

# FONDATION MAIF

## Rapport annuel 1999



FONDATION MAIF  
« Le Pavois » - 50 avenue Salvador Allende – 79000 NIORT  
Tél. 05 49 73 87 04 – Fax 05 49 73 87 03  
Site internet : [www.fondation.maif.fr](http://www.fondation.maif.fr)

## **SOMMAIRE**

**I – Le conseil d'administration et le conseil scientifique**

**II – L'activité de la Fondation MAIF**

**III – Le rapport du commissaire aux comptes**

**IV – Les comptes de l'exercice**

- **compte de résultat**
- **ventilation des charges d'exploitation**
- **bilan**
- **ressources et charges**
- **annexe au bilan**

## I – Le conseil d'administration et le conseil scientifique

## **Le conseil d'administration**

---

Président d'honneur : Jean Germain, président d'honneur de la MAIF.

Administrateurs d'honneur :

Ayrault Robert - Administrateur PRÉVENTION MAIF  
Inizan José - Ancien Préfet  
Marcus Paul - Médiateur de la MAIF

La Fondation est administrée par un conseil d'administration composé de 16 membres se répartissant comme suit :

### *6 membres désignés par le conseil d'administration de la MAIF, fondatrice*

Charles Berthet  
*Président de la Fondation MAIF*  
Professeur à l'université Paris-Dauphine

Alain Chauvet  
Président de la MGEN

Jacques Fournier  
*Secrétaire général de la Fondation MAIF*  
Vice-Président de la MAIF

Pierre Guillot  
Administrateur délégué auprès de la Direction générale de la MAIF

Pierre Sénac  
*Trésorier de la Fondation MAIF*  
Président de l'association PRÉVENTION MAIF

Dominique Thiry  
Directeur de la MAIF

### *4 membres de droit*

**Représentant le ministre de l'Intérieur**  
Jean-François Gueulette  
Préfet des Deux-Sèvres

**Représentant le ministre de l'Éducation nationale**  
Pascal Jardin  
Directeur d'académie

**Représentant le ministre de la Recherche**  
Françoise Hurstel  
Professeur à l'Université Louis-Pasteur - Strasbourg

**Le président directeur général de la MAIF**

Roger Belot

*6 membres élus par le conseil d'administration en exercice, en raison de leurs compétences dans les domaines d'activités de la Fondation*

René Caquet

Doyen honoraire de la Faculté de Médecine Paris-sud

Xavier Fels

Directeur des relations extérieures de PSA

Jean-Marc Lepeu

Directeur des relations extérieures de Renault SA

Jean-Pierre You

Directeur régional

France Télécom Poitou-Charentes

Patrick Peugeot

*Vice-président de la Fondation MAIF*

Président de LA MONDIALE

Pierre Rogez

Direction Sécurité de Bull SA

## **Le conseil scientifique**

---

Instance consultative de réflexion et de proposition présidée par le président de la Fondation, le conseil scientifique est composé de 15 personnalités nommées par le conseil d'administration.

Jean Germain  
Président d'honneur de la MAIF  
Président d'honneur de la Fondation MAIF  
Président d'Inter Mutuelles Assistance

Jean Audouze  
Président du Palais de la Découverte

René Caquet  
Doyen honoraire de la faculté de médecine Paris-sud

Élie Cohen  
Président de l'université Paris-Dauphine

Bernard Cornu  
Directeur IUFM de Grenoble

Jean-Marc Erbes  
Vice-président du conseil scientifique  
Inspecteur général de l'Administration du ministère de l'Intérieur

Bruno Falissard  
Chef de clinique - Hôpital Robert Debré  
(Service de psychopathologie de l'enfant)

Pierre Falzon  
Professeur au Laboratoire d'Ergonomie  
C.N.A.M. Paris

Liliane Gallet-Blanchard  
Secrétaire du conseil scientifique  
Professeur à l'université Paris-Sorbonne - UFR d'anglais

Jean Hamon  
Délégué général du CEESAR

Jean-Lucien Lavaud  
Chef du SMUR pédiatrique  
Hôpital Necker enfants malades

Bernard Massinon  
Conseiller scientifique à la Direction des Applications Militaires du CEA

Vincent Rogard

Maitre de conférence à l'université Paris V - Laboratoire d'Ergonomie Informatique

André Staropoli

Ancien secrétaire général du comité national d'évaluation des universités

Claude Tarrière

(en retraite)

Ancien directeur du département biomédical - Renault SA

## **II – L'activité de la Fondation MAIF**

## **II-a - Fonctionnement**

---

### **Vie sociale**

Le fonctionnement de la Fondation MAIF, au cours de l'année 1999 s'est déroulé conformément aux exigences statutaires et réglementaires. Le Conseil d'Administration, régulièrement réuni par deux fois les 15 juin et 9 décembre 1999, a entendu et adopté les bilan et compte de résultat qui lui ont été présentés. Il a également pris les décisions nécessaires au bon fonctionnement de la Fondation MAIF et à son rayonnement scientifique, par le biais notamment de l'accord au soutien de dix nouveaux projets de recherche.

Inquiet de la sur-représentation des conduc-teurs âgés et des jeunes conducteurs dans les accidents de la circulation, le Conseil d'administration de la Fondation MAIF a pris en juin 1999 la décision d'émettre en direction de la communauté scientifique deux appels à projets portant l'un sur le thème des personnes âgées et de la conduite automobile et l'autre sur celui de l'apprentissage anticipé de la conduite. Ces deux appels d'offres, émis dès le 18 juin au travers d'une insertion presse dans le quotidien " Le Monde ", ont suscité un intérêt certain dans le monde scientifique, plus de vingt-cinq projets de recherche ayant en effet été reçus à la date de clôture, et se sont conclus en décembre 1999, après expertise de l'ensemble des projets par le conseil scientifique, par la sélection de huit projets de recherche qui prendront effet au cours de l'année 2000.

L'année 1999 a été en outre l'occasion de célébrer le dixième anniversaire de la Fondation MAIF au travers de deux manifes-tations organisées l'une le 14 mai 1999 lors de la tenue à Perpignan de l'Assemblée Générale de la MAIF, l'autre le 30 septembre 1999 en Sorbonne. Elles ont toutes deux donné lieu à un bilan de l'activité de la Fondation MAIF au cours des dix années écoulées et à la présentation de quelques-uns des projets qu'elle soutient.

### **Équilibre financier**

Le Conseil d'administration ayant décidé lors de sa séance de juin 1999 de la mise en réserve de 5 millions de francs et de l'affectation statutaire du dixième de l'excédent des ressources annuelles à la dotation, les réserves s'équilibrent au 31 décembre 1999 à près de 22 millions de francs, la dotation dépassant quant à elle les 79 millions de francs.

Pour faire face au risque de dépréciation des obligations à long terme, le Bureau décidait en juin 1998 de vendre les obligations détenues par la Fondation et d'investir les fonds dégagés sur trois SICAV obligataires et monétaires à court et moyen termes. De par les évolutions boursières conjoncturelles, il a fallu provisionner en 1999, au titre de ces immobilisations, près de 1,9 millions de francs. Les produits financiers issus de ces immobilisations étant estimés dans le même temps à près de 3,9 millions de francs, le résultat financier s'équilibre à 2 millions de francs. A ce résultat viennent s'ajouter les 4,4 millions de francs de la subvention MAIF, portant les revenus de la Fondation sur l'année 1999 à un peu plus de 6,4 millions de francs. A noter que la convention liant la MAIF et la Fondation, arrivée à échéance au 31 décembre 1999, ne sera pas reconduite sur les années à venir.

