

Essai historique de l'assurance depuis la préhistoire jusqu'à nos jours

Pierre Lelubre

Volume 62, numéro 4, 1995

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1105018ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1105018ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Lelubre, P. (1995). Essai historique de l'assurance depuis la préhistoire jusqu'à nos jours. *Assurances*, 62(4), 707–726. <https://doi.org/10.7202/1105018ar>

Document

Essai historique de l'assurance depuis la préhistoire jusqu'à nos jours*

par

Pierre Lelubre**

707

En mettant de l'ordre dans les archives de mon ami Pierre Lelubre, malheureusement décédé, j'ai retrouvé un document qui reste, à mes yeux, toujours d'actualité. Il utilisait cette note dans le cadre des cours « Introduction à la profession » qu'il enseignait à ses futurs confrères.

Pierre aimait sa profession par-dessus tout. J'ai eu la chance et la joie de côtoyer cet homme viscéralement bon, accueillant, qui dépensait sans compter toute son énergie pour rendre à l'Assurance — avec un grand A comme il disait — ses grandes lettres de noblesse.

Jean-Louis Guevar



Comme les historiens distinguent la préhistoire de l'histoire, je ferai une différence entre la « préassurance » et l'assurance proprement dite.

Celle-ci, dans sa forme actuelle, est née dans un port de mer, sans doute Gênes entre 1234 et 1329. Tout ce qui précède, ne serait que « préassurance ». C'est là, évidemment une distinction arbitraire, car, lorsque la couverture d'un risque

* Ce texte fut publié dans les numéros 3/94, 4/94 et 5/94 de la revue *PRINCIPUM* à Bruxelles. Nous remercions M. Thierry Andries, le rédacteur en chef, de nous avoir autorisé à publier à nouveau le texte, dans un seul bloc.

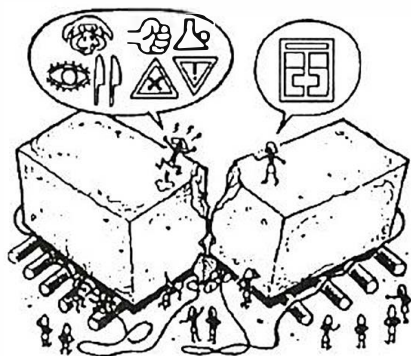
** Pierre Lelubre (1921-1991) était courtier d'assurances à Tournai. Selon M. Andries, l'auteur partageait son temps entre sa famille, son métier de courtier et sa ville historique, le tout avec affabilité et passion.

est obtenue à titre onéreux, il y a assurance : peu importe la forme ou le nom de l'opération.

Ce qui a donné naissance à nos assurances modernes ce sont : le besoin de sécurité du commerce international, par terre d'abord et par mer ensuite ; la solidarité des caisses d'entraide et la rente viagère, connexe parfois à des tractations immobilières, mais surtout complémentaires à des « Emprunts d'État ».

708

Si l'on considère l'assurance comme une organisation de prévoyance et de solidarité, dès l'âge des tribus nos ancêtres pratiquaient déjà inconsciemment l'assurance en mettant leurs risques en commun. Le père venait-il à décéder, les enfants étaient immédiatement adoptés par la tribu sous l'autorité de l'ancêtre. Un sinistre matériel atteignait-il la culture ou le cheptel de l'un d'eux, les autres membres de la tribu intervenaient par esprit de solidarité. Mais cette solidarité gratuite n'est qu'une extension du sentiment familial, comme la tribu elle-même n'est qu'une extension de la famille.



Dès 2500 avant J-Ch., il existe en Égypte une « Caisse commune des tailleurs de pierre » ; en effet, depuis environ 350 ans la pierre a remplacé la brique crue et le bois dans la construction. À Gizeh, les pyramides de Kheops ; Kephren et Mykérinos comme le Sphinx sont des constructions récentes. La

corporation des ouvriers de la pierre fonde une caisse d'entraide, contre les risques de la profession.

À Babylone en 1750 avant J-Ch. le Code d'Hamourabi, gravé sur des stèles de pierre, dont vous avez probablement vu un exemplaire conservé au musée du Louvre, à

un avis sur la question ; le roi serait l'Amraphel de la Bible qui signa un traité d'amitié avec le chef de tribu d'Abraham. À son avènement, Babylone est un centre d'industrie, de banque et de commerce international.

