

FONDATION MAIF

Rapport annuel 2000



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

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 14 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)

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 2000 s'est déroulé conformément aux exigences statutaires et réglementaires.

Le Conseil d'administration, régulièrement réuni par deux fois les 15 juin et 7 décembre 2000, 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 sept nouveaux projets de recherche.

Un arrêté pris par le Ministère de l'Intérieur en date du 29 mars 2000 ayant approuvé les modifications statutaires votées par le Conseil d'administration en juin et septembre 1998 en matière de placements de capitaux mobiliers, l'article 14 des statuts, rendu conforme aux statuts type recommandés par le Conseil d'État, permet dorénavant à la Fondation MAIF d'élargir ses horizons de placement et de s'orienter vers une gestion financière plus dynamique.

Suite à cet arrêté et sur proposition du Bureau, le Conseil d'administration a décidé de confier la gestion financière du capital de la Fondation MAIF à un organisme financier extérieur sélectionné par appel d'offres.

Enfin, après avoir entériné la démission de M. Pierre FALZON et de M. Jean HAMON, le Conseil d'Administration a décidé, lors de sa séance de décembre 2000, de nommer trois nouveaux membres au conseil scientifique : Mme Maryse HEDIBEL, sociologue au Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales (CESDIP), M. Jean CHAPELON, secrétaire général de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR), et M. Jacques BARILLIER, responsable Coordination Sécurité Routière au sein de PSA.

Équilibre financier

Le Conseil d'administration ayant décidé lors de sa séance de juin 2000 d'affecter au report à nouveau le résultat de l'année 1999, ce report à nouveau s'équilibre au 31 décembre 2000 à 11,3 millions de francs. A cette même date, les réserves s'équilibrent à près de 22 millions de francs, la dotation dépassant quant à elle les 79 millions de francs, portant à plus de 112 millions de francs les capitaux détenus par la Fondation MAIF.

Ces fonds ayant été investis en juin 1998 sur trois SICAV obligataires et monétaires à court et moyen termes, les produits financiers dégagés sur l'année 2000 atteignent un montant de plus de 2 millions de francs. Après reprise de la provision de 1999 de près de 1,9 millions de francs, le résultat financier s'équilibre au 31 décembre 2000 à près de 4 millions de francs. Notons également un résultat exceptionnel de 370 000 francs correspondant à la plus-value réalisée lors d'une transaction sur la SICAV Trésor Plus.

Plus de 4,6 millions de francs ont été dégagés en subventions sur actions de recherche, auxquels viennent s'ajouter 180 000 francs de duplication de cassettes vidéo. Les frais

généraux, hors duplication de cassettes, s'équilibrant au 31 décembre 2000 à près de 1,8 millions de francs, l'exercice se solde sur un résultat négatif de 2,4 millions de francs qui devra être prélevé sur le report à nouveau.

II-b - Projets

Vingt-cinq recherches engagées au cours des années précédentes se sont poursuivies en 2000, tandis que démarraient sept nouveaux projets et que plusieurs actions ponctuelles étaient conduites. Sur les trente-deux projets de recherche engagés, vingt-trois se positionnent sur le champ de la sécurité routière, sept sur celui des accidents de la vie courante et deux sur celui des risques naturels.

projets clôturés sur l'année

La sécurité routière

1. Une enquête réalisée en 1997 par l'INRETS ayant mis en évidence que les enfants lourdement handicapés ne bénéficiaient 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 visait 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. Le rapport final, remis à la Fondation MAIF fin septembre 2000, fait le point sur les trois campagnes expérimentales menées sur banc dynamique de simulation de choc. La première campagne, réalisée début 1999, a mis en évidence que les corsets-sièges retenus par la ceinture de sécurité montée en série dans les véhicules étaient suffisamment résistants pour ne pas subir de dommages lorsqu'ils étaient soumis aux efforts engendrés par la retenue d'un enfant lors d'un accident. En revanche, leur conception ne prenant pas en compte les exigences d'utilisation de cette ceinture, ils ne permettent pas de positionner correctement cette dernière, les enfants risquant de ce fait de subir des charges importantes dans certaines régions vulnérables comme l'abdomen et le cou. Des modifications de ces corsets-sièges ont été imaginées à partir de ces constatations. Elles consistent essentiellement en des découpes des parois latérales permettant un bon positionnement de la sangle pelvienne et en l'adjonction de cales d'assise et de dossier garantissant un passage de sangle correct sur le thorax et une solidarisation du corset avec la banquette du véhicule. Deux campagnes expérimentales ont été consacrées à l'évaluation des modifications proposées. L'examen des films et les différentes mesures effectuées au cours des essais montrent que le comportement des corsets modifiés est analogue à celui des rehausses avec dossier et que les critères de sécurité imposés par la réglementation sont respectés.

Engagement 2000 : 119 600 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 0 F - Solde reporté sur 2001

2. 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 ". Plusieurs des recherches retenues dans ce cadre sont arrivées à leur terme courant de l'année 2000 :

***a. " Comparaison des capacités dynamiques des cyclomoteurs de type classique ou scooter " -
Département Mécanismes d'Accidents de
L'INRETS.***

Il est d'une part constaté que l'évolution actuelle du nombre des victimes d'accidents de la circulation est moins favorable pour la catégorie des cyclomotoristes que pour la plupart des autres catégories et, d'autre part, que la proportion de scooters dans le parc des cyclomoteurs est en forte augmentation depuis 1990. De là à postuler une relation de cause à effet, il n'y a qu'un pas que d'aucuns franchissent sans qu'elle n'ait jamais été validée ni infirmée. C'est chose faite au travers de cette étude purement mécanique qui met ainsi en évidence que les capacités dynamiques des cyclomoteurs de type " scooter " (tenue de route, stabilité, évitement...) ne sont pas à mettre en cause pour expliquer les mauvais résultats enregistrés ces dernières années par le groupe des cyclomotoristes dans les bilans de sécurité routière.

***b. " Mobilité et risque des jeunes conducteurs de deux-roues : approches accidentologiques et psychosociologiques " - Association Française de Psychologie Appliquée aux Transports -
Paris et proche banlieue.***

Le marché du deux-roues, bien qu'en baisse constante depuis les années 60, s'est recentré sur le marché des 14-18 ans pour lesquels l'offre s'est considérablement diversifiée. L'orientation des achats vers des modèles de plus en plus puissants, rapides et modifiables (cyclomoteurs à boîtes de vitesse par exemple) aura sans aucun doute une incidence sur l'accidentologie de cette classe d'âge dans les années à venir. Au travers d'entretiens semi-directifs réalisés sur Paris et sa proche banlieue, la recherche montre que les adolescents semblent opérer, à propos de leur deux-roues, un déni de l'objet symbolique : ils ont sur lui un discours presque exclusivement d'ordre pratique et utilitaire qui contraste fortement et n'est pas cohérent avec la volonté qu'ils ont manifesté à le posséder ou avec les témoignages des concessionnaires qui mettent en exergue que la mode est l'un des critères majeurs du choix. Enfin, tous les adolescents interrogés semblent avoir une conscience indéniable du risque que représente l'usage du deux-roues, les risques étant toujours pris dans le cadre d'un calcul " rationnel " du point de vue du jeune lui-même.

