

# LE DÉVELOPPEMENT DES ASSURANCES EN EUROPE JUSQU' AUX DÉBUTS DE L'INDUSTRIALISATION

Alain Plessis and André Strauss

Volume 68, Number 1, 2000

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1105305ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1105305ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Plessis, A. & Strauss, A. (2000). LE DÉVELOPPEMENT DES ASSURANCES EN EUROPE JUSQU' AUX DÉBUTS DE L'INDUSTRIALISATION. *Assurances*, 68(1), 65–88. <https://doi.org/10.7202/1105305ar>

Article abstract

The search for ways to guard against danger goes back to Antiquity and the High Middle Ages, but it never resulted in the practice of insurance.

Maritime insurance was invented by the merchants of the cities of Northern Italy, primarily those of Genoa. It then spread to the rest of Europe, first to the Iberian Peninsula and present-day Belgium in the fifteenth and sixteenth centuries, then, in the next two centuries, to France and the German states, and especially to the Law Countries and England. London became the hub of maritime insurance in the eighteenth century.

In the meantime, fire insurance and life insurance developed. They were purely speculative at first but they grew into recognised commercial activities, practiced by genuine business (private companies, mutual societies, public institutions).

By the end of the eighteenth century, European had considerable experience in insurance audits techniques.

# LE DÉVELOPPEMENT DES ASSURANCES EN EUROPE JUSQU' AUX DÉBUTS DE L'INDUSTRIALISATION

par Alain Plessis et André Straus

## RÉSUMÉ

Durant l'Antiquité et le haut Moyen Âge européens, les hommes ont cherché divers moyens de se prémunir contre les dangers qui les menaçaient, mais ils ne sont pas parvenus à mettre au point des pratiques relevant véritablement de l'assurance.

Ce sont les marchands des villes de l'Italie du Nord, et d'abord ceux de Gênes, qui ont inventé l'assurance maritime. Celle-ci s'est ensuite répandue dans l'ensemble de l'Europe. D'abord dans la péninsule ibérique et l'actuelle Belgique aux XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles, puis durant les deux siècles suivants en France, dans les pays germaniques, bien plus encore en Hollande et surtout en Angleterre. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, Londres est déjà le pôle dominant dans ce secteur.

Dans le même temps, d'autres formes d'assurances, l'assurance Incendie et l'Assurance Vie ont commencé à se développer. Ces assurances, qui au début étaient de pures activités spéculatives, sont devenues des affaires commerciales reconnues, pratiquées par de véritables entreprises de diverses natures (compagnies privées, mutuelles, établissements publics).

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Européens ont donc une pratique déjà longue des assurances et de leurs techniques.

**Mots clés :** assurance incendie, assurance maritime, assurance vie, capitalisme commercial, histoire de l'assurance, pays européens, risque, sécurité.

## ABSTRACT

*The search for ways to guard against danger goes back to Antiquity and the High Middle Ages, but it never resulted in the practice of insurance.*

---

### Les auteurs :

Alain Plessis est professeur au Département d'Histoire, Université de Paris X-Nanterre, et André Straus est chercheur au CNRS, France.

*Maritime insurance was invented by the merchants of the cities of Northern Italy, primarily those of Genoa. It then spread to the rest of Europe, first to the Iberian Peninsula and present-day Belgium in the fifteenth and sixteenth centuries, then, in the next two centuries, to France and the German states, and especially to the Low Countries and England. London became the hub of maritime insurance in the eighteenth century.*

*In the meantime, fire insurance and life insurance developed. They were purely speculative at first but they grew into recognised commercial activities, practiced by genuine business (private companies, mutual societies, public institutions).*

*By the end of the eighteenth century, European had considerable experience in insurance audits techniques.*

**Keywords:** *fire insurance, marine insurance, life insurance, commercial capitalism, history of insurance, European countries, risk, security.*

## ■ INTRODUCTION

On relève un nombre relativement restreint d'ouvrages de caractère historique dans la volumineuse bibliographie internationale recensant chaque année l'ensemble des publications concernant les assurances. Quant aux historiens qui s'intéressent à l'histoire des assurances, ils sont peu nombreux, et plus rares encore ceux qui font de ce domaine de recherche leur spécialité<sup>1</sup>.

Les publications portant sur l'histoire des assurances consistent en quelques livres commandés par des compagnies (certains sont d'un grand intérêt)<sup>2</sup>, et en des articles et des ouvrages portant sur des points particuliers, étudiés très généralement dans un cadre national<sup>3</sup>. Au total, le champ de l'histoire des assurances est très inégalement défriché, selon les pays (les études sur la France sont bien moins nombreuses que celles qui portent sur l'Angleterre ou sur l'Allemagne), selon les époques aussi : ainsi les débuts de l'histoire de l'assurance et ses premiers développements du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle paraissent avoir suscité plus de travaux historiques que le grand essor de ce secteur et sa profonde transformation durant les deux derniers siècles<sup>4</sup>.

Aussi personne n'a-t-il entrepris récemment de dresser une synthèse de l'histoire des assurances comme celle qu'avait proposée Jean Halpérin en 1946<sup>5</sup>. Cet auteur avait placé explicitement son oeuvre dans la lignée de l'Ecole des Annales : Marc Bloch, à la mémoire duquel était dédié cet ouvrage, et Lucien Febvre incitaient en effet depuis 1929 les historiens à s'intéresser à de nouveaux sujets relevant de l'histoire économique et sociale entendue au sens

large, parmi lesquels l'assurance avait évidemment sa place. En 1956 encore Lucien Febvre a montré son intérêt pour l'histoire de l'assurance (et plus généralement celle de l'évolution du « besoin de sécurité ») en commentant les travaux d'Halpérin. Mais ces initiatives ont été finalement peu suivies. Fernand Braudel lui-même, qui se voulait le continuateur des fondateurs de l'École des Annales, et qui avait consacré aux assurances de nombreux passages de sa thèse sur *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (1<sup>re</sup> édition 1949), n'en parle pratiquement pas dans la vaste synthèse proposée trente ans plus tard sous le titre *Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*.

Ce relatif et persistant désintérêt de la plupart des historiens pour des activités liées si intimement au temps et aux incertitudes de l'avenir surprend. On peut en attribuer la responsabilité au manque d'intérêt des dirigeants de nombreuses compagnies : soucieux avant tout d'innover, et oubliant que leurs activités se basent sur le calcul actuariel qui implique une connaissance approfondie du passé, ils se sont détournés de leur histoire ou n'ont cherché dans leurs livres anniversaires que de faciles occasions de faire valoir leur image. Par souci de préserver le secret des affaires, et en particulier le secret des affaires de leurs clients, ils ont longtemps, peut-être plus encore que les banquiers, refusé aux chercheurs l'accès à leurs archives, qui souvent n'avaient même pas été classées par des archivistes. Les sources primaires, indispensables à la recherche historique, font donc souvent défaut.

