec le gouvernail entre les jambes, une assise au fond du bateau face à l'avant, il est pratiquement inchavirable avec une dérive lestée qui se remplit d'eau. Sa grand-voile a un système d'enrouleur permettant de faire varier la surface en navigation. La particularité de ces bateaux est qu'ils peuvent être équipés de commandes électriques sur le gouvernail et la voile.

Particulièrement adapté pour la découverte ce bateau, notamment le double, permet à des personnes, même lourdement handicapées, de naviguer ou faire découvrir la voile à leurs amis, leur famille en toute sécurité, de pratiquer avec des valides à égalité pour une logistique de mise à l'eau semblable à n'importe quel bateau ! Une association gère l'animation de cette classe : Access Dinghy, La Voile, Ensemble.

## **2.3. Avec quels aménagements ?**

### **2.3.1. Il existe des normes pour les structures à terre**

Toute nouvelle construction devant accueillir du public doit répondre aux normes en vigueur pour l'accueil de personnes à mobilité réduite. Cette avancée permet une plus large accessibilité. Reste le problème des structures plus anciennes où il ne s'agit pas de tout raser, mais de mettre des aménagements simples et pas toujours très coûteux.

Une priorité, les vestiaires et les sanitaires. Leur accès doit être possible aux fauteuils. Des rampes en bois pas trop inclinées suffisent souvent. Pour les sanitaires, l'espace est souvent réduit, il faut donc trouver une solution en aménageant éventuellement les cloisons. Attention à l'espace pour pouvoir fermer la porte avec un fauteuil à l'intérieur !

Deuxième priorité, l'accès à l'eau, voir à la base elle-même. La réflexion commence dès le parking où des places peuvent être réservées. Le revêtement du sol joue une grande importance. Un fauteuil roule très mal sur du sable, du gros gravier ou sur de la pelouse. L'enrobé ou un revêtement bien tassé seront recherchés. Même souci pour l'accès à l'eau où de la moquette rend parfois beaucoup de service. L'accès au ponton sera suffisamment large. Attention aux pontons trop hauts ou trop bas qui ne facilitent pas l'embarquement. Des planches, des plaques de mousse ou de la moquette peuvent faciliter ces phases de transfert.

Certains ports commencent à s'équiper d'ascenseurs pour fauteuils ou de systèmes équivalents permettant d'éviter la rampe d'accès au ponton.

Pour l'embarquement de personnes tétraplégiques, il peut être aménagé un portique qui permet de soulever facilement les personnes pour les embarquer ou débarquer avec un harnais adapté. Il en existe pouvant être manipulé par la personne handicapée elle-même. L'association Access Dinghy, La voile Ensemble a développé un portique d'aide à l'embarquement adaptable partout et transportable.

L'annexe 3 donne les principaux points de repère en termes de mesures pour imaginer les meilleures solutions d'accessibilité.

### **2.3.2. Le bon sens**

Avant d'investir, vous l'aurez compris en lisant ces lignes, le bon sens et l'astuce permettent de réaliser des miracles. Là encore, la concertation permettra de soulever les bons problèmes et de trouver des solutions adaptées. Les investissements pourront faire l'objet de projets à plus ou moins long terme. Nous verrons plus loin les possibilités d'aide.

### **2.3.3. L'équipement en navigation**

L'équipement en navigation prendra en compte la spécificité des handicaps. Ainsi, les personnes handicapées physiques n'ont pas toujours une bonne thermorégulation, du fait de la perte de sensibilité, ils ne ressentent pas le froid. On veillera alors à ce qu'ils soient habillés chaudement et bien abrités des embruns par des cirés ou des combinaisons néoprènes. La société Vadé Rétro<sup>1</sup> propose des combinaisons étudiées pour être enfilées facilement, ou pouvant être faites sur mesure avec des renforts ou des rembourrages.

Les paraplégiques ou les tétraplégiques ont une grande sensibilité aux escarres, ils n'aiment pas l'humidité. Des coussins spécifiques (souvent personnels) seront utilisés, les temps de navigation seront étudiés afin que les stations assises trop longues soient évitées.

Les pieds seront protégés de chaussettes néoprènes pour éviter le froid et les coups pour les para ou tétraplégiques qui ne ressentent pas la douleur.

La protection solaire ne sera pas oubliée, notamment pour les handicapés mentaux.

Certains traitements médicaux enlèvent leur résistance aux rayonnements solaires. Gants de vaisselle, casquette, vêtements adaptés et crème solaire indice maximum toutes les heures doivent permettre une pratique normale.

Pour le reste, ce sont les mêmes précautions qu'avec des valides.

Pour le retour à terre, des habits de rechanges complets auront été prévus, une petite boisson chaude sera la bienvenue si les conditions ont été fraîches.

Sachez enfin que la FFVoile demande l'utilisation de gilets de sauvetage norme 100 N pour les personnes handicapées.

## **2.4. Avec quelle pédagogie ?**

L'encadrement des personnes handicapées au-delà des considérations physiques développées, ne pose pas de problème particulier d'un point de vu pédagogique. Les temps de travail seront surveillés.

En ce qui concerne le handicap mental ou les handicaps associés, il en va tout autrement. La voile est une activité où la composante cognitive est forte. Ces capacités sont souvent limitées chez les personnes handicapées mentales. Ainsi la possibilité de se représenter la direction du vent, une trajectoire au louvoyage sont du domaine de l'abstrait, la mémorisation de la terminologie, du rôle des bouts ou écoutes est difficile, quand ce n'est pas simplement le parcours à réaliser. Une consigne imprécise, un oubli, trop d'informations, ... là où un valide s'adapte, une personne handicapée mentale sera en échec.

Si la pédagogie est parfois définie comme une activité de résolution de problème, cet encadrement représente une très belle école de pédagogie où la vitesse d'adaptation du moniteur sera mise à l'épreuve !

Le dialogue avec les éducateurs est un point de départ important pour définir et apprécier les capacités de chacun.

La préparation des séances sera donc particulièrement soignée. Faire simple avec de nombreuses répétitions est un point de départ à ce travail. Enfin la patience sera de mise !

## **2.5. Avec quelle formation ?**

### **2.5.1. Les diplômes**

Il existe des brevets d'état handisport et sport adapté, mais ces derniers ne permettent pas l'enseignement de la voile sauf pour des personnes handicapées mentales. Le responsable technique qualifié de la structure voile est responsable des personnes qui encadrent l'activité handivoile.

Le monitorat fédéral de voile, le brevet d'état de voile (BEES1) ou le brevet professionnel voile (nouveau diplôme amené à remplacer le BEES 1) permettent l'enseignement de la voile à des personnes handicapées. La formation comporte normalement une sensibilisation à cet enseignement.

La convention signée entre la FFVoile et la FF Handisport prévoit la possibilité pour une personne handicapée de passer le monitorat fédéral de voile. Le diplôme est alors signé des deux fédérations et entraîne d'éventuelles restrictions ou obligations en termes de sécurité par exemple, inscrites sur le diplôme.

### **2.5.2. Le certificat de qualification handivoile (CQH)**

Cette qualification est construite sur le même modèle pour le handicap physique ou mental. Elle permet d'avoir une formation concrète traitant de la problématique de l'accueil et de l'enseignement de la voile à des personnes handicapées avec une mise en situation pratique pendant les stages.

Le module A traite de la connaissance générale du handicap. Les personnes ayant reçu une formation de santé dans ce domaine, les BEES Handisport ou Sport adapté ainsi que les éducateurs spécialisés peuvent demander une validation d'acquis de l'expérience.

Le module B traite spécifiquement de l'enseignement de la voile à des personnes handicapées avec un rapport de mise en situation pour le handicap mental. Là aussi, il peut être demandé une validation d'acquis de l'expérience pour les cadres voile ayant un vécu important dans l'accueil et l'encadrement des personnes handicapées. Les dossiers sont disponibles auprès de la FFHandisport ou de la FFSport Adapté.

Ces formations sont organisées conjointement par les trois fédérations, les qualifications sont délivrées par la FFHandisport ou la FFSport Adapté. Le calendrier des formations est diffusé sur le site Internet de la FFVoile ou de la FFhandisport.

### **2.5.3. Le centre de ressources documentaires de l'École Nationale de Voile**

L'École Nationale de Voile (ENV) basée sur la presqu'île de Quiberon possède un centre de ressources documentaires lié à la voile unique.

Une compilation des données relatives à la voile et au handicap est en cours d'élaboration. Ainsi, tout ceux qui recherchent des informations plus spécifiques sur les travaux réalisées et les diverses publications existantes pourront contacter l'ENV et contribuer ainsi à la formation continue de cadres.

## **2.6. *Et la réglementation ?***

### **2.6.1. L'arrêté du 9 février 1998**

L'accueil de personnes handicapées n'est pas soumis à des règles particulières. La diversité des handicaps ne permet pas la définition de règles uniformes.

L'arrêté du 9 février 1998 "relatif aux garanties d'encadrement, de technique et de sécurité dans les établissements d'activité physique et sportive qui dispensent un enseignement de la voile" s'applique normalement.

Le Ministère des Sports a pris position en préconisant la responsabilité du responsable technique notamment dans les moyens d'encadrement et de sécurité qui doivent être adapté aux conditions et aux capacités du public.

### **2.6.2. Le test de natation**

La pratique de la voile implique d'attester d'une capacité à nager 50 M, ou 25 pour les moins de 16 ans. Cela se traduit le plus souvent par une attestation sur l'honneur de la personne ou de son représentant légal.

Sans cette attestation, il est prévu un test de natation dit "test anti-panique". Même si les personnes handicapées sont à l'aise dans l'eau, il peut être difficile pour certain de faire les 20 mètres prévus ou le rétablissement prévu par ce test avec gilets.

Questionné à ce sujet sur le handicap physique, le Ministère de la Jeunesse et Sports a autorisé à réduire cette distance du moment que le handicapé puisse se maintenir accroché à

l'embarcation et attendre dans des conditions convenables l'arrivée des moyens d'intervention. Dans ces conditions, le dispositif de sécurité devra être renforcé et une surveillance rapprochée sera organisée. Le texte du Ministère est disponible sur le site Internet de la FFVoile ou au centre de ressources documentaires de l'Ecole Nationale de Voile.

Cette démarche positive se heurte néanmoins à une difficulté juridique dans la mesure où le texte de départ ne prévoit pas de mesure dérogatoire à ce test.

### **2.6.3. Les instructions et les recommandations de la FFVoile.**

En complément de l'arrêté du 9 février 1998, la FFVoile a édicté pour ses écoles de voile des recommandations et des instructions.

L'instruction B comporte le passage suivant : *“Concernant l'encadrement des personnes handicapées, les ratios d'encadrement doivent être définis en collaboration avec les organismes ou les autorités compétents (associations, médecins ou kinésithérapeutes en charge des personnes, à défaut, DDJS)”*. D'une manière générale, il semble que 8 personnes soient un maximum. Ce chiffre sera revu à la baisse suivant le type de handicap. Il est de toute façon laissé à l'appréciation du responsable technique de la base.

La recommandation G préconise que soit inscrit dans le règlement intérieur du club le port du gilet de sauvetage de 100 newtons (norme européenne), du même type que ceux obligatoires pour les jeunes de moins de 6 ans ou dans l'équipement de sécurité des habitables.

### **2.6.4. Les assurances**

Les fédérations délivrent des licences intégrant obligatoirement une assurance. La licence enseignement ou club de la FFVoile, les licences de la FFhandisport ou FFSport Adapté couvrent les risques habituels. Il est proposé systématiquement des possibilités de compléments moyennant un surcoût. Dans le cadre des activités des centres spécialisés, des assurances spécifiques existent.

Pour la régates, seule la licence club de la FFVoile permet de participer à des régates sélectives pour des championnats de France FFVoile. La licence FFHandisport permet de participer à toutes les autres régates de la FFVoile. La licence FFSport Adapté permet de participer aux régates organisées uniquement par cette fédération (dans l'attente d'accords avec la FFVoile).

### **2.6.5. Le dispositif de sécurité**

Comme vous le verrez dans la deuxième partie, **une obligation de résultat est ici demandée**. Votre dispositif de sécurité se doit d'être réfléchi et adapté.

Le renforcement du dispositif de sécurité reste à l'appréciation du responsable technique qualifié de l'école de voile. La spécificité des sites, des publics et des conditions météorologiques impliquent de multiples possibilités d'adaptation.

Le nombre de personnes handicapées pouvant être encadré par un moniteur est au maximum de 8 comme nous l'avons vu. Il peut descendre jusqu'à 1 pour des personnes lourdement atteintes ou dans de mauvaises conditions de vent ou de mer. Le responsable technique qualifié organisera cette répartition.

Dans le cadre d'une pratique régulière avec un centre, proposer aux accompagnants ou aux éducateurs de passer le permis de conduite des bateaux à moteur permet, avec une formation adaptée, de renforcer le dispositif de sécurité sur un autre bateau à moteur. Cela peut aller jusqu'à la mise en œuvre d'un plan de formation conduisant à une qualification en voile reconnue ! Ces solutions peuvent permettre d'alléger les charges d'encadrement.



## **2.7. Qui peut m'aider ?**

### **2.7.1. L'aide pour les aménagements et le matériel**

Le financement des aménagements reste un souci majeur. Voici quelques sources possibles (sans hiérarchie, ni exclusivité).

La Fédération Française Handisport avec le Ministère des Sports peut financer des travaux d'accessibilité allant jusqu'à 50 % des aménagements facilitant la pratique : pontons, portiques, rampes spéciales, ...

Les collectivités locales et territoriales peuvent aider. C'est auprès des services concernés par les personnes handicapées (le nom varie suivant les lieux) qu'il vous faudra vous adresser en complémentarité des services des sports.

L'État, à travers des aides exceptionnelles, peut être présent. Vous vous adresserez en priorité auprès des Directions Départementales Jeunesse et Sports, mais aussi auprès des organismes comme la Caisse d'Assurance Maladie. Le Ministère des Sports met en place différents dispositifs, notamment le FNDS (Fond National de Développement du Sport), la possibilité d'aides spécifiques aux activités handicapées, ou par des concours de type "Défi jeune" et qui s'organisent périodiquement pour valoriser des entreprises originales.

Les associations nationales liées aux personnes handicapées sont aussi des ressources potentielles, mais aussi d'autres structures comme la Mutualité Française, ou des clubs services type Kiwanis, Rotary, Lions Club ...

Enfin, les partenaires privés, sponsors, mécènes, fondations ne sont pas à négliger.

### **2.7.2. Organiser des partenariats**

Trouver de l'argent pour financer un projet est un sport à part entière. Nous vous proposons quelques points de repère sur les tactiques utilisables.

Tout d'abord votre dossier doit être bref et aller très vite à l'essentiel. Les retombées seront développées (journées d'initiation, réduction sur les stages, suivis médias, ...). Le budget doit présenter les dépenses et les recettes (charges et produits). N'hésitez pas à valoriser le bénévolat en entrées et sorties. Le temps passé par les permanents est à ajouter car il représente un investissement du club. Montrez que votre budget possède déjà des produits, que vous ne partez pas de zéro.

Le plus dur est de trouver le premier partenaire. Il est en effet plus facile de décider quelqu'un lorsque d'autres vous ont déjà fait confiance.

Votre réseau de relation doit ici entrer en ligne de compte. L'appui de la municipalité est important dans cette première phase.

La suite, elle dépendra du temps, de la passion à convaincre que vous mettrez en œuvre. Là aussi, le réseau de relation vous permettra de passer la première barrière entre courriers, relances téléphoniques et rendez-vous.

C'est aussi savoir saisir toutes les opportunités pour avancer à petits pas. La multiplicité et la mixité des partenariats doit être recherchée.

Dernier point, faire connaître vos projets et vos ambitions : articles de presse, plaquette d'information, invitation systématique des élus et des journalistes à la moindre occasion. Cette partie est à soigner particulièrement.

Défendre votre projet demande de l'investissement en temps et en argent. Mais la réussite ne peut être complète et durable que si elle repose sur un **travail d'équipe** au sein de votre association.

### **3. Avant tout, échanger.**

L'accueil des personnes handicapées reste spécifique du fait de la diversité des handicaps. Comment connaître les spécificités et adapter au mieux l'offre d'activité ? La concertation est de mise et s'organise en 3 étapes.