c. " Le comportement des jeunes en deux-roues à Ozoir-La-Ferrière (Ile de France) - Résultats de l'enquête auprès de l'ensemble des collégiens

***de 3^{ème} " - ACADIE - Grande couronne
parisienne.***

L'hypothèse de base de cette recherche est que l'espace public dans lequel prennent place les premières mobilités autonomes de l'enfant et de l'adolescent ont une influence déterminante sur les pratiques d'usager actuel (vélo, deux-roues motorisés) et futur (voiture). De fait tout corrobore cette idée, même si la place qu'occupe l'aménagement de l'espace semble, dans le cas d'une commune typique de grande couronne parisienne, somme toute secondaire face aux grandes caractéristiques urbaines et environnementales de la ville (grandes distances entre quartiers, lotissements fermés sur eux-mêmes...). Devant la nécessité pour les enfants de trouver un mode de locomotion autonome dans une commune très étendue, la première réponse sera le vélo, d'autant plus que cet usage individuel peut coïncider avec des pratiques familiales de loisirs. Toutefois, si le vélo est jugé adéquat pour se déplacer dans la commune, il ne permet pas d'en sortir puisqu'il s'agit de passer d'un cadre urbain à un réseau routier de grande circulation qui ne laisse aucune place aux modes non motorisés. Face au besoin d'élargissement de l'espace qu'éprouvent les jeunes lycéens et au vide dans lequel les place l'absence de transports en commun, il ne reste qu'une seule solution alternative, le deux-roues motorisé. Toutefois, le scooter est plus vécu comme un mode de transition ne pouvant rivaliser avec l'automobile : il est objet utilitaire plus qu'objet d'appropriation et ne remet pas en cause la hiérarchie des moyens de locomotion. Dès lors, on comprend mieux les deux attitudes qui coexistent chez la plupart des jeunes interrogés : d'un côté des risques pris au nom du sport, du jeu ; et de l'autre, un discours plus nuancé, celui du futur automobiliste.

***d. " L'art de faire du scooter - Risques,
grandeurs et habiletés " - Laboratoire de
Recherches en Sciences humaines et Sociales
(LARES) - Rennes.***

L'art de faire du scooter comprend au moins deux dimensions qui apparaissent fortement liées et inter-dépendantes : d'une part le pilotage du scooter et, d'autre part, le travail d'appropriation au travers de la personnalisation et du bricolage. L'appropriation et la domination de l'objet permet au jeune de se distinguer des autres jeunes acheteurs, d'affirmer son appartenance à un groupe, à une collectivité de " pairs " dont il se revendique membre et qu'il contribue par là même à faire exister et à construire. Parallèlement, une prise de distance se met en place par rapport aux " pères ", au travers notamment d'une tentative d'affranchissement de la tutelle parentale par la mobilité. La pratique du scooter devient alors l'une des modalités de sortie de

l'enfance, l'un des moyens de devenir adulte et d'émerger à la personne.

e. " L'accident de cyclomoteur et les lycéens-collégiens en zone urbaine " - GREFOSS IEP - Grenoble.

L'analyse des situations et des infractions à l'origine des accidents de circulation répertoriés dans le fichier des accidents de la ville de Grenoble semble montrer que les conducteurs de véhicules légers éprouvent des difficultés à percevoir le cyclomotoriste comme un usager de la route à part entière. De la même façon, les cyclomotoristes ont du mal à assumer les responsabilités qui devraient être les leurs dès lors qu'ils empruntent des voies de circulation communes à d'autres usagers. Au-delà de l'enquête statistique qui met en évidence l'effet du facteur âge, de la vitesse, de l'alcool, de l'inexpérience de conduite et de la méconnaissance de certaines règles fondamentales de circulation, la recherche met en évidence l'investissement fort de beaucoup de jeunes dans l'entretien, la " décoration " et l'amélioration des performances de leur machine (kit de gonflage permettant d'atteindre des vitesses de l'ordre de 100-110 km/h sur le plat...) et insiste sur le fait que toute action de prévention devra s'attaquer de front à ce problème.

f. " Les risques des jeunes conducteurs de deux-roues en ville : quel enseignement de la sécurité routière pour quel public ? " - ARCH'URBA - Paris et région parisienne.

Le Brevet de Sécurité Routière (BSR) s'inscrit, aux côtés de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR), dans un dispositif destiné à accompagner les jeunes dans leur apprentissage de la conduite et des risques de la circulation. L'étude de la perception du dispositif ASSR/BSR par les différents acteurs concernés et de l'impact de l'enseignement sur le discours des élèves met en évidence un mauvais fonctionnement du dispositif global, selon lequel épreuves pratiques et épreuves théoriques sont pourtant les deux volets d'un même enseignement. Sont entre autres mis en exergue : une méconnaissance très grande de l'épreuve pratique ; un enseignement théorique qui n'est pas valorisé par la sanction d'un examen jugé facile et qui ne joue aucun rôle dans le cursus scolaire ni dans le permis de conduire ; une application très partielle, voire inexistante, de la méthode pluridisciplinaire préconisée par les textes ; des positionnements radicalement différents entre collèges accueillant un public privilégié et collèges de quartiers en difficultés ; une faible mobilisation des enseignants malgré une ouverture et un accueil favorable

concernant le rôle de l'école dans l'apprentissage de la citoyenneté et la place de la sécurité routière dans ce domaine ; des actions éparées basées sur des motivations personnelles et un esprit de bénévolat.

Les accidents de la vie courante

1. 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 comprendre et faire face à cette montée de la violence, la Fondation MAIF s'est associée à *l'Institut National Marcel Rivière, Centre de traitement de la MGEN*, dans le cadre d'une recherche visant à étudier les formations mises en place aux USA à destination de tout personnel susceptible de rencontrer des conflits et altercations avec le public. Cette recherche, arrivée à son terme à l'automne 2000, trouve sa concrétisation au travers d'un ouvrage qui fait le point sur le repérage des signaux de danger et argumente les processus de désamorçage ou d'échappement à l'hostilité. Cet ouvrage de 180 pages, édité dans la collection MGEN, est remis gratuitement à tout personnel du milieu éducatif qui en fait la demande, la Fondation étant par ailleurs dépositaire de 500 exemplaires qu'elle peut diffuser largement.

