

FONDATION MAIF

Rapport annuel 2001



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

Jean Chapelon

Secrétaire général de l'Observatoire National de la Sécurité Routière

Xavier Fels

Directeur des relations extérieures de PSA

Jean-Marc Lepeu

Directeur des relations extérieures de Renault SA

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

Jacques Barillier
Responsable de la coordination Sécurité Routière du GIE PSA PEUGEOT CITOËN

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-Jacques Daigre
Professeur à l'Université Paris I

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

Maryse Hédibel
Chercher au CESDIP

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 2001 s'est déroulé conformément aux exigences statutaires et réglementaires. Le Conseil d'administration, régulièrement réuni par trois fois les 4 avril, 13 juin et 18 décembre 2001, 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 deux nouveaux projets de recherche.

Suite à l'arrêté pris par le Ministère de l'Intérieur en date du 29 mars 2000 ayant approuvé les modifications de l'article 14 des statuts, 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 dont le dépouillement s'est achevé au premier trimestre 2001.

A l'issue de cette procédure et sur proposition du Bureau, le Conseil d'administration a décidé, lors de sa séance du 4 avril 2001, de confier la gestion financière du capital de la Fondation MAIF à la SGAM (Société Générale Asset Management) en lui confiant un montant de 100 000 000 de francs, soit 15 224 902 d'euros.

Lors de sa séance de juin 2001, le Conseil d'Administration a accueilli M. Jacques LAISNE, nouveau Préfet des Deux-Sèvres, en remplacement de M. GUEULLETTE. Après avoir entériné la démission de M. Jean-Pierre YOU, le Conseil d'administration a décidé de nommer un nouveau membre au Conseil d'administration : M. Jean CHAPELON, membre précédemment du conseil scientifique et remplacé au sein de celui-ci par M. Jean-Jacques DAIGRE, docteur d'Etat en droit privé et professeur à l'Université Paris I.

Est également accueilli M. Hubert OLIVIERO, docteur es sciences en géologie, directeur du SA2D à la MAIF, qui prendra les fonctions de directeur de la Fondation MAIF à compter du 1^{er} juillet 2001, Mme Catherine LE GUEN étant appelée au sein de la MAIF avec pour mission de coordonner la thématique prévention du groupe MAIF.

Enfin, lors de sa réunion de décembre 2001, le Conseil d'administration a reçu les responsables de la SGAM pour un compte rendu de leur gestion des capitaux de la Fondation.

Le président Charles BERTHET a rappelé, lors de cette même réunion, qu'une assurance a été souscrite par la MAIF auprès de la SMACL, au bénéfice des administrateurs et dirigeants sociaux de la MAIF et de ses filiales, dont la Fondation MAIF.

Équilibre financier

Le Conseil d'administration ayant décidé lors de sa séance de juin 2001 d'affecter au report à nouveau le résultat de l'année 2000, ce report à nouveau s'équilibre au 31 décembre 2001 à 1,357 millions d'euros. A cette même date, les réserves s'équilibrent à près de 3,354 millions d'euros, la dotation dépassant quant à elle les 12,043 millions d'euros, portant à plus de 15,702 millions d'euros les capitaux détenus par la Fondation MAIF.

La majeure partie de ces fonds (15,245 millions) ayant été confiés en gestion à la SGAM en juin 2001 sous la forme d'un portefeuille de fonds de fonds, les opérations de cession ont amené à réaliser une moins-value de 272 074 euros. Par ailleurs une moins value latente de 424 877 euros nécessite un provisionnement du même montant.

Plus de 730 000 euros ont été dégagés en subventions sur actions de recherche, auxquels viennent s'ajouter 30 500 euros de duplication de cassettes vidéo. Les frais généraux, hors duplication de cassettes, s'équilibrant au 31 décembre 2001 à près de 240 000 euros, l'exercice se solde sur un résultat négatif de 1,097 millions d'euros qui devra être prélevé sur le report à nouveau.

II-b - Projets

Vingt-deux recherches engagées au cours des années précédentes se sont poursuivies en 2001, tandis que démarraient six nouveaux projets et que plusieurs actions ponctuelles étaient conduites. Sur les vingt-huit projets de recherche engagés, vingt-deux se positionnent sur le champ de la sécurité routière, quatre sur celui des accidents de la vie courante et deux sur celui des risques naturels.