#### **3.1. Le questionnaire préalable**

Vous trouverez en annexe 4 des indications pour établir un questionnaire préalable que vous envoyez à la structure ou à la personne concernée.

L'objectif est de cerner du mieux possible d'une part la demande et d'autre part les caractéristiques du handicap afin de proposer des activités adaptées aux besoins, capacités des personnes handicapées ainsi qu'à vos possibilités.

Ce questionnaire peut être complété dans un deuxième temps de la liste des stagiaires avec leur handicap.

#### **3.2. Les avis médicaux**

La concertation peut aller au-delà du simple échange de courrier. Une véritable collaboration peut se mettre en place. N'hésitez pas à faire venir les éducateurs spécialisés et/ou l'équipe médicale dans votre structure et à les faire pratiquer pour qu'ils se rendent compte. Les contraintes et les limites seront ainsi posées clairement en connaissance de cause. Les adaptations ou spécificités d'ordre médicales seront données.

Cette mise en place s'avère d'autant plus nécessaire que le handicap sera important ou que les souhaits de pratique seront particuliers (croisière, ...)

#### **3.3. L'équipe d'encadrement**

De cette collaboration, vous pourrez mettre en œuvre un réel projet pédagogique allant de la simple promenade de découverte à un véritable enseignement programmé sur la durée avec des finalités d'autonomie.

Mettre en œuvre une véritable synergie entre le club et les structures pour personnes handicapées permet une bonne insertion. C'est aussi proposer des formations aux éducateurs pour qu'ils deviennent acteurs de l'activité voile (permis bateau pour contribuer à la sécurité, monitorat fédéral).

Si bien souvent le travail en centre spécialisé est un travail d'équipe, la pratique de la voile peut et doit rentrer dans cette logique enrichissante.

## 4. Où pratiquer ?

Donner ici une liste à jour des clubs proposant une activité handivoile ne paraît pas pertinent car cette liste évolue et se développe chaque jour.

Pour coller au mieux à cet aspect dynamique, nous vous renvoyons au site Internet de la FFVoile : **[http://asso.ffv.fr/Developpement/voile\\_handicapes.html](http://asso.ffv.fr/Developpement/voile_handicapes.html)** pour avoir toutes les informations disponibles sur la pratique handivoile collectées chaque année.

Tous les clubs ne proposent pas systématiquement une activité handivoile, mais comme vous l'aurez compris à la lecture de ce document, il est facile de franchir le pas. N'hésitez pas à prendre contact avec les écoles de voile proches de chez vous. Leur adresse est disponible à la mairie, à la Direction Départementale Jeunesse et Sports de votre département ou sur le site Internet de la FFVoile : [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org)

# 2<sup>ème</sup> partie

## le guide de l'organisateur d'activités nautiques pour les personnes en situation de handicap

par François P. FRANC VALLUET, avocat

\* \* \*

***Byron avait le goût des jeux et le désir d'y briller malgré son infériorité physique. En particulier, il aimait à nager et à plonger ; dans l'eau, son infirmité cessait d'être un handicap.***

A. Maurois, la Vie de Byron, I, V.

\* \* \*

### L'ULTIME QUESTION DU SPHINX

*Le Sphinx questionna l'enfant avant de le laisser éventuellement continuer sa route : "Quelle est la nature du handicap d'Œdipe" – demanda-t-il ?*

*L'enfant lui répondit : "Vieux Sphinx décati, contrairement à ce que tu sembles croire, Œdipe ne souffre d'aucun handicap. Le regard intérieur qu'il porte aujourd'hui sur le Monde surpasse de loin ses visions d'autrefois et les destins ne l'ont éprouvé que pour mieux l'élever vers la sagesse. Mais c'est toi qui par ta question stupide fait de sa déficience visuelle une situation de handicap. Ne le regarde pas différemment des autres et tu ne le verras pas différent !".*

*Cette observation aussi inattendue que juste pétrifia de stupeur le monstre énigmatique dans la position qu'on lui connaît encore aujourd'hui à Gizeh.*

François P. Franc-Valluet

## Introduction

L'idée d'entreprendre cette deuxième partie est venue tout naturellement à son auteur à la suite d'expériences dont le Cabinet d'avocats qu'il dirige a eu à connaître et à traiter, soit en amont, soit en aval des fortunes diverses auxquelles ces expériences ont abouti. Sa réalisation n'a été possible qu'avec l'aide du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, son Président Gérard d'Aboville, son Secrétaire Général Jacques Thomas, et tous les membres du Groupe de Travail "Accès aux activités nautiques pour les personnes en situation de handicap" créé ad hoc et chargé de réfléchir sur la question.

Ont également participé aux travaux de ce groupe : Jean Frédéric Léry, médecin psychiatre, Bruno Voisard, P.D.G. de Nautitech Marine, Eliane Dupont-Zacot, médecin, Jean-Marie Vidal, personnalité qualifiée du Conseil Supérieur, Bernard Gaben, du centre de rééducation fonctionnel de Kerpape, Sylvie Mercier et Janick Châtelier-Leblanc de la Direction Générale des Douanes, Vincent Mazure, de Nautisme en Finistère, Jean-Yves Le Roux de la Fédération Française handisport, Françoise Jérusalem et Cyrille-Robert Broux de la Direction du Tourisme, Jean-Yves Chauve, médecin spécialisé, Christian Moutet, médecin directeur du centre de rééducation de Pen-Bron, Christian Le Masson, de l'association "Horizon pour tous", Robert-Jean Loiseau, de l'association Astrolabe-Aventure. Nous voudrions porter une mention particulière à messieurs Colonna d'Istria, et Ludovic Rey-Robert, ainsi qu'à la Fédération Française Handisport qui a permis de financer une partie d'un travail de recherche statistique à hauteur de 1.500 €.

Pour en revenir aux expériences qui ont suscité notre réflexion, leur schéma était le suivant : des passionnés de voile ou de motonautisme, confrontés par ailleurs avec des situations de handicap pour eux-mêmes ou leurs proches, voire simplement touchés émotionnellement par les rencontres fortuites que la vie en société ménage, voulaient consacrer une partie de leur temps et/ou de leur argent à des œuvres pour la promotion desquelles ils s'estimaient sans doute spontanément et immédiatement investis.

Les projets qui en résultaient privilégiaient en conséquence l'intuition généreuse au détriment de la réflexion économique, laquelle n'aurait pourtant pas dû être reléguée au second plan comme elle l'était trop souvent.

Toutefois, ces concepteurs avaient tendance à vouloir compenser ce déficit de réalisme par des incantations chamaniques envers les structures de l'économie sociale qu'ils utilisaient en la circonstance après les avoir parées de toutes les vertus.

Pourtant, inexorablement, au fur et à mesure que leurs projets prenaient corps, ces concepteurs charitables découvraient malgré eux que l'exigence capitaliste n'était ni un caprice du management, ni une fanfaronnade d'actionnaires, mais un des paramètres essentiels de l'exploitation.

De surcroît, portés inconsidérément par leur enthousiasme créateur, ils s'illusionnaient de promesses de subventions d'investissement publiques qu'ils s'entêtaient à confondre avec des subventions de fonctionnement, qui eussent été plus nécessaires, mais qui - étant au mieux ponctuelles et non récurrentes - leur restaient en fait inaccessibles.

Dès lors, les ambitions redevenues modestes, à défaut d'un renoncement total qui eut été plus sage, se réduisaient à l'acquisition d'une seule unité hauturière plus ou moins artisanalement aménagée à l'usage de personnes à mobilité réduite.

Plus prosaïquement, cela revenait à grever les coûts d'exploitation d'un navire de plaisance déjà structurellement déficitaire dans ces tailles, des surcoûts inévitables liés à la meilleure neutralisation possible des contraintes qui découlaient de cette utilisation spécifique en faveur des personnes à mobilité réduite, délaissant d'ailleurs ce faisant la plupart des autres situations de handicap.

Pour tous ces conquérants sur les fatalités, une issue commune : des expériences avortées plus ou moins volontairement, des déceptions, parfois des rancœurs, dans la plupart des cas, des naufrages financiers avec ou sans renflouement, et la ferme conviction que leur propre qualification n'était pas en cause, et que la ruine de leur rêve n'était que la conséquence des faiseurs d'entourloupes, pour l'essentiel, l'Administration avec un grand « A », Fisc, Douanes et Affaires Maritimes en tête !

Pure injustice ! Ce n'étaient là que des jugements faciles et à l'emporte-pièce sous la proie de l'échec et du dépit à l'encontre de services publics qui s'efforcent d'appliquer au mieux des lois parfois - il est vrai - difficiles à comprendre et donc à expliquer et à appliquer.

Pure injustice en effet, car il s'agit aussi d'un partenariat incontournable et agréable plus souvent qu'on ne le croit quand on sait s'y prendre. La fréquentation de l'Administration s'apprend, et même si le montage d'un dossier peut s'apparenter à une course d'obstacles, la reconnaissance préalable de ces obstacles est toujours utile et souvent indispensable. Les lois organisent la Cité, mais la Cité n'est pas simple, alors, les lois sont simplement compliquées : c'est le prix à payer pour vivre dans notre Etat de Droit. Réformer celui-ci n'est pas du cadre de notre sujet.

En définitive, cette deuxième partie voudrait rendre hommage à ces capitaines malchanceux et faire en sorte que leur expérience ne soit pas inutile pour tous ceux qui, inévitablement après eux, voudront recommencer cette grande aventure humaine et humaniste qui consiste à consacrer une partie de sa vie aux autres.

Appliquée à la chose maritime, cette vocation est digne et mérite d'être encouragée. D'ailleurs, elle est loin de ne connaître que des échecs, bien au contraire, des associations solides, parfois plus spirituellement que financièrement, mais en tout cas bien organisées et motivées comme il convient, montrent à chaque instant que permettre les pratiques du nautisme aux personnes en situation de handicap est raisonnablement possible en l'état actuel de l'environnement notamment juridique en fonction duquel elles doivent agir.

De prime abord, quand on sait les difficultés de la vie ordinaire pour la plupart des personnes en situation de handicap, on peut s'étonner que certains aient voulu aller plus loin et oeuvrer pour permettre à de telles personnes de pratiquer une activité nautique, c'est-à-dire dans un milieu au sein duquel la présence humaine relève du défi permanent, autrement dit, oeuvrer pour un défi encore plus grand.

Des esprits chagrins viendront alors soutenir : "Faut-il proposer le superflu quand le nécessaire manque ?". On leur répondra que le superflu permet l'accomplissement de l'humain quand le nécessaire le cantonne à une survie pure et simple, que de ce point de vue le superflu est complètement nécessaire, et on s'en reviendra vite fait vers un constat réconfortant : il existe à ce jour des associations dont l'objet est de faciliter les pratiques du nautisme à des personnes en situation de handicap, tandis que d'autres s'y essayent.

Ce sont surtout à ces dernières que s'adresse cette deuxième partie.

À cet égard celui qui veut se consacrer à une action au bénéfice des personnes en situation de handicap doit savoir de quoi il parle : préalablement à tout engagement, il va donc lui falloir appréhender ce qu'est une situation de handicap. (en complément des informations données dans la première partie).

La formule "situation de handicap" est apparue dans le cours des travaux sur la classification internationale des handicaps entrepris sous l'égide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Elle a pour objectif d'intégrer les conséquences d'un environnement dans l'appréciation des capacités d'autonomie d'une personne "handicapée". Pour dire simple et résumer de nombreux travaux, traditionnellement en France, on prenait en compte la personne

même du handicapé en ce qu'il présentait par rapport à un individu dit normal - ou dans la norme, ou « normé » - des déficiences qui conduisaient à son inaptitude que l'on devait combattre par un travail de réadaptation visant à lui permettre la meilleure réintégration possible dans la Cité. Encore plus simplement, c'était au handicapé à minimiser son handicap afin de s'adapter à l'environnement avec l'aide de son appareillage, de sa famille, des Pouvoirs publics et des institutions dédiées à cette fin.

À défaut d'être réintégré, il était exclu et placé en institution.

Il s'agissait là d'une modélisation très médicale du phénomène. Elle n'a pas encore totalement disparu et emporte pour conséquence qu'un type de déficience induit un type de prise en charge par tel ou tel ministère. Comme le faisait observer en substance le Groupe de la Mutualité dans son commentaire annexé en suite de l'Avis du Conseil Economique et Social du 13 novembre 2000 consacré, un passage complet à l'interministériel devrait permettre un traitement efficace du problème.

C'est donc là le premier obstacle que va rencontrer et devoir surmonter le bénévole voulant s'impliquer dans un tel dossier, à savoir localiser les administrations compétentes, et être capable de travailler de façon coordonnée avec elles. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point.

À l'opposé de cette conception fondée sur le handicap et le handicapé, il en existe une autre, plus récente, d'origine anglo-saxonne qui privilégie l'adaptabilité de l'environnement aux humains qui l'utilisent. Dans ce modèle, et là aussi en schématisant, on considère que le handicap n'existe que parce que l'environnement n'a pas été travaillé de façon adéquate pour permettre à un individu donné de s'y mouvoir comme il devrait pouvoir le faire, quelle que soit par ailleurs sa déficience. Poussé à l'extrême, ce raisonnement conduit à ne devoir prendre en compte que les insuffisances d'adaptation du milieu social.

Pour noble que soit cette attitude, elle méconnaît les réalités de la nature, et se trouve en fait limitée à ne pouvoir agir que sur un environnement artificiel et socialisé. On dira par exemple que tel paraplégique se trouve dans une situation de handicap dès lors qu'il ne peut traverser normalement une rue, soit qu'un passage en bateau n'y ait pas été ménagé, soit qu'un automobiliste incivil ait obstrué le passage en y faisant stationner son véhicule, l'effet étant le même. Selon cette conception en effet, la personne déficiente sera en situation de handicap non pas du fait de sa propre déficience, mais du fait de l'environnement. On perçoit d'emblée le caractère extrême de la définition.

La réalité - comme souvent - est sans doute entre ces deux modèles : elle procède de l'interaction permanente entre l'existence d'une déficience individuelle et la réponse socialisée qui cherche à la compenser au moyen d'une réponse environnementale adaptée. La situation de handicap résulte alors du déficit de compensation qui altère les capacités de communication ou de mobilité de tel ou tel individu. Prenons un exemple : un chantier français a eu à se pencher il y a quelques années sur un aménagement de plan de pont d'un voilier catamaran où il était envisagé que les équipiers devraient pouvoir se mouvoir "normalement" aux manœuvres bien qu'amputés de leurs deux jambes. En somme, dans ce cas, grâce à l'aménagement, la déficience restait, mais le handicap devait disparaître ! En l'occurrence, les plans théorisèrent une circulation basée sur des chariots accueillant les bustes et courants sur rails tout le long des deux lisses, proues à poupes. Le surcoût induit fit avorter la réalisation définitive, sans doute parce que c'était une opération seulement nationale et que le marché français était trop resserré pour que l'opération fut rentable, mais dans d'autres conditions économiques, rien n'empêcherait un tel bateau de voir le jour. D'une façon générale, si l'on traitait les problèmes économiques à l'échelle européenne, voire transatlantique, sans doute les issues ne seraient-elles pas les mêmes !

Dans ces conditions, voir comment on peut permettre à une personne en situation de handicap d'accéder aux activités nautiques revient à examiner comment une personne affectée d'une déficience motrice, sensorielle ou intellectuelle peut non seulement gérer la situation de

handicap ordinaire qui en découle au regard de l'environnement, mais encore minorer, voire surpasser le handicap supplémentaire induit par la pratique du nautisme, qui alourdit objectivement la contrainte environnementale.

Dans cette dernière phrase se trouvent ainsi justifiées toutes les actions de ceux qui oeuvrent en faveur de cette action : faire de la situation de handicap un double challenge puisque la victoire remportée en pratiquant le nautisme deviendra aussi une victoire supplémentaire dans la vie quotidienne. J'ai cru voir certaine fois dans les regards d'enfants autistes que seule la mer parvenait à communiquer facilement avec eux.