Ce dernier se pratique par caravanes. Le caravanier vend sa « cargaison » sur les marchés étrangers. Au retour, il verse aux « fabricants-exportateurs » les $\frac{2}{3}$ du produit de sa vente, ce qui représente deux fois le prix de revient, et garde $\frac{1}{3}$ pour lui. Avant 1750, le caravanier, même victime des pillards, qui ne remettait pas le prix convenu, était déferé au bourreau. S'il ne rentrait pas à Babylone, les membres de sa famille étaient emprisonnés comme otages. Résultat : les caravaniers devenaient rares. Solution d'Hamourabi : le caravanier, victime de pillards, sauf s'il a été complice du vol, ne doit plus rien aux fabricants-exportateurs, lesquels prennent le risque en charge et l'incluent dans leurs prix de revient.



709

En 1500 avant J-Ch., les Phéniciens (actuel Liban), peuple de marins sémites, se livrent au commerce maritime, pour compte propre, pour compte des Égyptiens et, plus tard, pour compte des Hébreux (Roi Salomon).

Ils fondent des comptoirs, qui deviendront des colonies commerciales. Ces colonies bordent la Méditerranée : la plus importante est Carthage. Les « Capitaines » des vaisseaux paient les commerçants au retour. Mais le risque de mer est double : la piraterie et le naufrage. Or, les ports phéniciens, (Tyr, Sidon et Byblos) sont, en même temps, têtes de pont des caravanes. De même que le chargement de ces dernières était « assuré » par les fabricants vendeurs, de même la cargaison des

navires sera assurée par les commerçants de Phénicie. « L'assurance maritime » des Phéniciens est donc héritée de l'assurance des caravanes babyloniennes. En 1200, toujours avant J-Ch., ces mêmes armateurs phéniciens fondent des caisses communes pour la réparation des avaries à leurs vaisseaux : d'où le nom d'« avarie commune ».

710

Nous sommes maintenant en 916 avant J-Ch. où le code de droit maritime est mentionné pour la première fois dans l'histoire à l'Ile de Rhodes, qui donne des précisions juridiques sur l'avarie comme inventée par les Phéniciens et devenue courante chez les peuples méditerranéens.

Le premier banquier dont le nom est connu dans l'histoire est un certain Mourashou, banquier de Babylone en 550 avant J-Ch. Le premier juriste également connu à Babylone est Hamourabi ou Amraphel. Sans doute, les fabricants vendeurs et grands commerçants de Babylone se sont-ils, dans la suite, associés pour supporter leurs risques en commun. Plus tard, des banquiers se substitueront à eux et prêteront la valeur de la cargaison au caravanier transporteur. Ce prêt majoré d'un intérêt sera remboursé uniquement si la cargaison arrive à destination. J'ignore à quelle époque le banquier intervient pour la première fois.

Mais, la « comptabilité » (sur tablettes d'argile cuite) du banquier Mourashou retrouvée à Nippour prouve qu'en 550 ces prêts étaient pratiqués. Mourashou est un hébreu déporté lors de la seconde captivité de Babylone, ordonnée par le roi Nabuchodonosor (c'est dans la Bible) qui dura de 587 à 538. D'abord petit commerçant, il voit prospérer ses affaires et fonde des comptoirs à Ninive, Ur, Damas et Sidon (en Phénicie), puis il se livre aux opérations de banque et pratique le prêt. Le prêt se fait en unité de monnaie (laquelle est différente suivant les cités) et le remboursement s'opère à raison de 5 unités pour 4 unités prêtées : ce qui représente un intérêt de 25 %. Mourashou est-il l'inventeur de ce prêt particulier, de cette « assurance » ? C'est possible ; ce n'est pas certain. Mais, 2 siècles plus tard, quand un prêt semblable sera pratiqué pour « assurer » la cargaison des

navires athéniens, les Grecs n'auront fait que copier le prêt aux caravaniers babyloniens.

Les premières formes d'assurances apparurent dès l'époque d'Athènes et de Rome.

Une des formes les plus anciennes d'assurance commerciale portait alors le nom de « prêt » à la grosse aventure de mer ou plus simplement prêt à la « grosse aventure » ou en abrégé « prêt à la grosse » qui sera la seule forme d'assurance maritime pratiquée jusqu'en l'année 1234 de notre ère où elle sera interdite par le pape Grégoire IX, mais j'empiète car nous sommes toujours dans la préassurance. Nous sommes en 350 avant J-Ch.