1 - Projets clôturés sur l'année

1-1 La sécurité routière

Essai pilote d'un outil pédagogique sensibilisant les enfants à la sécurité routière :

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, traduit en français en novembre 2001, a permis d'évaluer les résultats de l'étude sur les scores des élèves quand les questions des tests étaient groupées par thèmes. On peut rappeler que ce programme avait trois cibles principales : la vitesse, la conduite agressive, et le partage de la route avec les bicyclettes. Pour les CE, les comparaisons entre le pré-test et le post-test immédiat, ont montré que les groupes expérimentaux ont fait preuve de nettes améliorations concernant les deux premiers sujets, vitesse et conduite agressive, un peu moins sur le troisième sujet du partage de la route avec les bicyclettes par rapport aux groupes témoins.

Pour les CM les groupes expérimentaux et les groupes témoins ont amélioré leurs résultats entre le pré-test et le post-test immédiat. Malheureusement en raison de contraintes sur les développements et le passage des tests il y a eu des exigences insuffisantes soumises aux élèves de CM, au point qu'il n'est pas possible d'avoir une compréhension totale des progrès de leurs connaissances résultant de cet enseignement.

En résumé, ce programme pilote de l'efficacité et de la pertinence d'un programme pédagogique d'éducation à la sécurité routière en école primaire a été très fructueux. Un élargissement de ce travail vers d'autres domaines pédagogiques destinés à toucher une population de jeunes plus étendue, peut-être mieux réalisé en utilisant des systèmes de communication pédagogiques plus sophistiqués, semble justifié sur les bases de ces résultats.

Le rapport final a été remis en mars 2001. Les résultats permettront la réalisation, en association avec la Prévention MAIF, d'un outil pédagogique pratique destinés aux enseignants.

*Engagement 2001 : 0 \$ (convention) + 14 024 \$ de report année 2000,
Règlement 2001 : 0 \$ - Solde reporté sur 2002.*

Interférences motrices et cognitives liées à l'utilisation de téléphones portables :

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. Les résultats montrent 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 ".

Le rapport final a été remis en avril 2001

*Engagement 2001 : 1 823,29 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 1 823,29 Euros TTC (soldé).*

Capacités visuo-attentionnelles des personnes âgées et sécurité routière :

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 VIsoo-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.

Le rapport final a été remis en novembre 2001.

Engagement 2001 : 9 116,45 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 9 116,45 Euros TTC (soldé).

Vigilance des conducteurs âgés sur autoroute :

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 permettent 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 résultats montrent que, si certains conducteurs évaluent correctement leur vigilance, on observe chez d'autres conducteurs une évaluation subjective erronée. Par contre les conducteurs âgés semblent plus " conscients " des risques de baisse de vigilance et effectuent plus rapidement des poses y compris lorsque la fin de leur parcours est proche.

Rapport remis en octobre 2001.

Engagement 2001 : 27340,05 Euros TTC (selon convention) + 18 226,65 Euros report 2000,

Règlement 2001 : 45 566,70 Euros TTC (Soldé).

Les formations à la conduite et leur enjeux pour la sécurité routière :

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 socio-démographiques 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.

Le rapport final, remis en octobre 2001, indique que l'ACC est un dispositif intéressant qu'il faut encourager mais qu'il nécessite, pour être efficace, un environnement propice pas toujours disponible.

*Engagement 2001 : 47 073,06 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2000 : 47 073,06 Euros TTC (soldé).*

Etude épidémiologique des accidents de la circulation dans une cohorte de 20 000 employés d'une entreprise publique française (Cohorte GAZEL) :

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.

Les premiers résultats, statistiquement peu représentatifs ont fait l'objet de la publication d'un DEA en octobre 2001.

*Engagement 2001 : 10 939,74 Euros TTC (selon convention) + 25 526,06 Euros report 2000,
Règlement 2001 : 32 819,22 Euros TTC,
Solde sur 2002 : 3 646,58 Euros TTC.*

1-2 Les accidents de la vie courante

Les enjeux des technologies de l'information et de la communication dans la prévention des accidents liés aux sports d'hiver :

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.

Le rapport final, sous la forme d'une thèse, a été remis décembre 2001.