Mais, assurément, les historiens eux-mêmes sont aussi responsables de ce relatif retard de l'histoire des assurances. Ils paraissent avoir été effrayés par la technicité des opérations d'assurances, par les difficultés de compréhension et d'interprétation de la comptabilité des compagnies, par la complexité d'un secteur se divisant en de multiples branches disparates et comprenant des entreprises de type très divers.

Quoi qu'il en soit, ces lacunes de notre connaissance historique sont regrettables, puisqu'elles touchent une activité qui, au fil du temps, a dû jouer un rôle considérable dans toute l'histoire économique et sociale du capitalisme. En effet, le progrès de l'humanité est le fruit d'une chaîne de grandes innovations; or chacune d'elles a fait surgir de nouveaux risques, que la plupart des individus n'auraient pas osé affronter, s'ils n'avaient pas eu la possibilité de se garantir contre eux efficacement. C'est là qu'il faut chercher à saisir le rôle historique primordial de l'assurance : elle a dû être une condition de l'essor du grand commerce international d'abord, un des préalables de la révolution industrielle ensuite, et,

bien plus généralement, un rouage indispensable à l'accomplissement des grands progrès de la civilisation. Imaginons un moment que le développement de l'assurance n'ait pas accompagné les grandes inventions et les grandes découvertes, comment les hommes auraient-ils osé se lancer sur des mers lointaines, spécialiser leurs productions agricoles, construire des immeubles qui pouvaient être la proie des flammes, se servir de la machine à vapeur, utiliser le chemin de fer ou plus tard l'automobile...? C'est ce qui explique que nos sociétés soient devenues de plus en plus des « sociétés assurantielles ». L'objet de ce chapitre est donc de mettre en parallèle le développement des assurances et celui du capitalisme occidental au fil du temps. Cette forme d'économie de marché est apparue comme on le sait d'abord en Europe méridionale pour gagner ensuite une grande partie du continent à l'époque de « l'Europe des marchands » et de s'y affirmer pendant la révolution industrielle. L'espace concerné par notre étude s'étend donc progressivement à mesure que ce processus conquiert de nouveaux territoires : l'Europe des banquiers et des industriels déborde celle des marchands et son influence grandissante s'exerce sur d'autres continents.

Ceci explique que dans leur développement historique les assurances ont dû emprunter des formes diverses, étroitement liées au système de fonctionnement de la société où elles se déploient, et donc révélatrices de ses caractéristiques. Les acteurs en ce domaine peuvent être, successivement ou simultanément, dans des combinaisons diverses, des capitalistes, simples individus ou associés en compagnies, des sociétés mutuelles, et aussi l'État, qui peut soit se contenter de poser des règles, soit se charger lui-même d'assurer certains risques.

En définitive, l'objet de cette étude est de suivre l'expansion de l'assurance au fil de l'histoire, en la considérant comme un facteur essentiel du développement économique, mais aussi comme le résultat de tout un ensemble de pressions et de contraintes exercées par son environnement, lui-même en constante évolution. Elle provient d'un besoin constant de sécurité qui traduit une tendance profonde de l'esprit humain, mais qui se diversifie et s'amplifie à mesure que l'homme est confronté à de nouveaux dangers ou qu'il les perçoit de manière nouvelle. La réponse à cette demande d'une meilleure sécurité, qui peut devenir particulièrement pressante à la suite d'une grande découverte ou d'un événement majeur, dépend largement des contraintes et des obstacles, des opportunités et des moyens aussi qu'apportent, à un moment donné, tout le contexte économique, social et politique, ainsi que l'outillage mental dont disposent alors les hommes. C'est dans ce cadre contraignant que

des hommes ont réussi à faire progresser l'assurance, selon des rythmes différents et sous des formes diverses, dans les pays européens.

En étudiant ainsi l'assurance tout à la fois comme un rouage actif de l'histoire, comme un ensemble de phénomènes dont il convient de définir les caractéristiques essentielles, et enfin comme le résultat des contraintes du milieu et des réponses trouvées par les hommes<sup>6</sup>, nous tenterons de cerner d'abord les premières phases de son histoire. Mais il convient de reconstituer la préhistoire de l'assurance, avant de saisir l'invention de l'assurance, et de suivre enfin ses principaux développements dans le cadre de l'essor du capitalisme commercial jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

## ■ LA PRÉHISTOIRE DE L'ASSURANCE

L'assurance répond au besoin de sécurité éprouvé par des hommes, qui se sont toujours sentis vulnérables dans leurs personnes comme dans leurs biens, mais ils ont utilisé longtemps à cette fin d'autres moyens que l'assurance proprement dite pour se prémunir contre les périls et les dommages qui les ont toujours menacés. Ils pouvaient faire appel à des formes de prévoyance, et surtout à des institutions d'entraide, de solidarité ou d'assistance, destinées à secourir les victimes d'un malheur. Même si les assurances ont un objectif proche de ces lois ou de ces associations ayant pour vocation la protection des individus contre divers malheurs, elles s'en distinguent par des traits spécifiques, qu'il convient de rappeler.

Pour qu'il y ait assurance, il faut qu'il y ait bien eu de la part d'un ensemble d'assurés le versement préalable d'une prime ou d'une cotisation, avant que ne survienne un dommage éventuel, et ce versement donne droit à ceux qui se trouvent ensuite victimes d'un dommage prévu à une compensation, et non à un simple secours. La prime est, comme l'écrit en 1881 un juriste (I. Alauzet), « l'essence du contrat d'assurance ». Tous les assurés coopèrent ainsi au dédommagement de ceux qui viennent à être frappés par le malheur, et c'est en ce sens qu'on a pu dire que l'assurance doit « compenser les effets du hasard par la mutualité » et répartir des risques incertains entre l'ensemble des assurés. Elle implique qu'interviennent, en plus de la communauté de danger constituée par les assurés, un tiers (individu ou société), un spécialiste, l'assureur et/ou le courtier, qui a en particulier la gestion des fonds collectés.

Si l'on s'en tient à cette définition stricte, on constate que les Anciens étaient fort conscients des périls qui les menaçaient, mais qu'ils cherchaient à s'en protéger en faisant appel à la solidarité familiale, professionnelle ou sociale, et non à un système assurantiel. Ainsi, d'après le Talmud, à Babylone, dès 2250 avant J.-C., l'ânier qui perdait son âne pouvait bénéficier d'un autre en remplacement, qui lui était donné par ses collègues conducteurs d'âne. Chez les Grecs, vers 600 avant J.-C., les artisans se réunissaient pour constituer grâce à leurs cotisations, souvent mensuelles, une caisse d'entraide, qui permettait de secourir ceux d'entre eux qui étaient frappés par un malheur<sup>7</sup>.