711

Donc pour en revenir au « prêt à la grosse », celui-ci était pratiqué par les commerçants et banquiers grecs pour les transports effectués par leur énorme flotte commerciale. Le propriétaire de la marchandise à transporter empruntait le montant correspondant à la valeur de la cargaison. Si celle-ci n'arrivait pas à bon port, en tout ou en partie, il ne devait rembourser le prêt que dans la même mesure, ce qui compensait ainsi sa perte. Par contre, en cas d'heureuse arrivée, il devait rembourser le montant prêté augmenté d'un intérêt élevé, celui-ci était variable qui allait de 15 à 40 %, suivant la gravité du risque couru, la longueur du trajet, le caractère précieux de la marchandise augmentant le danger de piraterie et de brigandage sur mer comme sur terre.

On voit apparaître les 3 éléments constitutifs de l'assurance : le risque, la solidarité, la prime.

Je cite pour essayer d'être complet une colonie grecque d'Asie Mineure : la cité de Milet qui, pour se procurer des fonds, recourt à la rente viagère, plus attrayante que l'emprunt. Pour un versement unique de 3.600 drachmes, la rente viagère est de 360 drachmes (10 %) et lors du décès, la famille perçoit 150 drachmes. Je cite également la législation de Solon sur les Hétaïres, celles-ci sont des cercles philosophiques et littéraires ou des associations

professionnelles qui, d'après les lois de Solon, pourront créer des caisses d'entraide, contre toutes espèces d'adversité.



Nous en arrivons à Rome où entre 250 et 30 ans avant J.-Ch., des associations de légionnaires romains fondent des caisses mutuelles : les cotisations y sont très élevées. Avantages : 1° une indemnité pour changement de garnison ; 2° un capital, à l'âge de la

retraite ; 3° un capital en cas de décès. C'est l'assurance vie mixte, pratiquée par une mutuelle privée. La République fait la guerre à l'extérieur du territoire de l'Italie. Les entreprises privées transportent pour compte de l'État, vivres et munitions destinées aux armées lointaines. Si les « marchandises » n'arrivent pas à destination, les transporteurs font l'objet de peines sévères : d'où s'ensuit comme à Babylone, une crise chez ces transporteurs. Le gouvernement adopte la solution d'Hamourabi : il prend lui-même le risque en charge, quand le transport est attaqué par des pillards ou par des « patrouilles » ennemies.

Pour enlever la Sicile aux Carthaginois, les Romains durent construire leur première flotte de guerre. Ensuite pour garder le contact avec leurs cités d'Afrique du Nord ou d'Asie Mineure ils durent constituer une flotte commerciale. Pour

couvrir les cargaisons contre les risques de mer, ils pratiquent aussi le « Prêt à la grosse ». Les banquiers se livrent à cette opération, par goût de la spéculation.

Puis vient l'Empire (30 avant J.-Ch.). Les peuples conquis, reliés entre eux par les chaussées Romaines, vivent dans la Pax Romana. La Méditerranée elle-même est devenue mer Romaine : Mare Nostrum. Les vaisseaux qui la sillonnent en tous sens sont « assurés » mais la « prime », jusqu'à 40 % de la valeur de la cargaison, demeure élevée.

Je cite pour en terminer avec l'époque Romaine les « Collegia funeratica » qui sont des caisses communes constituées pour « assurer » un bûcher et un tombeau. J'ai oublié de vous parler du transport des esclaves qui sont assurés, comme le reste de la cargaison. Ils sont considérés comme « marchandises ». L'Empire pratique depuis longtemps la rente viagère surtout comme paiement de biens immeubles.

Le Jurisconsulte Ulpien publie en 170 après J.-Ch. une « table des probabilités de survie » ancêtre de nos modernes tables de mortalité. Enfin à Babylone à cette époque les petits marchands et colporteurs possèdent 1 ou 2 ânes. Ils fondent une caisse mutuelle qui remplace l'âne crevé, sauf si le trépas est la suite de mauvais traitements.

Nous arrivons à Constantinople en 550 de notre ère, sous Justinien I. Depuis 395, l'Empire est divisé : Empire Romain d'Occident, capitale : Rome, et l'Empire Romain d'Orient, capitale : Byzance (Constantinople). Le premier s'effondre sous les coups des barbares. En 527, Justinien I accède au trône de Constantinople et progressivement réunit à nouveau Occident et Orient. L'œuvre législative de cet empereur, qui va de 533 à 563, est



considérable. Un de ces édits réduit à 12 % l'intérêt qui peut être exigé pour le « prêt à la grosse » en latin « Nauticum Foenus ».

L'Équipage est une main d'oeuvre spécialisée. Lorsqu'ils sont emmenés en captivité par les pirates, une rançon est exigée pour leur rachat. L'armateur s'assure pour le prix de cette rançon. Plus tard il s'assure aussi contre la disparition de l'équipage dans un naufrage.