**Le présent travail s'adresse en fin de compte à tous ceux qui veulent créer et/ou gérer des structures d'appui afin de permettre aux personnes en situation de handicap d'accéder dans le cadre de leurs loisirs ou de leur réinsertion aux activités nautiques.**

**Il s'agit de leur 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.**

**À noter que nous n'avons pas envisagé ce qu'il est aujourd'hui convenu d'appeler le "handicap social", cette catégorie méritant une étude particulière à elle seule, et sans doute l'objet d'une étude ultérieure du C.S.N.P.S.N..**



# L'IDENTIFICATION DU PARCOURS

---

ÉTAPE N°1 :

AYEZ EN TÊTE UN VÉRITABLE PROJET LIÉ AUX ACTIVITÉS NAUTIQUES POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

ÉTAPE N°2 :

SACHEZ ÉVALUER CE QU'EST UNE SITUATION DE HANDICAP AU REGARD DES ACTIVITÉS NAUTIQUES

ÉTAPE N°3 :

DEFINISSEZ LE TYPE D'ACTIVITÉS NAUTIQUES QUE VOUS SOUHAITEZ PROPOSER

ÉTAPE N°4 :

SACHEZ MESURER LE RENFORCEMENT DES CONTRAINTES JURIDIQUES ORDINAIREMENT LIÉES AU CARACTÈRE NAUTIQUE DES ACTIVITÉS ENVISAGÉES DU FAIT DE LA SITUATION DE HANDICAP

ÉTAPE N°5 :

ÉTUDIEZ LA FAISABILITÉ DU PROJET

ÉTAPE N°6 :

CHOISISSEZ LES MODALITÉS DE VOTRE GESTION

ÉTAPE N°7 :

CHOISISSEZ LA STRUCTURE JURIDIQUE APPROPRIÉE

ÉTAPE N°8 :

PRÉVOYEZ LA GESTION QUOTIDIENNE

ÉTAPE N°9 :

PRÉVOYEZ LES CONSÉQUENCES D'UN DÉVELOPPEMENT TROP RAPIDE

ÉTAPE N°10 :

PRÉVOYEZ LES CONSÉQUENCES D'UN DÉVELOPPEMENT INSUFFISANT ET SACHEZ ENVISAGER L'ARRÊT DE L'ACTIVITÉ

CONCLUSION : QUELQUES IDÉES À CREUSER

## **ÉTAPE N°1 : AYEZ EN TÊTE UN VÉRITABLE PROJET LIÉ AU X ACTIVITÉS NAUTIQUES POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP**

### **1. L'ESSENTIEL :**

- **Ayez un objectif : sachez ce que vous voulez faire**
- **Ayez une motivation : sachez pourquoi vous voulez le faire**
- **Ayez une conception : personnalisez votre projet**

### **1<sup>ère</sup> marque : Ayez un objectif : sachez ce que vous voulez faire**

**Faire ou ne pas faire : voilà la question !** Vous êtes un passionné de nautisme et, en outre vous voulez faire quelque chose pour des handicapés dans ce domaine, mais vous ne savez pas encore quoi, autrement dit, vous n'avez pas encore de projet ou à tout le moins celui-ci n'est pas encore vraiment structuré dans votre esprit. A défaut, il ne serait pas inutile que vous ayez une idée de la place que vous êtes prêt à donner à ce projet dans votre vie. Savoir exactement ce qu'on est prêt à sacrifier dans son confort de vie peut être un bon préalable à ce genre d'engagement : veut-on s'impliquer directement en consacrant du temps et de l'énergie à la mise en œuvre et à la gestion d'une structure ad hoc ou seulement participer financièrement à telle ou telle action ou telle œuvre ? Si c'est seulement ce dernier point qui vous tente, et après tout il est aussi digne d'intérêt que l'autre, n'hésitez pas à vous tourner vers une association qui existe déjà et qui a fait ses preuves plutôt que de vouloir créer la vôtre. Ou alors, faites-le en toute connaissance de cause, après cette lecture par exemple.

**Savoir ce qu'on veut faire n'est pas moins important !** Autrement dit, il faut que vous sachiez ce que vous voulez proposer comme activité aux personnes en situation de handicap. Voulez-vous permettre à ces personnes de pratiquer un sport ou de profiter d'un loisir ? Et s'il s'agit de loisir, tenez-vous à les faire participer aux manœuvres même de façon très accessoire ou bien voulez-vous en faire de simples passagers ? Sachez que, dans tous les cas, votre choix aura des conséquences juridiques puisque dans un cas vous devrez respecter les règles afférentes à l'enseignement des activités nautiques et que de l'autre vous serez soumis aux législations relatives aux croisières maritimes ou fluviales, soit pour le transport des passagers, soit pour la gestion des équipiers.

**Savoir si l'on s'impliquera en personne est une autre des questions importantes à se poser.** L'implication directe : elle est sans doute la plus gratifiante pour l'ego de celui qui entend se consacrer à ce type d'action. Dans tous les cas, elle ne peut et ne doit relever que d'un choix personnel mûrement réfléchi. Il faut savoir que cela coûtera du temps et de l'argent, et aussi qu'une fois le processus mis en route, il sera difficile de s'arrêter. Une société aura sans doute été créée, un bateau (voire plusieurs) acheté : il faudra revendre le bateau, dissoudre la société. Si le bateau a été modifié pour traiter la situation de handicap – par exemple réduction du nombre de cabines - sa revente peut devenir problématique, sauf avec une décote importante, et encore !!

**Serez-vous seul ou avec d'autres ?** Vous avez choisi de vous impliquer directement et personnellement dans votre projet : cela emporte un certain nombre de conséquences et de choix à faire. Tout d'abord, vous devez prendre position sur le point de savoir si vous voulez agir totalement seul ou si un groupe de parents ou d'amis est prêt à vous épauler ou à s'associer avec vous, et surtout dans ce dernier cas si vous serez loyal avec ceux de votre équipe. Si vous voulez agir seul, dans le sens de « pour votre propre intérêt », ce guide n'est pas fait pour vous car avec ou sans argent, votre projet semble plutôt devoir s'insérer dans un circuit commercial, et nous ne saurions pas vous aider. Ceci dit, nous sommes certains qu'il y a de la place, autrement dit un marché pour de tels projets, mais à la condition de cibler différemment les utilisateurs, qui seront alors des clients avec des moyens financiers importants. Nous vous suggérons simplement au préalable de financer une véritable étude de marché.

**Ne vous y trompez pas : il faudra vous entourer d'une véritable équipe !** Attention, ne cherchez pas à camoufler votre solitude derrière des compères de paille, cela finirait par se savoir ! Cela posé, votre idée n'a rien d'original : c'est un comportement traditionnel en France que de tronquer une réalité pour rentrer dans un système juridique et fiscal plus accueillant en théorie, et en théorie seulement car le régime juridique associatif peut réserver des surprises parfois bien désagréables.

### **2<sup>ème</sup> marque : Ayez une motivation : sachez pourquoi vous voulez le faire**

Si vous faites partie de ceux qui sont prêts à créer une association pour leur seul profit supposé, même purement honorifique, vous devez savoir que la vie associative ne peut se contenter d'une peinture de camouflage pour subsister durablement, retournez-vous vite vers le monde dit marchand, il n'y a rien de déshonorant à cela ! De surcroît, le droit des sociétés français a beaucoup évolué ces dernières années et vous devez désormais pouvoir y trouver une structure à la taille de vos ambitions et de votre porte-monnaie. Comme nous le reverrons plus loin, on peut créer sa société sans capital, ce qui ne veut pas dire que cela soit l'idéal. Si vous n'avez pas l'opportunité de constituer une équipe, souvenez-vous qu'il y a un peu partout en France d'excellentes associations qui ont fait leurs preuves et qui seront heureuses de vous accueillir pour peu que vous ne cherchiez pas d'emblée à leur apprendre à naviguer ! En tout cas, n'allez pas non plus fonder une association avec l'arrière-pensée que dès que les choses iraient bien, il vous suffirait de transférer l'activité à la société commerciale que vous alliez créer entre-temps : cela s'appelle du détournement d'actif et de l'abus de biens sociaux. Mais je suis certain que ce n'est pas votre cas, et que maintenant que vous êtes entouré d'une véritable équipe, vous allez devoir préciser ce que sera votre activité.

### **3<sup>ème</sup> marque : Ayez une conception : personnalisez votre projet**

Il ne suffit pas d'avoir un projet. Il faut déjà savoir, au moins de façon intuitive, ce qu'on veut mettre dedans : à qui va-t-on s'adresser ? Quel genre de déficience sera concernée ? A-t-on en tête quelque motif thérapeutique ou bien sera-ce uniquement une activité plaisir qu'on offrira ?

Ce sont là toutes choses qui semblent mineures mais qui devraient vous permettre de tester au préalable et pour vous seul votre "produit". Attention ! N'oubliez pas que faisant cette démarche, vous êtes en train de devenir un "créateur d'entreprise" et qu'à cause de cela vous n'avez plus droit à l'erreur. Des gens vont vous faire confiance : vous serez donc leur obligé.

Allez plus loin dans la réflexion : demandez-vous si ce projet qui vous semble extraordinaire, est si original que cela.

Chaque créateur d'entreprise a le sentiment sinon qu'il va révolutionner le monde, du moins qu'il va offrir quelque chose d'innovant et que son produit sera bientôt incontournable. Je vous en prie : revenez à plus de modestie ! Ce que vous voulez faire est certainement magnifique, mais il y a une forte probabilité pour que ce ne soit pas la panacée universelle : vous n'allez pas faire marcher les paralytiques, ni entendre les sourds, ni voir les aveugles. Vous allez seulement leur permettre d'étendre un peu leur champ de perception du monde, et c'est déjà considérable. Alors, n'allez pas tout gâcher en voulant trop en faire.

En conséquence, regardez ce qui existe déjà autour de vous, prenez langue auprès de leurs animateurs, et puisque vous voulez – c'est décidé – œuvrer utilement en faveur de l'accès aux activités nautiques des personnes en situation de handicap, essayez plutôt de trouver ce qui manque vraiment que ce qui vous ferait plaisir à vous.

Tenez ! Une idée au passage, ce dont les associations déjà en place manquent, et par voie de conséquence ce qu'elles recherchent le plus, ce sont des accompagnateurs de personnes pour lesquelles la situation de handicap ne peut être neutralisée de leur seule capacité ou du fait de l'existence d'aménagements ad hoc.

Alors : pourquoi pas une vocation d'accompagnateur ?

En tout état de cause, ce projet doit à la fois être le vôtre et correspondre à un besoin véritable.

La satisfaction de votre propre ego ne doit venir qu'après : soyez honnête avec vous-même, c'est la meilleure façon de l'être avec les autres !

## **2. EN SAVOIR PLUS**

Site Internet 3 R – ANMSR (Association nationale des Médecins Spécialistes de Rééducation Médecine Physique et de Réadaptation, Rééducation, Réinsertion avec des adresses utiles :

### **ARTICLE : "LA MER, LE HANDICAP ET LA VOILE"**

Dr François MOUTET, Dr T. HUBERT, M M.-M. JOSSO, M. A. BERTELLO, M. G. SEDALLIAN

Pour ceux qui y sont nés ou qui y habitent, la mer représente un élément indispensable à leur environnement. Elle berce leur quotidien.

Elle est personnalisée : "la mer est belle", "ça sent la mer". On utilise tous les stimuli sensoriels pour l'apprécier.

Pour ceux qui y travaillent, la mer est un élément nourricier avec qui l'on compose. Tantôt elle est prolifique, "la pêche est bonne aujourd'hui", tantôt elle est cruelle quand elle se déchaîne et met en danger le matériel et la vie humaine.

Elle fait alors appel à de formidables démonstrations de solidarité.

Pour ceux qui y passent leurs vacances et leurs loisirs, la mer est un élément de bien être, de remise en forme et de pratiques sportives.

Par l'immensité qu'elle représente, elle facilite l'imaginaire, le rêve et les sensations de liberté.

La pratique de la voile, qu'elle soit de loisir ou sportive, requiert des qualités physiques et humaines qui, dans cet ensemble environnemental naturel, peuvent être exploitées comme facteurs de rééducation, de réadaptation et d'insertion en faveur de la personne en situation de handicap.

### **LA SITUATION DE HANDICAP**

La définition de Handicap et surtout de la notion de situation de handicap a fait l'objet depuis une trentaine d'années de nombreux travaux et recherches.

D'origine anglaise le mot Handicap, littéralement "Hand in Cap" (la main dans le chapeau), traduisait une situation négative, défavorable, de celui qui avait tiré le mauvais numéro.

Au début des années 80, WOOD définissait le Handicap comme la conséquence désavantageuse de lésions et de perturbations fonctionnelles responsables d'incapacités.

Plus récemment et c'est une notion qui prévaut aussi bien chez les auteurs anglo-saxons (FOUGEROLLAS) que français (J.-M. ANDRE ; C. HAMONET), le Handicap est défini comme une situation vécue et relative entre les capacités d'un individu et l'environnement dans lequel il évolue.

J.-M. ANDRE parle d'une expression conflictuelle résultant d'une triple confrontation d'un individu, d'un projet et d'un environnement.

C. HAMONET parle d'une situation tri-dimensionnelle entre le corps, les capacités de l'individu et les situations de vie dans un environnement auquel se sur-ajoute la dimension subjective du point de vue de la personne.

D'un constat statique, la notion de Handicap a évolué vers une situation dynamique relative résultant de capacités à exploiter d'un individu évoluant dans un contexte environnemental ouvert et s'adaptant aux différentes perturbations.

C'est souligner le rôle primordial que peut jouer l'environnement pour diminuer au maximum les situations de Handicap pour donner ou redonner à l'individu sa place entière et son rôle dans la société.

### **LES TROUBLES ET PERTURBATIONS FONCTIONNELLES CONDUISANT À LA SITUATION DE HANDICAP**

Quelles que soient leurs origines (traumatiques, médicales ou dégénératives), les déficiences et les incapacités conduisant à la situation de handicap peuvent se classer en trois grandes catégories de perturbations fonctionnelles.

#### **1. Les perturbations concernant le raisonnement, la vie de relation et de la communication**

Les atteintes concernent tous les troubles fonctionnels secondaires aux atteintes cérébrales (traumatismes crâniens, accidents vasculaires cérébraux maladies neurologiques dégénératives avec localisation cérébrale...) responsables de troubles de la perception de l'information, de la compréhension et de l'exécution en retour. Il en résulte des perturbations de la mémoire, de l'attention, de la stratégie, avec une mauvaise restitution des informations par les moyens verbaux (la parole) ou non verbaux (la mimique ou les signes), dans un contexte de mauvaise appréciation de la situation.

#### **2. Les perturbations concernant le mouvement et la manipulation**

Ces atteintes concernent tous les troubles secondaires aux atteintes traumatiques, orthopédiques ou neurologiques du tronc et des membres (fractures, entorses, lésions musculaires, atteintes neurologiques ou périphériques) responsables de troubles de l'exécution du mouvement, de sa force, de son contrôle, de sa finalité fonctionnelle et de sa répétition.

#### **3. Les perturbations fonctionnelles concernant la "vie automatique" qui conditionnent l'état général d'un individu**

Ces atteintes concernent les troubles secondaires aux atteintes de la sphère cardio-vasculaire, respiratoire, digestive, urinaire ou cutanée, mais aussi du système endocrinien et neuro-végétatif.

Au-delà des causes anatomiques et physiologiques, les troubles fonctionnels qui en découlent sont aggravés par la sédentarité, l'immobilisme et l'alitement...

### **III.-LA PRATIQUE DE LA VOILE, OUTIL DE REEDUCATION, DE READAPTATION ET DE REINSERTION**

#### **a) La voile outil de rééducation**

Qu'elle soit pratiquée en dériveur, en solo ou sur un quillard au sein d'un équipage, la pratique de la voile nécessite des qualités physiques et psycho-comportementales utilisables pour la rééducation en milieu situationnel.

Tracer une route, estimer le bon cap, le tenir, juger de l'établissement de la voile par rapport au vent, étarquer ou non la voile, tenir compte des informations météorologiques, du bon positionnement des équipiers sur le bateau, donner les bons ordres à l'équipage, savoir les communiquer, mobilisent des aptitudes attentionnelles, de mémorisation, de stratégie, d'appréciation des situations, de communication, qui sont autant d'éléments à exploiter dans un travail de neuro psychologie et d'orthophonie.

Remonter une ancre, hisser la voile, la border, manœuvrer au winch, se déplacer sur le bateau, se tenir en équilibre, changer de bord, mobilisent des aptitudes physiques, tantôt en finesse, toujours en coordination avec une bonne proprioception, qui peuvent être exploitées dans un travail de re-programmation neuromusculaire de kinésithérapie, d'ergothérapie ou de psychomotricité.