Pour les transports maritimes, qui exposaient les marins et leurs cargaisons à des périls multiples et effroyables, longuement évoqués dans l'Odyssée, la solidarité ne pouvait suffire. Aussi les Phéniciens et les Grecs, premiers peuples à se livrer au grand commerce en Méditerranée, ont-ils inventé le prêt à la grosse aventure ou « prêt à la grosse ». Il s'agit d'une opération de crédit, dans laquelle le bailleur de fonds perd tout l'argent qu'il a avancé si le navire fait naufrage, mais si celui-ci arrive à bon port, il doit être remboursé par celui qui a entrepris le voyage et toucher un intérêt particulièrement élevé : une partie de cet intérêt, constituant la contrepartie de l'éventualité du dommage qu'il a accepté d'assumer, représente une prime perçue après coup comme compensation du risque couru. Le prêt à la grosse, d'un usage devenu fréquent dans les cités maritimes de la Grèce classique (V<sup>e</sup>-VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C.), notamment à Athènes, permet aux armateurs de ne pas supporter seuls la totalité de la perte d'un navire, et de partager cette perte avec le ou les banquiers qui leur ont prêté de l'argent. Mais il s'agit d'une opération très différente d'une police d'assurance, puisque celui qui cherche à diminuer ses risques ne verse aucune prime au départ, mais il bénéficie au contraire d'un prêt.

Dans cette recherche de moyens pour disposer de plus de sécurité, l'Empire Romain n'a pas réellement innové. La solidarité se traduit entre autres par la constitution d'assemblées de petites gens (*collegia tenuiorum*) fondées sous l'Empire par des artisans, des commerçants et des comédiens : ils forment en particulier des collèges funéraires, qui permettent à leurs adhérents d'avoir, grâce à leurs cotisations, la garantie de dignes funérailles, et de procurer aussi après leur décès une aide à leur veuve et aux orphelins. Et le prêt à la grosse continue à être pratiqué pour les transports maritimes, sous le nom de *nauticum foenus*, avec des taux d'intérêt élevés, allant de 24 à 36 %. Il peut concerner les esclaves embarqués sur les navires, qui sont considérés comme des biens et ne se distinguent donc pas des marchandises transportées<sup>8</sup>.

Les Anciens, si soucieux de trouver des garanties contre l'insécurité qui les menaçait, ne sont pourtant pas parvenus à mettre en place des techniques et des institutions relevant véritablement de l'assurance. Dans les sociétés anciennes, où la richesse était avant tout foncière, et où fort rares étaient ceux qui pouvaient espérer disposer d'une épargne, la plupart des habitants étaient bien incapables de dégager une somme leur permettant de s'assurer. De plus, les dangers qui les menaçaient de tous côtés apparaissaient imprévisibles, surnaturels, et le meilleur moyen de tenter de les repousser était encore de faire des sacrifices aux dieux ou de vouer un culte aux divinités domestiques pour s'attirer leurs bonnes grâces; pour le reste, il n'y avait qu'à accepter avec fatalisme, voire avec stoïcisme, l'éventualité de ces accidents ou de ces coups du sort redoutés<sup>9</sup>.

La période du haut Moyen Âge, et de même l'ensemble du Moyen Âge pour la plupart des contrées continentales, n'ont pas marqué de progrès annonçant l'apparition de l'assurance, bien au contraire. La prédominance de la propriété foncière, l'absence de surplus, demeurent la règle, et elles s'accroissent même. Le prêt à la grosse ne reste pratiqué que là où un commerce maritime subsiste ou renaît. Des guildes permettent seulement à leurs adhérents de bénéficier de secours en cas de maladie, de vieillesse ou d'infirmité. Les compagnons de certains corps de métiers, notamment dans les pays germaniques, s'engagent aussi par serment à s'assister mutuellement en cas d'incendie ou de destruction de leurs biens, jusqu'à ce qu'une disposition des Capitulaires de Charlemagne de 779 leur interdise de le faire<sup>10</sup>.

Le pire des dangers qui menaçait alors les hommes, c'était d'être envoyés en enfer après leur mort, et pour contribuer à leur salut, les chrétiens devaient se conformer à la loi divine, pratiquer la charité, participer à des pèlerinages. Confrontés aux trois dangers majeurs qui menaçaient leur existence sur cette terre, la famine, l'épidémie et la guerre, ils ont cherché à mettre au point des « formes de réponse collectives » (un taux de natalité élevé, le développement de la culture du seigle, de meilleures capacités de protection militaire)<sup>11</sup>. Mais ils ne pouvaient songer à s'assurer contre des fléaux par nature totalement imprévisibles, puisqu'ils n'échappaient pas à la toute puissante volonté de Dieu. Aussi les notions modernes de hasard et de risque apparaissaient-elles incompatibles avec la civilisation médiévale. Jouer avec l'incertitude de l'avenir, « c'était conclure un pacte implicite avec le diable ». Plus que toute autre, la société médiévale reste éloignée de l'idée assurantielle.



## ■ L'INVENTION DES ASSURANCES MARITIMES

Pourtant, dans ce monde médiéval qui paraît longtemps immobile et hostile à toute idée d'assurance, des changements s'amorcent à partir du XIII<sup>e</sup> siècle. L'agriculture fait des progrès sensibles, ce qui dégage davantage de surplus à redistribuer, la monnaie d'or réapparaît dans la circulation et la richesse mobilière devient plus importante. Surtout, il se produit une poussée urbaine, qui profite principalement aux villes marchandes du nord de l'Italie. Ces villes dominantes, à vocation internationale, tirent leur richesse de la mer, et leur succès dans le commerce maritime traduit un esprit d'entreprise très développé. Mais le commerce au loin reste très dangereux, en raison des tempêtes, des pirates et des guerres, et l'expansion de ce commerce qui expose à d'énormes risques incite la sagesse des marchands à trouver de nouveaux moyens de se garantir contre d'éventuels échecs.

Ces villes sont aussi des foyers de modernité, où, comme l'a montré F. Braudel, se produit « la naissance d'une société, et plus encore d'une mentalité nouvelle, ... l'annonce d'un homme nouveau »<sup>12</sup>. Les marchands, en effet, veulent s'organiser pour diminuer leurs risques, maîtriser quelque peu leur avenir, au lieu de subir les catastrophes futures avec fatalisme. Ce changement de mentalité se traduit par l'apparition dans la langue italienne vers le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle de termes nouveaux, superficiellement latinisés, comme *rischium*, *risigus*, *riscus* ou *riscum*, pour désigner la notion nouvelle du risque qui émerge alors<sup>13</sup>.