714 Pendant la féodalité, le seigneur apportait sa protection à ceux qui dépendaient de lui. Au fur et à mesure que l'homme s'est libéré de la tutelle qui était aussi une protection, il a eu besoin de recourir à la solidarité pour se protéger des conséquences des coups du sort. Cette solidarité organisée et commercialisée dans les époques suivantes a donné naissance à l'assurance telle que nous la connaissons de nos jours. Pour y parvenir, l'assurance a subi toute l'évolution de l'histoire. Avec le développement des transports favorisé par l'invention de la boussole, les « prêts à la grosse aventure » connurent au Moyen Age un grand développement.

Le droit maritime subit des influences provenant de Norvège, d'Angleterre, de Jérusalem, de Venise, de Gênes, d'Amalfi, de Belgique (Damme et Westcapelle) et de France.

Dans les capitulaires de Charlemagne, en 780, une de ces lois encourage la fondation d'associations mutuelles par l'indemnisation des dommages causés par l'incendie.

Vers l'an 1000 en Angleterre, les Gildes qui sont des corporations de marchands et d'artisans disposent d'un fonds d'assistance, alimenté par cotisations, qui accorde du secours en cas d'incendie, de vol, d'inondation, de mortalité de bétail. La solidarité des Gildes s'appuie sur la charité chrétienne. Les papes encouragent donc ces associations. Dans certaines régions, la religion en fait une obligation. À l'époque des Communes, dans les corporations, cette « Mutuelle » subsistera ; et durant plusieurs siècles, ce sera la seule forme d'assurance terrestre.

Une police de rente est parvenue jusqu'à nous, je n'en ai trouvé trace que dans des archives sur la ville de Tournai que

je possède mais n'ai pu découvrir la pièce en question. De toute façon le problème se pose sous cette forme : le souscripteur est célibataire, la rente est réversible sur la tête d'une parente, mais s'il se marie, cette part reviendra à son épouse. Conclusion des polices de rente tournaisienne : « ... illisible... et pour plus de garantie, nous admettons... illisible... que l'Évêque de Tournai nous excommunie publiquement, si nous ne respectons pas la susdite convention ». Cela se passe exactement en 1228.

Le nouvel essor du commerce maritime, au cours du XI^e siècle, voit les Arabes chassés de Corse, de Sardaigne et de Malte. La navigation en Méditerranée connaît un renouveau ; Venise, Gênes, Pise et Marseille intensifient le commerce avec Byzance et l'Orient. Au nord, Bruges trafique avec l'Angleterre, mais aussi avec le Sud de la France, et l'Espagne par l'Atlantique et avec les ports italiens par le détroit de Gibraltar. Les risques de mer, piraterie mauresque ou naufrage, donnent lieu à diverses solutions. Ou bien

le vendeur fait transporter la marchandise à ses risques et périls et l'acheteur ne la paie qu'à l'arrivée à bon port ; le prix en est évidemment plus élevé. Ou bien, c'est l'acheteur lui-même qui paie la marchandise au départ et la fait transporter à ses risques et périls : dans ce cas il la paie moins cher. Mais bien vite les banquiers (surtout les Lombards) remettent en honneur le « prêt à la grosse ». L'intérêt dénommé profit maritime, profit nautique ou prime de grosse atteint de nouveau des taux très élevés.

Considéré comme « usure » par les papes, le prêt à intérêt ne peut plus être utilisé par les monastères et les communes pour se procurer les fonds. Les villes flamandes et hollandaises recourent à la rente. Les Théologiens attaquent le

SEÑOR COLÓN, YÉ PEUX VOUS FAIRE
LES CONDICIONES "FLOTA"! ... CON OUN
OUSAGE PROFESSIONAL Y LA DESTINA-
CION INCONNOUE, EL B/M SÉRA
DE 18!



contrat à la grosse. Les banquiers réduisirent progressivement l'intérêt à 20 %.

C'est ici, et cela est très important, que se termine en 1234 la « Préassurance ».

716 En effet, cette année là le Pape Grégoire IX, considérant l'intérêt (prime) du « prêt » à la grosse aventure comme usuraire, interdit purement et simplement sous peine d'excommunication, le paiement de tout intérêt dans les opérations de ce genre. Il s'ensuivit, comme toujours, que les organismes qui avaient été constitués dans ce but, (des Italiens principalement) cherchèrent une autre formule leur permettant de continuer leur activité.