Enfin, sur recommandation du commissariat aux comptes, la Fondation MAIF a décidé de changer de méthode comptable et procédera dorénavant à une comptabilité par engagements.

Plus de 8,5 millions de francs de subventions sur actions ayant été engagés sur l'année 1999, l'exercice se solde sur un résultat négatif de plus de 4,3 millions de francs qui sera prélevé sur le report à nouveau.

## II-b - Projets

---

Dix-sept projets engagés au cours des années précédentes se sont poursuivis en 1999, tandis qu'ont démarré cinq nouveaux projets et que plusieurs actions ponctuelles ont été conduites. Sur les vingt-deux projets de recherche engagés, douze se positionnent sur le champ de la sécurité routière, sept sur celui des accidents de la vie courante, deux sur celui des risques naturels et un sur le champ de la collecte et de la diffusion de l'information scientifique.

### La poursuite des actions engagées

#### *La sécurité routière*

1. Depuis toujours, la Fondation MAIF place le facteur humain au cœur de sa problématique. C'est à ce titre qu'une recherche, dirigée par le Dr. Jerry WACHTEL, directeur du *Veridian Group and Electronic Learning Facilitators Inc* (Baltimore, USA), a été initiée en 1997 afin d'évaluer la faisabilité d'un programme pédagogique permettant de préparer, dès l'école primaire, les enfants à la conduite routière en aidant au développement d'attitudes et de comportements plus civiques générateurs d'une plus grande sécurité sur les routes. Une expérimentation en classe a été engagée à la rentrée scolaire 1999 dans la région lyonnaise sur plus de 400 élèves répartis en 2 niveaux (CE1/CE2 et CM1/CM2) et en deux groupes, l'un expérimental, l'autre servant de référence pour l'évaluation. Trois tests ont été réalisés : l'un, avant tout apprentissage, afin de faire le point sur les connaissances des enfants, les deux autres, juste en fin d'enseignement et deux mois après, afin de contrôler les acquis et vérifier leur pérennité. Notons et saluons l'important travail de fond réalisé par les équipes enseignantes qui se sont fortement impliquées dans le projet. Les résultats de l'évaluation, en cours de dépouillement, seront remis en juin prochain. S'ils sont favorables, une généralisation du produit pourra alors être envisagée.

*Engagement 1999 : 42 100 F*

*Règlement 1999 : 42 100 F*

2. Dans la logique de ses interventions antérieures en matière de protection des enfants passagers d'automobile, la Fondation MAIF participe au programme européen *Child Restreint System Standards* (CREST) qui vise à augmenter l'efficacité des systèmes de retenue pour enfants grâce à une meilleure conception et biofidélité des mannequins-enfants qui sont utilisés lors des procédures de test des dispositifs. Dans ce cadre, la Fondation soutient l'analyse de 110 cas sur 400 d'accidents réels ayant impliqué des enfants et la reconstitution des plus représentatifs d'entre eux. Cette recherche, engagée en 1997 en partenariat avec les constructeurs automobiles français, a vu ses conclusions en fin d'année 1999.

*Engagement 1999 : 483 010 F*

*Règlement 1999 : 483 010 F*

3. Une enquête réalisée en 1997 par l'INRETS ayant mis en évidence que les enfants lourdement handicapés ne bénéficient pas du même degré de sécurité que les enfants

valides lors de leur transport quotidien, un partenariat a été engagé avec le *Laboratoire de Biomécanique et Mécanique des Chocs (LBMC)* de l'INRETS. La recherche vise à développer des solutions techniques permettant de faire jouer au corset-siège, dans lequel sont maintenus les enfants atteints d'une infirmité motrice d'origine cérébrale, le rôle de dispositifs de retenue. Une première campagne d'essais dynamiques réalisée début 1999 a montré que les corsets-siège utilisés tels quel n'offrent pas une sécurité très élevée, du fait principalement d'un mauvais positionnement de la ceinture. Une seconde campagne de huit essais a donc été menée à l'automne 1999 sur des corsets-siège modifiés (optimisation du passage de la sangle notamment) et selon différentes configurations (ajout de cales, têtes...). Les résultats de ces essais, toujours en cours de dépouillement, laissent espérer en une amélioration de la retenue du mannequin. Une troisième campagne est prévue pour être réalisée au début de l'année 2000.

*Engagement 1999 : 180 900 F*

*Règlement 1999 : 180 900 F*

4. Si la sécurité des jeunes enfants est l'une des préoccupations majeures de la Fondation MAIF, d'autres populations tout aussi vulnérables doivent être prises en considération. Des expérimentations ont ainsi été engagées dans le cadre de la recherche réalisée depuis 1997 en partenariat avec le *Laboratoire d'Ergonomie Santé Confort* de l'INRETS et visant à mieux connaître les capacités fonctionnelles (vision et attention) des personnes âgées lorsqu'elles sont en situation de conduite. La conduite automobile est en effet une tâche complexe, pour laquelle un simple diagnostic des capacités visuelles ne suffit pas : une vision parfaite n'empêche nullement d'être surexposé au risque d'accident du fait de la charge attentionnelle générée par cette tâche bien spécifique. Les premiers tests réalisés montrent que l'outil développé lors de cette recherche est fiable et répond parfaitement à la problématique de la conduite automobile. A noter que l'outil a été conçu sous format cédérom de sorte à être facilement reproductible et transportable sur tout type de micro-ordinateur. Des tests complémentaires sont prévus pour être réalisés de janvier à mars 2000 afin de vérifier, auprès d'un panel plus conséquent de personnes âgées de plus de 60 ans, la pertinence et l'adéquation de l'outil au public visé.

*Engagement 1999 : 120 600 F*

*Règlement 1999 : non réglé – report sur 2000.*

5. Face à l'aggravation constante de la sinistralité des jeunes en deux-roues, la Fondation MAIF décidait en 1997 de lancer, en partenariat avec *l'ex programme PIR-Villes du CNRS*, un appel d'offres sur le thème " les risques encourus par les adolescents circulant en deux roues en milieu urbain ". Afin d'acquérir une vision la plus exhaustive possible du sujet, les dix projets retenus en 1998 se répartissent sur sept champs complémentaires : le comportement des adolescents (2 projets), la représentation du risque et l'image des deux roues (2 projets), les relations avec l'environnement urbain et les pratiques de déplacement (3 projets), la formation à la sécurité (1 projet), l'accidentologie (3 projets), les performances techniques des deux-roues (1 projet) et le coût des accidents (1 projet). Dans le cadre de ce même partenariat, les deux recherches engagées en 1997 et visant à compléter les études menées sur la sécurité en milieu urbain se sont achevées en fin

d'année 1999. La première s'intéresse à l'apport des systèmes d'information géographiques (SIG) dans le cadre d'une gestion intégrée des risques (environnementaux, routiers, sociaux, naturels...) au sein d'une même agglomération. Elle a donné lieu, au tout début janvier 2000, à la tenue d'un séminaire d'une journée qui a réuni à Marseille spécialistes et décideurs locaux. La seconde recherche étudie les comportements individuels face aux risques (prédations, agressions, pollution et circulation routière) et l'effet des transformations des agglomérations urbaines sur ces comportements. Après mise au point d'un protocole d'enquête inspiré de ceux mis en œuvre dans les enquêtes de victimation, une phase test a été lancée au début de l'année 1999 sur et en collaboration avec la municipalité d'Amiens. La confrontation des résultats de l'enquête avec les données institutionnelles permet de préciser les déficits qui affectent les quartiers de relégation. Il apparaît également que les risques "circulation" et "pollution" ne sont pas indépendants de l'insécurité ou de la réputation d'un quartier.