*Engagement 2001 : 13 835 Euros TTC (convention),
Règlement 2000 : 13 835 Euros TTC.*

2- Poursuite des actions engagées

2-1 La sécurité routière

Vieillir et conduire : usages et représentations. Les enjeux de la mobilité et la sécurité routière au cours de la vieillesse :

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 2001 : 21 458 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 21 458 Euros TTC.

Amélioration de la sécurité des enfants en corsets-sièges en cas d'accidents de voiture :

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 2001 : 18233 Euros TTC (report 2000),

Règlement 2001 : 0 Euro - Solde reporté sur 2002.

Variations circadiennes de la perception visuelle et de la capacité de conduire un véhicule :

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 2001 : 31 317 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 0 Euro (solde reporté en 2002).*

Résistance aux chocs des véhicules légers :

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 2001 : 54 753 Euros TTC (report de 2000),
Règlement 2001 : 0 Euro (Solde reporté sur 2002).*

Evaluation de la perception par les parents des capacités de conduite des jeunes conducteurs :

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 2001 : 11 989 Euros TTC (selon convention) + 7 596 Euros TTC (report de 2000),
Règlement 2001 : 12 118 Euros TTC.*

Biomécanique des chocs et prévention des lésions cérébrales :

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 2001 : 23 475 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 23 475 Euros TTC.*

Personnes âgées et conduite automobile : Détection et codage de la position des objets de l'environnement interne et externe du véhicule :

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.

LESCOT-BLOUIN

Engagement 2001 : 14 586 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).

LAVAL-BLOUIN

Engagement 2001 : 10 123 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 10 123 Euros TTC.

UMR-BLOUIN

Engagement 2001 : 12 180 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 12 180 Euros TTC.

Diagnostic et suivi des capacités visuo-attentionnelles des conducteurs âgés.

Développement d'un programme de prévention :

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 2001 : 45 582 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).

Estimation du risque relatif d'implication accidentelle des jeunes conducteurs ayant suivi l'apprentissage anticipé de la conduite :

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 débiteront de manière effective qu'en avril 2001, date à laquelle un mailing sera adressé aux sociétaires MAIF du panel.

*Engagement 2001 : 37 377 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

Evaluation des capacités de conduite de personnes âgées ayant des fréquences d'accidents différentes :

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.

*CNRS
ngagement 2001 : 24 290 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 24 290 Euros TTC.*

LPF

*Engagement 2001 : 3 704 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

Simulation numérique de la tête :

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.

PRISMATIC

*Engagement 2001 : 48 500 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 48 500 Euros TTC.*

LAN

*Engagement 2001 : 22527 Euros TTC (selon convention) + 9 654 Euros TTC (report de 2000),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

Méthodologie d'évaluation des interfaces conducteur-véhicule par analyse des modifications de comportement du conducteur :

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.

*Engagement 2001 : 50 140 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

2-2 Les accidents de la vie courante

**Sécurité des équipements d'activité physique et sportive utilisés dans un cadre collectif :
mise au point de méthodes de contrôle :**

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 Châtellerauld 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 2001 : 15 133 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

2-3 Les risques naturels

Risque cyclonique et habitat en Caraïbe :

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 2001 : 1 931 Euros TTC (report de 2000),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

Risques naturels et montagne : évaluation des méthodes et moyens de prévention :

Une 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 2001 : 79 369 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 56 694 Euros TTC,
Report en 2002 : 22 675 Euros TTC.*

3- Projets initiés en 2001

3-1 La sécurité routière

La transformation des cyclomoteurs :

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.

*Engagement 2001 : 31 060 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 31 060 Euros TTC.*

Le Cyndinomètre :

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 " cindynomètre (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.

*Engagement 2001 : 65 638 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 65 638 Euros TTC.*

Gestion embarquée de l'insécurité routière :

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.

*Engagement 2001 : 13 675 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 9 117 Euros TTC,
Report en 2002 : 4 558 Euros TTC.*

Efficacité des programmes de formation et de perfectionnement à la conduite sur la sinistralité routière

L'objectif de l'étude est d'étudier l'efficacité de différents programmes éducatifs et/ou de formations " graduelles " sur la sinistralité routière. Ces programmes, d'un investissement budgétaire parfois très lourd, peuvent en effet varier considérablement en termes d'efficacité. Mieux connaître l'impact des différents programmes sur la réduction des accidents de la route devrait aider à sélectionner les programmes les plus adaptés.