Engagement 2000 : 62 190 F TTC (convention) + 30 500 F TTC de report année 1999

Règlement 2000 : 92 862 F TTC

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 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 afin de mieux comprendre l'activité délinquante des jeunes, la place qu'elle occupe et ses conditions de production. Fondée sur le principe d'une enquête de délinquance " auto-rapportée ", la recherche s'est conclue sur la présentation, lors d'une conférence de presse organisée à Paris le 26 octobre 2000, des résultats majeurs de l'étude, à savoir :

Que 5% des jeunes les plus actifs au sein de la population totale déclarent entre 60 et 65% des actes délictueux ;

Qu'il y a certes des variations selon le milieu social d'origine, mais qu'elles restent faibles ;

Qu'il y a une corrélation forte entre absentéisme et délinquance ;

Qu'à l'encontre des a priori classiques, délinquance et structure familiale sont peu ou pas corrélées ;

Que l'entente des jeunes avec leurs parents et le contrôle familial jouent un rôle primordial, quel que soit le milieu familial et social ;

Que pour les jeunes, le jugement moral se réduit à peu de choses : un acte qui n'est pas sanctionné n'est pas grave et peut donc être commis.

Bien que n'ayant pas de vocation préventive directe, la recherche a permis de mieux connaître les délits des jeunes de 13 à 19 ans et leurs conditions de production et aidera au repérage des éventuels leviers sur lesquels les acteurs de terrains pourraient agir pour tenter de réduire cette délinquance.

Engagement 2000 : 104 129 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 104 129 F TTC

3. 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 confiée au *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. Le rapport de recherche, remis à la Fondation MAIF en décembre 2000, met en évidence deux phénomènes nouveaux : l'importance de la consommation excessive d'alcool chez les jeunes comme " socle d'inconduite " et " pivot " de la toxicomanie juvénile, et l'existence d'un fort effet de territoire lié au degré et au mode d'urbanisation du cadre de vie du jeune : moins la commune a d'habitants, plus les jeunes qui y vivent sont engagés dans la consommation de substances psychoactives. La recherche insiste également sur l'influence de l'établissement scolaire au travers d'un effet de composition, ou effet de groupe, et d'un effet de fonctionnement qui se manifeste par la qualité de l'expérience scolaire de l'élève, par son degré de satisfaction à propos des modalités de production du service scolaire (gestion de la discipline par exemple) et par la nature des relations interpersonnelles.

Engagement 2000 : 175 491 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 174 615 F TTC

4. Pour répondre aux obligations en matière de formation à la prévention des risques électriques, une recherche a été initiée en 1998 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. Ce partenariat a vu sa conclusion courant du mois d'octobre 2000 au travers de la sortie du cédérom " AH-Tension " qui fait appel à toute la panoplie du multimédia et prend racine dans la réalité industrielle. Elaboré sur la base du référentiel de l'Education Nationale et des prescriptions de l'Union Technique de l'Electricité (U.T.E.) dont il a reçu la caution technique, le logiciel intègre des mini-chantiers ainsi que des ressources pédagogiques. En contrepartie de sa participation financière qui a par ailleurs permis de minimiser le coût de la diffusion auprès de l'Education Nationale, la Fondation dispose de 500 exemplaires qui ont été mis à disposition des antennes Prévention MAIF.

Engagement 2000 : 0 F (convention) + 112 424 F TTC de report année 1999.

Règlement 2000 : 112 424 F TTC

La poursuite des actions engagées (hors appels d'offres)

La sécurité routière

1. La Fondation MAIF plaçant depuis toujours le facteur humain au cœur de sa problématique, 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 1999-2000 sur plus de 400 élèves répartis en 2 niveaux et en deux groupes, l'un expérimental, l'autre servant de référence pour l'évaluation. Les premières analyses statistiques montrent clairement que les matériels et méthodes d'enseignement employés ont amélioré les connaissances en sécurité routière et en civisme des enfants qui en ont bénéficié. Ceci est valable tant pour les CE que pour les CM, qu'ils soient garçons ou filles. Le rapport final prévu pour être remis début 2001 fera le point sur ces résultats plus qu'encourageants ainsi que sur les analyses complémentaires en cours de développement.

Engagement 2000 : 0 \$ (convention) + 14 024 \$ de report année 1999

Règlement 2000 : 0 \$ - Solde reporté sur 2001.

2. 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 effectuer une évaluation et un diagnostic de certaines capacités fonctionnelles (vision et attention) de

l'individu âgé en situation de conduite. L'outil développé, appelé TEVIC (TEst VI suo-attentionnel pour les Conducteurs), comprend deux modules : d'une part, un module relatif à l'exploration de l'acuité visuelle statique et dynamique et à celle de la vision des contrastes de luminance et des contrastes colorés ; d'autre part, un module permettant d'étudier la performance à la détection de cibles présentes sur des vidéos de scènes routière et ce, en situation de simple ou double tâche. Les tests réalisés sur 40 conducteurs appartenant à deux classes d'âge différentes (25-35 ans ; 65-75 ans) mettent en évidence que les temps de réaction à la détection de cibles ont tendance à être plus longs chez les individus ayant une vision des contrastes altérée, tout particulièrement chez les personnes âgées. Par ailleurs, si la gestion de la double tâche ne semble pas pénaliser les conducteurs âgés, la taille, la conspécuité, la vitesse de déplacement des cibles et leur excentricité sont des facteurs interagissant avec l'âge, notamment en ce qui concerne les temps de réaction.

Engagement 2000 : 59 800 F TTC (convention) + 120 600 de report année 1999

Règlement 2000 : 120 600 F TTC - Solde reporté sur 2001.

3. La qualité de notre état de vigilance et de nos capacités attentionnelles fluctuant tout au long de la journée, ceci se répercutant sur nos activités physiques et cognitives, tout conducteur se doit d'être parfaitement conscient des limites de ses propres capacités. Une convention a donc 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, afin d'étudier de plus près ces fluctuations et de repérer, en fonction des catégories de conducteurs, les moments de la journée les plus sensibles. Après avoir abordé les fluctuations circadiennes de la sensibilité visuelle, l'équipe de recherche s'est penchée sur les différences pouvant apparaître entre une conduite du matin et une conduite de l'après-midi, ce en fonction du sexe et de l'âge du conducteur. Les premiers résultats mettent en évidence qu'il existe peu de différences entre les sexes, même si quelques indices électro-encéphalographiques indiquent que les hommes ont tendance à être globalement plus hypovigilants que les femmes. Les résultats sont tout autres pour le facteur âge : il apparaît ainsi que la détection des signaux lumineux périphériques se détériorent avec l'âge suivant un effet tunnel et que la vitesse moyenne de conduite est fortement dépendante de l'âge du conducteur, les jeunes conduisant significativement plus vite que les autres catégories d'âge. Le facteur " moment de la journée " n'entraîne finalement que peu de différences dans les mesures même si la fatigue générée par la tâche de conduite semble être moins bien gérée l'après-midi que le matin, induisant par là même une certaine " impatience comportementale " du conducteur plus marquée l'après-midi. Enfin, la vitesse moyenne augmente progressivement avec le temps de conduite et ceci aussi bien le matin que l'après-midi.

Engagement 2000 : 410 850 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 410 850 F TTC

4. Les véhicules n'étant pas toujours égaux devant un choc, une recherche engagée en 1998 en partenariat avec les constructeurs automobiles français par l'intermédiaire du *GIE PSA-RENAULT* 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 A " accidentologie " que la Fondation MAIF soutient dans sa totalité et qui se décline en trois tâches : A1 - Etude exploratoire sur la composition du parc automobile 2005-2010 ; A2 - Volet accidentologique ; A3 - Analyse des phénomènes physiques.