*Engagement 1999 : 1 232 747 F*

*Règlement 1999 : 840 362 F*

6. Dans la continuité de ses interventions antérieures en matière d'étude de l'hypovigilance, la Fondation soutient depuis 1996 une recherche relative à la tâche de conduite, menée conjointement par l'Université de Valenciennes et PSA. Arrivée à son terme en fin d'année 1999, la recherche a permis de développer une batterie complète d'outils techniques et méthodologiques permettant la détection et le diagnostic des évolutions du comportement du conducteur, le point fort de l'approche retenue étant la prise en compte simultanée de données hétérogènes qualitatives et quantitatives. Ces outils ont été utilisés au cours de six campagnes expérimentales, réalisées sur route et sur simulateur, afin d'étudier les problèmes d'hypovigilance et d'attention lors d'un trajet autoroutier monotone de longue durée, campagnes qui ont permis d'améliorer le diagnostic conducteur ainsi que l'interface d'alerte associée.

*Engagement 1999 : 1 206 000 F*

*Règlement 1999 : 603 000 F*

7. Afin de mieux comprendre quels peuvent être les déficits visuels, outre les phénomènes de fatigue proprement dits, qui rendent la conduite automobile de nuit particulièrement dangereuse, une convention a été conclue en 1998 avec le Centre d'Etudes de Physiologie Appliquée (CEPA), laboratoire du CNRS de Strasbourg dans lequel est implanté le simulateur de conduite PAVCAS. Au travers de l'étude des rythmes et variations circadiennes de la sensibilité visuelle, la recherche vise à orienter la réflexion sur des systèmes d'aide à la conduite appropriés à la conduite automobile de nuit et sur les stratégies de prévention et d'information à mettre en place en direction des conducteurs les plus exposés. Une première campagne expérimentale a été conduite au premier semestre 1999 sur seize sujets jeunes. Elle montre qu'il existe effectivement une variation significative du seuil de détection visuelle au cours de la période de 24 heures, seuil qui, même si certains sujets présentent des différences importantes par rapport à ce schéma, s'avère être dans l'ensemble plus élevé le jour que la nuit.

*Engagement 1999 : 0 F*

*Règlement 1999 : 0 F*

8. Les véhicules n'étant pas toujours égaux devant un choc, une recherche engagée en 1998 en partenariat avec les constructeurs automobiles français vise à concevoir et à réaliser des véhicules de démonstration, représentatifs du parc automobile de l'horizon 2005-2010, qui soient compatibles en choc fronto-frontal sans que pour autant les performances sur les autres types de collision ne soient dégradées. Cette étude, financée à 50% par le Ministère de l'Industrie dans le cadre du programme PREDIT, se décompose en 3 lots plus ou moins simultanés :

- Un lot " accidentologie " que la Fondation MAIF soutient dans sa totalité ;
- Un lot " biomécanique " ;
- Un lot " solutions techniques ".

Les premiers résultats issus du lot A ont été présentés lors de la journée " compatibilité " organisée à la Défense le 15 octobre 1999.

*Engagement 1999 : 3 102 193 F*

*Règlement 1999 : non réglé – report sur 2000*

9. Enfin, l'année 1999 a vu l'achèvement du travail de recherche mené en partenariat avec le *Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales (CESDIP)* et s'intéressant au comportement des toxicomanes dans la circulation et à la perception et la représentation qu'ils ont du risque routier lorsqu'ils conduisent sous l'emprise de produits psychotropes ou de drogues illicites. Le rapport final remis en juin 1999 fait le point sur les différents produits consommés, les connaissances médicales ainsi que sur les modes et pratiques de consommation. L'appréciation du risque routier est issue d'une cinquantaine d'entretiens semi-directifs menés auprès de toxicomanes se reconnaissant comme tels. Il apparaît au terme de cette recherche que c'est le mode de consommation qui différencie les perceptions du risque routier : les consommateurs intensifs de produits développent un discours contradictoire au cours duquel ils dénie le danger et ce d'autant plus qu'ils sont dominés par la recherche et l'usage du produit. Pour les consommateurs réguliers ou occasionnels, moins la consommation est intensive, plus le sujet peut prendre du recul par rapport à elle et élaborer des stratégies utiles pour en réduire les risques. D'une manière générale, cette dernière catégorie n'est pas opposée et est même plutôt favorable à des actions de prévention en direction des usagers potentiels ou réels de drogues licites ou non.

*Engagement 1999 : 60 539 F*

*Règlement 1999 : 60 539 F*

### ***Les accidents de la vie courante***

1. Face à la demande accrue des milieux associatifs et enseignants d'outils leur permettant d'intégrer la notion de sécurité au sein de toute activité qu'ils développent,

la Fondation MAIF a apporté son soutien à la *Fédération Rhône Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA)* pour la conception, la diffusion et l'évaluation d'une documentation destinée à améliorer l'organisation et la sécurité des sorties nature. Conçu sous forme d'un classeur, cet outil aborde les problèmes de responsabilité et d'assurance, la gestion de groupes, la protection morale des enfants, la préparation technique et pédagogique des séances et l'organisation des secours en cas d'accidents. La phase d'évaluation, réalisée à la demande de la Fondation MAIF et mise en œuvre sur l'année 1998, est fondée sur une enquête par questionnaires visant à faire le point sur les pratiques avant acquisition et neuf mois après acquisition du guide. L'exploitation des données réalisée courant du premier semestre 1999 ayant mis en évidence une carence de l'outil au regard des besoins des enseignants, une remise à jour du classeur a été entreprise dans cette direction. L'outil réactualisé, disponible depuis décembre 1999, fait l'objet d'une coopération entre les différentes entités du groupe MAIF et sera diffusé, accompagné d'une formation adéquate, au sein des IUFM.

*Engagement 1999 : 124 120 F*

*Règlement 1999 : 124 120 F*

2. Dans une même optique, pour répondre aux obligations en matière de formation à la prévention des risques électriques, un partenariat a été engagé avec *l'Institut National de Recherche et de Sécurité (INRS), l'Education Nationale et la société DIAXENS* pour concevoir et réaliser un logiciel de formation à l'habilitation aux risques électriques à destination des élèves et enseignants des lycées professionnels et technologiques. Le logiciel "AH-Tension", disponible sous forme de cédérom, doit intégrer des mini-chantiers correspondant au référentiel de l'Education Nationale et prenant racine dans la réalité industrielle, ainsi que des ressources pédagogiques. Une maquette très avancée du logiciel a été présentée lors du salon EDUCATEC99 où elle a été primée dans le cadre du concours CERVOD organisé en parallèle du salon.

*Engagement 1999 : 340 092 F*

*Règlement 1999 : 226 728 F*

3. Soucieuse d'améliorer les actions de prévention en montagne et la communication sur les risques majeurs liés à la pratique des sports d'hiver (avalanche, saut de barre rocheuse...), la Fondation participe depuis janvier 1998 à une étude visant à reconnaître les causes de dysfonctionnement des stratégies de prévention existantes. Réalisée par Dominique POIZAT en partenariat avec *l'Association Nationale pour l'Etude de la Neige et des Avalanches (ANENA)* et le *Groupe de Recherche sur les Enjeux de la Communication (GRESEC)* de l'Université de Grenoble, la recherche vise à analyser les représentations des risques et les pratiques de prévention des usagers, des décideurs et responsables locaux ainsi que des professionnels de la montagne par le biais d'entretiens semi-directifs et d'observations directes. Une enquête par questionnaire a été réalisée durant la saison d'hiver 1998-1999 auprès de 2683 pratiquants de sports d'hiver en vue d'évaluer leurs comportements, connaissances et opinions. Les données, qui de par leur volume conséquent sont toujours en cours d'exploitation, seront affinées au cours de la saison 1999-2000. A noter que ce

travail de recherche a fait l'objet d'une communication lors du congrès TRACE 99 organisé en Italie les 19 et 20 avril 1999.