Pour satisfaire à l'objectif de la recherche, les programmes de perfectionnement à la conduite et ceux de permis graduel pour lesquels une évaluation statistique de l'efficacité a été menée et publiée, soit dans la littérature scientifique soit dans des rapports gouvernementaux, seront recensés. Pour les programmes de permis graduel, l'efficacité de la formation elle-même sera distinguée de celle des mesures restrictives afférentes. Pour chacun des programmes étudiés, seront fournis :

La publication ;

La juridiction concernée ;

La description du programme ;

La description de l'évaluation ;

Les conclusions et une analyse critique de l'évaluation.

Des tableaux récapitulatifs, donnant une vue générale des différents programmes et de leur impact sur l'accidentologie, seront également fournis ainsi que des recommandations quant aux programmes les plus efficaces.

Engagement 2001 : 6 286 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 6 286 Euros TTC.

3-2 Les accidents de la vie courante

Enquête sur la santé des enfants de 6 à 11 ans scolarisés en France métropolitaine :

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.

Engagement 2001 : 19 600 Euros TTC (selon convention),

Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).

Le traumatisme vicariant : Etude sur une population de chefs d'établissement :

Au-delà des agressions physiques et des pratiques de harcèlement, le champ de la psychotraumatologie admet l'existence de traumatismes psychologiques, dits " vicariants " ou " secondaires ", sans relation avec un traumatisme direct mais consécutifs aux contacts avec une personne traumatisée. Plus ces contacts sont répétés, plus le risque est grand.

La prise de conscience de ce phénomène a amené les services de santé spécialisés dans le traitement du stress post-traumatique à prendre des précautions pour préserver leur propre personnel. C'est plus récemment que, se rendant compte des risques encourus par les personnels éducatifs confrontés aux traumatismes de leurs collègues et de leurs élèves, des stratégies structurées ont été proposées aux établissements scolaires dans certains pays.

Par la position centrale qu'ils occupent, les chefs d'établissement sont particulièrement vulnérables à ce type de traumatismes. De plus, quand ceux qui sont sensés apporter leur aide sont à leur tour traumatisés, il y a risque de générer des souffrances supplémentaires pour les victimes.

Les données quantitatives et qualitatives étant à ce jour trop partielles voire inexistantes, la recherche se propose, en premier lieu, de cerner le type et la fréquence des événements traumatiques directs et indirects subis ou gérés par les chefs d'établissement. Au travers d'une enquête rétrospective, elle cherchera à évaluer les événements survenus dans le mois précédant l'enquête en s'appuyant sur trois hypothèses de base :

La fréquence des événements traumatiques se corrèle positivement avec la survenue d'un traumatisme vicariant ;

Le changement des représentations cognitives est fonction des événements traumatiques ;

Symptômes et organisation du travail sont corrélés négativement.

Une étude comparative entre traumatisme direct et indirect sera réalisée afin d'évaluer l'impact psychologique du traumatisme vicariant.

Sur le plan méthodologique, la recherche prévoit la mise en place en mars 2002 d'une enquête rétrospective sur un échantillon de 1000 établissements scolaires réputés difficiles. Un questionnaire d'auto-évaluation sera adressé par voie postale à chacun des chefs d'établissement concernés, la règle de l'anonymat étant respectée. Ces questionnaires porteront sur :

Les données socio-démographiques ;

L'inventaire des événements traumatiques subis et gérés dans le mois précédent (18 items) ;

L'impact du traumatisme psychologique (23 items) ;

L'évaluation des changements cognitifs (80 items) ;

L'indice d'organisation du travail afin d'apprécier l'organisation et les procédures mises en place dans les établissements pour la prévention de la violence et les programmes de formation spécifiques suivis par les chefs d'établissement.

Diverses analyses statistiques seront menées qui viseront à comparer les résultats obtenus en France avec ceux obtenus aux USA, à comparer les différents groupes de sujets et à rechercher les meilleurs indices prédictifs de l'impact des violences.

Les résultats obtenus pourront nourrir la réflexion sur le contenu d'une formation à destination des chefs d'établissement adaptée à la gestion des personnes difficiles, des menaces et des crises et sur l'organisation d'un soutien spécifique les concernant. Des normes de bonnes pratiques pourraient également être dégagées. Le rapport de recherche, édité en 2000 exemplaires, sera distribué gratuitement aux personnes concernées.