Le traditionnel prêt à la grosse demeure un des moyens de se prémunir à la disposition des marchands, même s'il tombe sous la condamnation canonique du prêt à intérêt, prononcée par le pape Grégoire IX en 1234. Mais l'interdiction pontificale gêne son utilisation, et il s'agit d'un moyen de défense manquant de souplesse, qui exige des prêteurs d'énormes capitaux, qui croissent en raison même de l'expansion du grand commerce.

Les marchands divisent leurs risques, en se partageant en copropriété leurs navires, ou en créant une *societas maris*, unissant deux associés, l'un qui reste sur place, et l'autre qui embarque à bord du navire. Mais ces marchands sont en quête d'autres moyens de protection. À la fin du XII<sup>e</sup> siècle au plus tôt, on voit apparaître la *securitas* : ce terme, qui signifiait initialement une espèce de sauf-conduit, désigne maintenant un contrat par lequel des marchands confient des marchandises à un transporteur qui s'engage à les livrer sur un certain lieu. Au XIII<sup>e</sup> siècle, on mêle toujours le prêt à l'assurance, et on utilise le change maritime (*cambium trajectitium*), qui

est dérivé du prêt à la grosse : un emprunteur promet de rembourser ailleurs et dans une autre monnaie la somme reçue sur une place donnée, si le navire et sa cargaison arrivent à bon port : la prime d'assurance se trouve ainsi confondue avec le bénéfice sur le change. Par la suite, les marchands se mettent à faire des paris sur l'arrivée de leurs bateaux respectifs, celui qui verse une somme d'argent appelée *primum* en latin, ou prime, recevant en contrepartie la promesse d'être remboursé en cas de naufrage. Toutes ces pratiques apparaissent comme des tâtonnements jalonnant la voie qui mène à l'invention de l'assurance, plus spécialement destinée à se garantir contre les fortunes de mer.

Si dès 1319 on trouve mentionnés à part sur le livre d'un commerçant florentin les frais de risque de transport maritime, à notre connaissance le premier véritable contrat d'assurance, sur lequel les assureurs sont bien distincts du propriétaire du bateau, a été signé à Gênes le 13 octobre 1347; il couvrait la cargaison qu'un navire, le Santa Clara, devait transporter de Gênes à Majorque. Il n'est pas étonnant que l'assurance apparaisse ainsi d'abord à Gênes, qui était alors bien plus moderne que Venise, et cette ville va garder une place primordiale dans les assurances maritimes jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle. Si un autre contrat de ce genre fut conclu à Palerme en 1350, c'est encore Gênes qui, en 1369, fut la première cité à régler légalement l'assurance maritime, en prévoyant la possibilité de contester après sa conclusion un tel contrat. Et le plus ancien contrat de réassurance maritime est un document fait à Gênes le 12 juillet 1370<sup>14</sup>...

Le contrat d'assurance maritime constituait « un progrès décisif en raison de sa souplesse d'utilisation et de l'étendue des services qu'il permettait »<sup>15</sup>. Aussi le succès de cette innovation a-t-il été relativement rapide : les actes de cette nature se multiplient à Gênes, mais aussi très vite à Pise (déjà en déclin), à Venise (qui établit sa primauté au XV<sup>e</sup> siècle) ; et à Florence, qui pourtant n'est pas un port, on voit se multiplier les polices d'assurances, (ou *polizza*), qui sont des écrits signés par les assureurs, que les assurés exhibent pour se faire rembourser les dommages subis après un accident.

Dans tous ces contrats, trois ou quatre types d'intervenants caractéristiques sont présents. D'abord les assurés, qui sont des marchands, et les assureurs, qui appartiennent généralement au même milieu, car « il est rare de trouver un assureur qui n'apparaisse jamais, à son tour, comme assuré (et vice versa) : en somme, peu de marchands qui, entre les divers investissements possibles, négligent l'assurance, et peu d'assureurs qui ne s'occupent pas de marchandises »<sup>16</sup>. Si au XIV<sup>e</sup> siècle le grand marchand pisan Francesco di Prato se spécialise dans ces opérations et si au début

du XV<sup>e</sup> siècle beaucoup de marchands génois vivent exclusivement du profit des assurances qu'ils concluent, ce n'est pas le cas partout, et les assureurs n'ont pas le plus souvent d'existence autonome : F. Braudel note ainsi dans sa thèse qu'à Venise au XV<sup>e</sup> siècle, dans le monde de la finance « tout est confusion : les Capponi, dont sont conservés les gros livres s'occupent aussi bien de transporter du vin que d'assurer des navires »<sup>17</sup>. Ces assureurs émettent volontiers leurs garanties sur de nombreux risques, et chacun d'eux ne souscrit jamais une somme très forte sur un seul navire. On voit donc couramment les signatures d'un nombre important d'assureurs sur une même police. Enfin, très tôt, ceux qui s'exposent aux plus gros risques prennent l'habitude de réassurer à leur tour les capitaux qu'ils ont risqués.

Dans beaucoup de ces opérations, l'assurance est passée devant un notaire, pour qu'elle ait la forme d'un acte public, ayant un caractère d'authenticité, et le notaire est souvent ensuite pris pour arbitre en cas de litige sur le paiement des dommages à payer. Mais si à Gênes on recourt au notaire jusqu'au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, à Florence on traite rapidement ce genre d'affaires entre personnes privées, par l'intermédiaire des courtiers.

Les seuls intermédiaires obligés, et les seuls vrais spécialistes de cette nouvelle activité, sont les courtiers, qui démarchent les clients potentiels des assureurs, rédigent et signent les polices. À Gênes, ces courtiers deviennent très vite des professionnels spécialisés, disposant de connaissances techniques, qui forment entre eux de véritables compagnies. Ils concentrent bientôt leurs affaires dans les premières bourses, où ils peuvent comparer les risques, en collectant toutes les nouvelles qui leur parviennent sur l'éventualité d'une guerre, sur l'intensité de la piraterie, sur la valeur des cargaisons. En rassemblant ainsi, de façon empirique, un ensemble de données, ils parviennent à établir des primes moyennes, selon les destinations, les saisons, les prix des produits transportés. C'est ainsi que s'établit progressivement un marché de l'assurance, et que cette activité, au lieu d'être un pari purement aléatoire, devient l'objet d'études statistiques plus sérieuses, visant à calculer les risques au plus près.