*Engagement 1999 : 357 574 F*

*Règlement 1999 : 357 574 F*

4. Enfin, forte du constat que plus de la moitié des accidents scolaires ont lieu dans le cadre d'activités sportives, la Fondation MAIF s'est associée au *Laboratoire National d'Essais (LNE)* et au *Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie (CRITT Sports-loisirs)* de Châtelleraut pour tenter d'améliorer la sécurité des équipements sportifs de collectivité. La principale difficulté étant l'absence de tout référentiel et d'instances habilitées pour le contrôle des installations sportives, la recherche a pour objet la mise au point de ces référentiels et la rédaction d'un guide d'utilisation et de surveillance de ces équipements afin de favoriser leur utilisation dans des conditions optimales de sécurité.

*Engagement 1999 : 100 098 F*

*Règlement 1999 : 100 098 F*

### ***Les risques naturels***

1. L'expansion et la création de nouveaux sites urbains tendant à faire accroître de façon préoccupante la fréquence, l'impact et les coûts des catastrophes naturelles, une recherche dédiée au risque cyclonique dans la zone Caraïbes a été engagée en 1998 en partenariat avec l'Université de Rennes et la *Décennie Internationale pour la Prévention des Catastrophes Naturelles (DIPCN)*. Cette recherche vise à réduire la vulnérabilité du bâti vis à vis des phénomènes cycloniques primaires dans une perspective de planification urbaine préventive et s'appuie sur l'analyse des facteurs de vulnérabilité sociale, fonctionnelle et institutionnelle de l'habitat dans trois villes type de la région Caraïbe.

*Engagement 1999 : 120 000 F*

*Règlement 1998 : 40 000 F*

2. Une seconde recherche, dirigée par le *Centre de Géologie de l'Ingénieur (CGI)* de l'Ecole des Mines de Paris, a également été engagée en 1998 sur le thème des risques de mouvements de terrains en montagne et des risques hydrologiques associés. Elle vise à améliorer les stratégies actuelles de prévention dans les sites montagneux les plus exposés aux risques naturels. Au travers de l'analyse d'événements naturels réalisés (éboulements rocheux, glissements de terrains, laves torrentielles...) et de situations à risques, la recherche se propose de définir des moyens de prévention adaptés aux aléas étudiés en mettant en avant les évaluations coût/avantage correspondantes.

*Engagement 1999 : 300 000 F*

*Règlement 1999 : 150 000 F*

***La collecte et la diffusion de l'information scientifique sur le risque et la prévention***

1. La Fondation MAIF souhaitant continuer à développer sa fonction de centre de ressources documentaires, la mission confiée à *l'Institut de Recherche en Informatique de Nantes (IRIN)* s'est poursuivie avec l'aide du *Centre de Recherches sur les Cultures Anglophones et les Technologies de l'Information (CATI)* de l'Université Paris-Sorbonne. Elle vise à réaliser, dans le cadre d'une thèse de doctorat, une étude sur la recherche d'informations pertinentes dans les bases de données et à développer sur le réseau Internet un serveur propre à la Fondation.

*Engagement 1999 : 40 000 F*

*Règlement 1999 : 40 000 F*

**Les projets nouveaux de 1999**

Conformément aux décisions du Conseil d'administration, cinq recherches ont été engagées en 1999, deux d'entre elles relevant du domaine de la sécurité routière, les trois autres étant relatives à la prévention des accidents de la vie courante.

***La sécurité routière***

1. Réalisée en partenariat avec *l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP)*, une étude a été engagée qui vise à concevoir un outil pédagogique sous format vidéo dont les objectifs sont d'alerter les adolescents de 11 à 16 ans sur la sécurité et la citoyenneté dans les transports collectifs, de savoir adapter son comportement à des situations accidentogènes, d'anticiper sur les comportements à risques et de prévenir les comportements conflictuels. Le film intitulé "Transport'attitude", d'une durée de 15 mn, est disponible depuis l'automne 1999. Prévu pour être un support à la réflexion et inciter au débat, il doit être diffusé dans les collèges et les lycées dans le cadre de séances de formation et d'éducation.

*Engagement 1999 : 150 000 F*

*Règlement 1999 : 150 000 F*

2. L'utilisation de téléphones portables s'est rapidement généralisée durant ces dernières années, une grande partie des conversations étant d'ailleurs réalisée au cours de la conduite automobile. La question se pose alors de savoir si une tâche aussi complexe

que la conduite automobile peut demeurer insensible aux demandes surajoutées d'une conversation téléphonique complexe, nécessitant des efforts d'attention et de concentration importants de la part du conducteur. Une recherche, développée au sein du *Centre d'Examen de Recherche Médicale d'Emissions de Positons (CERMEP)* de l'Université Claude BERNARD Lyon 1, a donc été engagée avec pour objet d'analyser les perturbations sensori-motrices et comportementales engendrées par l'utilisation du téléphone portable lors de la conduite automobile. Prévue sur une durée de deux ans, elle vise à mieux comprendre les mécanismes cérébraux impliqués dans ces processus de détérioration.

*Engagement 1999 : 84 420 F*

*Règlement 1999 : 84 420*

### *Les accidents de la vie courante*

Le Conseil d'administration ayant souhaité en 1998 une ouverture des activités de la Fondation MAIF aux risques sociaux, trois recherches ont été retenues sur ce thème.

1. Il est reconnu qu'en matière de prévention, l'information et la mise en garde ne suffisent pas à détourner les jeunes des conduites à risques. Il apparaît ainsi de plus en plus fortement que c'est en aidant le jeune à se construire une personnalité forte, en favorisant son accès à l'autonomie, que l'on contribue à le rendre capable de faire des choix responsables face à d'éventuelles tentations telles que la consommation d'alcool et/ou de drogues. Une étude a donc été engagée sur 18 mois, en partenariat avec le *Centre d'Analyse et d'Intervention Sociologique (CADIS)*, afin de mieux comprendre les liens existant entre, d'une part, les conduites déviantes des lycéens (consommation d'alcool et de produits psychotropes tout particulièrement) et, d'autre part, le fonctionnement et le climat de leur établissement scolaire. Au travers d'une enquête menée à l'échelon national auprès de 85 lycées répartis sur six académies, il s'agit de tenter de dégager un modèle explicatif qui rendra compte des différences entre les établissements qui font que, toutes choses égales par ailleurs, la possibilité d'émergence des conduites à risque sera minorée dans certains et favorisée dans d'autres. La recherche doit in-fine permettre de donner aux enseignants et aux responsables les éléments dont ils ont besoin pour mener à bien la mission de prévention et de protection qui s'impose aujourd'hui au système éducatif. Deux questionnaires, l'un à destination des chefs d'établissement, l'autre à destination des élèves, ont d'ors et déjà été élaborés et administrés, les données résultantes étant actuellement en cours de dépouillement.