*Engagement 2001 : 10 308 Euros TTC (selon convention),
Règlement 2001 : 0 Euros TTC (report en 2002).*

4 – Les actions ponctuelles

Film " Eskabo " :

En partenariat avec la Prévention MAIF et la MGEN, le tournage, par la société METAPHORE, d'un film de sensibilisation aux risques encourus par les personnes âgées a été lancé. Le contenu devrait permettre de valoriser les résultats des recherches soutenues par la Fondation MAIF au moyen d'un dossier de soutien réalisé par la société DIAXENS et destiné aux animateurs de réunions organisées par la MGEN et la Prévention MAIF.

Cd-rom " L'enfant piéton " :

En partenariat avec la Prévention MAIF, ce Cd-rom, issu du Cd-rom " Pierre et Manon " a été réactualisé. La Fondation MAIF a pris en charge, pour un montant de 1 439 Euros, la refonte et l'édition de la jaquette, marquée des logos des deux structures, par la société GLYPHES.

Le contenu s'appuie sur les résultats de la recherche soutenue par la Fondation MAIF et confiée à Alison SMILEY de Human Factors North Inc de Toronto (Canada).

Film " Mirage dangereux " :

En partenariat avec la Prévention MAIF, un film a été réalisé, par la société METAPHORE, sur le risque routier des jeunes. Cette vidéocassette est un outil de sensibilisation qui intègre les résultats de plusieurs recherches soutenues par la Fondation MAIF, dont la participation financière s'élève à 27 350 Euros TTC.

Salon de l'Education :

Du 21 au 24 novembre 2001, s'est tenu à Paris (Porte de Versailles, le Salon de l'Education.

En compagnie de la Prévention MAIF, la Fondation MAIF a présenté, sur le stand MAIF, l'ensemble de ses réalisations au moyen d'une vidéo de synthèse et de présentoirs (liste des recherches soutenues, exemplaires des cassettes et CD-ROM).

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 2001, 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 24 mai 2002

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

Michel. AIME
Commissaire aux comptes associé

IV – Les comptes de l'exercice

IV.a – compte de résultat

Montants exprimés en Euros

	2001	2000
I - Produits d'exploitation		
Produits des activités annexes	3 480,41	548,82
Subventions d'exploitation		
Autres produits	385,79	1 514,47
TOTAL I	3 866,20	2 063,29
II - Charges d'exploitation		
Autres achats et charges externes	236 918,47	203 062,01
Impôts, taxes et versements assimilés	- 167,68	1 667,20
Salaires et traitements	22 576,31	59 643,87
Charges sociales	9 183,44	24 129,76
Dotations aux amortissements et provisions	16 159,95	22 315,71
Autres charges	730 286,94	714 582,60
TOTAL II	1 014 957,43	1 025 411,15
Résultat d'exploitation (I - II)	- 1 011 091,23	- 1 023 347,86
III - Produits financiers		
Produits des autres immobilisations financières	171 670,32	302 782,44
Produits de cessions de valeurs mobilières de placement	96 783,59	21 794,27
Autres produits financiers		284 937,43
TOTAL III	268 453,91	609 514,14
IV - Charges financières		
Intérêts et charges assimilées	6,10	95,83
Autres charges financières	424 871,14	
TOTAL IV	424 877,24	95,83
Résultat financier (III - IV)	- 156 423,33	609 418,31
Résultat courant avant impôts (I - II - III - IV)	- 1 167 514,56	- 413 929,55
V - Produits exceptionnels		
Sur opérations de gestion		
Sur opérations en capital	493 599,40	6 908 581,80
Reprises sur provisions et transferts de charges		
TOTAL V	493 599,40	6 908 581,80
VI - Charges exceptionnelles		
Sur opérations de gestion		

Sur opérations en capital	423 229,45	6 852 137,58
TOTAL VI	423 229,45	6 852 137,58
Résultat exceptionnel (V - VI)	70 369,95	56 444,22
TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)	765 919,51	7 520 159,23
TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI)	1 863 064,12	7 877 644,56
Impôt sur les personnes morales sans but lucratif		
Résultat de l'exercice	- 1 097 144,61	- 357 485,33
EVALUATION DES CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES EN NATURE		
	2001	2000
Mise à disposition gratuite de biens et services		
Mise à disposition gratuite de personnel	44 252,12	
TOTAL	44 252,12	6 852 137,58
Total de l'activité	- 1 052 892,49	- 357 485,33