Les mouvements du bateau par le clapot, le roulis et le tangage, la vie au grand air, sont autant d'éléments stimulateurs et mobilisateurs des masses musculaires et cutanées, des fonctions cardiovasculaires, respiratoires, digestives et urinaires. Ils contribuent au maintien et au renforcement de l'état général indispensable au bon déroulement de la rééducation.

#### **b) La voile outil de réadaptation et d'insertion**

Le bateau est un univers limité dans ses dimensions et dont l'espace est très étudié fonctionnellement. Leur conception et l'ergonomie actuelle privilégient les bateaux spacieux, ventrus, avec un large pont et un cockpit généreux. Le carré présente souvent une hauteur sous barrots permettant la station debout. La descente est facilitée. Des points d'ancrage et des rampes multiples existent pour optimiser les appuis et les déplacements. Les cabines et les toilettes sont confortables et préservent l'intimité.

Dans le cockpit, les drisses et les écoutes sont ramenées à portée de mains du barreur avec un repérage aisé et la démultiplication des winchs facilitant les manœuvres.

La vie sur le bateau nécessite une bonne entente, une bonne coordination de l'équipage et une solidarité entre ses membres avec des rôles bien définis, une entraide et une reconnaissance des capacités de l'autre. "Le plus malade n'est pas souvent celui que l'on croit".

Tout cela permet l'optimisation de la marche du bateau et la réalisation d'objectifs de navigation que l'on soit en croisière ou en régate.

Le bateau est donc un bon outil de réadaptation, permettant la confrontation dynamique d'une personne avec un environnement. Elle constitue la base d'un travail d'ergothérapie et de réinsertion dans un milieu de vie. Ce travail favorise une évaluation en situation de l'accessibilité, de l'intégration humaine et du regard des autres.

### **IV.-LA MER - DIMENSION ENVIRONNEMENTALE NATURELLE**

Les établissements de rééducation et de réadaptation fonctionnelle situés en bord de mer, peuvent s'en servir comme un élément majeur environnemental dans le processus de lutte contre les situations de Handicap.

La mer est le lien naturel qui unit l'établissement de soins et le monde socio-professionnel qui l'entoure.

La navigation de plaisance permet les rencontres entre les différents acteurs d'une région au travers d'activités sportives ou de loisirs.

Les professionnels de la mer et de la construction-réparation navale, côtoyant les personnes handicapées, peuvent aider leur intégration en facilitant leur adaptation dans le tissu professionnel et en leur faisant bénéficier des nouvelles technologies. Si celles-ci aident les personnes valides, elles aident forcément les personnes handicapées... et inversement.

L'utilisation d'un bateau comme outil de rééducation et de réadaptation de façon régulière et l'organisation d'événements nautiques dans lesquels les personnes handicapées sont accueillies, correspondent finalement à l'objectif fondamental qui est de considérer la personne handicapée comme actrice d'une société, en lui offrant ce sentiment d'existence, de liberté et de rêve partagé que seule la mer sait procurer.

"Homme libre toujours, tu chériras la mer" disait BEAUDELAIRE.

"Grande est notre faute si la misère de certains découle non pas des lois naturelles mais des institutions" disait aussi C. DARWIN.

C'est la dignité d'une société que de permettre à chacun de ses membres de réaliser autant que faire se peut, et malgré les différences, une vie pleine et entière.

C'est la richesse qu'apporte le monde maritime avec une de ses composantes comme outil de rééducation et de réadaptation : la navigation à voile.

## ÉTAPE N°2 : SACHEZ EVALUER CE QU'EST UNE SITUATION DE HANDICAP AU REGARD DES ACTIVITÉS NAUTIQUES

### 1. L'ESSENTIEL :

- **Apprenez à connaître précisément les notions de handicap, handicapés, situation de handicap**
- **Cherchez à apprécier l'aggravation du fait du milieu nautique de la situation de handicap ordinaire**

#### 1<sup>ère</sup> marque : handicap, handicapé, situation de handicap

Le terme "handicapé" provient de la locution handicap. Il est peu utilisé dans les pays anglo-saxons, là où l'importance des facteurs environnementaux dans les difficultés rencontrées par la personne, a été le plus vite mise en avant.

Paradoxalement, le mot "handicap" est d'origine anglaise "hand in cap" et signifie "main dans le chapeau". Il fait référence à un jeu pratiqué au XVI<sup>e</sup> siècle en Grande-Bretagne entre joueurs qui échangeaient des objets personnels, en acceptant l'arbitrage d'une tierce personne, "le handicapeur", chargé de veiller à l'égalité des chances des joueurs par la mise en jeu de lots de valeur égale.

Plus tard, le "handicapeur" désignera la personne chargée d'attribuer des poids à différents chevaux, généralement les meilleurs, pour égaliser les chances d'autres chevaux, jugés intrinsèquement moins bons, souhaitant concourir contre les meilleurs dans des courses appelées "courses à handicap". Ce sont les meilleurs qui doivent subir un handicap, ou, si l'on préfère, être "handicapés" afin que la compétition puisse avoir lieu.

C'est le golf qui va sans doute être le premier à l'origine d'une inversion de sens dans la mesure où pour permettre à deux joueurs de forces inégales de se mesurer loyalement, on va accorder au joueur le plus faible un handicap négatif qui consiste en la possibilité qui lui est accordée de ne pas décompter un certain nombre de ses plus mauvais coups. En d'autres termes, ici, c'est du moins bon, et non plus du meilleur que l'on fait un "handicapé".

Très vite, le terme "handicapé", associé au terme "travailleur" apparaît dans les débats publics lors de la discussion du projet de loi qui sera voté le 23 novembre 1957. Il remplacera bientôt les termes d'infirme, d'invalidé et d'inadapté. Politiquement correct avant l'heure, jugé moins négatif que les termes précédents, il va désigner de manière globale, toute personne connaissant une réduction de ses capacités, réduction jugée à l'aune d'une norme.

En réalité, il faut aussi comprendre qu'une personne dite "handicapée" - auparavant qualifiée d'infirme, d'aveugle ou de débile - peut ne pas se trouver en « situation de handicap » dès lors que les difficultés environnementales ont été aplanies. Par exemple, une personne en fauteuil roulant - généralement paralysée et incapable de marcher - se trouvera en "situation de handicap" si elle ne peut entrer dans un immeuble en raison de la présence de marches qu'elle ne peut franchir. S'il n'y a aucune marche ou si un plan incliné permet à la personne en fauteuil de rentrer dans l'immeuble, on dit qu'elle ne rencontre plus de « situation de handicap ». Elle est toujours paralysée et "handicapée" au sens d'infirme ou de paralysée, mais elle n'est pas en "situation de handicap".

En y regardant de plus près, il semble qu'une situation de handicap soit le produit de quatre facteurs principaux :

- deux facteurs objectifs :
  - une personne déficiente,
  - un obstacle,
- deux facteurs subjectifs :

- la perception qu'à la personne de cet obstacle,
- la perception que les autres membres de la société ont de cette personne à l'égard de son handicap.

Si le facteur obstacle est surmontable et surtout surmonté, on dira qu'il n'y a pas de "situation de handicap", mais le handicap peut aussi être diminué en fonction de la capacité de la personne à "positiver" sa déficience, de même qu'il peut être minoré en fonction du regard de l'autre.

De ce point de vue, la question du cadre de vie est très largement culturelle, non seulement parce que les situations de handicap débordent les simples obstacles matériels, mais aussi parce que les obstacles matériels sont très souvent les conséquences de conceptions culturelles.

## **2<sup>ème</sup> marque : Pouvoir apprécier les adaptations du fait du milieu nautique de la situation de handicap ordinaire**

Nous avons déjà observé le caractère relatif de la notion de situation de handicap. L'évolution en milieu nautique ne va accentuer en soi ni la déficience, ni le handicap, il va simplement les rendre plus perceptibles à environnement constant.

Précisons cela ! Tous les "amarinés" connaissent le terme d' « éléphant » pour qualifier un terrien. Il suffit maintenant de considérer que ce terrien est en situation de handicap pour pouvoir apprécier l'aggravation naturelle de cette situation de handicap. Cela signifie que les coûts d'investissement seront majorés de même que les coûts de fonctionnement. Attention, cette appréciation ne signifie nullement qu'il faille renoncer, bien au contraire puisque cela signifie qu'il faut savoir en tenir compte ! D'autant que ces majorations de nature financière peuvent être parfois minimes, et dans tous les cas de figure, doivent être maîtrisées.

Au fait, pourquoi parlons-nous de tout cela ? Parce que, inévitablement, au moment où le premier bateau va embarquer son premier handicapé, se sera préalablement posé et de façon inévitable la question de la compétitivité de la structure – quelle que soit sa forme – associative ou sociétale – par rapport aux autres structures ayant un objet social identique.

Celui qui viendrait soutenir qu'il ne peut exister de concurrence entre de telles structures devrait nuancer son propos. En effet, si en principe il n'existe effectivement aucune concurrence au sens purement commercial du terme entre ces structures, il y a ce qu'on peut appeler un "effet de comparaison" qui joue dans tous les cas. Autrement dit, même s'agissant d'une association, si les coûts n'ont pas été maîtrisés au départ, il s'ensuivra inévitablement un renchérissement du fonctionnement qui conduira soit à une obligation de servir des prestations à des prix majorés, soit à l'aggravation d'un déficit d'exploitation dont nous verrons plus loin toutes les néfastes conséquences. Une structure en difficulté est une structure dont les dirigeants, puis les membres, puis les participants ont du mal à garder durablement leur sérénité. C'est une structure qui périclité et qui vraisemblablement mourra bientôt parce qu'elle aura du mal à garder ses "clients" et encore plus de mal à en faire venir de nouveaux.

Voyons maintenant de quelles sortes sont ces aggravations !

En ce qui concerne les installations à terre, on peut penser que s'agissant d'établissements recevant du public, il y a déjà une obligation d'accueillir des handicapés. Cependant les normes ne prévoient qu'un seul équipement pour les personnes à mobilité réduite. Il faudra donc songer à majorer ce quota. De la même façon, en ce qui concerne les cheminements, il faudra qu'ils soient adaptés (voir première partie). De la même façon, sur un voilier habitable de cinquante pieds, l'aménagement se traduit par une diminution du nombre de cabines, et par voie de conséquence par une minoration des recettes potentielles du navire. Sans cet aménagement, le handicapé physique voit sa situation de handicap aggravée. C'est pourquoi nous ne pouvons que souhaiter que des chantiers travaillent la question de la situation de handicap pour les bateaux habitables (y compris les vedettes de croisière) ne serait-ce que parce qu'il y a là un marché qui semble quelque

peu délaissé. À ce niveau, la question d'une fiscalité différentielle du même ordre de celle qui existe pour les véhicules automobiles se pose (TVA à 5,5% pour les aménagements spécifiques).

## **2. EN SAVOIR PLUS :**

Avis du Conseil Économique et Social donné lors de la séance du 13 septembre 2000.  
Rapport ASSANTE – Conseil Économique et Social



## **ÉTAPE N°3 : DÉFINISSEZ LE TYPE D'ACTIVITÉS NAUTIQUES QUE VOUS SOUHAITEZ PROPOSER**

### **1. L'ESSENTIEL :**

- **Repassez en revue les différents types d'activités nautiques pouvant être offerts aux personnes en situation de handicap**
- **Choisissez un type et réfléchissez aux conséquences de votre choix**

#### **1<sup>ère</sup> marque : ayez une idée de la diversité des activités nautiques**

Les activités nautiques sont multiples, et nous verrons plus loin qu'elles offrent effectivement des possibilités diverses aux pratiquants d'activités nautiques en situation de handicap (voir première partie).

Pour simplifier, nous proposons de classer les activités nautiques dans la perspective de leur accessibilité aux personnes en situation de handicap par rapport au critère de la logistique d'hébergement. On dira alors que tantôt cette logistique reste basée à terre, tantôt qu'elle est embarquée.

- Les activités nautiques dont la logistique d'hébergement reste basée à terre : c'est ici l'aspect traditionnel de la voile dite légère qu'il faut citer en premier, mais ce serait une énonciation incomplète de ne citer qu'elle. Il existe en effet d'autres disciplines qui méritent d'être citées ici : le char à voile, le motonautisme, la plongée. Il y a enfin la promenade côtière sur de grands ou moins grands voiliers qui ne sont équipés que pour des sorties diurnes. On aurait tort de négliger ce dernier aspect : soit par exemple un voilier monocoque de cinquante pieds, ses caractéristiques peuvent lui permettre d'embarquer 12 personnes en croisière hauturière et 18 personnes en ballade côtière dans le cadre d'une restriction à la cinquième catégorie. C'est dans cet esprit qu'ont été conçus de grands catamarans qui peuvent alors servir de base pour d'autres activités diurnes telles que la plongée sous-marine.

Dans tous les cas, le traitement de la situation de handicap devra se faire en prenant en considération cet aspect mixte terre-mer. En effet, les cheminements terrestres avec embarquements – débarquements seront bien entendu plus nombreux que dans le cadre d'un embarquement pour une croisière. Mais ils seront aussi normalement plus faciles pour les personnes à mobilité réduite. De la sorte, il conviendra de penser à la facilitation sinon à la sécurisation de ces déplacements.

- Les activités nautiques dont la logistique d'hébergement est embarquée : c'est ici le domaine du bateau de croisière côtière ou hauturière, avec traditionnellement des coques en forme et de plus en plus des catamarans.

#### **2<sup>ème</sup> marque : choisissez un type d'activité et réfléchissez aux conséquences de votre choix**

L'expérience nous a montré que les demandes de montage portaient prioritairement sur des voiliers habitables de croisière hauturière.

Ce fait peut se comprendre. Tout d'abord, les activités nautiques orientées vers la facilitation de leur accès aux personnes en situation de handicap sont la plupart du temps animées par des structures associatives raccordées aux grandes fédérations : Fédération Française de Voile, Fédération Française Handisport, Fédération Française de Sport Adapté. C'est une situation extrêmement favorable à l'accueil des jeunes déficients physiques, sensoriels ou psychiques dans le cadre d'une activité sportive, de délasserment ou de dépaysement, voire d'accompagnement pour les cas les plus lourds, mais toujours avec une visée pédagogique plus ou moins affirmée mais toujours présente.

Or, ceci ne répond pas ou très incomplètement à une autre donnée du marché : les handicapés adultes ont eux aussi le droit aux vacances, et donc à des vacances nautiques. Il semble donc bien qu'il existe en France un besoin actuellement non quantifié de proposer à ces adultes une activité nautique en dehors de toute perception utilitaire.

Comme tout un chacun a le droit de faire du bateau en croisière s'il aime, ce registre nautique doit être accessible à toutes personnes en situation de handicap. Cela pose aussitôt la question de promouvoir des aménagements spécifiques sur le parc des bateaux de croisière offert à la location ou à l'accession, cela pose également le problème pour les bateaux de location loués à la cabine d'une formation spécifique et donc "rémunérante" des skippers et hôteses. À l'heure actuelle, et sauf manque d'information de notre part, ce marché est loin d'être satisfait. Significatif est d'ailleurs le fait que tous les cas dont nous avons eu à nous occuper étaient axés sur une offre de croisière familiale dans un cadre souhaité de "mixité".

Outre les problèmes financiers dûs aux surcoûts, l'approche "artisanale" n'est généralement pas génératrice de solutions satisfaisantes dans la mesure où les armateurs ou affréteurs de navires de croisière ne sont généralement pas certifiés en qualité d'accompagnants, et indépendamment de ces certifications peuvent ne pas avoir la formation psychologique adéquate pour gérer la "mixité" de façon convenable. N'oublions pas qu'un navire de croisière, a fortiori dans les tailles minimales est un univers clos où les passions ont tôt fait de s'exacerber. Si la personne en situation de handicap perçoit que les autres passagers (ou équipiers) la supportent (à peine), beaucoup de plaisirs peuvent échapper à cette croisière qui deviendra très vite invivable ! C'est avant qu'il faut y penser.

C'est pourquoi, si votre désir est néanmoins de persévérer dans cette voie, vous devez vous entourer de toutes les précautions, et à notre avis la meilleure préparation est d'avoir collaboré préalablement au sein d'une association dédiée aux handicapés.