*Engagement 1999 : 211 290 F*

*Règlement 1999 : 211 290 F*

2. La délinquance des jeunes constitue une préoccupation croissante de la population, des professionnels et des élus. Cependant les avis divergent sur le sujet, certains avançant qu'il s'agit plus d'une focalisation sur les délits des jeunes que d'une réelle et forte progression de la part qu'occupent les jeunes dans la délinquance. Afin de faire le point sur le sujet, une recherche a été engagée sur 18 mois avec le *Centre de Recherche sur le Politique, l'Administration, la Ville et le Territoire (CERAT)* de l'Institut d'Etudes Politiques de l'Université Pierre Mendès France de Grenoble qui se propose, par le biais d'une enquête " de délinquance auto-rapportée ", de tenter de mieux comprendre l'activité délinquante des jeunes, la place qu'elle occupe et ses conditions de production. Une meilleure perception des actes délictueux commis par les mineurs, de leurs comportements incivils et cri-minels, devrait contribuer à améliorer la définition et la mise en place des actions de prévention, qu'elles relèvent des pouvoirs publics ou des collectivités locales ou associatives. L'enquête de terrain, réalisée sur les sites de Grenoble et de Saint-Etienne, a touché plus de 2250 élèves âgés de 13 à 19 ans, les données étant actuellement en cours d'exploitation.

*Engagement 1999 : 245 000 F*

*Règlement 1999 : 245 000 F*

3. La violence en milieu scolaire et notamment celle vis à vis du personnel éducatif, est un problème de plus en plus d'actualité. Pour tenter de faire face à cette montée de la violence, la Fondation MAIF a décidé de s'associer à l'Institut National Marcel Rivière, Centre de traitement de la MGEN, dans le cadre d'une recherche qui se propose d'étudier les formations mises en place aux USA à destination de tout personnel susceptible de rencontrer des conflits et altercations avec le public. Ces formations actives, centrées sur la protection personnelle, s'intéressent aux processus d'escalade de la violence entre deux personnes et aux moyens permettant de la désamorcer.

*Engagement 1999 : 30 500 F*

*Règlement 1999 : non réglé – report sur 2000.*

### **Les actions ponctuelles**

Conformément à ses statuts, la Fondation MAIF s'attache à favoriser la diffusion des informations relevant de sa compétence.

1. Elle a ainsi organisé en juin 1999 un séminaire de trois jours portant sur la simulation numérique de la boîte crânienne qui a réuni à Niort quelques-uns des plus grands spécialistes internationaux de ce thème et s'est entre autre conclu par la mise en place

d'une coopération internationale ainsi que par le développement d'un forum spécialisé sur le serveur WEB de la Fondation MAIF.

*Engagement 1999 : 60 300 F*

*Règlement 1999 : 60 300 F.*

2. La vitesse est, devant l'alcool, le premier facteur des accidents de la route, qu'il soit déclenchant ou aggravant. Or, si le principe des limitations de vitesse est globalement accepté, il est, en revanche, fréquemment transgressé par jeu, persistance de fausses informations ou méconnaissance de la réalité. La Fondation MAIF s'est donc associée à la société *Métaphore-Production* pour réaliser, en partenariat avec la DSCR et le Ministère de la Défense, un film de 18 mn intitulé " La route perdue " destiné à être utilisé pour informer objectivement le grand public, jeunes et adultes, sur le risque lié à la vitesse automobile.

*Engagement 1999 : 120 600 F*

*Règlement 1999 : 48 240 F*

## **L'examen et le montage de nouveaux projets**

### *Appels d'offres*

Lors de sa séance de décembre 1998, le Conseil d'administration de la Fondation MAIF attirait l'attention sur deux des publics reconnus pour leur sur-exposition au risque routier : les jeunes conducteurs novices et les conducteurs âgés de plus de 65 ans, et déclarait son intention à ce que soient menées à leur endroit des recherches spécifiques.

Cette intention s'est concrétisée en juin 1999 par le lancement, à destination de la communauté scientifique, de deux appels d'offres intitulés :

- " Apprentissage anticipé de la conduite (AAC) : 10 ans après "
- " Personnes âgées et conduite automo-bile ".

Plus de vingt-cinq projets ont été retournés à la Fondation MAIF, témoignant par là même de l'actualité de ces questions. Après expertise de l'ensemble des projets par le conseil scientifique, le Conseil d'administration a retenu huit d'entre eux, pour un montant total de plus de 4 MF, se répartissant comme suit :

- 3 projets sur le thème de l'apprentissage anticipé de la conduite ;
- 5 projets sur le thème des personnes âgées et de la conduite automobile.

## Apprentissage anticipé de la conduite

Institué en France en 1989, l'apprentissage anticipé de la conduite a été conçu pour s'inscrire au sein d'un système d'accès graduel à la conduite et tenter de pallier les insuffisances d'une formation trop brève et fortement orientée vers l'obtention du permis de conduire. Cependant, à ce jour, l'efficacité de la conduite accompagnée et de la formation du conducteur en général, sur le plan de la sinistralité sur les routes, n'a pas pu être clairement établie ni démentie. Certaines recherches laissent même entendre que, au-delà de la formation et de l'expérience acquise, l'exposition au risque routier serait fortement liée à des facteurs socioculturels.

Les trois recherches retenues dans le cadre de cet appel d'offres visent à faire le point sur cette pratique, tant sur le plan de la formation elle-même que sur celui de l'accidentologie.

1. Une recherche a ainsi été engagée avec le Bureau d'études sociologiques *Torres & Gauthier SARL* et le *Centre d'Etudes des Rationalités et des Savoirs (CERS)* de l'Université Toulouse Mirail afin d'évaluer les effets de dispositifs différents de formation et d'accès à la conduite sur l'accidentologie des jeunes conducteurs et leurs attitudes envers la sécurité routière au travers d'une comparaison des différentes méthodes d'accession au permis de conduire en France et au Québec. En effet les différences majeures existant entre les programmes québécois et français, portant notamment sur le caractère obligatoire ou facultatif de la formation délivrée par les écoles de conduite, la durée et l'encadrement pédagogique de la période d'apprentissage, l'âge minimum d'accès au permis, devraient permettre de cerner plus précisément l'incidence de chacun de ces facteurs sur les risques routiers encourus et perçus par les jeunes conducteurs.
2. Face à la sur-représentation des jeunes conducteurs dans les accidents de la route, il est important pour les professionnels de la sécurité routière de connaître et comprendre les écarts qu'il peut exister entre les connaissances et convictions des parents au regard des capacités de conduite de leurs enfants adolescents et ce que ces mêmes enfants sont réellement capables d'assumer. Une recherche a donc été engagée avec *Human Factors North Inc (Canada)* afin d'étudier, au travers d'entretiens semi-directifs, la connaissance qu'ont les parents des capacités cognitives et psychomotrices de leurs enfants jeunes conducteurs ainsi que les situations de conduite sous lesquelles ils les autorisent à prendre le volant. Les situations de conduites les plus risquées ainsi que les comportements de ces jeunes conducteurs seront parallèlement étudiés puis comparés aux impressions des parents.
3. Si l'apprentissage anticipé de la conduite a été l'une des mesures de sécurité routière les plus évaluées au cours de ces dernières années, il n'en demeure pas moins que les résultats des différentes études réalisées à ce jour sont critiquables, les méthodes employées étant contraintes par les données mises à la disposition des chercheurs. Aucune véritable évaluation de son efficacité n'est donc à ce jour disponible. Une collaboration a donc été mise en place avec le *Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques (CEESAR)* afin d'évaluer l'effet de l'AAC pour une

population de jeunes conducteurs ayant souscrit une garantie automobile à la MAIF au travers de deux études complémentaires :

- Une étude épidémiologique de type cas-témoins (AAC – non AAC).
- Une étude psycho-sociologique visant, par le biais d'entretiens libres ou semi-directifs auprès d'une cinquantaine d'acteurs de cet apprentissage, à apporter des éléments d'explication aux résultats statistiques et à proposer, s'il en faut, des aménagements de l'AAC.