IV.b – ventilation des charges d'exploitation

Montants en Euros

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	5 418		37 590	561 482	604 490
2 - Vie courante	2 994		7 294	57 509	67 797
3 - Risques naturels	1 033		1 683	79 372	82 088
4 - Audiovisuel Fondation	23 794				23 794
B - Actions ponctuelles	3 812		9 538	31 923	45 273
C - Projets en cours d'études					
D - Prestation du chargé de projets					
TOTAL I	37 051	0	56 105	730 286	823 442
II - CHARGES NON AFFECTEES					
A- Projets individualisés					
1 - Achats et charges externes					114 413
2 - Impôts, taxes et versements assimilés					- 168
3 - Salaires, traitements et charges sociales					61 109
4 - Dotations aux amortissements					16 160
5 - Autres charges					0
TOTAL II	0	0	0	0	191 514
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION (I+II)	37 051	0	56 105	730 286	1 014 956

IV.c – bilan

Bilan au 31.12.2001

Montants exprimés en Euros

A - Actif	2001			2000
	Brut	Amortis. provisions	Net	Net
I - ACTIF IMMOBILISE				
Immobilisations incorporelles				
Frais d'établissement				
Autres immobilisations corporelles	2 598,23	2 598,23	0,00	0,00
Immobilisations corporelles				
Terrains				
Constructions	75 050,35	68 946,17	6 104,18	13 609,22
Installations techniques mat. et outils indust.				
Autres immobilisations corporelles	181 870,04	168 720,55	13 149,49	21 804,41
Immobilisations financières				
Participation et Créances rattachées				
Autres titres immobiliers	15 166 329,51	424 871, 14	14 741 458,37	16 554 596,33
TOTAL I	15 425 848,13	665 136,09	14 760 712,04	16 590 009,95
II - ACTIF CIRCULANT				
Créances				
Créances clients et comptes rattachés	1 509,25		1 509,25	
Autres créances	530,19		530,19	463,91
Divers				
Avances et acomptes versés sur commandes				
Valeurs mobilières de placement	1 482 496,43		1 482 496,43	1 079 823,21

Disponibilités	7 283,04		7 283,04	
TOTAL II	1 491 818,91		1 491 818,91	1 080 287,12
III - COMPTES DE REGULARISATION				
Charges constatées d'avance	12 405,39		12 405,39	2 455,80
Charges à répartir sur plusieurs exercices				
TOTAL III	12 405,39		12 405,39	2 455,80
Total ACTIF (I + II + III)	16 930 072,43	665 136,09	16 264 936,34	17 672 752,87

B - Passif (avant répartition)	2001	2000
I - CAPITAUX PROPRES		
Fonds de réserves		
Fonds de dotation	12 071 169,45	12 071 169,45
Réserves	3 352 892,64	3 352 892,64
Report à nouveau et résultat		
Report à nouveau	1 361 215,59	1 718 700,92
Résultat de l'exercice	- 1 097 144,61	- 357 485,33
TOTAL I	15 688 133,07	16 785 277,68
II - DETTES		
Emptunts		
Concours bancaires	44 080,54	573 371,11
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	111 818,77	129 073,92
Personnel	8,23	5 488,16

Organismes sociaux		6 694,69
Charges sociales à payer		2 301,98
Charges fiscales à payer		338,74
Fournisseurs immobilisations		
Autres dettes d'exploitation	420 895,73	170 206,58
TOTAL II	576 803,27	887 475,19
III - COMPTES DE REGULARISATION		
Produits constatés d'avance		
TOTAL III		
Total PASSIF (I + II + III)	16 264 936,34	17 672 752,87