Un lot B " biomécanique " ;

Un lot C " solutions techniques ".

Les tâches A2 et A3 du lot accidentologie sont arrivées à leur terme en 1999, la tâche A1 devant voir sa conclusion début 2001. Les deux autres lots ont également connu une avancée notable même si de par les retards pris dans la signature de quelques contrats, les essais ont eux-mêmes pris un certain retard qui nécessitera la mise en place d'avenants avec les organismes financeurs.

Engagement 2000 : 358 800 F TTC + 3 076 470 F TTC de report année 1999

Règlement 2000 : 3 076 112 F TTC – Solde reporté sur 2001.

5. 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. Si la dangerosité de cette pratique n'est jamais niée, la perturbation générée au niveau cérébral par l'exécution de cette double tâche reste toutefois mal connue. 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 afin de mieux comprendre les mécanismes cérébraux impliqués dans ces processus de détérioration. L'analyse des premiers résultats montre la participation d'au moins deux mécanismes différents à la dégradation des performances lorsque des tâches de réaction simple (cliquer sur une souris par exemple à la suite de stimuli particuliers) et des conversations téléphoniques sont exécutées de façon concomitantes. Le premier correspond à une diminution de l'attention aux entrées sensorielles se traduisant par un retard à la réaction, et ce quel que soit le type de téléphone, portable ou mains libres, se traduisant sur autoroute (vitesse de 130 km/h) par six à dix mètres de retard avant de commencer une manœuvre d'urgence. Le second facteur, lié spécifiquement à la manipulation du téléphone, consiste en un affaiblissement de la préparation à répondre par

un acte moteur et vient donc se surajouter au précédent en cas d'utilisation d'un téléphone " pleine main ".

Engagement 2000 : 23 920 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 23 920 F TTC

6. Même si la protection au choc de la tête humaine a fait d'importants progrès ces dernières décennies, les statistiques montrent que les traumatismes crâniens restent une cause importante de décès ou d'incapacité notamment parmi les accidentés de la route. Un partenariat a donc été initié avec le *Laboratoire des Systèmes Biomécaniques (LSBM)* de l'Université Louis Pasteur (ULP) de Strasbourg qui vise, au travers du développement d'un modèle numérique de la tête humaine et de la reconstruction d'accidents, à fournir des outils théoriques et expérimentaux de prédiction des lésions crânio-encéphaliques ainsi que des limites de tolérance aux chocs de la tête humaine. A ce jour, l'étude paramétrique du modèle numérique de la tête humaine est quasiment terminée : une cinquantaine de chocs ont ainsi été simulés afin d'étudier les paramètres d'influence du modèle, sa sensibilité à la violence d'un impact ainsi que l'influence du code de calcul utilisé. Une analyse approfondie de l'anatomie de la boîte crânienne a également été menée dans le but d'intégrer convenablement les variations de l'épaisseur du crâne et de positionner les poutres de renforcement de la boîte, notamment au niveau de la base du crâne. Enfin, une étude de caractérisation de la matière cérébrale dans le domaine des hautes fréquences a été engagée qui devrait aider par la suite à l'établissement d'une loi de comportement réaliste de cette matière capable de décrire la réponse mécanique du cerveau à des impulsions très brèves.

Engagement 2000 : 153 985 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 153 985 F TTC

Les accidents de la vie courante

1. 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. Sous forme d'une thèse réalisée 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. L'exploitation de la base de données met en évidence que bien que les pratiquants assidus de hors-piste et de randonnée disposent de connaissances nettement meilleures que ceux qui ne sortent jamais ou occasionnellement des

pistes balisées, elles restent faibles dans l'absolu, sauf chez les " riders ". Il apparaît également que la seule connaissance du risque et du milieu ne suffit pas et que les individus devenus responsables et autonomes dans la gestion du risque sont moins enclins que les autres à accepter des règles de conduite et à respecter des consignes de sécurité qui ne relèvent pas de leurs propres appréciations. Là se situe un paradoxe dont il faudra tenir compte dans une optique préventive. A noter que cette recherche a fait l'objet d'un avenant pour une prolongation de 6 mois.

Engagement 2000 : 296 496 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 148 248 F TTC

2. 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 Châtellerault pour tenter d'améliorer la sécurité des installations sportives des collectivités. La première phase de la recherche s'est focalisée sur les équipements des terrains de sports collectifs, des gymnases et des salles spécialisées. Arrivée à son terme en fin de premier semestre 2000, elle s'est concrétisée par l'édition d'un guide destiné à aider les propriétaires d'équipements sportifs utilisés en milieu scolaire et associatif à faire le bilan des équipements existants et à prendre les mesures nécessaires pour assurer le maintien de la sécurité de ces équipements. L'ouvrage analyse ainsi de manière synoptique et pédagogique les équipements liés à six activités sportives (handball, football, hockey, basket-ball, gymnastique, athlétisme) ainsi que les tapis et matelas utilisés en athlétisme, gymnastique et judo. La seconde phase de la recherche se centrera plus particulièrement sur les équipements des cours d'école.

Engagement 2000 : 297 804 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 297 804 F TTC

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 analyser les modes d'urbanisation et de construction dans un site test (Pointe-à-Pitre, Guadeloupe), à évaluer à partir d'un événement de référence (cyclone Hugo) la vulnérabilité de l'habitat urbain vis-à-vis des phénomènes cycloniques primaires et à mettre à jour les rapports des habitants à la menace cyclonique. Les résultats obtenus sur le site test seront ensuite comparés à ceux obtenus dans deux autres sites présentant des modes de gestion du risque plus ou moins définis (La Havane, Cuba ; Saint-Domingue,

République Dominicaine). L'analyse en retour de l'événement de référence met en évidence plusieurs dysfonctionnements, tels que les difficultés de communication de l'information concernant le niveau d'alerte auprès des populations marginales, la situation d'urgence généralisée pratiquement à l'ensemble du territoire, les limites trop faibles des aides à la reconstruction et enfin, l'impression que la mémoire collective perd très rapidement après l'événement toute trace de la catastrophe, sans héritage pour soutenir les futures actions de prévention. Ici, comme dans les deux autres terrains d'étude, les actions de gestion du risque sont majoritairement orientées vers la crise plutôt que vers la prévention.

Engagement 2000 : 0 F (convention) + 79 668 F TTC de report année 1999

Règlement 2000 : 67 000 F TTC

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. Un ouvrage de synthèse, plus particulièrement destiné aux services techniques de l'état, devrait être rédigé pour fin 2001.

Engagement 2000 : 297 512 F TTC (convention) + 150 000 F TTC de report année 1999

Règlement 2000 : 298 756 F TTC

Appels d'offres

En décembre 1998, le Conseil d'administration de la Fondation MAIF attirait l'attention sur deux des publics reconnus pour leur surexposition 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. Les deux appels d'offres émis en 1999, l'un sur la thématique de " l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) ", l'autre sur celle des " personnes âgées et la conduite automobile ", se sont concrétisés par la mise en place de huit recherches 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 socio-culturels.