## **Personnes âgées et conduite automobile**

Avec le vieillissement de la population, la proportion de conducteurs âgés prend de l'ampleur. Le vieillissement n'est cependant pas un phénomène anodin : avec l'âge, souvent entre 60 et 70 ans, surviennent en effet des changements parfois importants et dont certains peuvent affecter la performance de conduite.

Les cinq projets de recherche retenus dans le cadre de cet appel d'offres visent à mieux connaître les difficultés rencontrées par les personnes âgées lorsqu'elles sont en situation de conduite automobile afin de développer des actions et outils de prévention permettant à cette population de conserver autonomie et accessibilité en conduisant de manière active et en toute sécurité le plus longtemps possible.

1. De par la conduite automobile, la personne vieillissante peut continuer à se déplacer en toute autonomie se préservant ainsi des risques d'isolement social et de dépendance. Cependant, si certaines personnes, même très âgées, sont tout à fait en mesure de conduire un véhicule, d'autres ne le sont plus ; en effet, la population des personnes âgées est, sur le plan des performances motrices, perceptives et cognitives extrêmement hétérogène, le vieillissement étant un processus individuel et non linéaire. Il se révèle donc indispensable de détecter de façon fiable et par des moyens simples les personnes présentant un risque potentiel lorsqu'elles conduisent et cela avant qu'elles n'aient causé un accident. Face à ce constat, la Fondation MAIF s'est engagée aux côtés du *Centre d'Etudes de Physiologie Appliquée (C.E.P.A.)* du C.N.R.S. et du *Laboratoire de recherche en psychologie sur la Famille et la Filiation* de l'Université Louis Pasteur de Strasbourg, afin de mesurer, chez les personnes âgées, l'effet des déficits physiologiques, psychologiques et cognitifs sur l'aptitude à la conduite automobile et de déterminer ainsi un profil de conducteurs âgés susceptibles d'avoir un risque important d'accidents de la circulation. Un second objectif est de parvenir à définir quelles sont les stratégies adaptatives mises en place par le conducteur âgé pour compenser ces déficits et d'élaborer des recommandations pour des systèmes d'aide à la conduite adaptés à cette population.
2. Si les capacités de perception visuelle et auditive ainsi que les restrictions de mobilité semblent participer grandement au risque d'accident routier des personnes âgées, les

baisses de vigilance, et tout spécialement celles de début d'après-midi, constituent également un facteur d'accident majeur. La Fondation MAIF a donc décidé de participer aux travaux du *Laboratoire d'Anthropologie Appliquée (LAA)* de l'UFR Biomédicale de l'Université René Descartes Paris V, qui visent à évaluer les variations du niveau de vigilance d'un groupe de conducteurs âgés de 60 à 80 ans et à comparer ces données objectives à la perception subjective qu'ont ces mêmes conducteurs de leur propre vigilance à différentes étapes d'un parcours autoroutier en conduite réelle. A partir des résultats obtenus, il sera proposé des recommandations pratiques adaptées à cette catégorie d'usagers afin de les aider à prévenir les risques liés aux baisses de vigilance.

3. Une des causes identifiées de la propension aux accidents des conducteurs de plus de 55 ans repose sur les capacités fonctionnelles typiques de la population des personnes âgées, en terme de ralentissement perceptivo-moteur notamment. Cette population présente néanmoins une forte hétérogénéité qui rend impossible une généralisation pour une tranche d'âge donnée. Une recherche a donc été engagée en partenariat avec le *Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports (LESCOT)* de l'INRETS Lyon-Bron, afin de définir des critères révélateurs des capacités fonctionnelles du conducteur (vision et attention) et de développer des méthodes permettant d'apporter des réponses quant aux difficultés et aux déficiences identifiées chez les conducteurs âgés.
4. Le conducteur d'une automobile est soumis à un ensemble de stimulations qui lui fournit des informations relatives, d'une part, au déplacement de son véhicule par rapport aux objets de l'environnement et, d'autre part, à la position de son corps par rapport aux éléments de l'habitacle. La sécurité en conduite automobile dépend en partie de l'intégrité des différentes modalités sensorielles mais aussi de la possibilité d'intégrer ces informations afin de créer une représentation juste des positions et des déplacements relatifs de l'ensemble {corps – véhicule – environnement}. C'est ainsi qu'une recherche dirigée par l'*UMR Mouvement et Perception* de l'Université de la Méditerranée (Marseille) a été retenue afin de tester la faculté des personnes âgées à intégrer des informations visuelles et non visuelles (ie vestibulaires et proprioceptives) en situation de conduite automobile.
5. La voiture semblant être investie d'un statut très particulier dans la trajectoire du vieillissement, la démotorisation risque de constituer l'un des marqueurs de ce que l'on peut nommer une "déprise", c'est à dire une phase de réorganisation de la vie par des stratégies de compensation pour éviter les dépendances fonctionnelles et l'amenuisement du sentiment d'autonomie. Afin de mieux comprendre ce phénomène, la Fondation MAIF a décidé de confier au *Centre d'Etudes sur les Rationalités et les Savoirs (CERS)* de l'Université Toulouse-le-Mirail une recherche ayant pour objectif majeur de rendre intelligible les transformations des modes de conduite automobile au cours de la vieillesse jusqu'au moment où le sujet âgé cesse d'utiliser par lui-même son véhicule.

### **Hors appels d'offres**

Lors de sa séance de décembre 1999, le Conseil d'administration de la Fondation MAIF a également donné son accord au soutien d'une recherche dirigée par le *laboratoire des*

*systèmes biomécaniques (LSBM)* de l'Université Louis Pasteur (ULP) de Strasbourg. La recherche vise, au travers du développement d'un modèle numérique de la tête humaine, à fournir des outils théoriques et expérimentaux de prédiction des lésions crânio-encéphaliques qui pourraient amener à revoir les normes actuelles et permettre d'évaluer et d'optimiser les systèmes de protection de la tête.

## **III – Le rapport du commissaire aux comptes**

Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre conseil d'administration, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 1999, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la Fondation MAIF, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par votre direction. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### **I - Opinion sur les comptes annuels**

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la Fondation à la fin de cet exercice.

### **II - Vérifications spécifiques**

Nous avons également procédé, conformément aux normes de la profession, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport moral et financier établi par le bureau du conseil d'administration et dans les documents adressés aux membres de la Fondation sur la situation financière et les comptes annuels.