## ■ LE PREMIER ESSOR DES ASSURANCES EN EUROPE (XIV<sup>E</sup>- XVIII<sup>E</sup> SIÈCLE)

L'économie de l'Europe occidentale, qui n'avait évolué qu'insensiblement durant l'Antiquité puis le haut Moyen Âge,

connaît des changements plus rapides à partir du XIV<sup>e</sup> siècle. C'est alors, du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, que se développe le capitalisme commercial, et que s'expriment des mentalités nouvelles : de là « les initiatives prises par les hommes de l'Ouest européen pour élargir leur champ d'action, maîtriser davantage leur environnement et desserrer l'étau des forces hostiles qui les menaçaient » (J. Delumeau).

Or, comme l'a écrit Henri Sée en 1930, dans *Les progrès du capitalisme moderne*, le développement des assurances est bien « l'un des phénomènes caractéristiques » de ce capitalisme marchand et de sa modernité. La première révolution assurantielle qui s'est produite dans les villes marchandes de l'Italie du Nord s'étend progressivement dans d'autres sociétés urbaines d'Europe. La conception nouvelle du risque que les marchands veulent limiter, – une notion qui reste essentiellement cantonnée au grand commerce – , se traduit par la diffusion dans toutes les langues européennes de ce terme à l'étymologie incertaine; à partir d'un mot du latin juridique médiéval, on a forgé un terme italien (*risico*), puis des vocables très proches en catalan et en provençal, parce que les ports du littoral méditerranéen travaillaient ensemble; puis il apparaît en français, en allemand, en anglais, et même en serbo-croate et en russe. « Cette communauté d'adoption d'un même terme renvoyant à un même concept s'explique par le fait qu'il appartient d'abord à un même cercle professionnel et fermé, voué au grand commerce maritime »<sup>18</sup>.

Désormais les assurances tiennent une place distincte et essentielle dans l'activité des cités marchandes, et les plus grands des capitalistes du temps, les Médicis ou les Fugger, s'y intéressent, les hommes politiques les plus puissants, comme Philippe II ou Colbert, s'en préoccupent, les premiers économistes, et au premier chef Adam Smith, l'étudient.

Cette montée en puissance de l'assurance en Europe s'est faite dans trois directions principales. Les assurances maritimes se sont d'abord propagées essentiellement dans les cités marchandes liées directement au grand commerce méditerranéen du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle, puis elles se sont étendues, tout en se transformant, dans l'Europe du Nord-Ouest, essentiellement aux Provinces-Unies et en Angleterre durant les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, enfin, à la même époque, on voit émerger de nouvelles formes d'assurance, qui ne se développeront largement que par la suite.

## □ **La propagation des assurances maritimes dans l'aire méditerranéenne et ses prolongements**

L'extension des assurances suit étroitement les flux dominants du commerce maritime. Au XIV<sup>e</sup> et au XV<sup>e</sup> siècle, c'est la Méditerranée qui demeure l'économie-monde par excellence, un univers en soi, qui a son unité économique, « construite d'en haut, à partir des villes dominantes de l'Italie du Nord »<sup>19</sup>. Aussi voit-on les assurances, de mieux en mieux proportionnées au risque couru, se développer dans ces villes d'Italie et aussi dans les cités qui sont en rapports étroits (et parfois en compétition) avec elles. Ce sont d'ailleurs généralement des colonies de marchands italiens, Génois, Toscans ou Vénitiens, qui essaient dans d'autres cités et y acclimatent les assurances maritimes, dont ils sont les « véhicules » selon le terme utilisé par Halpérin. Les assurances y ont été importées, avant d'y être imitées par des marchands locaux.

L'assurance maritime, qui continue à prospérer dans ses lieux de naissance, en Italie du Nord, s'implante ainsi à Raguse (Dubrovnik)<sup>20</sup>, qui connut une grande prospérité au XV<sup>e</sup> siècle. A l'ouest, le Portugal, où la navigation tient de bonne heure une place importante, vit se créer dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle une bourse d'assurance pour la navigation vers les ports étrangers, qui travaillait selon le principe de la mutualité et était soumise au contrôle de fonctionnaires royaux; et ce pays a fait, de 1367 à 1383, l'expérience éphémère d'une assurance obligatoire des propriétaires de navires, sous l'égide du roi. Mais c'est surtout d'Italie en Espagne que passent les assurances : elles apparaissent d'abord à Barcelone, qui entretient un trafic commercial intense avec Gênes, puis à Séville. Au XVI<sup>e</sup> siècle, c'est Burgos qui est particulièrement réputée pour le sérieux de ses assurances, auxquelles font appel les marchands de Bilbao ou de Lisbonne. Les assureurs étaient les marchands eux-mêmes, qui se réunissaient dans des bourses pour y négocier une répartition des risques entre eux. Et c'est la législation espagnole qui a fortement contribué à faire évoluer le droit européen des assurances maritimes au XV<sup>e</sup> siècle.

Toujours venant d'Italie, les assurances apparaissent à Bruges, depuis longtemps fréquentée par les navires génois; des assureurs génois y sont établis dès 1370, et dans une Chronique de Bruges qui date du XIV<sup>e</sup> siècle on trouve déjà la mention de l'existence sur cette place de nombreux assureurs italiens, qui y ont constitué une Chambre des Assurances. Après le déclin de Bruges, c'est Anvers qui hérite de ce rôle d'étape vers la Mer du Nord de la navigation conquérante de la Méditerranée : à Anvers, au XVI<sup>e</sup> siècle, au temps de sa grandeur, des assureurs (souvent eux aussi d'origine italienne)

offrent largement leurs services aux marchands qui y sont établis et aussi à ceux qui résident dans des contrées voisines. Et la ville devient alors, grâce en particulier à sa bourse, la métropole européenne des assurances.

Toutes ces places constituent désormais en Europe autant de marchés des assurances maritimes, où on trouve toujours des possibilités de s'assurer, grâce à l'activité des courtiers, et aussi à la présence d'assureurs, qui sont généralement des individus isolés, s'associant temporairement pour une opération donnée. On peut y suivre les fluctuations des primes, qui varient en fonction de la valeur des marchandises transportées, des risques de piraterie, de l'état de guerre ou de paix, etc... Les taux de ces primes peuvent être relativement bas, de l'ordre de 1,5 %, en particulier pour le transport des métaux précieux d'Amérique, qui est relativement sûr, mais ils atteignent 9 % et plus, pour un transport de blé dans le Levant exposé à la piraterie. À Raguse, d'après Tenenti, les taux se situaient généralement de 3,25 à 4 %.