Les trois recherches retenues 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 étude comparative des dispositifs d'accès à la conduite automobile a ainsi été entreprise par 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'améliorer la connaissance des risques routiers chez les jeunes conducteurs et de proposer des éléments d'amélioration du dispositif français d'apprentissage de la conduite. La comparaison porte plus précisément sur les pratiques et les représentations d'automobilistes âgés de 16 à 25 ans résidant dans la province canadienne du Québec et dans le grand Sud-Ouest français, l'enjeu étant d'évaluer l'efficacité respective des formations suivies sur l'adoption de comportements sécuritaires. Trois objectifs sont poursuivis :

Analyser l'accidentologie et les attitudes envers les risques routiers selon la formation suivie ;

Identifier les caractéristiques sociodémo-graphiques et les motivations des jeunes ayant opté pour l'AAC en France ;

Mettre en évidence les difficultés rencontrées par les accompagnateurs et explorer le processus de l'apprentissage à la conduite.

La démarche empirique adoptée combine une approche statistique par l'administration d'un questionnaire à environ 800 individus (550 en France, 250 au Québec) et une approche compréhensive essentiellement basée sur la réalisation de 60 entretiens semi-directifs auprès de jeunes conducteurs et d'accompagnateurs (30 en France, 30 au Québec), complétés par quelques observations directes de séances de conduite. L'analyse des données recueillies devant se dérouler au printemps 2001, le rapport final présentant les résultats de l'étude devrait être remis au cours de l'été 2001.

Engagement 2000 : 133 441 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 133 441 F TTC

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 conduite les plus risquées ainsi que les comportements de ces jeunes conducteurs seront parallèlement étudiés puis comparés aux impressions des parents.

Engagement 2000 : 117 960 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 58 980 F TTC

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.

Cette recherche nécessitant l'accès à des données assurance confidentielles, l'année 2000 a été consacrée à la mise en place des démarches visant à obtenir l'accord de la CNIL à la réalisation de l'étude. Cette autorisation n'étant parvenue que très tardivement dans l'année 2000, les travaux de recherche ne débuteront de manière effective qu'en avril 2001, date à laquelle un mailing sera adressé aux sociétaires MAIF du panel.

Engagement 2000 : 245 180 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 245 180 F TTC

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. L'objet " voiture " en lui même relève d'un statut particulier dans la trajectoire du vieillissement et dans ce que l'on nomme la " démotorisation ", en liaison avec des modalités de prise de risque qu'il convient de mieux cerner. La voiture est ainsi rarement l'objet d'une délégation d'usage : on la conduit " jusqu'à ce qu'on ne puisse vraiment plus ", mais on ne met pas à sa place un autre conducteur pour se faire transporter. Quel(s) sens donner à l'attachement à cet objet ? 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 objectifs majeurs de rendre intelligible les transformations des modes de conduite automobile au cours de la vieillesse et de préciser les enjeux de santé publique que pourrait poser l'accidentologie routière des personnes âgées. L'analyse des entretiens menés auprès de 18 personnes âgées de 60 à 82 ans semble montrer :

Que la voiture reste jusqu'au bout de la vie une ressource à la fois d'ordre pratique, potentiel et symbolique ; c'est le dernier objet dont on se débarrasse, " on ne sait jamais " ;

Que la mobilité avec la voiture est un marqueur temporel fort et le reste après l'entrée " en retraite " en continuant de structurer les emplois du temps et la sociabilité ;

Que conduire, c'est aussi, pour cette génération, un marqueur individuel du progrès technologique de la société ;

Que les individus parlent plutôt de permanence, de continuité, de perdurance des réflexes et de non-changements des comportements, même si l'on peut observer, au fil des discours, des contradictions et donc des modifications dans les emplois du temps et les stratégies d'action de mobilité.

Engagement 2000 : 95 584 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 95 584 F TTC

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 32 conducteurs (hommes ou femmes) âgés de 60 à 80 ans sur un parcours autoroutier diurne entre Paris et Beaune. Tout au long du trajet, les variations de vigilance du conducteur sont mesurées en permanence au travers d'enregistrements physiologiques, le conducteur devant par ailleurs régulièrement évaluer son niveau d'éveil à l'aide d'une échelle numérique. La comparaison des données objectives et subjectives devrait permettre de proposer des recommandations pratiques adaptées à cette catégorie d'usagers afin de les aider à prévenir les risques liés aux baisses de vigilance. Les onze premiers essais réalisés sur l'année 2000 mettent en évidence que si certains conducteurs évaluent correctement leur vigilance, on observe chez d'autres conducteurs une évaluation subjective erronée qui peut entraîner un comportement inadapté au cours du voyage et constituer un facteur de risque non négligeable pour eux-mêmes ainsi que pour les autres usagers de l'autoroute.

Engagement 2000 : 419 957 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 300 397 F TTC

3. 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) et réalisée en partenariat avec le *Laboratoire de Performance Motrice Humaine (LPMH)* de l'Université de Laval (Québec) et le *Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports (LESCOT)* de l'INRETS Lyon-Bron 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.

Engagement 2000 : 239 078 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 239 078 F TTC

4. La population des personnes âgées est sur le plan des performances motrices, perceptives et cognitives, extrêmement hétérogène, le processus de vieillissement n'étant pas systématiquement en relation linéaire avec l'âge. S'il est indéniable que certaines personnes âgées ne sont plus en mesure de conduire leur véhicule, il est aussi évident que l'âge n'est pas le seul facteur en cause. Il se révèle donc indispensable d'évaluer de façon fiable les compétences à la conduite des sujets âgés, sans risquer de confondre âge et pathologie. Forte de 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 dans une recherche qui vise à mesurer, chez des personnes âgées toutes sociétaires MAIF, l'effet des déficits physiologiques, psychologiques et cognitifs sur l'aptitude à la conduite automobile et à déterminer 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.

Engagement 2000 : 183 628 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 0 F - Report sur 2001

5. Dans un même ordre d'idée, l'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, sans que pour autant toute généralisation pour une tranche d'âge donnée ne soit envisageable. 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. Comme pour l'étude précédente (cf. point 4 ci-dessus), la recherche souhaite s'appuyer sur la base de données MAIF au travers de la constitution d'un panel de sociétaires âgés " à risque " ou non. Ces données assurance étant bien évidemment confidentielles, l'année 2000 a été consacrée à la mise en place des démarches visant à obtenir l'accord de la CNIL. Cette autorisation n'étant parvenue que très tardivement dans l'année 2000, les travaux de recherche ne débiteront de manière effective qu'en juin 2001, date à laquelle un mailing sera adressé aux sociétaires MAIF sélectionnés.

Engagement 2000 : 149 500 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 149 500 F TTC

Les actions ponctuelles

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

1- 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, le Ministère de la Défense et les Editions Nationales du permis de Conduire (ENPC), un film de 18 mn intitulé " La route perdue - Vitesse et vie brisée ".