Fait à Niort, le 29 mai 2000

Pour la S.A. GROUPE Y Audit et Conseil  
Société d'expertise comptable  
et de commissariat aux comptes

M. AIME  
Commissaire aux comptes associé

## **IV – Les comptes de l'exercice**

## **IV.a – compte de résultat**

	1999	1998
<b>I - Produits d'exploitation</b>		
Subventions d'exploitation	4 409 928	4 409 928
Autres produits	4 369	508
<b>TOTAL I</b>	<b>4 414 297</b>	<b>4 410 436</b>
<b>II - Charges d'exploitation</b>		
Autres achats et charges externes	1 845 241	1 816 638
Impôts, taxes et versements assimilés	8 862	13 816
Salaires et traitements	328 993	409 168
Charges sociales	141 911	194 887
Dotations aux amortissements sur immobil. corporelles	194 968	260 606
Subventions versées	8 301 999	4 909 922
Autres charges		
<b>TOTAL II</b>	<b>10 820 973</b>	<b>7 608 037</b>
<b>Résultat d'exploitation (I - II)</b>	<b>-6 406 676</b>	<b>-3 197 601</b>
<b>III - Produits financiers</b>		
Revenus des titres immobilisés	3 719 364	3 329 952
Produits de cessions de valeurs mobilières de placement	177 808	86 013
Autres produits financiers	1 912	
<b>TOTAL III</b>	<b>3 899 084</b>	<b>3 415 965</b>
<b>IV - Charges financières</b>		
Provisions sur titres immobilisés	1 869 067	
<b>TOTAL IV</b>	<b>1 869 067</b>	
<b>Résultat financier (III - IV)</b>	<b>2 030 017</b>	<b>3 415 965</b>
<b>Résultat courant avant impôts (I - II + III - IV)</b>	<b>-4 376 659</b>	<b>218 364</b>
<b>V - Produits exceptionnels</b>		
Sur opérations de gestion		
Sur opérations en capital		109 731 515
Reprises sur provisions et transferts de charges		
<b>TOTAL V</b>		<b>109 731 515</b>
<b>VI - Charges exceptionnelles</b>		
Sur opérations de gestion		
Sur opérations en capital		97 932 928
<b>TOTAL VI</b>		<b>97 932 928</b>
<b>Résultat exceptionnel (V - VI)</b>		<b>11 798 587</b>
<b>TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)</b>	<b>8 313 381</b>	<b>117 557 916</b>

<b>TOTAL DES CHARGES ( II + IV + VI )</b>	<b>12 690 040</b>	<b>105 540 965</b>
<b>Impôt sur les personnes morales sans but lucratif</b>		<b>264 800</b>
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>-4 376 659</b>	<b>11 752 151</b>

## **IV.b – ventilation des charges d'exploitation**

## Montants en francs

<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	Achats et charges externes	Impôts, taxes versements assimilés	Salaires, traitements, ch.sociales	Subventions versées	Total
<b>I - CHARGES AFFECTABLES A UNE ACTION</b>					
<b>A- Projets individualisés</b>					
1 - Sécurité routière	119 070		104 958	6 258 057	6 482 085
2 - Vie courante	12 102		27 846	1 407 385	1 447 333
3 - Risques naturels	414		6 426	418 425	425 265
4 - Système de documentation informatisé	3 747		10 710	40 000	54 467
5 - Audiovisuel Fondation	86 609				86 609
<b>B - Actions ponctuelles</b>	17 285		27 846	178 102	223 233
<b>C - Prestation du chargé de projets</b>			404 734		404 734
<b>TOTAL I</b>	<b>239 237</b>	<b>0</b>	<b>582 520</b>	<b>8 301 969</b>	<b>9 123 726</b>
<b>II - CHARGES NON AFFECTEES</b>					
<b>A- Projets individualisés</b>					
1 - Achats et charges externes					870 908
2 - Impôts, taxes et versements assimilés					8 862
3 - Salaires, traitements et charges sociales					622 479
4 - Dotations aux amortissements					194 968
5 - Autres charges					29
<b>TOTAL II</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 697 246</b>
<b>TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION (I+II)</b>	<b>226 367</b>	<b>0</b>	<b>582 520</b>	<b>8 301 969</b>	<b>10 820 972</b>

## **IV.c – bilan**

## Bilan au 31.12.1999

A - Actif	1999			1998
	Brut	Amortis. provisions	Net	Net
<b>I - ACTIF IMMOBILISE</b>				
<b>Immobilisations incorporelles</b>	17 043	17 043		342
<b>Immobilisations corporelles</b>				
Constructions	492 298	353 798	138 500	187 730
Autres immobilisations corporelles	1 172 397	952 810	219 587	344 065
<b>Immobilisations financières</b>				
Participation et Créances rattachées				
Autres titres immobiliers	109 731 361	1 869 067	107 862 294	109 731 361
<b>TOTAL I</b>	<b>111 413 099</b>	<b>3 192 718</b>	<b>108 220 381</b>	<b>110 263 498</b>
<b>II - ACTIF CIRCULANT</b>				
<b>Créances</b>				
Créances clients et comptes rattachés				
Autres créances	479		479	231 837
<b>Divers</b>				
Avances et acomptes versés sur commandes	500		500	
Valeurs mobilières de placement	10 098 684		10 098 684	7 861 980
Disponibilités	9 100		9 100	36 694
<b>TOTAL II</b>	<b>10 108 763</b>		<b>10 108 763</b>	<b>8 133 512</b>
<b>III - COMPTES DE REGULARISATION</b>				
Charges constatées d'avance	96 504		96 504	151 494
<b>TOTAL III</b>	<b>96 504</b>		<b>96 504</b>	<b>151 494</b>
<b>Total ACTIF ( I + II + III )</b>	<b>121 618 366</b>	<b>3 192 718</b>	<b>118 425 648</b>	<b>118 548 504</b>

## **IV.d** – ressources et charges

## Évolution des ressources et charges entre 1996 et 1999<sup>1</sup>

<b>RESSOURCES et CHARGES</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
<b>RESSOURCES ET PRODUITS</b>				
Subventions MAIF	3 775	4 504	4 410	4 410
Revenus des OAT	5 318	5 286	3 330 <sup>2</sup>	3 179
Trésorerie et divers	176	189	86	180
<b>Total ressources</b>	<b>9269</b>	<b>9 979</b>	<b>7 826</b>	<b>8 309</b>
<b>CHARGES AFFECTEES A DES ACTIONS</b>				
Subventions	2 666	1 945	4 910	8 302
Actions	1 619	1 139	918	822
<b>Sous-total actions</b>	<b>4 285</b>	<b>3 084</b>	<b>5 828</b>	<b>9 124</b>
<b>CHARGES AFFECTEES AU FONCTIONNEMENT</b>				
Divers	1 821	1 737	1 348	1400
Personnel	1 162	401	432	293
<b>Sous-total fonctionnement</b>	<b>2 983</b>	<b>2 138</b>	<b>1 780</b>	<b>1 693</b>
<b>Total charges</b>	<b>7 268</b>	<b>5 222</b>	<b>7 608</b>	<b>10 817</b>
<b>PERTES ET PROFITS EXCEPTIONNELS</b>				
Charges financières				1 869
Résultat exceptionnel		-20	11 799	
Impôt sur les bénéfices		428	265	
<b>Sous-total pertes et profits exceptionnels</b>	<b>0</b>	<b>448</b>	<b>11 534</b>	<b>1 869</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>2 001</b>	<b>4 309</b>	<b>11 752<sup>2</sup></b>	<b>-4 377</b>