Après quelques tâtonnements, les Italiens trouvent une solution nouvelle. L'entreprise bancaire devient entreprise commerciale et le prêteur devint acheteur de la marchandise.

La cargaison du navire fait l'objet d'une vente fictive. Toutefois, en vertu d'une convention l'amateur vend la cargaison au banquier, mais ce dernier ne paie le prix convenu que si le navire fait naufrage ou si, par suite des risques de route, la marchandise n'arrivait pas au but. Par contre, en cas de bonne arrivée, le marché était considéré comme rompu, la vente est nulle. L'amateur paie, avant le départ, le prix du risque *praetium periculi* ou *praeium* (la prime) : c'est la vente sans clause résolutoire.

Cette condition résolutoire (qui annule la vente), c'est l'arrivée à destination du navire et de sa cargaison ou de toutes marchandises arrivant intactes et complètes au but convenu. Cette indemnité qui constituait en réalité le prix du risque était la prime à l'époque. Les premiers assureurs étaient les Lombards. Les Guerres de religion eurent pour effet de les expatrier, ce qui donna naissance à la même formule d'assurance dans les plus grands ports d'Europe où ils s'installèrent.

Entre 1300 et 1329 Gênes pratique l'assurance maritime moderne. Il suffit de supprimer la fiction de la vente. Le banquier, au lieu d'acheter fictivement la cargaison, vend la

couverture du risque et devient assureur. Des livres de commerçants génois nous prouvent que ces assurances existent entre 1300 et 1329. Encore un point très important, ces contrats sont passés et doivent être passés devant notaire et ont la valeur d'un acte authentique.

Voici une petite chronologie, pour les siècles suivants :

1343 — un notaire de Gênes passe 80 contrats en un mois.

1347 — un contrat passé à Gênes, cette année là, nous est parvenu et est exposé à la chambre de Commerce de cette Ville.

1369 — À Gênes, première législation réglementant l'assurance maritime. 1435-1484 - Les 5 « Ordonnances de Barcelone » réglementent l'assurance maritime.

Elles interdisent le cumul des assurances pour la même cargaison et la couverture du risque à sa pleine valeur.

Après 1400, voyageurs et pèlerins sont exposés aux mêmes risques que les matelots ; captivité et naufrage. Ils s'assurent de la même manière, pour le prix de leur rançon et au profit de leurs héritiers ou créanciers. Les assureurs sont des commerçants ou des banquiers. Encore et toujours l'assurance doit être, pour être valable, passée devant notaire « acte authentique ». En cas de décès, le capital est remis au notaire de l'assuré, qui règle la succession. Parfois, il est stipulé que le « porteur » de la police est bénéficiaire (comme cela se fait encore de nos jours pour l'assurance maritime ou marchandises transportées). La durée de l'assurance est de 4 à 12 mois et la prime varie de 8 à 12 % l'an. Ces contrats sont conclus dans les grands ports de mer : Bruges, Anvers, Londres et Amsterdam.

Encore une parenthèse pour vous parler du jeu vers 1400. En France, puis en Angleterre et bientôt dans toute l'Europe, se pratiquent les paris sur les événements futurs. Ces événements peuvent être publics, comme la peste ou la guerre, ou peuvent intéresser les grands personnages de l'époque ; le

Pape, l'Empereur, les Rois et leur famille. Ce sont les naissances, les mariages et les décès. Le joueur parie que le mariage de telle princesse sera célébré dans l'année, que l'enfant attendu dans telle famille sera un garçon, que le décès du Pape aura lieu dans les 6 mois, etc... Les interdictions qui frapperont dans la suite ces « pronostics » porteront sur tous les événements faisant l'enjeu de ces paris et non seulement sur les décès. Ce ne seront donc pas les assurances vie qui seront interdites, mais les paris.

Les Temps Modernes

718

Nous quittons le Moyen Age pour entrer dans l'époque Moderne (1453 à 1789). Le développement considérable de ce mode d'assurance amena des réglementations en la matière, dont les principales datent de Charles Quint et de Philippe II.

Je voudrais vous dire un mot des « Monts de Piété » dont on trouve trace en 1550. À côté du prêt sur gages, ils pratiquent la dotation des filles. C'est une capitalisation versée au mariage de la fille et au plus tôt, l'âge de 18 ans. C'est une assurance en cas de vie seulement : de là sa place parmi les rentes.

Un fait divers qui se situe également en l'an 1550 prouve qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Il s'agit là d'une escroquerie à l'assurance vie comme nous en avons lu dans les journaux ces dernières années.