## **2. EN SAVOIR PLUS :**

Se référer à la première partie

## **ÉTAPE N°4 : SACHEZ MESURER LE RENFORCEMENT DES CONTRAINTES JURIDIQUES ORDINAIREMENT LIÉES AU CARACTÈRE NAUTIQUE DES ACTIVITÉS ENVISAGÉES DU FAIT DE LA SITUATION DE HANDICAP**

### **1. L'ESSENTIEL :**

- **Connaissez au moins la réglementation de base applicable aux activités nautiques**
- **Sachez extrapoler la situation applicable aux personnes en situation de handicap accédant à de telles activités**

#### **1<sup>ère</sup> marque : la réglementation de base applicable aux activités nautiques**

À ce premier niveau, vous devez tirer les conséquences de vos premiers choix. Ainsi, nous avons vu que votre projet pouvait être orienté uniquement sur l'offre de croisière. En réalité, dans la plupart des cas, il en sera ainsi. Mais cette offre peut encore se décomposer en deux branches, à savoir : soit vers des passagers, soit vers des équipiers. Et encore avec des équipiers, la finalité peut-elle être purement de loisirs ou de compétition, comme elle peut être de formation.

Si on parle de passagers, on se réfère à des navires dits à utilisation collective (NUC). Pour faire simple, disons que le navire NUC est un bateau qui est habilité à transporter des passagers ayant versé un prix de passage. En contrepartie, ce navire doit être commandé par une personne titulaire du Brevet de Patron de Plaisance à la Voile (diplôme en cours d'évolutions) et avoir subi un certain nombre de renforcements concernant les appareils de sécurité, qu'il s'agisse des moyens d'épuisement de voie d'eau (débit des pompes de cale), de lutte contre l'incendie (déclenchement des extincteurs à distance), de communication (radiotéléphonie), et de repérage des hommes tombés à la mer (perche IOR). Le navire NUC est immatriculé selon le livret dit "bleu", soit celui des navires armés au commerce. Il bénéficie de tous les avantages des navires armés au commerce, en particulier l'avitaillement hors taxe.

Si on parle d'équipiers, on se réfère à des situations plus classiques avec plusieurs cas de figures : celle des bateaux dits de propriétaires, celle des bateaux de propriétaires prêtés, celle des bateaux de location affrétés généralement à temps. Ces bateaux dits bateaux de plaisance ont des livrets dits "orange". Leurs chefs de bords ne sont pas des professionnels et ne sont pas payés. Il n'y a à proprement parler ni équipage, ni passagers, il n'y a que des équipiers. La croisière peut avoir un but de promenade, mais elle peut aussi avoir une finalité plus sportive comme la compétition ou régates organisées dans le cadre des délégations des fédérations. Notons que dans la réalité on est loin de ce schéma et que des chefs de bords peuvent s'intituler moniteurs de voile sans avoir les compétences requises, notamment en matière de sécurité des élèves. En particulier, ceux-ci ont alors le statut d'équipiers de plein exercice et voient souvent leur responsabilité engagée en cas d'accident. Nous pouvons citer sans l'identifier un cas que nous avons eu à traiter récemment où une Grande École organisait des week-ends de formation à la voile avec des chefs de bord sans qualification pris parmi les élèves. Par suite d'empannage au large par temps non maniable et fuite aberrante plein vent arrière, un élève décéda des suites de fauchage par la bôme, mais les tribunaux lui ayant attribué la qualité d'équipier décidèrent qu'il était pleinement responsable car sa qualité d'équipier devait le conduire à être le gardien de sa propre sécurité. Paradoxalement, au bout d'une série de procès qui durèrent près de 10 ans les juges prirent cette décision et exonérèrent le chef de bord. En fait, cet élève avait mis ce jour là qui lui fût fatal, le pied sur un bateau pour la première fois de sa vie !

C'est pourquoi vous devez être vigilant sur les conséquences des choix d'armement que vous ferez. Et votre attention devra continuer à se maintenir. Par exemple, que ferez-vous si des passagers souhaitent aider à la manœuvre ? En cas d'accident, vous serez vraisemblablement déclarés responsables. Et pourtant tous les capitaines de navires NUC connaissent ce souhait de certains passagers de participer aux manœuvres, et notamment de piloter l'annexe !

Le troisième cadre, celui de la formation, inclut la notion d'apprentissage et d'enseignement organisé. Dans ce cas, des diplômes sont requis par le Ministère des Sports : brevet d'état d'éducateur sportif ou brevet professionnel, voir monitorat fédéral (sous certaines conditions).

L'organisateur d'activités nautiques doit donc déjà savoir en général maîtriser toutes ces situations, et donc en particulier, celui qui désire organiser une activité nautique en faveur des personnes en situation de handicap doit connaître au moins avant de se lancer dans la mise en œuvre de son projet la réglementation applicable.

Les différents cas possibles sont ceux-ci, établis en fonction de la finalité de la navigation. Celle-ci est de loisirs uniquement pour des passagers, pour des équipiers, elle est nécessairement de sports (en raison de leur responsabilité), elle peut également être de formation ou de compétition. La notion de croisière implique l'hébergement à bord.

- Navigation de Loisirs
  - Randonnée diurne
  - Croisière côtière
  - Croisière hauturière
- Navigation de Sports
  - Randonnée diurne
  - Croisière côtière
  - Croisière hauturière
- Navigation-école
  - Formation en journée
  - Croisière-école côtière
  - Croisière-école hauturière
- Navigation de compétition
  - Régates
  - Courses au large

Dans tous les cas, un cadre juridique existe avec 3 catégories de règles :

- des règles internationales pour la haute-mer
- des règles nationales pour la navigation en mer et dans les eaux intérieures
- des règles fédérales.

C'est sur ce canevas incontournable que viendront se greffer les mesures spécifiques au traitement des situations de handicap.

Cette réglementation, quelle est-elle ? Laissons de côté les règles du RIPAM, Règlement International pour Eviter les Abordages en Mer (cf § 2) et attardons-nous davantage sur la réglementation spécifique des établissements d'école de voile.

Cela concerne donc la réglementation spécifique à l'accompagnement et à l'encadrement en ce qui concerne l'enseignement de la pratique de la voile. S'agissant des garanties d'encadrement, de technique et de sécurité dans les établissements d'activité physique et sportive qui dispensent un enseignement de la voile, le texte essentiel est l'arrêté du Ministre de la jeunesse et des sports en date du 9 février 1998. Ce texte définit en effet les garanties d'encadrement, de technique et de sécurité que doivent présenter les établissements d'activités physiques et sportives qui dispensent un enseignement de la voile sur tous types d'embarcations de plaisance, et ceci en mer comme en rivière.

La rédaction d'un règlement intérieur est obligatoire. Ce règlement intérieur doit définir le ou les bassins et zones de navigation utilisables et également à quelles fins ces zones sont utilisées. Par ailleurs, l'implantation des établissements prévus à l'article 1er doit être adaptée aux finalités de l'enseignement. En tout état de cause, le règlement intérieur de l'établissement définit le ou les bassins et zones de navigation utilisables. Il définit également de manière distincte ces zones et

bassins en fonction des activités pratiquées : école de croisière, plaisance légère, activités particulières telles que le funboard dans les vagues ou le funboard de vitesse.

Les bassins et zones de navigation sont choisis pour que les pratiquants de plaisance légère et d'activités particulières puissent naviguer sous surveillance appropriée dans le cadre d'une zone définie et, à chaque fois que possible, balisée ou, à défaut, nettement délimitée.

Pour l'enseignement de la croisière, les programmes de navigation sont choisis dans les bassins de navigation retenus par l'établissement, en fonction des niveaux des pratiquants, des objectifs à atteindre, des navires utilisés et des conditions météorologiques prévisibles. Ces limites peuvent être élargies ponctuellement sous réserve d'une déclaration préalable auprès de l'autorité administrative compétente.

Le plan du ou des bassins et zones de navigation utilisés, assorti des mentions prévues à l'article 3 est joint à la déclaration prévue par le décret du 3 septembre 1993 susvisé. En effet, cet article prescrit que dans chaque établissement, en un lieu visible de tous, sont affichés les conseils de secours, le règlement intérieur de l'établissement, ainsi qu'un plan du ou des bassins et zones de navigation couramment utilisés et mentionnant notamment :

- les limites autorisées de navigation et, le cas échéant, leur balisage ou délimitation naturelle ou artificielle ;
- les zones interdites ou dangereuses avec mention de la nature du danger et, le cas échéant, les conditions susceptibles d'accentuer ou de créer un caractère de dangerosité ;
- les zones réservées à d'autres usages ou communes avec d'autres usages.

Les personnes mineures doivent être porteuses d'une autorisation de leurs parents ou de la personne assurant leur tutelle pour pratiquer les activités.

Les pratiquants majeurs et les représentants légaux pour leurs enfants mineurs attestent 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. Ils peuvent présenter un certificat d'une autorité qualifiée. À défaut d'attestation, le pratiquant peut être soumis à un test correspondant aux conditions de sa pratique. Il s'agit d'un parcours, réalisé avec une brassière lorsqu'il y a lieu, visant à vérifier l'absence de réaction de panique du pratiquant. Ce parcours comprend au minimum une immersion complète à partir d'une embarcation ou d'un ponton, suivie de 20 mètres de propulsion, et un rétablissement sur un ponton ou une embarcation.

Les pratiquants, même occasionnels, sont informés sur les capacités requises pour la pratique de l'activité dans laquelle ils s'engagent. Lors de l'accueil et pendant la durée de leur activité dans l'établissement, les stagiaires et pratiquants reçoivent une information adaptée à leur niveau de pratique et dans un langage qui leur est compréhensible sur les présentes dispositions ainsi que sur le règlement et les consignes de sécurité de l'établissement.

Dans chaque établissement, indique l'article 4, l'exploitant désigne une personne responsable technique qualifiée chargée d'assurer le déroulement de l'enseignement dans les conditions définies par le présent arrêté. Plusieurs responsables techniques qualifiés peuvent être nommés, chargés chacun d'assurer la responsabilité technique respective d'une partie des activités nautiques enseignées.

Pour l'enseignement en plaisance légère, l'encadrement s'effectue à partir ou à proximité d'une embarcation adaptée à l'animation pédagogique et à l'intervention immédiate, à l'exception des activités nautiques comme le funboard, qui supposent un dispositif d'intervention particulier. Le personnel d'encadrement rémunéré des établissements est titulaire d'une qualification conforme à la loi du 16 juillet 1984 modifiée susvisée. L'encadrement pédagogique bénévole des établissements dépendant d'une fédération ou d'un organisme national agréé en application du décret du 13 février 1985 susvisé relatif à l'agrément des groupements et fédérations sportives est titulaire d'une qualification définie par cet organisme pour l'activité concernée. Dans les autres

établissements, l'exploitant détermine et vérifie sous sa propre responsabilité les niveaux de qualification ou de compétences requis en fonction de l'activité proposée.

Le nombre maximum d'embarcations ou planches à voile par enseignant est défini par le responsable technique en fonction du niveau des pratiquants, des caractéristiques de l'activité enseignée, de la compétence de l'enseignant, des conditions topographiques, climatiques et météorologiques, des embarcations utilisées et du dispositif de surveillance et d'intervention. Dans tous les cas, ce nombre ne peut dépasser 15 embarcations par enseignant. Si un groupe de pratiquants comprend plus de 3 enfants de moins de douze ans, ce nombre maximum est fixé à 10 embarcations par enseignant. Si un groupe de pratiquants comprend plus de 3 enfants de moins de huit ans, ce nombre maximum est fixé à 7 embarcations par enseignant.

L'article 5 décrit les conditions d'organisation dans lesquelles s'accomplissent les activités d'enseignement qui doivent tenir compte du milieu, des conditions climatiques et météorologiques, du niveau des pratiquants, des compétences de l'encadrement et du dispositif de surveillance et d'intervention mobilisable. Le responsable technique qualifié pour l'enseignement décide de l'adaptation ou de l'annulation des activités en cas d'évolution des conditions afin de garantir la plus grande efficacité du dispositif de surveillance et d'intervention.

L'article 6 prévoit que les matériels et les équipements nautiques collectifs et individuels des établissements et qui doivent être fournis par eux sont conformes à la réglementation en vigueur et correctement entretenus. En outre, ils doivent être appropriés aux finalités de l'enseignement et au dispositif de surveillance et d'intervention. Les brassières non munies du marquage CE ne peuvent en aucun cas être mises à disposition des pratiquants depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002. En outre, le responsable technique prévu à l'article 4 s'assure périodiquement de l'état de bon entretien des équipements individuels et collectifs, de leur aptitude à remplir leur fonction et de leur bonne adaptation aux pratiques et aux compétences des pratiquants concernés. Les embarcations de plaisance immatriculables et utilisées en eaux maritimes font l'objet d'une vérification annuelle conformément à la réglementation en vigueur. Sur les navires de croisière, les gilets de sauvetage doivent être aisément disponibles à bord et capelés à discrétion du chef de bord. Le port du gilet est obligatoire en navigation pour les enfants de moins de douze ans lorsqu'ils sont sur le pont. Dans les autres cas de navigation, le port de la brassière est obligatoire pour toutes les personnes embarquées de moins de seize ans, sauf en planche à voile où seul le port d'un vêtement isothermique est obligatoire dès que la température de l'eau est inférieure à 18 degrés. Toutefois, au-delà de seize ans révolus, l'obligation du port d'une brassière ou d'un vêtement isothermique est laissée à l'appréciation du responsable technique qualifié prévu à l'article 5 en fonction du niveau de compétence des pratiquants accueillis, des conditions climatiques et météorologiques, des embarcations utilisées et du dispositif de surveillance et d'intervention.

Selon l'article 7 de l'arrêté, le dispositif de surveillance et d'intervention à prévoir pour chaque établissement tient compte des types d'activités proposés à l'enseignement par l'établissement intéressé et des compétences des pratiquants auxquels ces enseignements sont proposés. Il est conforme aux réglementations en vigueur concernant la circulation ou la navigation dans les eaux maritimes ou intérieures françaises. Les moyens nautiques et terrestres de surveillance et d'intervention mis en oeuvre pour l'enseignement de la voile légère sont adaptés aux caractéristiques des bassins et zones de navigation, aux finalités de l'enseignement, aux équipements mis à disposition des pratiquants et à leur compétence. Les établissements utilisant un même plan d'eau ou des plans d'eau voisins prennent toutes mesures pour coordonner leurs moyens d'intervention. De plus, toutes dispositions sont prises pour recourir à des moyens extérieurs en cas de nécessité. À cet effet, chaque établissement est équipé d'une liaison téléphonique. Les adresses et numéros de téléphone des personnes et organismes à contacter en cas d'urgence, ainsi que les modalités d'accès à la ligne téléphonique sont affichés en bonne place à proximité du poste téléphonique. L'emplacement et l'accès au poste téléphonique utilisable pour prévenir les secours sont indiqués en bonne place.

**2<sup>ème</sup> marque : la situation applicable aux personnes en situation de handicap accédant aux activités nautiques**

À proprement parler, il n'existe pas de réglementation spécifique à la pratique des activités nautiques par les personnes en situation de handicap. Cela ne signifie pas qu'il y ait un déficit juridique en la matière, et la sur-réglementation devrait plutôt être considérée avec méfiance, mais le statut juridique de la personne en situation de handicap voulant pratiquer des activités nautiques doit simplement être cadrée au regard des éléments suivants :

- le statut personnel de la personne en situation de handicap en milieu ordinaire
- les aménagements requis dans les espaces publics ou privés ordinaires (terrestres) pour la facilitation de la vie et des déplacements des personnes en situation de handicap
- les normes obligatoires spécifiques instituées pour la pratique du loisir, du sport, de la formation ou de la compétition considérés
- les usages, instructions recommandations des instances habilités à organiser les activités nautiques en question
- la jurisprudence qui semble bien s'articuler autour d'une présomption de responsabilité contractuelle de l'organisateur d'activités nautiques tenu, à l'égard de la personne en situation de handicap d'une obligation de résultat et non pas de moyen. C'est ici l'occasion de réfléchir à l'arrêt de la Cour d'Appel de Pau du 17 mars 1994 ((MUTUELLE NATIONALE DE SPORTS MNS/DELCRAS) ( Numéro Juris Data : 1994-040383). En l'occurrence, il s'agissait de la pratique du parachutisme ascensionnel par une personne en situation de handicap physique. La Cour d'Appel a décidé que de par la situation d'handicapé physique au moment de la survenance du dommage de la victime blessée lors d'une séance, le club sportif organisateur se voit tenu d'une obligation de résultat. La victime se trouvait en effet en état de totale dépendance pendant toute la durée de la prestation fournie, dépendance résultant du sanglage de la victime au parachute ascensionnel sans possibilité de se libérer par une action personnelle. La Cour a ainsi jugé qu'il y avait là une impossibilité de limiter l'obligation de sécurité du club à une simple obligation de moyens, et que cette obligation s'analysait en une obligation de résultat à la charge du club, par voie de conséquence que la responsabilité contractuelle devait jouer, fondée sur l'article 1147 du code civil (C.CIV).