Mais ces assurances deviennent souvent de pures spéculations et des jeux hasardeux. Aussi très vite apparaissent des lois destinées à les réglementer, parfois à les prohiber ou à les soumettre à diverses taxes. Ces lois confirment l'extension du champ géographique de ces activités liées au commerce maritime. Les premières voient le jour au XIV<sup>e</sup> siècle à Gênes et en Catalogne sous le règne de Jacques I<sup>er</sup> d'Aragon, mais on en trouve ensuite en Italie, à Florence ou à Naples. Dans ses placards de 1537 et de 1649, Charles-Quint s'efforce de condamner l'abus du contrat d'assurance, et en 1570 Philippe II intervient dans le même sens par son ordonnance d'Anvers.

## **La diffusion des assurances maritimes dans le Nord de l'Europe**

Du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, le commerce maritime se développe considérablement, en même temps que la navigation devient moins hasardeuse et les navires plus fiables. Au point de vue économique, « l'Europe bascule alors sur elle-même, au bénéfice du Nord » du continent, selon l'expression de F. Braudel. Le fait que les navires hollandais ou anglais aient été mieux défendus et plus sûrs que ceux des Vénitiens dans le Levant, leur vaut de payer des primes d'assurances moins élevées, ce qui a pu contribuer au changement de « l'économie-monde » (F. Braudel).

Les assurances, qui déclinent à Bruges ou à Burgos, continuent à prospérer en Italie, notamment à Livourne, mais désormais elles

se développent surtout dans le Nord-Ouest de l'Europe qui est maintenant la zone dominante du grand commerce. Après Bruges et Anvers, les marchands italiens avaient, dès le XIV<sup>e</sup> ou le XV<sup>e</sup> siècle, acclimaté les assurances dans les futures Provinces-Unies, à Hambourg, et en Angleterre, où elles connaissent à partir du XVI<sup>e</sup> siècle un essor spectaculaire. Elles trouvent un terrain propice dans ces pays protestants, où le commerce est particulièrement actif. D'abord aux Provinces-Unies, qui constituent « une économie urbaine survoltée », et tout particulièrement à Amsterdam, où elles sont favorisées par la liberté des transactions, l'existence d'une Bourse et de grandes compagnies de commerce, la passion du jeu. Pour l'année 1596, on a pu trouver la mention d'une coopération entre Venise et Amsterdam destinée à assurer des navires dans toutes les régions du monde, y compris aux Indes. Hambourg est la première ville d'Allemagne où on connaisse un contrat d'assurance maritime, daté de 1588.

Mais c'est en Angleterre que le succès des assurances maritimes est le plus spectaculaire et le plus durable. Dans ce pays, l'introduction par les Italiens de l'assurance maritime remonterait au XV<sup>e</sup> siècle. En tout cas, une des plus anciennes polices maritimes, datée du 20 septembre 1547, souscrite à Londres par des commerçants anglais et d'autres personnes en qualité d'assureurs, était écrite en italien. Mais très vite ces contrats ont été souscrits par des marchands de Londres, qui centralise toute la modernité de la vie anglaise, et négociés par des courtiers, qui étaient citoyens de la *City*, assistés eux-mêmes par des notaires chargés de préparer et de remettre les polices aux contractants. On ne peut avoir accès aux assureurs que par l'intermédiaire des courtiers, et les litiges étaient soumis au Lord Maire de la *City*. Au XVII<sup>e</sup> siècle, le Royal Exchange, la première Bourse de Londres, est devenu la bourse des assurances maritimes, concentrant toutes les transactions en ce domaine. Mais l'assurance maritime londonienne ne concerne encore que le commerce britannique, et ce n'est qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle qu'elle acquiert une envergure internationale<sup>21</sup>.

Dans l'Angleterre de cette époque, l'assurance maritime ne connaît pas seulement une expansion nouvelle, la façon dont elle se pratique se transforme alors profondément. Tout d'abord elle n'est plus seulement le fait de capitalistes isolés, ou d'assureurs « privés », mais de compagnies par actions : les deux premières compagnies de ce type qui aient réussi durablement, la London Assurance Company et la Royal Exchange Assurance Corporation, datent de 1720, ce sont les seules compagnies à être autorisées. Cet exemple fut suivi, puisqu'on vit par la suite se constituer de semblables sociétés

d'assurances maritimes dans d'autres villes du Nord de l'Europe : à Copenhague en 1726, à Stockholm en 1739. Jusqu'à cette date, le royaume de Suède dépendait des Hollandais pour les assurances maritimes.

Par ailleurs ces compagnies, tout comme les assureurs particuliers, qui répondent à une demande croissante, conçoivent de plus en plus leurs affaires comme des entreprises sérieuses et stables, ayant pour but le profit, et non plus comme des aventures éphémères à haut risque, relevant du pur jeu spéculatif. Elles sont donc en quête d'informations leur permettant d'établir de manière plus rationnelle le taux des primes.

L'histoire du Lloyd's est révélatrice de cette évolution vers un métier solidement organisé de l'assurance. Le Lloyd's, créé en 1688 (six ans avant la fondation de la Banque d'Angleterre) est à ses débuts une taverne, tenue par Edward Lloyd et fréquentée par des marchands et aussi des aventuriers, prêts à se lancer dans les assurances les plus risquées, qui n'étaient que des paris sur l'avenir (les « gambling insurances »). Il publiait une petite feuille imprimée, les *Lloyd's News*, contenant des informations maritimes destinées aux propriétaires de bateaux et aux assureurs, mais on continuait à y pratiquer les opérations les plus spéculatives. En 1769, une scission se produisit, et le nouveau Lloyd's (The New Lloyd's Coffee House), publie une *New Lloyd's List*, qui fournit tous les renseignements utiles sur les mouvements des navires; c'est une source de renseignements inépuisable pour ses adhérents, qui sont des marchands, surtout des assureurs particuliers et des courtiers. Ils ont formé entre eux une société fermée, à laquelle ne peuvent adhérer que des spécialistes réputés sérieux. Il louent des locaux à la Bourse de Londres, et, dès 1779, ils mettent au point un formulaire de police maritime qui va être utilisé pratiquement sans changement pendant 200 ans. Le Lloyd's moderne, réputé pour son exceptionnelle fiabilité et son intégrité, est né<sup>22</sup>.

L'assurance est devenue en Angleterre une affaire bien organisée, avec ses techniques éprouvées. Aussi Adam Smith, en 1776, classe-t-il cette activité parmi « les affaires dont toutes les opérations peuvent être réduites à ce qu'on appelle une routine, ou à une telle uniformité de méthode qu'elles n'admettent que peu ou point de variation ». Ce sont donc selon lui « les seuls genres d'affaires qu'il paraît possible, pour une compagnie par actions, de suivre avec succès sans privilège exclusif... Quoique la valeur des risques, soit du feu, soit des pertes par mer ou par capture, ne puisse guère se calculer peut-être bien exactement, néanmoins elle est susceptible d'une évaluation en gros qui fait qu'on peut, à certain point,



l'assujettir à une méthode et à des règles précises. Par conséquent le commerce d'assurance peut être fait avec succès par une compagnie par actions, sans aucun privilège exclusif. La compagnie d'assurances de la ville de Londres, ni celle du champ royal, n'ont aucun privilège de ce genre »<sup>23</sup>.