C'est une histoire vieille de plus de 400 ans. Or donc Anvers a pris la succession de Bruges, en tant que grand port de mer des Pays-Bas. Les marchands espagnols, auxquels s'ajoutent des Portugais et des Italiens, y sont nombreux. Tous ces méridionaux sont avides de spéculations et les notaires anversoises vont en profiter pour « organiser des assurances vie frauduleuses et souvent même criminelles ».

Le notaire choisit « un candidat » malade dont on peut escompter le décès dans les 3 mois. Un courtier, complice ou de bonne foi, sera chargé de rechercher des « assureurs » parmi les marchands méridionaux ; les marchands sont convoqués chez un autre notaire, pour la passation de l'acte d'assurance sur la vie. L'assuré ignore le premier mot de son contrat d'assurance et le tabellion organisateur est désigné comme bénéficiaire, au titre de notaire de l'assuré. La durée du contrat ne dépasse pas les 6 mois et la prime mensuelle qui est de 1 % du capital assuré, sera versée par le tabellion bénéficiaire. Ce dernier, au décès de l'« assuré », fera une excellente affaire. Et si le malade « assuré » ne décède pas dans les délais prévus, on l'y aidera : un bon dîner chez le courtier (cas Van Hoboken), la séquestration (cas Brudegom) ou un bref séjour à l'hôpital Sainte Élisabeth, spécialisé dans les empoisonnements, feront l'affaire. Les marchands méridionaux flairent la fraude, sinon le crime, et entament des procès qui, malgré l'intervention du Duc d'Albe, resteront sans suite. Les dates et les textes des interdictions suivantes indiquent que c'est la fraude et le crime qui sont visés plus que le jeu des promoteurs.



1537 - 1543 — Les « Placards » de Charles Quint réglementent l'assurance dans tout son empire. 1551 - les « Lois Carolines » sont publiées à Bruxelles, sur le même sujet.

1568 — Décret du Duc d'Albe.

1570 — Philippe II publie son « Ordonnance pour la Ville d'Anvers ».

En 1571 la « Chambre des Assurances » est fondée à Londres par la Reine Élisabeth I pour la régularité des contrats.

Mais la spéculation et la fraude sévissent à Londres, comme à Anvers.

La première police vie qui est conservée à la Bourse de Londres a été souscrite à la Bourse Royale de Londres en 1583 au taux de 8 % et pour un an.

À cette époque quelques publications voient le jour. En France, en 1654, Blaise Pascal publie : « Géométrie du hasard » et « Théorie de la Roulette », premières études des probabilités pour les jeux et loteries. En Hollande en 1656 Christian Huyghems publie « Du calcul des jeux du hasard ». En

Hollande en 1671 encore Christian Huyghems (le précédent) et Jean De Witt publient « Étude sur la valeur des rentes viagères, en proportion des rentes amortissables ». Du jeu, les études passent à l'assurance et aux rentes. En 1693 en Angleterre Edmond Halley publie la première table de mortalité, basée sur les relevés des naissances et décès (de 1687 à 1691)

effectués à Breslau, par le pasteur Neumann ; 2 défauts : 1) Expérience restreinte ; 2) les accroissements de la population n'ont pas été pris en considération.

En 1666 a lieu le catastrophique incendie de Londres qui est un des plus gros sinistres de tous les temps. Cet incendie dura 4 jours et détruisit 460 rues, 13 200 habitations et 89 églises, en tout les 5/6 de la ville.

Évidemment l'assurance incendie se développe et en 1680 on voit la fondation de la première Compagnie Anglaise le « Fire Office » suivie de nombreuses autres, les années suivantes.

720



En 1765 en Allemagne la première compagnie agricole voit le jour, pour les risques agricoles, ces compagnies se substituent aux Gildes. Quand à l'incendie, il est couvert pour les « Brandkasse » que gèrent les communes, les provinces ou l'État.

En 1699 en Angleterre, nous assistons à la fondation de la première compagnie Vie. Compagnie pour Veuves et Orphelins. Les bénéficiaires des capitaux décès peuvent opter pour recevoir le capital prévu ou percevoir une rente de 30 % (ramenée à 18 % en 1711) de ce capital. Dans la suite, les compagnies Vie la pointeront couramment.

721

Revenons en France où, en 1600, apparaissent les premières tables d'intérêts composés qui sont utiles pour la capitalisation qui servent de base à la rente.