Tout ceci est logique : quand on prend en charge en qualité d'organisateur et donc en toute connaissance de cause l'activité (nautique ici, mais le processus est général) d'une personne dont le potentiel physique, sensoriel ou psychique est différent des standards humains habituels, on a l'obligation, non seulement de fournir les moyens adéquats, mais de s'assurer de surcroît que la personne en situation de handicap sera en mesure de les utiliser pour parvenir à leur maîtrise ou à défaut qu'une assistance adaptée lui sera fournie pour que la pratique envisagée puisse s'accomplir dans des conditions d'agrément et de sécurité standards : il s'agit bien là d'une obligation de résultat et non pas seulement de moyens.

## **2. EN SAVOIR PLUS :**

- Loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives
- Décret n°2002-488 du 9 avril 2002 pour l'application de l'article 8 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée et relatif à l'agrément des groupements sportifs NOR:MJSK0270014D
- Arrêté du 9 février 1998 relatif aux garanties d'encadrement, de technique et de sécurité dans les établissements d'activité physique et sportive qui dispensent un enseignement de la voile
- J.O. Numéro 84 du 9 Avril 1998 page 5531 NOR : MJSK9870031A
- Instructions et recommandations fédérales pour les ÉCOLES DE VOILE éditées par la Fédération Française de Voile

## ÉTAPE N°5 : ÉUDIEZ LA FAISABILITÉ DU PROJET

### 1. L'ESSENTIEL :

- **Analyser la faisabilité économique : l'étude du besoin**
- **Analyser la faisabilité technique : l'ingénierie à déployer**
- **Analyser la faisabilité psychique : la solitude de l'animateur**

Sur ces trois points qui suscitent trois questionnements, vous devez être très clair avec vous-même et y répondre avec lucidité et franchise.

#### **Premier questionnement : l'étude du besoin.**

Nous supposons, bien entendu, que l'idée même de ce projet vous plaît. Mais allons plus loin : est-ce que c'est uniquement pour votre plaisir personnel que vous voulez l'entreprendre ou bien est-ce parce que vous avez la certitude qu'il répond à un véritable besoin ? Autrement dit, d'une façon ou d'une autre et sans doute en discutant avec des responsables d'associations existantes cela n'en sera-t-il que mieux, vous devrez procéder à une étude de marché, sinon à une véritable étude de marché, du moins votre démarche devra-t-elle être d'effet équivalent. Là réside le secret de votre future réussite. Par exemple, imaginons que vous vouliez initier des croisières pour personnes déficientes. Vous imaginez donc un yacht complètement spécialisé où par exemple toutes les circulations et tous les rangements – en particulier pour ceux-ci du point de vue de leur hauteur - soient agencés de telle sorte que la situation de handicap y soit totalement neutralisée. Dans ce cas, désolé de devoir vous le dire, mais vous allez au devant de graves difficultés. La mixité centrée sur la situation de handicap est l'idéal recherché par la grande majorité des personnes déficientes en situation de handicap. Une personne à mobilité réduite recherchera plus souvent à partager de tels moments de loisirs avec des personnes en situation de non-handicap plutôt qu'avec d'autres qui sont dans la même situation qu'elle. Autrement, à vouloir trop bien faire, vous risquez de devenir un organisateur de croisières hôpital, avec peut-être un client de loin en loin. Et c'est vous qui n'irez pas loin !

Donc, en conclusion sur ce point, songez plutôt à répondre à un besoin véritable plutôt qu'à vous faire plaisir.

#### **Deuxième questionnement : l'ingénierie à déployer.**

Ce n'est pas très compliqué, mais important. Si l'activité que vous entendez promouvoir s'oriente vers du dériveur léger, il existe déjà des monotypes performants qui feront l'affaire tels quels (Cf.première partie). Par contre, si vous prenez une orientation voile hauturière, sachez que sauf erreur, aucun des grands chantiers n'a encore réfléchi sur des options visant à réduire, a fortiori à neutraliser les situations de handicap. Ce déficit de mixité est certainement dû à des surcoûts bien compréhensibles, mais en tout cas, il existe et c'est peut-être regrettable mais incontournable.

Quoiqu'il en soit, c'est vous-même qui allez devoir procéder aux transformations nécessaires. Pour vous donner une idée, sachez que pour un cinquante pieds, le surcoût va globalement consister en la suppression d'une cabine, soit pour l'aménagement le coût de construction d'une cabine en plus et pour l'exploitation le chiffre d'affaires d'une cabine en moins.

#### **Troisième questionnement : quant à la faisabilité psychique.**

Ce point met en relief un point souvent méconnu qui est le suivant. Vous êtes plein d'enthousiasme pour votre beau projet et vous avez raison, mais là où vous vous trompez, c'est quand vous vous mettez à vous imaginer que le monde doit partager votre enthousiasme. Si c'est vraiment cela votre point de vue : attention, vous êtes sur le mauvais versant de la pente, celui qui conduit aux catastrophes : je m'explique ! Prenons un exemple : vous allez voir votre banquier favori pour lui demander au nom de votre association un prêt important pour financer par exemple un bateau, en tout ou en partie. Vous êtes persuadé en cet instant que votre banquier ne peut que déférer à une demande aussi justifiée que la vôtre puisqu'elle intervient pour une bonne cause.

Restez réaliste, il est probable que votre banquier, s'il est le professionnel averti qu'on est en droit de supposer, regardera certes avec sympathie votre demande de financement, mais n'abandonnera pas pour autant la prise en considération de tous les paramètres de l'opération



comme pour n'importe quel autre prêt bancaire, par exemple en ce qui concerne la prise de garanties. En définitive, vous restez le seul promoteur de votre projet. Vous ne devez pas vous présenter aux autres avec des exigences incompatibles avec toute réalité économique au prétexte – vous l'avez compris – erroné, que le caractère "charitable" de votre action pourrait justifier toutes les dérives.

C'est votre projet, vous en êtes personnellement responsable : restez crédible !

## ÉTAPE N°6 : CHOISISSEZ LES MODALITÉS DE VOTRE GESTION

### 1. L'ESSENTIEL :

- **Sachez comparer gestion associative et gestion commerciale**
- **Sachez comparer activité désintéressée et activité lucrative**

Cette double distinction est envisagée seulement pour attirer votre attention sur le fait :

- tout d'abord que ce qui distingue une gestion associative d'une gestion commerciale, c'est la recherche d'un profit à partager entre tous les associés,
- mais ensuite qu'une association peut, à l'instar d'une société commerciale, présenter une activité lucrative, autrement dit, et très brutalement, gagner de l'argent autrement qu'avec des cotisations, des dons ou des subventions.

Cela mérite explications, et sur ces deux points nous allons nous efforcer d'être simple.

Contrairement à ce que trop de gens imaginent, il n'y a juridiquement qu'une seule différence entre un contrat associatif (association) et un contrat de société (société), c'est que les bénéfices éventuels ne sont pas répartis entre les sociétaires (membres de l'association) alors qu'ils le sont entre les associés : le reste est de l'habillage qui découle de cette distinction première qui est quand même fondamentale. D'autant qu'un certain nombre de mécanismes contribuent à distancier les deux types de structures. C'est ainsi qu'il était initialement envisagé que l'association fonctionne avec des ressources limitées telles que les cotisations et les subventions indépendamment de toute activité productrice rémunérante. Toutefois, au fil du temps et tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, la forme associative a connu un engouement extraordinaire et s'est répandue dans tous les rouages de l'économie non marchande avant de s'introduire dans le domaine de cette dernière. Une véritable nébuleuse juridique est apparue. Des associations tentaculaires sont apparues, véritables démembrements de l'économie commerciale ou géantes de l'économie sociale. Les réformes ont tendu, du point de vue du droit commercial, à simplifier certains mécanismes (exemple de la SARL, puis de la SAS – société anonyme à forme simplifiée-) pour redonner de l'attrait à ces structures tandis qu'à l'opposé, les associations pouvaient se voir soumises à toutes les contraintes des structures de l'économie marchande : fiscalité directe, indirecte, locale, procédures collectives, etc.). Toute typologie reste incertaine si elle embrasse la structure, et il vaut mieux regarder en quoi consiste l'activité pour s'y retrouver. Mais l'association bénéficie toujours d'une aura qui peut conduire ses dirigeants à commettre des distorsions, lesquelles pourront éventuellement mettre leur propre patrimoine en péril de façon similaire à ce qui se passe pour les sociétés en nom personnel par exemple. De ce point de vue une dualité de genre au sein des associations est apparue qui a conduit à une ambiguïté fondamentale et pernicieuse : tandis que certaines associations basculaient outrageusement dans une para-commercialité parfois scandaleuse, d'autres associations se cantonnaient à des productions non marchandes mais en faisant fi alors des exigences les plus élémentaires en matière de gestion des fonds publics dont elles étaient abreuvées. Ce n'est véritablement qu'à partir des années 1970 avec l'importation du modèle américain des techniques de RCB (rationalisation des choix budgétaires) en économie non marchande qu'on a commencé à prendre conscience en France qu'une gestion publique ou para publique devait tendre à une gestion économe de ses moyens.

Il n'en reste pas moins vrai qu'au bout de trente ans, il persiste dans un certain nombre de structures associatives une culture d'un certain détachement à l'égard des pratiques lucratives dès lors que celles-ci doivent être assujetties à la loi commune à la taxation du profit marchand et de ce qu'il faut bien appeler le profit non marchand.

On arrive ainsi à la deuxième idée selon laquelle une association peut avoir pour une part non négligeable une activité lucrative qui va parfois jusqu'à lui procurer jusqu'à l'essentiel de ses ressources. Parallèlement, le secteur public, et en particulier les collectivités locales, commence à disposer des moyens juridiques nécessaires au subventionnement d'activités purement

marchandes. De telle sorte que par le biais de cette convergence s'érode progressivement l'espace qui séparait société et association. C'est pourquoi, certains ne s'y sont pas trompés ou plutôt se trompent, quand ils créent une association parce qu'ils n'ont aucun apport en capital à fournir. De récentes réformes semblent aller dans leur sens en permettant de créer des sociétés sans capital, mais dans l'un et l'autre cas, la réalité financière sera toujours aussi implacable et le besoin capitalistique nécessaire au financement des investissements et à l'exploitation des premiers mois ou années sera toujours aussi impérieux.

Vous devez donc absolument prendre ce fait en considération avant de passer à la réalisation de votre projet.

Sachez par exemple que le chapitre IX (art. 124) du titre 1er de la troisième partie de la loi du 15 mai 2001 a réformé l'article L. 223-7 du Code de commerce en introduisant des dispositions relatives à la libération du capital des sociétés à responsabilité limitée. L'article L. 223-7, concernant les sociétés à responsabilité limitée, est donc modifié afin de faciliter la création des entreprises. Selon son alinéa 1er, les apports en numéraire peuvent n'être libérés que du cinquième lors de la constitution de la SARL. Le solde pourra quant à lui être libéré en une ou plusieurs fois, sur décision du gérant, dans un délai ne pouvant excéder cinq ans suivant l'immatriculation de la société. In fine, l'alinéa précise que "le capital doit être intégralement libéré avant toute souscription de nouvelles parts sociales à libérer en numéraire, à peine de nullité de l'opération". En outre, l'alinéa 2 de ce même article, énonce désormais que le cas échéant, les statuts déterminent les modalités selon lesquelles peuvent être souscrites des parts sociales en industrie. Auparavant, il pouvait être fait un apport en industrie lorsque ce dernier émanait de la personne (ou de son conjoint) qui apportait à la SARL un fonds de commerce ou un fond artisanal, si la société exploitait ce fonds (L. n° 82-596, 10 juill. 1982 : V. supra n° 43, 134). La loi nouvelle confère toute liberté aux associés quant à la possibilité de faire de tels apports et quant aux modalités concernant leur rémunération en parts sociales ou leur contribution aux bénéfices et aux pertes.

On peut donc créer une SARL avec 762,25 €, mais que peut-on en faire ?

## **2. EN SAVOIR PLUS**

Ministère de l'Economie et des Finances  
REF : NG 99026012A ET 2717599B CR/NN  
FICHE

OBJET : Régime fiscal applicable aux clubs de voile en navire "habitable".

Décision du 13 novembre 1981 du conseil d'état (juris data N° 1981-041136.)

Instruction fiscale pour les écoles de voile (site fédération française de voile)

## ÉTAPE N°7 : CHOISISSEZ LA STRUCTURE JURIDIQUE APPROPRIÉE

### I. L'ESSENTIEL :

**Ce qui signifie :**

- **Évaluez le mode associatif**
- **Retenez éventuellement d'autres modalités juridiques, si vous préférez d'autres formes de sociétés.**

Nous sommes ici à un tournant fort de ce que doit être votre réflexion. Comme nous l'avons déjà vu, vous devez absolument identifier et lister les ressources financières qui sont à votre disposition. Il existe en outre un préalable qui n'est pas moins fondamental : c'est celui de bien conceptualiser la différence qui existe entre le patrimoine de l'association que vous créez et votre patrimoine personnel. N'allez pas imaginer là que nous vous soupçonnons de vouloir confondre les deux patrimoines au profit du vôtre. Naturellement, de tels errements peuvent exister, mais s'ils sont volontaires, ils deviennent alors des objets d'étude du droit pénal plutôt qu'une partie du sujet du présent document.

Nous songeons plutôt à un mélange insidieux des genres. Pour des raisons tenant plutôt de votre part à un déficit de connaissances juridiques, vous vous êtes personnellement impliqué dans votre projet, si bien et si intensément qu'au bout de quelques mois, vous vous êtes identifié à lui. La conséquence est que vous allez prendre des « raccourcis » ! Par exemple, nous pouvons citer des cas où pour éviter des complications administratives et en toute bonne foi – nous en avons la conviction – l'initiateur du projet a pu mettre à son nom le bateau qu'il avait acheté pour le compte de l'association, et ceci tout en fournissant à la banque des garanties personnelles couvrant des pertes éventuelles de l'association. Il peut en résulter des situations assez inextricables auxquelles il faut mettre fin au plus tôt.

Si l'on exclut la mauvaise foi, mais l'expérience montre en réalité que les vrais escrocs sont généralement plus habiles que cela, le fondement de tout ceci est la difficulté pour tout un chacun de conceptualiser ce qu'est une personne morale.

La personne morale, au nombre desquelles appartient l'association déclarée type Loi 1901, est un être virtuel qui a toutes les apparences d'une véritable existence. Elle naît de par la volonté de ses créateurs qui rédigent et signent ses statuts. Elle obtient son acte de naissance par une déclaration au greffe du Tribunal de Commerce (société) ou à la préfecture (association) dont dépend l'adresse du lieu de la domiciliation. Elle a une vie propre, ponctuée par les événements de son existence sociale : réunions du Conseil d'Administration, tenue de l'Assemblée Générale. Elle meurt, soit naturellement au bout du temps qui lui avait été imparti dans ses statuts, généralement 99 ans, soit par suite d'accident si elle doit « déposer son bilan » (on devrait plutôt dire « se déclarer en état de cessation des paiements »). Elle doit alors suivre le sort commun à toutes les personnes morales qui connaissent ce triste genre d'incident de parcours : mise en redressement judiciaire – par le Tribunal civil toutefois eu égard au fait qu'il ne s'agit pas d'une société commerciale - avec l'aide d'un administrateur judiciaire par plan de continuation ou plan de cession, voire trop souvent liquidation judiciaire, avec arrêt de l'activité, cession des actifs et tentative d'apurement du passif par l'entremise d'un mandataire judiciaire.