## □ **L'émergence de nouvelles branches d'assurance**

Si les assurances maritimes constituent toujours la branche pionnière et aussi la branche motrice de l'ensemble du secteur assurantiel, d'autres branches apparaissent progressivement. Parmi les assurances terrestres, certaines ne sont que des prolongements des assurances maritimes, comme l'assurance des transports par terre, les assureurs continuant à prendre en compte les cargaisons après leur débarquement, jusqu'à ce qu'elles parviennent à leur destination finale. D'autres n'ont qu'une importance relativement secondaire (comme les premiers exemples d'assurance contre la grêle vers 1765, ou encore la plus ancienne entreprise privée d'assurance contre ce fléau créée en 1797 dans le Mecklenbourg), voire marginale ou anecdotique. Mais deux branches promises à un large développement ultérieur émergent au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'assurance-incendie et l'assurance-vie.

Le feu constituait un des grands fléaux urbains depuis le Moyen Âge. Les autorités faisaient des efforts impuissants pour le combattre, et les moyens mis en oeuvre restaient peu efficaces. L'extension même des villes, où beaucoup de maisons étaient en bois et entassées les unes contre les autres, rendait les incendies plus redoutables. Quand le feu avait démarré, souvent chez un boulanger, les citadins comptaient sur l'aide de leurs voisins pour limiter les dégâts; les victimes faisaient appel aux secours des autres habitants, sollicités dans les églises ou chez eux par des sociétés de charité, ou à la solidarité des guildes pour les aider à reconstruire leurs maisons. Les rares projets d'assurances contre les dégâts par le feu n'avaient guère abouti à des entreprises durables.

Dans les territoires germaniques, des guildes contre l'incendie s'étaient formées dès le XVI<sup>e</sup> siècle, notamment au Schleswig-Holstein : leurs plus anciens statuts remontent au XVI<sup>e</sup> siècle. À Hambourg, à partir de 1591, on voit des propriétaires d'immeubles (au début il s'agit seulement de propriétaires de brasseries) s'engager mutuellement à se porter secours financièrement en cas de dommages causés par le feu. Les contrats d'incendie de Hambourg sont réunis en 1577 pour fonder la Hamburger Feuerkasse, qui sert de modèle à de nombreuses autres institutions d'assurance incendie de droit public, fondées à Magdebourg (1685), Berlin (1718), etc...

Mais pour cette branche, l'événement fondateur a été le grand incendie de Londres de 1666 : le feu, qui avait pris après une longue période de sécheresse chez le boulanger du roi le 2 septembre, dura cinq jours et détruisit 13 000 maisons, les quatre cinquièmes de la Cité. La réaction des Anglais à ce sinistre sans précédent témoigne des progrès de l'idée d'assurance dans leur pays. Il suscita en effet l'apparition d'une série de grandes compagnies d'assurances contre l'incendie : en 1680, le Fire Office, fondé par Barbon, dont les activités cessèrent un peu avant 1720, en 1683 la Friendly Society, une mutuelle, et en 1696, une autre mutuelle, l'Amicable, plus connue en raison de son logo sous le nom de Hand-in-Hand (Main-dans-la-Main), qui fonctionna pendant 200 ans. Ces compagnies assuraient essentiellement des immeubles sis à Londres, mais le Sun Fire Office, créé en 1710, assura aussi contre les dommages du feu les meubles, les objets domestiques et les stocks, et ce dans l'ensemble du pays, qui était couvert par ses nombreux agents : dès 1720, il avait émis plus de 17 000 polices d'assurance-incendie. C'est aussi de 1720 que date la création à Edimbourg de la Friendly Society, première compagnie d'assurance écossaise contre l'incendie.

Les progrès de l'assurance-incendie ont peut-être été lents (selon Adam Smith, en 1776, 19 maisons sur 20 n'étaient pas assurées<sup>24</sup>, mais cette affirmation a été jugée trop pessimiste par l'historien J. H. Clapham ...), mais ils paraissent s'être accélérés à la fin du siècle, et c'est aussi à ces compagnies anglaises d'assurance-incendie que l'on doit une organisation plus efficace de la lutte contre le feu. Leur exemple a d'ailleurs été imité par des compagnies similaires, créées peu après, à Copenhague (en 1731, après l'incendie de cette ville en 1728) et à Bruxelles. En Suède aussi, le développement des constructions urbaines au XVII<sup>e</sup> siècle conduisit à la fondation de caisses-Incendie municipales, qui sombrèrent rapidement par suite de la faible dispersion de leurs risques. Elles furent remplacées à partir de 1782 par un Fonds général d'assurances contre l'incendie, qui se scinda en 1808 en deux sociétés couvrant l'une les risques urbains, et l'autre (qui prit la forme d'une mutuelle) les risques ruraux.

Alors qu'en Angleterre l'assurance-incendie est née d'initiatives privées constituant librement des sociétés à cette fin, en Allemagne et dans les pays scandinaves, l'impulsion vint souvent d'en haut : sous l'influence du despotisme éclairé, ce sont les souverains qui organisèrent, chacun dans leur territoire, des établissements dont ils se réservèrent la direction et auxquels les propriétaires d'immeubles étaient tenus d'adhérer : l'assurance était ainsi tout à la fois

publique et obligatoire pour les propriétaires d'immeubles. Comme ce sont les percepteurs qui étaient chargés de recevoir leurs cotisations (il n'y avait donc pas d'agents d'assurances), on peut voir là aussi une forme déguisée de l'impôt, à laquelle les premiers à avoir eu recours furent, après l'incendie d'Altona par les Suédois en 1713, Frédéric III de Prusse, puis, avec plus de succès, son successeur Frédéric-Guillaume I<sup>er</sup><sup>25</sup>. Ici, tout comme en Angleterre, l'assurance incite à mieux se protéger contre le danger du feu.