IV.d – ressources et charges

Évolution des ressources et charges entre 1996 et 2001

Montants en Euros

RESSOURCES et CHARGES	1996	1997	1998	1999 ¹	2000	2001
RESSOURCES ET PRODUITS						
Subventions MAIF	575 495	686 630	672 300	672 300	0	0
OAT et SICAV	810 724	805 846	507 655	566 958	587 691	??
Trésorerie et divers	26 831	30 185	13 111	28 051	23 782	??
Total ressources	1 413 050	1 522 661	1 193 066	1 267 309	611 473	316 566
CHARGES AFFECTEES A DES ACTIONS						
Subventions versées	106 429	296 513	748 525	1 265 632	714 529	730 287
Frais généraux actions	246 815	174 859	143 455	125 313	58 236	93 156
Sous-total actions	653 244	471 372	891 980	1 390 945	772 765	823 443
CHARGES AFFECTEES AU FONCTIONNEMENT						
Divers	277 610	283 708	193 305	163 730	140 558	130 405
Personnel	177 146	107 477	114 947	94 976	112 050	61 109
Sous-total fonctionnement	454 756	391 185	308 252	258 706	252 608	191 514
CHARGES FINANCIERES						
Provisions				284 927		424 871
Total charges	1 108 000	862 557	1 200 232	1 934 578	1 025 373	1 439 828
PERTES ET PROFITS EXCEPTIONNELS	0	-3 049	1 798 746	0	56 406	70 370
RESULTAT	305 050	657 055	1 791 580	-667 269	-357 494	-1 052 892

1- Changement de méthode comptable en 1999.

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.

Évolution des ressources et charges entre 1989 et 1995

RESSOURCES et CHARGES	1989/90	1991	1992	1993	1994	1995
RESSOURCES ET PRODUITS						
Subventions MAIF	560 250	515 278	502 015	481 739	627 175	566 958
Revenus des OAT	684 039	702 790	747 153	746 848	747 610	812 248
Trésorerie et divers	24 544	24 849	349 108	168 761	201 995	81 965
Total ressources	1 268 833	1 242 917	1 598 276	1 397 348	1 576 780	1 461 071
CHARGES AFFECTEES A DES ACTIONS						
Subventions versées	26 679	287 824	884 662	465 884	366 792	614 979
Frais généraux actions		35 216	205 654	189 037	204 587	300 782
Sous-total actions	26 679	323 040	1 090 316	654 921	571 379	915 761
CHARGES AFFECTEES AU FONCTIONNEMENT						
Divers	78 816	105 495	112 355	139 643	155 650	286 757
Personnel	58 998	1 220	114 337	121 197	170 895	144 217
Sous-total fonctionnement	137 814	106 715	226 692	260 840	326 545	430 974
CHARGES FINANCIERES						
Provisions						
Total charges	164 493	429 755	1 317 008	915 761	897 924	1 346 735
PERTES ET PROFITS EXCEPTIONNELS	1 220	-1 067	-1 067	915	152 297	-3 506
RESULTAT	1 105 560	812 095	280 201	482 502	831 153	110 830

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 ;
 - 3 à 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 2001.

Les subventions non versées à la fin de l'exercice figurent au passif du bilan en "subventions à verser" pour un montant de 414 610 euros.

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.

Total des engagements hors bilan : 452 351 euros.

1.4 - Informations complémentaires

Fondation MAIF a toujours assuré la couverture de son fonds de dotation par un portefeuille de titres immobilisés. Aussi, les cessions de tels titres étaient enregistrées, jusqu'en 2000, en constatant distinctement en produit le prix de cession et en charge leur prix de revient, dans le résultat exceptionnel.

L'application stricte des prescriptions comptables ne paraissent pas aptes à rendre compte, de façon satisfaisante, des opérations de cessions qui ont pour objectif une optimisation du portefeuille au gré du marché, dans une optique de prudence et de préservation du patrimoine de la Fondation.

En vue d'une meilleure lisibilité des comptes, il a paru nécessaire, à compter de 2001, de ne faire apparaître dans le résultat exceptionnel que la différence, par opération, entre le prix de cession et le coût de revient.