Ses dirigeants peuvent être déclarés en faillite personnelle s'ils ont commis de graves fautes de gestion, et dès lors doivent répondre sur leurs biens propres de tout ou partie des dettes de leur ancienne association. C'est dire par là si vous devez être vigilant !

### 2. EN SAVOIR PLUS :

Loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association

Décret du 16 août 1901 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du premier juillet 1901 relative au contrat d'association (Journal Officiel du 17 août 1901)

## ÉTAPE N°8 : PREVOYEZ LA GESTION QUOTIDIENNE

### 1. L'ESSENTIEL :

Ce qui signifie :

- **Prenez en compte les impératifs de marketing**
- **Prenez en compte les impératifs administratifs**
- **Prenez en compte les impératifs financiers**
- **Prenez en compte les impératifs techniques**
- **Prenez en compte les impératifs de responsabilité et les assurances**
- **Prenez en compte les impondérables**

Votre projet avance, mais son étude serait incomplète si vous n'anticipiez pas un certain nombre d'éléments réellement incontournables que vous allez devoir maîtriser.

Ne vous y trompez pas : vous voulez être le principal responsable bénévole de votre association, ce qui veut dire entre autre que vous ne pouvez en percevoir aucune rémunération à titre de salaire. Mais précisément, et c'est le cas de toutes les associations (ou sociétés) qui débutent sans grands moyens, c'est vous qui allez devoir assumer, au moins dans les débuts, toute la logistique, et donc prendre en compte tous les impératifs que nous venons de citer.

- **Les impératifs de marketing**

Il ne s'agit pas seulement d'avoir de grandes idées généreuses, il faut les concrétiser. J'ai connu des personnes qui étaient tellement certaines que ce qu'elles faisaient était grand et beau et tellement convaincues en fait de la qualité de leurs produits qu'elles en négligeaient tout le reste et en particulier la recherche des "clients".

Si vous répugnez à appeler un chat un chat et marketing du marketing, alors nommez cela de la communication et réfléchissez aussi à la meilleure façon d'en faire.

Certes, le bouche à oreille fonctionne, mais il met du temps et souvenez-vous que les frais fixes courent chaque jour.

Votre carnet d'embarquements doit être fourni au maximum : comment faites-vous ?

- **Les impératifs administratifs**

L'administration d'une structure n'est jamais simple : sachez que même une petite association comme celle que vous avez créée si tant est que vous ayez retenu cette forme juridique génère mille tracas quotidiens. Ne perdez pas pied dans la gestion administrative : il vous faudra certainement une secrétaire. Attention, si c'est votre femme ou quelque amie ou ami qui se prête à cette besogne, n'oubliez pas d'une part que vous faussez les paramètres financiers de l'exploitation outre le fait que vous transgresserez le droit du travail si vous ne procédez pas aux déclarations nécessaires relatives au travail bénévole.

Sachez ainsi que si les membres adhérents d'une association peuvent accomplir, sous l'autorité du président ou de son délégataire, un travail destiné à la réalisation de l'objet social, en ne percevant, le cas échéant, que le strict remboursement des frais exposés par eux, et ceci sans relever des dispositions du Code du travail, la seule signature d'un contrat dit de **bénévolat** entre une association et une personne n'ayant pas la qualité de sociétaire, n'exclut pas l'existence d'un contrat de travail, dès l'instant où les conditions en sont remplies (*Cass. soc., 29 janv. 2002 : Juris-Data n°2002-012791*).

- **Les impératifs financiers**

Les impératifs financiers ont toujours manifesté une grande insolence vis-à-vis de la réalité quotidienne et une grande indifférence à l'égard de la méthode Coué. Il s'agit ici d'un simple rappel puisque la question est traitée plus en détail ailleurs dans ce document.

- **Les impératifs techniques**

Ils sont souvent incontournables : celui qui n'a pas connu l'avarie avec casse deux heures avant l'embarquement des passagers ou équipiers ne sait rien. Dans ces cas là, la seule philosophie praticable est de se dire qu'en mer cela aurait été pire.

Donc, ne négligez jamais le matériel, c'est votre gagne pain !, mais bien entendu mon conseil est certainement superflu !

- **Les impératifs de responsabilité et les assurances**

Vous voilà peut-être promu chef de bord, en tout cas dirigeant et armateur. Donc vous êtes responsable – pas de tout – mais de beaucoup de choses. Vous devriez peut-être alors réfléchir de nouveau à l'arrêt de la Cour d'Appel de Pau du 17 mars 1994 ((MUTUELLE NATIONALE DE SPORTS MNS/DELCRAS) évoqué ci-avant.

Un conseil : tenez compte de cet arrêt et parlez-en à votre assureur ! N'oubliez pas également que si l'accident survient dans des circonstances qui montrent qu'une réglementation quelle qu'elle soit n'a pas été appliquée, l'issue peut être pénale.

- **Les impondérables**

Ils surviennent toujours quand on n'y pense pas : le mauvais temps qui vous déroute, un malade à bord, etc. Ceci fait partie de tout ce qui peut arriver et auquel vous serez tenu de faire face.

Ce n'est pas une raison pour tirer un trait sur votre projet, mais seulement une bonne raison que tout peut arriver et qu'en ajoutant la gestion de situations de handicaps aux aléas de la mer, vous vous mettez dans une situation de risque maximum qu'il suffit d'avoir pris en compte dans vos prévisions.

## **2. EN SAVOIR PLUS :**

### **COUR D'APPEL, PAU, CHAMBRE 2 - Décision du Mardi 30 Septembre 1997 -**

Nom des Parties : MAEVA LOISIRS SNC / SEBILLE - Numéro Juris Data : 1997-112570

Une personne handicapée avait loué, par l'intermédiaire d'une agence de voyages, un studio dans une résidence de tourisme classée trois étoiles. Selon l'arrêté du 14 février 1986, dans de telles résidences, les mesures doivent être prises pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ce qui était le cas de cette résidence. L'agence de voyages est responsable de la mauvaise exécution du contrat, le studio loué n'étant pas spécialement adapté pour un fauteuil roulant, dès lors qu'elle n'apporte pas la preuve qu'elle a effectué une réservation écrite pour une personne handicapée. En outre, l'agence n'a pas respecté l'obligation de remise d'un document approprié prévue par l'arrêté du 14 juin 1982 pris en application de l'article 33 du décret du 28 mars 1977. Le fait qu'elle ait téléphoné à la résidence pour vérifier que tout était équipé pour l'accès à un fauteuil roulant est insuffisant pour remplir ses obligations. Toutefois, il n'y a eu aucun préjudice subi du fait que le séjour de la cliente s'est déroulé entièrement et sans incident et que ni la cliente ni ses accompagnateurs n'ont émis de protestation. Ce silence est la cause exclusive de l'inexécution contractuelle dont se prévaut la cliente.

### **TRIBUNAL ADMINISTRATIF, MONTPELLIER - Décision du Mercredi 9 Juillet 1997**

Nom des Parties : (COMMUNE DE TREBES) - Numéro Juris Data : 1997-036100

Est condamnée une entreprise de travaux publics à indemniser une commune des désordres qui affectent une salle sportive en exécution d'un marché négocié sur la base des principes dont s'inspirent les articles 1792 et 2270 du code civil. Le tribunal estime que si ni les travaux de finition du réseau d'évacuation des eaux pluviales et des peintures, ni ceux d'aménagement des abords, ne relèvent de la responsabilité décennale des constructeurs, en revanche les malfaçons de la couverture de la salle et l'absence d'un dispositif permettant le passage des personnes handicapées, sont de nature à rendre l'ouvrage impropre à sa destination.

### **COUR D'APPEL, PARIS, CHAMBRE 1. - Décision du Vendredi 9 Juin 1989 -**

Nom des Parties : SNCF/QUEAU - Numéro Juris Data : 1989-600746

La responsabilité contractuelle de la SNCF est engagée lors de la chute d'une personne handicapée en fauteuil roulant sur le quai de la gare. La SNCF a manqué à son obligation de sécurité en ne signalant pas le dénivellement sur le quai à l'origine de la chute.

### **COUR D'APPEL VERSAILLES, CH 03 - Décision du Jeudi 28 Mars 1985 -**

Nom des Parties : (VIONNET/RATP) - Numéro Juris Data : 1985-040736

La montée précipitée de jeunes gens dans un autobus bousculant une personne handicapée physique ne constitue pas un fait exonérateur irrésistible et imprévisible pour le transporteur, alors qu'en raison de l'infirmité de la victime, le conducteur aurait dû veiller à la sécurité de l'intéressée.

## ÉTAPE N°9 : PREVOYEZ LES CONSÉQUENCES D'UN DÉVELOPPEMENT TROP RAPIDE

### 1. L'ESSENTIEL :

- **Apprenez entre autres les risques induits par un fond de roulement négatif**
- **Sachez que le dépôt de bilan, ça n'arrive pas qu'aux autres**

#### 1<sup>ère</sup> marque : les risques du fond de roulement négatif

Voilà, c'est fait ! Vous avez démarré votre activité depuis quelques semaines et les premiers clients sont arrivés, et avec eux les premiers chèques, mais aussi, les salaires de l'équipage, les frais d'avitaillement, etc, et vous vous apercevez que le compte bancaire, qui était déjà proche du zéro, vient de passer négatif. Pas grave, vous direz-vous, puisque les clients arrivent et que le banquier vous fait confiance : le grand mot est lâché ! Confiance, le banquier vous fait confiance ! Certes, mais jusqu'à un certain point : quel est ce point ?

Retenez quelque chose de simple : la banque est toujours prête en principe à financer l'exploitation, jamais le déficit d'exploitation.

Reprenons donc les choses autour des points suivants :

**1<sup>er</sup> point : l'exploitation doit être bénéficiaire.** Ce n'est jamais que la mise en œuvre du business plan que vous avez dû présenter au banquier, ou si vous préférez, le compte d'exploitation prévisionnel. Autrement dit, une fois que tout ce qui est nécessaire au fonctionnement quotidien est réglé (salaires, charges, taxes, fournitures, etc), il doit rester encore dans la caisse de quoi rembourser les investissements qui ont fait l'objet d'emprunts. Si vous ne parvenez pas à payer durablement de telles dépenses, cela signifie que l'exploitation est déficitaire.

**2<sup>ème</sup> point : une exploitation ne peut être durablement déficitaire.** En effet, et cela est valable pour une association, une exploitation dont les dépenses sont de façon permanente, autrement dit structurelle, supérieures aux recettes, est conduite à accumuler une dette de plus en plus lourde. Pendant un certain temps, elle va toutefois pouvoir camoufler le déficit d'exploitation par une aide en trésorerie sous diverses formes mais en particulier le découvert de trésorerie en banque – découvert autorisé ou non autorisé.

**3<sup>ème</sup> point : le rôle du banquier est de financer l'exploitation, pas le déficit d'exploitation.** Cette affirmation est parfaitement logique puisque, sans cette précaution, le banquier serait conduit à financer des sommes qui ne pourront jamais être remboursées. Les exploitants qui viennent expliquer qu'ils offrent des garanties font fausse route : le banquier n'a pas pour vocation de faire réaliser les garanties offertes par ses clients. Or dans ce schéma de déficit structurel d'exploitation, la réalisation des garanties est inéluctable. Par contre le banquier doit pouvoir financer l'exploitation quand il existe des décalages de trésorerie entre la dépense et la recette, c'est ce qu'on appelle le financement du fond de roulement négatif qui peut être fait par divers moyens, notamment celui du découvert autorisé. Autrement dit, dans ce cadre, le retard dans la perception des créances affecte la capacité de l'entreprise à pouvoir honorer elle-même ses propres échéances aux différents termes fixés contractuellement et elle a donc besoin d'une aide en trésorerie temporaire.

Il arrive parfois que les besoins immédiats en trésorerie de l'entreprise excèdent l'autorisation de découvert elle-même, et on parle alors de découvert non autorisé. Si celui-ci est interdit, il rentre néanmoins dans les pratiques courantes et correspond, selon la belle expression d'un banquier à "une respiration supplémentaire" qui bien entendu doit également être très provisoire.

Pour résumer clairement ce qui vient d'être dit, il existe deux "mécaniques" distinctes que vous devez maîtriser. La première est celle de l'exploitation qui à la fin de l'exercice doit se solder au pire par un résultat nul, et la seconde est celle de la trésorerie qui ne devrait normalement être déficitaire que par intermittence. Il ne faut surtout pas mélanger ces deux catégories. Or, dans le domaine qui nous intéresse, il existe une source de financement qui est pernicieuse : c'est celle des subventions.

#### **4<sup>ème</sup> point : La problématique des subventions**

Il faut savoir maîtriser les deux principaux paramètres des subventions : leur nature, et la date de leur versement. S'agissant de la nature des subventions, vous savez naturellement qu'il en existe deux sortes : les subventions d'équipement et les subventions de fonctionnement. Or, l'expérience m'a montré qu'il pouvait résulter de graves déconvenues du fait d'un mélange des genres. Par exemple, vous pouvez induire le banquier en erreur en présentant une subvention d'équipement comme s'il s'agissait d'une subvention de fonctionnement. Autrement, vous faites passer un financement exceptionnel et unique comme s'il s'agissait d'une aide annuelle récurrente. Et pire encore, vous faites croire que ce financement va venir renforcer l'équilibre d'exploitation alors qu'il va en fait servir à financer un équipement (généralement le ou les bateaux). Le problème de la date de versement n'est pas lui non plus sans importance au plan des pratiques effectivement rencontrées. Par exemple, j'ai eu l'occasion de voir plusieurs dossiers dans lesquels les dates de versements étaient manifestement anticipées par rapport à ce qu'on rencontre habituellement. L'une des plaies du système français est que la sécurité que les pouvoirs publics entendent généralement apporter à l'éligibilité des subventions et à leur mise à disposition est assortie d'un certain nombre de mesures contraignantes qu'on pourrait qualifier de survérifications et qui ont pour effet d'alourdir à l'extrême les procédures d'attribution. Dans ces conditions, celui qui compte sur le versement des subventions pour équilibrer ses premiers mois d'exploitation risque fort de se retrouver très vite en état de cessation des paiements.

N'oublions pas à ce propos que, dans toutes ces activités d'entraide, la capitalisation est naturellement faible et que souvent la survie de l'activité naissante va se trouver suspendue au bon vouloir du banquier, lequel n'a aucun intérêt à se trouver attiré ultérieurement en comblement de passifs s'il apparaissait, a posteriori, que votre entreprise était vouée à l'échec dès l'origine et qu'il vous a soutenu "abusivement".

## **2. EN SAVOIR PLUS**

Interrogez votre banquier sur ce que vous venez de lire !



## **ÉTAPE N°10 : PRÉVOYEZ LES CONSÉQUENCES D'UN DÉVELOPPEMENT INSUFFISANT ET SACHEZ ENVISAGER L'ARRÊT DE L'ACTIVITÉ**

### **1. L'ESSENTIEL :**

- **Sachez anticiper**
- **Prévoyez dès le début un retour possible à la case départ**

Nous sommes maintenant presque arrivés au terme de ce parcours et il me reste un conseil important à donner. Ce conseil est dicté par la pratique et il consiste en ceci : il faut craindre l'acharnement. Ce n'est pas une situation facile que celle qui se caractérise par une accumulation de mauvaises nouvelles : les charges sociales et autres cotisations, les inévitables frais d'entretien sur le bateau voire même de plus grosses réparations, et en face une activité qui n'a pas été à la hauteur de vos espérances. Autrement dit, des rentrées d'argent escomptées qui ne se sont pas produites. Ajoutez à cela que les subventions attendues ne sont toujours pas versées.

Mais vous êtes un incorrigible optimiste et vous parvenez toujours à convaincre votre banquier que d'ici à quelques jours le compte de l'association à la banque sera enfin positif. Nous vous félicitons pour vos talents de persuasion, mais à terme, cela ne fait pas vos affaires, car chaque jour qui passe va sans doute aggraver la situation votre situation !.

En fait vous vous trouvez dans une position délicate que des milliers d'entreprises connaissent chaque jour et qui est, notamment d'un point de vue psychique, très éprouvante. Si éprouvante parfois que le chef d'entreprises a perdu ses repères financiers, comptables et juridiques.