Au travers du témoignage de plusieurs personnes handicapées à la suite d'un accident de la route et de la description objective par des spécialistes de leur accident et des lois physiques en cause, le film vise à informer le grand public, jeunes et adultes, sur le risque lié à la vitesse automobile. Primé une première fois au Festival du Creusot de mars 2000 (prix vidéo prévention sécurité), le film s'est vu remettre en juin, à l'occasion du festival " Comunica 2000 ", le dauphin d'or audiovisuel ainsi que le grand prix audiovisuel de la catégorie Enseignement/éducation. Une brochure d'accompagnement a été éditée dans laquelle sont reprises des données accidentologiques ainsi que les principales lois physiques régissant la circulation automobile.

Engagement 2000 : 72 360 F TTC (convention)

Règlement 2000 : 72 360 F TTC

2- Enfin, dans le cadre de sa fonction de diffusion de l'information scientifique, la Fondation a soutenu l'édition des actes de trois colloques :

XXII^{èmes} journées internationales sur l'éducation, la communication et la culture scientifiques et industrielles.
Thématique 2000 : " *L'éducation aux risques (santé, sécurité, environnement)* " (Chamonix, 20-24 mars 2000) - *Règlement 2000 : 84 400 F*

International research council on the biomechanics of impact (IRCOBI) (Montpellier, 20-22 septembre 2000) - *Règlement 2000 : 30 000 F*

" *Les jeunes et l'alcool en Europe* " (Service Inter-universitaire de Médecine Préventive et Promotion de la Santé) (Toulouse, 2-3 décembre 1999) - *Règlement 2000 : 34 860 F*

L'examen et le montage de nouveaux projets

Lors de ses séances de juin et décembre 2000, le Conseil d'administration de la Fondation MAIF a donné son accord au soutien de sept nouvelles recherches, six d'entre elles relevant du domaine de la sécurité routière.

La sécurité routière

1. L'essentiel de la connaissance épidémiologique de l'insécurité routière repose aujourd'hui sur l'analyse des bases de données nationales d'origine policière avec toutefois un risque de biais important dû essentiellement au manque de points de comparaison. L'observation de la survenue des accidents de la circulation dans une cohorte dont on connaîtrait les caractéristiques médicales, psychologiques, etc., représenterait de ce fait un outil unique et d'une grande efficacité. La Fondation MAIF a donc décidé de s'associer à *l'Institut National de la Santé et de la recherche Médicale (INSERM)* dans le

cadre d'une recherche qui, en s'appuyant sur la cohorte GAZEL de 20 000 employés mise en place en 1988 par EDF-GDF, vise à :

Identifier et quantifier les facteurs psychologiques, socio-démographiques, professionnels et sanitaires liés au risque d'accident de la circulation ;

Etudier l'impact du vieillissement d'une population sur le risque d'accident de la circulation ;

Etudier le devenir des blessés de la route, tant du point de vue de la santé que des conséquences psychologiques, esthétiques, professionnelles, familiales et comportementales.

Budget alloué : 200 000 FHT

2. Le séminaire organisé en juin 1999 par la Fondation MAIF sur la simulation numérique de la boîte crânienne mettait en évidence qu'avant de pouvoir procéder à toute tentative de maillage et de déformation de la boîte crânienne, il était indispensable d'avoir une bonne définition géométrique tridimensionnelle de la tête et de son contenu. Les travaux proposés par le *Laboratoire d'Anatomie Normale (LAN)* et *PRISMATIC*, association loi 1901 de développement de logiciels, s'inscrivant dans cette logique, un partenariat a été mis en place au travers d'une recherche visant à proposer un modèle de la boîte crânienne et de son contenu s'appuyant sur des coupes sériées de l'encéphale humain complétées par un modèle de la face interne de la boîte crânienne et de la dure-mère.

Budget alloué : 556 500 FHT

3. Certains concessionnaires, vendeurs ou mécaniciens de cyclomoteurs n'hésitent pas à proposer aux jeunes usagers de " gonfler ", " débrider " ou " trafiquer " leur deux-roues à moteur, leur offrant ainsi la possibilité d'augmenter les performances de leurs engins et de s'exposer à des risques accrus. Un tel constat incite à explorer davantage, au niveau local, ce monde du deux-roues et à s'interroger sur la pertinence d'actions préventives qui visent à ne sensibiliser que les seuls usagers. La Fondation MAIF a donc décidé de soutenir le *Laboratoire de Recherches en Sciences Humaines et Sociales (LARES)* dans sa recherche qui vise, au travers de la réalisation d'enquêtes, à apprécier l'existence d'une pratique effective de détournement des cyclomoteurs, la nature de ce détournement et l'action des différents acteurs pour contrôler, limiter ou au contraire entretenir ces modes de détournement et de réappropriation des cyclomoteurs.

Budget alloué : 213 000 FHT

4. Le facteur humain est le facteur prépondérant de la sinistralité routière : il est en effet impliqué dans plus de 90% des accidents de la route. Une réduction de ce risque peut être envisagée de manière active soit par le biais d'une éducation au comportement soit par celui d'une automatisation progressive de

la tâche de conduite, la machine prenant alors le pas sur l'homme en cas de danger. C'est sur ce deuxième axe que se positionne la recherche développée par le *Centre de Conception Assistée par Ordinateur et de Robotique (CAOR)* de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris au travers d'un concept, appelé "cindynamètre (mesure du danger), qui viendrait instrumenter le véhicule et permettrait d'exploiter en temps réel les informations délivrées par divers capteurs afin de mesurer en permanence un indice de "dangerosité" et de proposer des assistances à la conduite.

Budget alloué : 900 000 FHT

5. Dans une même optique, un partenariat a été initié avec le *Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques (CEESAR)* afin de :

Caractériser des scénarios types d'accidents à l'aide de variables qui discriminent correctement les différents scénarios a priori possibles et, pour chaque scénario, essayer d'identifier le "point de non-retour" afin de légitimer l'existence de systèmes de sécurité active qui, en situation d'urgence, prendraient activement la main sur le conducteur pour pallier ses défaillances.

Déterminer la nature des systèmes d'information et des informations à signaler au conducteur qui seraient capables de lui signifier s'il est proche d'une situation accidentelle ou quasi accidentelle alors qu'il est en phase de conduite.

La Fondation MAIF participe dans un premier temps à l'étude de faisabilité, préliminaire indispensable à la mise en œuvre des autres lots de travaux. Elle pourra toutefois être sollicitée ultérieurement si les conclusions de cette étude se révèlent favorables à la poursuite du programme. A noter qu'une collaboration avec l'équipe de recherche du CAOR a été mise en place à l'initiative de la Fondation, les deux recherches étant sans aucun doute complémentaires l'une de l'autre.