Dans ce cadre, les opérations seraient traduites de la façon suivante dans les comptes :

Nature	Exercice N 31/12/2001	Exercice N-1 31/12/2000
I - PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Plus value sur cessions de titres immobilisés		
Produits de cession d'éléments d'actif	20 580 834,66	6 908 581,80
Reprise sur provision Risques et Charges		
TOTAL I	20 580 834,66	6 908 581,80
II - CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Moins value sur cessions de titres immobilisés		
Valeur nette comptable	20 510 464,71	6 852 137,58
TOTAL II	20 510 464,71	6 908 581,58
RESULTAT EXCEPTIONNEL	70 369,95	56 444,22

La recherche d'une meilleure lisibilité a conduit à présenter les opérations de la façon suivante :

Nature	Exercice N 31/12/2001	Exercice N-1 31/12/2000
I - PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Plus value sur cessions de titres immobilisés	493 599,40	
Produits de cession d'éléments d'actif		6 908 581,80
Reprise sur provision Risques et Charges		
TOTAL I	493 599,40	6 908 581,80
II - CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Moins value sur cessions de titres immobilisés	423 229,45	
Valeur nette comptable		6 852 137,58
TOTAL II	20 580 834,66	6 908 581,58

RESULTAT EXCEPTIONNEL	70 369,95	56 444,22
------------------------------	------------------	------------------

2 - Autres informations

2.1 - États des immobilisations et amortissements

Immobilisations (en euros)

Nature	Valeur brute au 31/12/2000	Acquisitions	Cessions	Valeur brute au 31/12/2001
I - Immobilisations incorporelles				
Logiciels	2 598,23			2 598,23
TOTAL I	2 598,23			2 598,23
II - Immobilisations corporelles				
I.A.A. des constructions	75 050,35			75 050,35
TOTAL II	75 050,35			75 050,35
III - Autres immobilisations corporelles				
Accessoires matériel de transport	1 088,53			1 088,53
Autres matériels	47 955,73			47 955,73
Matériels de bureau	109 842, 73			109 842, 73
Mobilier	22 983,06			22 983,06
TOTAL III	181 870,04			181 870,04
IV - Immobilisations financières				
Titres immobilisés	16 554 596,33	19 122 197,89	20 510 464,71	15 166 329,51
TOTAL IV	16 554 596,33	19 122 197,89	20 510 464,71	15 166 329,51
TOTAL IMMOBILISATIONS	16 814 114,95	19 122 197,89	20 510 464,71	15 425 848,13

Amortissements & provisions (en euros)

Nature	Amortissements & provisions au 31/12/2000	Dotations	Reprises	Amortissements & provisions au 31/12/2001
I - Immobilisations incorporelles				
Logiciels	2 598,23			2 598,23
TOTAL I	2 598,23			2 598,23
II - Immobilisations corporelles				
I.A.A. des constructions	61 441,13	7 505,04		61 441,13
TOTAL II	61 441,13	7 505,04		61 441,13

III - Autres immobilisations corporelles				
Accessoires matériel de transport	1 088,53			1 088,53
Autres matériels	47 955,73			47 955,73
Matériels de bureau	95 023,05	6 839,29		101 862,34
Mobilier	15 998,33	1 815,62		17 813,95
TOTAL III	160 065,64	8 654,91		168 720,55
IV - Immobilisations financières				
Titres immobilisés		424 871,14		424 871,14
TOTAL IV		424 871,14		424 871,14
TOTAL IMMOBILISATIONS	224 105,00	441 031,09		665 136,09

2.2 - États des échéances des créances et des dettes

- Créances à moins d'un an : 14 445 euros
- Dettes à moins d'un an : 576 803 euros

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

États des charges à payer (en euros)

Poste	Factures non parvenues	Personnel	Organismes sociaux	État	Autres dettes
Fourniture bureau	94				
Charges locatives					
Entretien matériel	99				
Mise à disposition	85 454				
Honoraires	8 907				
Frais de déplacement	124				
Frais bancaires					
Affranchissement					
Téléphone	318				
Congés à payer					
Primes à payer					
Formation continue					

Subventions à verser					420 896
TOTAUX	94 996				420 896

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

Poste	Subventions	Divers	Charges constatées d'avance	Produits constatés d'avance	Charges à répartir
Loyer + charges			9 204		
Abonnement Internet			1 716		
Documentation			1 485		
TOTAUX			12 405		

2.4 - Valeurs mobilières de placement

A saisir

Autres titres immobilisés au 31/12/2001 (en francs)

Type	Date de souscription	Nature	Nombre	Valeur unitaire	Total	Valeur boursière au 31/12/2001	+/- valeur latente
S I C A V	25/06/1998	SOGEVALOR	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 31/12/2001 (en francs)

Type	Date de souscription	Nature	Nombre	Valeur unitaire	Total	Valeur boursière au 31/12/2001	+/- 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