## Évolution des ressources et charges entre 1989 et 1995<sup>1</sup>

<b>RESSOURCES et CHARGES</b>	1989/90	1991	1992	1993	1994	1995
<b>RESSOURCES ET PRODUITS</b>						
Subventions MAIF	3 675	3 380	3 293	3 160	4 114	3 719
Revenus des OAT	4 487	4 610	4 901	4 899	4 904	5 328
Trésorerie et divers	161	163	2 290	1 107	1 325	537
<b>Total ressources</b>	<b>8 323</b>	<b>8 153</b>	<b>10 484</b>	<b>9 166</b>	<b>10 343</b>	<b>9 584</b>
<b>CHARGES AFFECTEES A DES ACTIONS</b>						
Subventions	175	1 888	5 803	3056	2 406	4 034
Actions		231	1 349	1240	1 342	1 734
<b>Sous-total actions</b>	<b>175</b>	<b>2 119</b>	<b>7 152</b>	<b>4 296</b>	<b>3 748</b>	<b>5 768</b>
<b>CHARGES AFFECTEES AU FONCTIONNEMENT</b>						
Divers	517	692	737	916	1 021	1 695
Personnel	387	8	750	795	1 121	1 405
<b>Sous-total fonctionnement</b>	<b>904</b>	<b>700</b>	<b>1 487</b>	<b>1 711</b>	<b>2 142</b>	<b>3 100</b>
<b>Total charges</b>	<b>1 079</b>	<b>2 819</b>	<b>8 639</b>	<b>6 007</b>	<b>5 890</b>	<b>8 868</b>
<b>PERTES ET PROFITS EXCEPTIONNELS</b>	<b>8</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>6</b>	<b>999</b>	<b>4</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>7 252</b>	<b>5 327</b>	<b>1 838</b>	<b>3 165</b>	<b>5 452</b>	<b>720</b>

1- Chiffres exprimés en milliers de francs

2- Vente au 24 juin 1999 des obligations détenues par la Fondation MAIF ayant généré une plus-value de plus de 8,58 millions de francs et achat de trois SICAV à court et moyen termes.

## **IV.e – annexe au bilan**

## **1 - Règles et méthodes comptables**

---

### **1.1 - Règles et méthodes générales**

1. Les conventions générales comptables ont été appliquées dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de bases ci-après :
  - Continuité de l'exploitation ;
  - Permanence des méthodes ;
  - Indépendance des exercices.

Et conformément aux dispositions du plan comptable du Conseil National de la Vie Associative.

2. La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.
3. Immobilisations

La valeur brute des éléments de l'actif immobilisé correspond à la valeur d'entrée des biens dans le patrimoine compte tenu des frais nécessaires à la mise en état d'utilisation de ces biens.

Les amortissements sont calculés en fonction des durées de vie prévues ci-après :

- 1 an pour les logiciels ;
  - 10 ans pour les agencements des constructions ;
  - 5 ans pour le matériel de bureau et informatique, pour les accessoires au matériel de transport et autres.
4. Autres titres immobilisés et valeurs mobilières de placement  
La valeur brute des éléments d'actif est constituée par le coût d'achat hors frais accessoires. Lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.
  5. Créances et dettes  
Les créances et dettes sont comptabilisées pour leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation des créances est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

### **1.2 - Changement de méthode et de présentation**

Les subventions versées par la Fondation MAIF étaient jusqu'à présent enregistrées lors de leur paiement et le solde figurait en annexe sous la rubrique "engagements hors bilan".

A compter de 1999, les subventions sont passées en charge en fonction des échéanciers établis lors de la conclusion de la convention entre la Fondation MAIF et ses partenaires.

Ainsi, les subventions versées en 1999 s'élèvent à 4 131 257 francs, incluant un montant de 1 061 535 francs à rattacher à l'exercice 1998. Les subventions non versées à la fin de l'exercice figurent au passif du bilan en "subventions à verser" pour un montant de 4 170 712 francs.

Les échéances à venir sont réparties en annexe sous la rubrique "engagement hors bilan".

### **1.3 - Engagements hors bilan**

Engagements pluri-annuels votés par le Conseil d'administration

## 2 - Autres informations

### 2.1 - États des immobilisations et amortissements

#### Immobilisations (en francs)

Nature	Valeur brute au 31/12/1998	Acquisitions	Cessions	Valeur brute au 31/12/1999
Logiciels	17 043			17 043
I.A.A. des constructions	492 298			492 298
Accessoires matériel de transport	7 140			7 140
Matériel informatique	6 99 929	20 918		699 929
Mobilier	150 759			150 759
Autres matériels	314 569			314 569
<b>TOTAL IMMOBILISATIONS</b>	<b>1 660 820</b>	<b>20 918</b>		<b>1 681 738</b>

#### Amortissements (en francs)

Nature	Durée et mode	Cumul au 31/12/1998	Dotation	Reprise	Cumul au 31/12/1999
Logiciels	<i>Linéaire - 1 ans</i>	16 701	342		17 043
I.A.A. des constructions		304 568	49 230		353 798
Accessoires matériel de transport		5 884	1 256		7 140
Matériel informatique	<i>Linéaire - 5 ans</i>	505 969	70 163		576 132
Mobilier		78 941	14 092		93 032
Autres matériels		216 621	59 885		276 506
<b>TOTAL AMORTISSEMENTS</b>		<b>1 128 683</b>	<b>194 968</b>		<b>1 323 651</b>

### 2.2 - États des échéances des créances et des dettes

- Créances à moins d'un an : 97 484 francs
- Dettes à moins d'un an : 5 976 495 francs

### 2.3 - États des charges à payer et des produits à recevoir

#### États des charges à payer (en francs)

Poste	Factures non parvenues	Personnel	Organismes sociaux	État	Autres dettes
Fourniture bureau	1 971				
Charges locatives	11 000				
Entretien matériel	513				
Mise à disposition	734 095				
Honoraires	39 802				
Frais de déplacement	500				

Frais bancaires	1 925				
Affranchissement	886				
Téléphone	1 761				
Congés à payer		24 700	10 400	900	
Primes à payer		3 800	1 600		
Formation continue				813	
Taxes sur salaires				8 749	
Subventions à verser					4 170 712
<b>TOTAUX</b>	<b>792 453</b>	<b>28 500</b>	<b>12 000</b>	<b>10 462</b>	<b>4 170 712</b>

### États des produits à recevoir et comptes de régularisation (en francs)

Poste	Subventions	Divers	Charges constatées d'avance	Produits constatés d'avance	Charges à répartir
Loyer + charges			57 691		
Maintenance			7 811		
Assurances			10 420		
Documentation			13 473		
Internet			2 189		
Cotisations			4 920		
<b>TOTAUX</b>			<b>96 504</b>		

## 2.4 - Valeurs mobilières de placement

### Autres titres immobilisés au 31/12/1999 (en francs)

Type	Date de souscription	Nature	Nombre	Valeur unitaire	Total	Valeur boursière au 31/12/1999	+/- value latente
S I C A V	25/06/1998	SOGIVALOR	5 748	5 405.03	31 068 112.44	30 981 335.31	-86 777.13
	25/06/1998	TRESOR PLUS	25 334	1 774.18	44 947 076.12	43 183 572.84	-1 763 503.28
	25/06/1998	lères OBLIGATIONS	3 204	10 523.15	33 176 172.60	33 697 386.14	-18 786.46
<b>TOTAL AUTRES TITRES IMMOBILISES</b>					<b>109 731 361.16</b>	<b>107 862 294.29</b>	<b>-1 869 066.87</b>

### Valeurs mobilières de placement au 31/12/1999 (en francs)

Type	Date de souscription	Nature	Nombre	Valeur unitaire	Total	Valeur boursière au 31/12/1999	+/- value latente
S I C A V	31/12/1998	FRUCTI COURT SI	56	50 289.81	2 816 229.51	1 826 208.23	3 362.40
	31/12/1999	FRUCTI FONDS INVEST	43	169 359.40	7 282 454.02	7 451 503.79	169 049.77
<b>TOTAL VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT</b>					<b>10 098 683.53</b>	<b>10 272 717.12</b>	<b>174 033.59</b>