Le spectre d'un dépôt de bilan – dont l'appellation juridique exacte est aujourd'hui "déclaration de cessation des paiements" - se profile de plus en plus distinctement dans vos pensées, mais cette vision si l'on peut dire aurait plutôt tendance à vous paralyser dans vos actions, ou en tout cas dans votre capacité à pouvoir – ou vouloir - les changer.

Bref, sans que vous vous en rendiez compte, c'est votre capacité de jugement qui est amoindrie. Alors, si vous le voulez bien, revoyons ensemble le problème ! Votre trésorerie est de plus en plus tendue – c'est un euphémisme, et votre banquier s'est mis à vous téléphoner de plus en plus souvent en prononçant un mot qui ressemble vu de loin à une formule cabalistique : le mot "contrepartie". Si vous entendez ce mot, il est grand temps d'agir. Mais là, tout dépend de ce que vous aviez prévu de faire avant de commencer.

- **Prévoyez dès le début un retour possible à la case départ**

Ne vous acharnez pas : vous connaissez sans doute l'adage, l'erreur est humaine, persévérer est diabolique. Cela signifie qu'il faut savoir pendant qu'il en est encore temps, et l'expérience m'a souvent montré que c'était là la chose la plus difficile.

Savoir reconnaître un échec n'a rien de déshonorant et arrive à tout le monde un jour ou l'autre. Continuer dans la voie de l'échec peut conduire à votre ruine totale. Sachez que la société ne fait pas de cadeau et que ce que vous aviez pris au début comme une aventure peut se terminer par une descente aux enfers. C'est la dernière chose que je vous souhaite, mais le juriste se doit d'être, non seulement prudent, mais encore pessimiste de façon réaliste.

C'est pourquoi je vous suggère, pendant que vous en êtes encore à préparer votre projet à vous interroger sur les paramètres qui devront le cas échéant vous inciter à ne pas continuer. Par exemple, quelle est la partie de votre patrimoine que vous êtes prêt à risquer dans l'affaire. Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'une association que le banquier va faire oeuvre de charité : il vous demandera des garanties, des hypothèques, il exigera que vous vous portiez caution de

l'association, peut-être parce qu'il est timoré, peut-être parce qu'il n'aura pas été convaincu par votre étude de marché – s'il y en a une !

Pensez à tout cela, et vous verrez que la meilleure façon de réussir est celle d'agir en connaissance de cause.

## **2. EN SAVOIR PLUS**

Réfléchissez à tout cela avant de prendre une décision définitive !

Et lisez la conclusion !

## CONCLUSION : QUELQUES IDÉES À CREUSER

Si vous avez lu cet deuxième partie jusqu'au bout, c'est que quelque chose de profond vous motive en faveur de cette cause qui ne peut laisser aucun plaisancier indifférent.

Cela dit, vous n'avez peut-être pas les moyens financiers ou simplement le temps pour imaginer et monter quelque chose par vous-même.

Nous vous suggérons alors de rejoindre l'une des associations qui oeuvrent dans ce domaine, soit qu'elles soient dédiées à l'une ou l'autre des formes de gestion de la situation de handicap, soit qu'organisant la pratique d'activités nautiques, elles prennent en considération l'existence du phénomène.

Vous pouvez aussi – car l'un n'exclut pas l'autre – examiner comment vous pourriez vous investir dans l'une – ou pourquoi pas plusieurs – des idées suivantes.

Et si vous avez vous-même des idées à développer, n'hésitez pas, agissez !

Voici donc quelques thèmes à creuser :

1° Prise en compte de la situation de handicap dans l'enseignement du droit de l'urbanisme,

2° Développement des filières d'accompagnateurs de personnes en situation de handicap à l'instar de ce qui se pratique à l'Université libre de Bruxelles,

3° Comités portuaires comprenant des handicapés ou leurs associations,

4° Parrainage : un bateau (ou un plaisancier) parraine un handicapé par un don en argent dédié à cette action auprès d'une association agréée sport ou handicapé,

5° Don d'une journée en mer : chaque plaisancier invite un handicapé une fois par saison pour une sortie en mer sur son bateau,

6° Don d'une journée au service d'une association comme accompagnateur,

### **Les adresses utiles**

FFVoile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris. tél : 01 40 60 37 00 (secteur développement), site Internet : [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org) - E.mail : [handivoile@ffv.fr](mailto:handivoile@ffv.fr)

FFHandisport, Commission technique fédérale voile, 42 rue Louis Lumière, 75020 PARIS. tél : 01.40.31.45.00, site Internet : [www.handisport.org](http://www.handisport.org)

FFSport Adapté, 9 rue Jean Daudin, 75015 PARIS. tél : 01.42.73.90.00, site internet : [www.ffsa.asso.fr](http://www.ffsa.asso.fr) - E.mail : [ffsa@ffsa.asso.fr](mailto:ffsa@ffsa.asso.fr)

ASPRO MiniJi France : secrétaire : Yves Lefur, 120 allée des Kerarblais, 29200 BREST. tél/fax : 02.98.49.52.34. E.mail : [yves.le-fur@wanadoo.fr](mailto:yves.le-fur@wanadoo.fr)

Access Dinghy, La Voile, Ensemble : Marie-Claude Acker-Frottié, 32 chemin des Acacias, 69130 ECULLY. tél : 04.72.17.84.77, site Internet : [www.lavoile-ensemble.org](http://www.lavoile-ensemble.org) - E.mail : [lavoile.ensemble@wanadoo.fr](mailto:lavoile.ensemble@wanadoo.fr)

École Nationale de voile, centre de ressources documentaires, Beg Rohu, 56510 SAINT PIERRE DE QUIBERON. tél : 02.97.30.30.30.

Annexe 1 : Tableau synthétique des handicaps physiques

Pathologie	Caractéristiques	Observations
<b>Handicaps neurologiques</b>		
<b>Affections neurologiques centrales</b>		
Paraplégie et Tétraplégie	- troubles moteurs - paralysie partielle ou totale et absence de sensibilité au-dessous du niveau lésionnel	- risques d'escarres et de refroidissements - complications urinaires
Hémiplégie	- paralysie partielle ou totale côté D ou G - diminution de sensibilité à D ou à G - diminution du champ visuel - troubles associés	- rétraction musculaire
Infirmité Motrice Cérébrale	- troubles du tonus musculaire et de la régulation du mouvement - troubles de la sensibilité et de la parole	- risques de crises d'épilepsie
<b>Affections neurologiques périphériques</b>		
Poliomyélite	- séquelles paralytiques partielles - muscles flasques	- fragilité osseuse - refroidissement ou hypersudation
Paralysies radiculaires	- paralysie complète ou incomplète du plexus brachial	- handicap très localisé
Paralysies tronculaires	- impossibilité de certains gestes précis	- douleurs vives dans la région atteinte
<b>Affections neurologiques ou musculaires évolutives</b>		
Hérédo dégénérescence spino-cérébelleuse	- destruction progressive des cellules nerveuses, déformations - atteintes cardiaques	- éviter toute fatigue
Myopathies	- dégénérescence musculaire à évolution progressive	- surveillance extrême
<b>Amputations</b>		
membres supérieurs inférieurs	- absence partielle ou totale d'un ou plusieurs membres	- excellente aptitude sportive - éviter de garder les prothèses sur l'eau
<b>Affections ostéo-articulaires</b>		
Ankyloses Scolioses Fragilité osseuse	- limitation de l'amplitude articulaire - diminution partielle de la force musculaire - périodes de poussées inflammatoires	- pratique sportive douce - risques de fractures
<b>Insuffisances cardio-respiratoires</b>		
Cardiopathies	- troubles de la circulation sanguine	- activités physiques conseillées, mais pas d'effort intense
Pneumopathies	- déficit ventilatoire	- dosage et surveillance de l'activité
<b>Déficiences visuelles</b>		
Cécité complète	- noir total ou sensations lumineuses avec impossibilité de reconnaître objets et contours	- important développement sensoriel de l'ouïe et du toucher
Malvoyants	- très faible acuité visuelle ou champ visuel rétréci	- risques de traumatisme oculaire - instaurer calme et confiance

déficience	caractéristiques	observations
<b>Déficience intellectuelle</b>		
Retard mental léger	- Troubles des apprentissages (lecture, calcul,...), de la communication, des acquisitions de la coordination, plus ou moins prononcés selon le degré de déficit	- Degré d'autonomie élevé pour différentes activités et dans la vie sociale.
Retard mental moyen		- Compréhension limitée, nécessité d'utiliser un langage adapté, rythme d'apprentissage lent, accompagnement ciblé nécessaire.
Retard mental grave / profond		- Capacités intellectuelles très faibles, carences psychomotrices, accompagnement indispensable et permanent
<b>1. Exemples de troubles associés</b>		
Troubles autistiques	- Interactions sociales retardées, faible communication verbale	- Evite le regard, gestes répétitifs et ritualisés, mémorisation faible ou développée
Troubles de la conduite et du comportement	- Aggression, opposition, provocation	- Hyperactivité permanente
Névrose	- Conflit permanent et inconscient situé entre le désir et les interdits	- Hystérie, manies, obsessions
Psychose	- Perturbation profonde de la personnalité.	- Communication et échanges perturbés, fuite de la réalité, délires chroniques, troubles de la mobilité générale, stéréotypies

Le principe de l'accessibilité est simple : il ne doit pas y avoir d'obstacle du parking jusqu'à l'accès à l'eau et aux bateaux en passant par l'accueil, les vestiaires, les sanitaires, le club house, ...

Un obstacle : c'est une simple marche de 5 cm, une porte trop étroite, sans parler des toilettes !.

Voici quelques données chiffrées pour vous permettre d'adapter et de réfléchir à vos aménagements. Les données bibliographiques permettent d'aller plus loin.

Largeur des portes : 0,80 m. Attention au sens d'ouverture.

La pente pour un plan incliné doit être inférieure à 5 %, elle peut atteindre 12 % sur une longueur de 0,50 m maxi.

Les dévers de moins de 2 % sont praticables.

La largeur d'un chemin doit être de 1,40 m mini pour circuler et se croiser, 1,60 m si deux fauteuils doivent se croiser.

Les petites marches de 2cm maxi sont possibles, sinon mettre un plan incliné.

Les places parking doivent faire 3,30 m de large, soit 80 cm de plus qu'une place normale.

La largeur d'un ponton sera de 1,5 m mini, de même que la rampe d'accès. Les planches éventuelles du ponton seront mises transversalement. Leur hauteur sera de 25 à 35 cm (à mettre en relation avec les supports utilisés).

### **Références bibliographiques et réglementaires :**

HANDICAP ET CONSTRUCTION Edition : Le Moniteur par Louis Pierre GROSBOIS

STADES ET TERRAINS DE SPORTS Edition : Le Moniteur par Henri CETTOUR

#### **TEXTES OFFICIELS GENERAUX :**

Loi n°75-534 du 30 juin 1975 : Dispositions en faveur des personnes handicapées

Loi n°91-663 du 13 juillet 1991 : Diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public.

#### **ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC :**

Décret n°78-109 du 1er février 1978 : Mesures destinées à rendre accessibles les installations neuves ouvertes au public.

Décret n°78-1167 du 9 décembre 1978 : Mesures destinées à rendre accessibles les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les transports publics.

Décret n°94-86 du 26 janvier 1994 : Accessibilité des locaux d'habitation et des installations recevant du public.

Arrêté du 31 mai 1994: Dispositions techniques destinées à rendre accessibles les ERP.

Circulaire n°94-55 du 7 juillet 1994 : Accessibilité des ERP

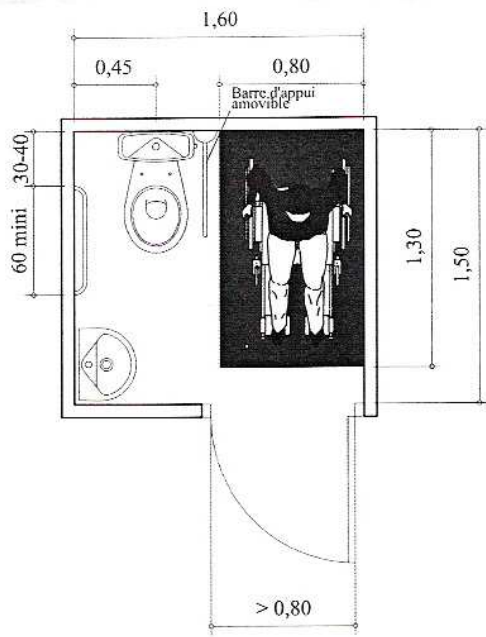
Code de la construction et de l'habitation (CCH) et arrêté du 31 mai 1994 : Commentaires techniques pour l'application des articles R. 111.19.1 du CCH.

Arrêté du 25 juin 1980 : approbation des dispositions générales du règlement de sécurité incendie et de panique dans les ERP.

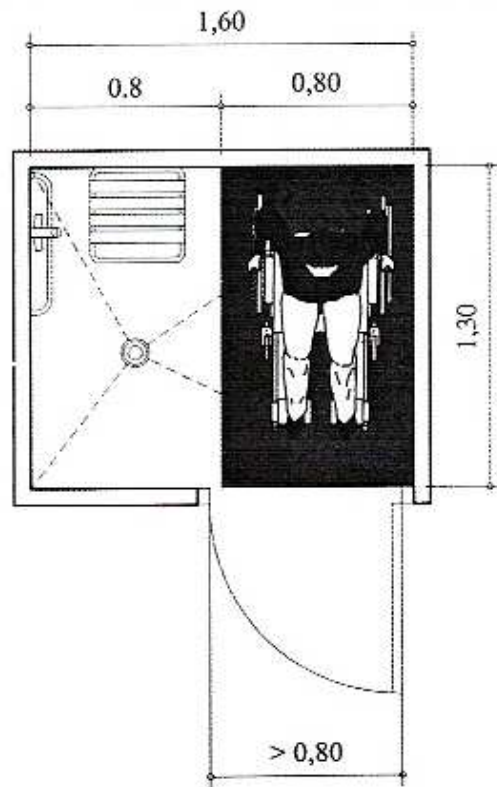
GUIDE D'INFORMATION A USAGE DES PROFESSIONNELS DU TOURISME Cellule de coordination nationale "handicaps" c/o CNRH - 236 bis, rue Tolbiac - 75013 Paris

CHARTRE EUROPEENNE DU SPORT POUR TOUS : les personnes handicapées "Edition Conseil de l'Europe 1995".

## Les toilettes



## Les douches



La mise en place d'un formulaire de demande de renseignements, loin d'être exhaustif, a pour seule vocation de faciliter les échanges entre la structure voile et l'établissement qui désire pratiquer la voile.

Ces échanges auront comme principal objectif d'adapter au mieux la demande de l'établissement, les capacités des futurs pratiquants et les possibilités de la structure voile en termes de matériel et de pédagogie.

Ces données sont développées à partir du mémoire BEES 2 voile de Christophe Lattach, directeur technique fédéral voile, auprès de la FFSA.

Cette fiche, outre les habituels renseignements d'ordre administratif, fera apparaître si besoin le responsable de l'équipe médicale de la structure.

En ce qui concerne la demande d'activité, devront apparaître les renseignements suivants :

- la nature du séjour : stage, cycle, ...
- la période,
- le ou les souhaits de support parmi ceux qui sont disponibles dans la structure voile,
- le nombre de stagiaires, leur âge et leurs capacités physiques et psychologiques globales,
- les éventuels équipements dont dispose l'établissement,
- le responsable de l'activité ou du séjour,
- la ou les personnes accompagnatrices avec leur qualification voile éventuelle,
- la nature du projet qui a conduit au souhait de venir pratiquer la voile.

Pour ce dernier point, un échange pourra préciser les possibilités de pratiques et activités proposées. Il peut être envisagé de rencontrer l'équipe d'éducateur au préalable.

Une autre partie du dossier apportera des renseignements plus précis sur les différents stagiaires :

- identité, âge,
- pratique antérieure de la voile,
- choix de support,
- attestation de natation des tuteurs légaux ou de lui-même (conforme à l'arrêté de 1998),
- type de handicap précis, capacités et possibilités d'action,
- informations médicales diverses : épilepsie, maladies rénales, port de lunettes ou de lentilles, sensibilité au chaud, au froid, aux escarres, ...

La rencontre avec l'équipe pédagogique devrait permettre le cas échéant de préciser certaines particularités.