Budget alloué : 100 000 FHT

6. Les travaux réalisés dans le cadre d'un précédent partenariat ayant permis de développer une batterie complète d'outils techniques et méthodologiques permettant la détection et le diagnostic des évolutions du comportement du conducteur, la Fondation MAIF a décidé de s'engager à nouveau aux côtés du *Laboratoire d'Automatique et de Mécanique Industrielles et Humaines (LAMIH)* et de *PSA Peugeot-Citroën*. Sur la base des outils développés précédemment, la recherche se propose d'étudier la répercussion de l'introduction de systèmes techniques dans le véhicule (tels que l'alerte à la collision, l'info-traffic...) sur le comportement du conducteur afin de vérifier qu'ils ne génèrent pas d'effets négatifs sur la sécurité en détournant une partie de l'attention du conducteur.

Budget alloué : 1 100 000 FHT

Les accidents de la vie courante

1. L'épidémiologie descriptive de l'état de santé mentale de l'enfant reste un domaine jusqu'à ce jour peu abordé en France. Un partenariat a donc été engagé avec le *Département de Recherche en Santé Publique (DRESP) de la Mutuelle Générale de l'Education Nationale (MGEN)* afin de dresser, au travers d'une enquête nationale, un état des lieux de la santé mentale et physique des enfants scolarisés dans le cycle primaire en France métropolitaine. La recherche se propose notamment d'étudier les facteurs de risque sociaux et psychologiques, l'utilisation des services de santé, les comportements de prévention, et de dégager des recommandations pour améliorer l'état de santé des enfants. L'enquête s'attachera enfin à déterminer l'incidence des accidents de vie courante de l'enfant dans les 12 derniers mois, à en faire une analyse descriptive, et tentera de rechercher les facteurs de risque.

Budget alloué : 200 000 FHT

Diffusion et valorisation

Les statuts de la Fondation MAIF prévoyant la diffusion des informations par tous moyens audiovisuels appropriés, six films ont été réalisés depuis 1989 :

" *Badaboum - Grandir et devenir autonome* " (1992), vise à informer et à sensibiliser les adultes sur les accidents domestiques rencontrés par le jeune enfant (de 0 à 5 ans) en fonction de son développement psychomoteur.

" *Au coin de la rue...* " (1993) : pour mobiliser les adultes et agir efficacement contre les accidents des enfants piétons, le film met en valeur les multiples causes de l'accident et insiste tout particulièrement sur les facteurs de risques liés aux spécificités de l'enfant.

" *Reportage au bout de la rue* " (1994) : fondé sur des travaux en accidentologie et en psychologie de l'enfant piéton, le film décrit les facteurs multiples de l'accident et en éclaire les mécanismes complexes.

" *L'enfant passager d'automobile* " (1995) : comprendre pour protéger l'enfant en voiture, en toutes circonstances et sur tous les trajets, tel est l'objectif de ce film destiné à tous ceux qui ont en charge le transport d'un enfant.

" *Léo, 4 ans, et Margot, 7 ans, passagers d'automobile* " (1996) vise à sensibiliser les enfants eux-mêmes à leur propre sécurité en les incitant à utiliser les différents systèmes de retenue qui leur conviennent.

" *La route perdue : vitesse et vie brisée* " (2000) : au travers du témoignage de plusieurs personnes handicapées à la suite d'un accident de la route et de la description objective par des spécialistes de leur accident et des lois physiques en cause, le film vise à informer le grand public, jeunes et adultes, sur le risque lié à la vitesse automobile.

Diffusées au travers du réseau MAIF et Prévention MAIF, ces différentes réalisations audiovisuelles sont également disponibles gratuitement sur demande écrite auprès de la Fondation, cette dernière disposition ayant d'ailleurs généré l'envoi de plus de 3300 cassettes sur l'année 2000.

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 2000, 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 15 mai 2001

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

Montants exprimés en Euros

	2000	1999
I - Produits d'exploitation		
Produits des activités annexes	3 600	1 325
Subventions d'exploitation		4 409 928
Autres produits	9834	3 044
TOTAL I	13 534	4 414 297
II - Charges d'exploitation		
Autres achats et charges externes	1 331 999	1 844 241
Impôts, taxes et versements assimilés	11 002	8 862
Salaires et traitements	391 238	328 993
Charges sociales	158 281	141 911
Dotations aux amortissements et provisions	146 381	194 968
Autres charges	4 687 355	8 301 999
TOTAL II	6 726 256	10 820 973
Résultat d'exploitation (I - II)	-6 712 722	-6 406 676
III - Produits financiers		
Produits des autres immobilisations financières	1 986 123	3 719 364
Produits de cessions de valeurs mobilières de placement	142 961	177 808
Autres produits financiers	1 869 067	1 912
TOTAL III	3 998 151	3 899 084
IV - Charges financières		
Intérêts et charges assimilées	629	
Autres charges financières		1 869 067
TOTAL IV	629	1 869 067
Résultat financier (III - IV)	3 997 522	2 030 017
Résultat courant avant impôts (I - II - III - IV)	-2 715 200	-4 376 659
V - Produits exceptionnels		
Sur opérations de gestion		
Sur opérations en capital	45 317 326	
Reprises sur provisions et transferts de charges		
TOTAL V	45 317 326	
VI - Charges exceptionnelles		
Sur opérations de gestion		
Sur opérations en capital	44 947 076	
TOTAL VI	44 947 076	
Résultat exceptionnel (V - VI)	370 250	
TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)	49 329 011	8 313 381

TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI)	51 673 961	12 690 040
Impôt sur les personnes morales sans but lucratif		
Résultat de l'exercice	-2 344 950	-4 376 659

IV.b – ventilation des charges d'exploitation

Montants en francs

CHARGES D'EXPLOITATION	Achats et charges externes	Impôts, taxes versements assimilés	Salaires, traitements, ch.sociales	Subventions versées	Total
I - CHARGES AFFECTABLES A UNE ACTION					
A- Projets individualisés					
1 - Sécurité routière	37 179		156 448	3 201 216	3 394 843
2 - Vie courante	7 719		20 919	935 757	964 396
3 - Risques naturels	3 742		3 303	298 755	305 800
4 - Système de documentation informatisé					
5 - Audiovisuel Fondation	69 312		26 424	251 621	386 460
B - Actions ponctuelles					
C - Projets en cours d'études					
D - Prestation du chargé de projets					
TOTAL I	226 367	0	207 094	4 687 350	5 120 811
II - CHARGES NON AFFECTEES					
A- Projets individualisés					
1 - Achats et charges externes					1 105 633
2 - Impôts, taxes et versements assimilés					11 002
3 - Salaires, traitements et charges sociales					342 425
4 - Dotations aux amortissements					146 381
5 - Autres charges					5
TOTAL II	0	0	0	0	1 605 445
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION (I+II)	226 367	0	207 094	4 687 350	6 726 256