En France également fleurissent en 1653 ce qu'on a appelé les « Tontines » du nom du banquier napolitain Lorenzo Tonti. Celui-ci propose à Mazarin, puis à Louis XIV son système de rentes pour remplumer les caisses de l'État. Tous les inscrits à la « Tontine » versent une somme qui, durant 15 ans, profite exclusivement à l'État. Passé ce délai, les survivants se partagent l'intérêt de l'encaisse et ceci, chaque année.

MO, C'EST SÛÛRR! POUR
RRÉGLER LE PRROBLÈM
DE LA DETTE PUBLIQUE,
CRÉONS DES
MAYSTATINES!



Les versements des décédés profitent de plus en plus aux survivants. Une femme décédée à l'âge de 96 ans percevait l'année de son décès 75 000 livres, pour un versement initial de 30 livres.

Sous Louis XIV en 1681, Colbert dota la France et le monde d'un code des usages par sa célèbre « Ordonnance de la Marine » qui pendant les siècles suivants réglementa le transport

et les assurances maritimes. Je cite « Défendons de faire aucune assurance sur la vie des personnes... » Pourront néanmoins, ceux qui rachèteront les captifs, faire assurer sur les personnes qu'ils tirent d'esclavage le prix du rachat, que les assureurs seront tenus de payer, si le racheté, pendant son retour, est tué, repris ou noyé et périt autrement que par mort « naturelle ». C'est bien l'assurance vie (et non le jeu) qui est visé ici. Reste seule

autorisée l'assurance de la rançon mais étendue aux suites de la captivité.

Comme nous l'avons vu tout à l'heure pour l'Angleterre, des risques maritimes, les assureurs étendirent leurs activités à l'assurance incendie qui, au XVII^e siècle trouva dans les immeubles son premier champ d'application.



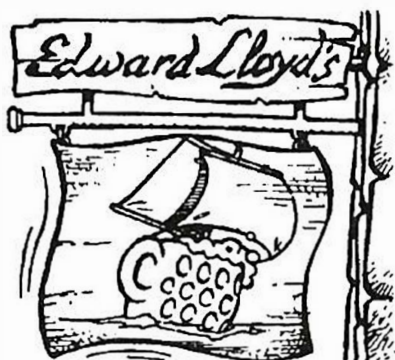
En 1685 à Paris, « La Compagnie Générale pour les assurances et grosses aventures de France » fut créée, tandis que peu après, vers 1690, Londres connut la création des Lloyd's qui, à l'heure actuelle, constitue encore l'organisme d'assurances le plus important du monde.

Et comme cela est très important je voudrais vous raconter l'histoire des Lloyd's.

Un cafetier du nom d'Edward Lloyd s'installa vers 1690 à Lombard Street. Son café devient le rendez-vous des gens de mer et les nouvelles provenant de la mer y furent régulièrement affichées puis publiées. De lieu de réunion des gens de mer, ce café devint bientôt celui des assureurs qui ne tardèrent pas à se constituer en groupe. Vers 1774, les locaux devenus trop exigus, les Lloyd's s'installèrent à « Royal Exchange » et édifièrent une construction grandiose en plein coeur de Londres (détruite presque entièrement par les

bombardements de la dernière guerre 40-45 et reconstruite d'une façon encore plus grandiose qu'avant mais surtout plus fonctionnelle). Les Lloyd's ne sont pas une Compagnie, c'est plutôt une bourse d'assurance où sont offerts les risques à couvrir.

Les membres des Lloyd's sont des assureurs qui, à titre individuel, garantissent au moyen de leur fortune personnelle, qui doit être considérable et fait l'objet d'un contrôle sérieux, d'une forte caution, les risques qu'ils prennent dans leurs contrats.



723

En vue de diviser les risques à assurer, les assureurs ne prennent généralement qu'une part dans chaque contrat, en participation avec d'autres assureurs. Petit à petit, les groupes d'assureurs qui avaient pris l'habitude de souscrire ensemble des participations ont donné procuration à l'un d'eux pour signature. Ces groupes (dont le nom anglais est « Syndicate ») sont généralement désignés du nom du principal signataire.

L'agrégation comme membre souscripteur aux Lloyd's est soumise à une réglementation très sévère : en outre, sur le montant des primes perçues, il faut verser une garantie complémentaire très importante. Par le grand nombre des souscripteurs, par l'ampleur des garanties personnelles et par des cautions à verser, cette bourse, très sévèrement réglementée, constitue le groupement d'assureurs le plus puissant. Il occupe encore, à l'heure actuelle, une place prépondérante dans le marché mondial des assurances et de la réassurance.