IV.c – bilan

Bilan au 31.12.2000

A - Actif	2000			1999
	Brut	Amortis. provisions	Net	Net
I - ACTIF IMMOBILISE				
Immobilisations incorporelles	17 043	17 043		
Immobilisations corporelles				
Constructions	492 298	403 027	89 271	138 500
Autres immobilisations corporelles	1 192 989	1 049 962	143 028	219 587
Immobilisations financières				
Participation et Créances rattachées				
Autres titres immobiliers	108 591 033		108 591 033	107 862 294
TOTAL I	110 293 364	1 470 032	108 823 332	108 220 381
II - ACTIF CIRCULANT				
Créances				
Créances clients et comptes rattachés				
Autres créances	3 043		3 043	480
Divers				
Avances et acomptes versés sur commandes				500
Valeurs mobilières de placement	7 083 176		7 083 176	10 098 684
Disponibilités				9 100
TOTAL II	7 086 219		7 086 219	10 108 763
III - COMPTES DE REGULARISATION				
Charges constatées d'avance	16 109		16 109	96 504
TOTAL III	16 109		16 109	96 504
Total ACTIF (I + II + III)	117 395 692	1 470 032	115 925 660	118 425 648

IV.d – ressources et charges

Évolution des ressources et charges entre 1996 et 2000¹

RESSOURCES et CHARGES	1996	1997	1998	1999	2000
RESSOURCES ET PRODUITS					
Subventions MAIF	3 775	4 504	4 410	4 410	
Revenus des OAT	5 318	5 286	3 330 ²	3 179	1 986
Trésorerie et divers	176	189	86	180	143
Total ressources	9 269	9 979	7 826	8 309	2 129
CHARGES AFFECTEES A DES ACTIONS					
Subventions	2 666	1 945	4 910	8 302	4 687
Actions	1 619	1 139	918	822	431
Sous-total actions	4 285	3 084	5 828	9 124	5 118
CHARGES AFFECTEES AU FONCTIONNEMENT					
Divers	1 821	1 737	1 348	1400	1 201
Personnel	1 162	401	432	293	394
Sous-total fonctionnement	2 983	2 138	1 780	1 693	1 595
Total charges	7 268	5 222	7 608	10 817	6 713
PERTES ET PROFITS EXCEPTIONNELS					
Charges financières				1 869	-1 869
Résultat exceptionnel		-20	11 799		370
Impôt sur les bénéfices		428	265		
Sous-total pertes et profits exceptionnels	0	448	11 534	1 869	-1 499
RESULTAT	2 001	4 309	11 752²	-4 377	-2 345

Évolution des ressources et charges entre 1989 et 1995¹

RESSOURCES et CHARGES	1989/90	1991	1992	1993	1994	1995
RESSOURCES ET PRODUITS						
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
Total ressources	8 323	8 153	10 484	9 166	10 343	9 584
CHARGES AFFECTEES A DES ACTIONS						
Subventions	175	1 888	5 803	3056	2 406	4 034
Actions		231	1 349	1240	1 342	1 734
Sous-total actions	175	2 119	7 152	4 296	3 748	5 768
CHARGES AFFECTEES AU FONCTIONNEMENT						
Divers	517	692	737	916	1 021	1 695
Personnel	387	8	750	795	1 121	1 405
Sous-total fonctionnement	904	700	1 487	1 711	2 142	3 100
Total charges	1 079	2 819	8 639	6 007	5 890	8 868
PERTES ET PROFITS EXCEPTIONNELS	8	-7	-7	6	999	4
RESULTAT	7 252	5 327	1 838	3 165	5 452	720

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 - Informations diverses

A compter de 1999, les subventions versées par la Fondation MAIF sont passées en charge en fonction des échéanciers établis lors de la conclusion de la convention entre la Fondation MAIF et ses partenaires. Cette méthode de comptabilisation a été reconduite en 2000.

Les subventions non versées à la fin de l'exercice figurent au passif du bilan en "subventions à verser" pour un montant de 1 116 482 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 31/12/1999	Acquisitions	Cessions	Valeur brute au 31/12/2000
Logiciels	17 043			17 043
I.A.A. des constructions	492 298			492 298
Accessoires matériel de transport	7 140			7 140
Matériel informatique				
- HP DESKJET CXI		3 374		3 374
- TADBERG STREAM		9 762		9 762
- UC POWERMATE		7 457		7 457
Total Matériel Informatique	6 99 929	20 592		720 521
Mobilier	150 759			150 759
Autres matériels	314 569			314 569
TOTAL IMMOBILISATIONS	1 681 738	20 592		1 702 331

Amortissements (en francs)

Nature	Durée et mode	Cumul au 31/12/1999	Dotation	Reprise	Cumul au 31/12/2000
Logiciels		17 043			17 043
I.A.A. des constructions		353 798	49 230		403 027
Accessoires matériel de transport		7 140			7 140
Matériel informatique					
- Matériel Informatique		576 132	44 992		621 124
- HP DESKJET CXI	Linéaire - 4 ans		615		615
- TADBERG STREAM	Linéaire - 4 ans		1 444		1 444
- UC POWERMATE	Linéaire - 4 ans		128		128
Total Matériel Informatique		576 132	47 179		623 310
Mobilier		93 032	11 910		104 942
Autres matériels		276 506	38 063		314 569
TOTAL AMORTISSEMENTS		1 323 651	146 381		1 470 032

2.2 - États des échéances des créances et des dettes

- Créances à moins d'un an : 19 152 francs
- Dettes à moins d'un an : 5 821 456 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	2 954				
Charges locatives	4 000				
Entretien matériel	560				
Mise à disposition	326 809				
Honoraires	37 198				
Frais de déplacement	772				
Frais bancaires	873				
Affranchissement	3 117				
Téléphone	1 000				
Congés à payer		32 200	13 500	1 100	
Primes à payer		3 800	1 600		
Formation continue				1 122	
Subventions à verser					1 116 482
TOTAUX	377 283	36 000	15 100	2 222	1 116 482

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
Maintenance			7 820		1 116 482
Documentation			8 189		
TOTAUX			16 109		

2.4 - Valeurs mobilières de placement

Autres titres immobilisés au 31/12/2000 (en francs)

Type	Date de souscription	Nature	Nombre	Valeur unitaire	Total	Valeur boursière au 31/12/2000	+/- valeur latente
S I C A V	25/06/1998	SOGIVALOR	5 748	5 405.03	31 068 112.44	31 399 100.15	330 987.71
	25/06/1998	1 ERES OBLIGATIONS	3 204	10 523.15	33 716 172.60	33 781 033.25	64 860.65
	22/12/2000	TRESOR PLUS	25 334	1 729.17	43 806 748.39	43 785 144.97	-21 603.42
TOTAL AUTRES TITRES IMMOBILISES					108 591 033.43	108 965 278.37	374 244.94

Valeurs mobilières de placement au 31/12/2000 (en francs)

Type	Date de souscription	Nature	Nombre	Valeur unitaire	Total	Valeur boursière au 31/12/2000	+/- valeur latente
S I C A V	31/12/2000	FRUCTI COURT SI	35	52 081.31	1 822 845.83	1 826 208.23	3 362.40
	31/12/2000	FRUCTI FONDS INVEST	31	169 688.07	5 260 330.12	5 586 211.61	325 881.49

TOTAL VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	7 083 175.95	7 412 419.84	329 243.89
--	---------------------	---------------------	-------------------