Nous sommes maintenant au XVIII^e siècle ou vers 1720. La compagnie « Royal Exchange » (dont nous avons parlé au sujet des Lloyd's) fut fondée. Bientôt sa création fut suivie de celle de la « London Insurance ». Ces deux compagnies se

partagèrent avec les Loyd's le monopole des assurances maritimes pendant de nombreuses années. C'est également au XVIII^e siècle qu'apparurent les tables de mortalité ; bases de l'assurance « vie » dont les premières applications, connexes aux assurances maritimes, couvraient les gens de mer.

Débordant de celles-ci, l'assurance vie s'étendit aux risques terrestres et devint vite par son manque de réglementation une sorte de pari, de jeu, qui la fit interdire dans de nombreux pays.

724

Le Roi d'Angleterre Georges III établit en 1774 la distinction entre le contrat d'assurance, le jeu ou le pari, autorisant l'assurance et interdisant le jeu.

En France apparaît en 1786 la première compagnie Incendie établie par privilège Royal « Compagnie Royale d'assurance contre l'incendie ».

Examinons ensemble l'époque contemporaine (depuis 1789). En 1789, la révolution française supprime toutes les sociétés par actions, donc aussi les Compagnies d'Assurances. L'assurance est considérée alors comme ennemie de la république. Un décret du 24 août 1795 supprima radicalement les compagnies qui s'étaient constituées. Cette mesure valut à la France une période d'arrêt complet dans cette grande industrie. Pendant ce temps le marché de l'assurance était passé dans les mains de l'Angleterre qui au contraire en avait favorisé le développement.

À la chute de Napoléon en 1815 la guerre a pris fin en Europe et la France reconnaissant son erreur, réinstaura l'assurance dans sa forme commerciale. C'est à cette époque que l'assurance pris une extension chez nous. Assurances individuelles récoltes, bris de glaces, risques locatifs, chevaux, voitures, vol et par dessus tout, toutes celles qui concernent la responsabilité civile.

Au XIX^e siècle, le code Napoléon, véritable monument juridique, marque le début de notre époque et forme

la base de notre droit actuel ainsi que celui de l'Italie, de la Hollande, de l'Espagne, de la Grèce et du Portugal.

Le Droit Maritime mondial subit l'influence de l'Angleterre qui codifia sa coutume dans le « Merchant Shipping Act » de 1861.

Le XIX^e siècle vit l'épanouissement de l'assurance en Europe et l'ère de la machine fut aussi celle de l'assurance « accident ». Le début du siècle vit la constitution des premières compagnies belges.

La Belgique s'honore d'avoir la première donné le jour à une loi sur les assurances terrestres. Assez parfaite pour l'époque, la loi du 11 juin 1874 a régi les contrats d'assurances terrestres en Belgique jusqu'en 1992. La première législation générale n'apparaîtra en France qu'en 1930. Antérieurement à toute législation écrite, l'assurance terrestre était réglemantée par la coutume, les contrats et la jurisprudence. Le texte des contrats, rédigé par les assureurs, était imposé à l'assuré, qui devait l'acheter sans la discuter : c'était le régime de la « Charte ». Le contrat était la seule loi entre les parties. La justice, appelée en cas de conflit, ne pouvait que valider les conventions. La loi du 11 juin 1874, en déterminant les droits et obligations de chacune des parties, n'empêchait pas celles-ci de s'en rapporter à la police d'assurance et n'énonçait que quelques dispositions impératives.

Au contraire, les lois et arrêtés plus récents se signalent pour leur rigueur à protéger l'assuré ou les victimes et donnent à l'assurance une physionomie nouvelle, celle d'un service.



Au fur et à mesure de leur développement les compagnies d'assurances tirèrent de leur expérience les leçons qu'elles traduisirent en chiffres et ainsi la statistique fut appliquée aux assurances.

Certains risques, devenus trop lourds, amenèrent les assureurs à les partager avec d'autres assureurs en coassurances ou à souscrire à leur tour des contrats auprès des sociétés spécialisées. Ainsi naquit la réassurance.

Le Droit Maritime, codifié dans notre loi du 10 février 1908, s'inspire des législations des autres pays. Il est à noter qu'en Belgique existe une « Association Belge pour l'unification du Droit Maritime » qui fut à la fondation du « Comité Maritime International ». Certains auteurs belges ont une réputation mondiale au point de vue du Droit des Assurances Maritimes. Celui-ci a toujours eu tendance à s'internationaliser. Actuellement encore les groupes recherchent la solution d'un Droit Maritime unique. D'autre part, les États du Marché Commun ont créé une commission d'étude de l'unification du Droit Civil et Commercial.