L'assurance-vie proprement dite est née plus tardivement, mais elle a eu un certain nombre de précédents. Ainsi la tontine, qui est une association de survie, regroupant des adhérents d'une même tranche d'âge, qui, à une date fixée d'avance, devaient se répartir, en proportion de leurs apports, l'ensemble de leurs cotisations majorées des intérêts perçus. La formule, qui était déjà usitée en Italie, a été introduite en France en 1753 par le banquier napolitain Lorenzo Tonti, et elle aboutit en 1689 à l'institution de tontines de l'État : ce sont dès lors un simple moyen pour l'État de recourir à un emprunt déguisé. Les Pays-Bas créent aussi des tontines de l'État, dès 1672. En Allemagne, depuis le Moyen Âge, les compagnonnages et les confréries d'artisans, les corporations de mineurs et les associations religieuses dispensent des secours en cas de décès. Depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'Allemagne voit naître de véritables caisses de secours en cas de décès pour les orphelins, et en particulier à partir de 1750, des caisses de veuvage, qui garantissent les veuves de certains groupes professionnels contre l'appauvrissement causé par la mort de leur mari<sup>26</sup>. Mais leur méconnaissance des principes de l'assurance leur permit rarement de subsister durablement.

Par ailleurs, certaines conventions d'assurances maritimes ont assuré l'équipage, puis les passagers, contre les risques d'être capturés par des pirates exigeant une rançon ou menaçant de les vendre comme esclaves.

Plus généralement, on vit un peu partout, surtout à Anvers d'abord, puis à Londres, se multiplier des assurances-vie à court terme ou des assurances-décès, sur une durée ne dépassant généralement pas un an. La plus ancienne police d'assurance-vie connue actuellement est datée du 18 juin 1583. Elle couvrait une période de douze mois de la vie de William Gibbons, la somme assurée, qui était de 382 livres 6 shillings et 8 p., était partagée entre 16 assureurs et la prime était de 8 %. Cette police a été enregistrée auprès de la Chambre des Assurances du Royal Exchange de Londres, et elle indique qu'une police antérieure avait été souscrite par la même personne<sup>27</sup>.

Ces anciennes polices d'assurance-vie étaient le plus souvent souscrites en garanties d'emprunts, ou bien étaient des paris spéculatifs, purement aléatoires, sur la vie de divers individus, des rois et des hommes d'État, des soldats lors d'une guerre, etc.... De telles polices ont été interdites dans les Flandres par Philippe II, et dans de nombreux pays, les autorités religieuses condamnèrent de telles pratiques contraires à la volonté du Ciel, en rappelant que la vie humaine ne pouvait être considérée comme représentant un capital et faire l'objet d'un contrat. À Londres, elles continuèrent pourtant à se développer librement; on vit même se créer les premières sociétés d'assurance-vie, comme l'Amicable Society for a Perpetual Assurance en 1705, mais ces sociétés ne sont pas gérées sur des bases scientifiques, et, vers 1720, une fièvre intense de paris purement spéculatifs sur la vie se déchaîne et entraîne la disparition de toutes ces associations.

Pour qu'apparaisse une assurance-vie à long terme, au sens moderne du terme, basée sur le calcul des primes en fonction de l'espérance probable de vie et des intérêts composés, il fallait que se développent des connaissances scientifiques adéquates, portant sur le calcul des probabilités. La découverte du calcul des probabilités par Pascal (1662), l'établissement de la première table de mortalité par Halley (1693), les travaux de mathématiciens comme les Suisses Euler et Bernoulli et le Français Deparcieux, les premiers travaux de statistiques contribuent à fonder en Europe des techniques permettant de prévoir la durée de vie des hommes, sur la base de calculs effectués par des actuaires. A partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, on dispose dans divers pays de tables de mortalités, les plus appréciés de ces « états de mortalité » tirant leurs données des villes de Londres, Dublin et Breslau.

Mais ces bases scientifiques, si elles sont la condition indispensable à l'éclosion de l'assurance-vie moderne, ne suffisent pas à elles seules à susciter son apparition, qui ne se produit d'abord qu'en Angleterre en 1762 avec la création de l'Equitable Life Assurance Society. Basée sur des principes sérieux et prudents (une solide estimation des taux de mortalité, la sélection des clients, la constitution de réserves importantes et des placements en fonds publics sûrs), cette société devait prospérer sans concurrente sérieuse pendant trente ans. La plus ancienne entreprise d'assurance-vie allemande est une mutuelle d'assurances à bases mathématiques qui apparaît à Hambourg en 1778<sup>28</sup>.

Si on compare le paysage des assurances à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ou au début du siècle suivant à ce qu'il était lors de son apparition au XIV<sup>e</sup> siècle, on constate qu'il s'est profondément transformé : les

pratiques assurantielles se sont étendues dans toute l'Europe, elles se sont diversifiées, et elles se sont modernisées. Mais les progrès ont été très inégaux selon les pays. L'Angleterre est la seule nation qui possède de grandes compagnies d'assurances couvrant tout le spectre des assurances existant à l'époque. Ce pays, le plus moderne, celui où le capitalisme commercial et financier a le mieux réussi, celui aussi où l'individualisme et l'utilitarisme se sont le mieux affirmés, s'est avéré une terre propice au développement de toutes les affaires d'assurances : c'est le pays pionnier pour les assurance-vie et incendie, et Londres a affirmé sa prééminence dans le domaine des assurances maritimes : la plupart des marchands assureurs des ports qui cherchent à se couvrir par des réassurances font en effet appel au marché de Londres.

Sur le continent, seule Amsterdam peut encore prétendre rivaliser avec lui pour les assurances maritimes. Certaines villes italiennes restent actives en ce domaine, mais Livourne est en déclin en raison du « retard accumulé dans les processus de transformation de l'entreprise assurance », alors que la place de Trieste s'appuie sur un oligopole de puissantes compagnies<sup>29</sup>. L'Espagne a pris beaucoup de retard dans tous les domaines. L'Italie est considérablement en retard sur les pays de l'Europe du Nord pour la branche incendie. « En 1786, le Banco di Assicurazioni de Trieste cherche à introduire une branche incendie à côté de celle de l'assurance maritime, sans pour autant rencontrer la faveur du public »<sup>30</sup>.

Les États allemands ont vu se développer des institutions spécifiques, comme les caisses de veuvage ou l'assurance publique des dommages-incendie, mais l'assurance maritime y est, sauf exception (à Hambourg notamment), peu développée. Et la Suisse elle-même n'a que des caisses locales d'assurance-incendie peu actives, handicapées par la division en cantons du pays.

En France, qui est le pays le plus peuplé d'Europe, les assurances maritimes se sont établies difficilement, principalement d'abord à Lyon, puis à Paris. Les usages en la matière, d'abord inscrits dans le Guidon de la Mer au XV<sup>e</sup> siècle, ont été codifiés en 1681 par la Grande Ordonnance de la Marine de Colbert. Malgré les efforts de ce ministre, ces assurances se développent inégalement, et il faut attendre 1650 pour que se constitue une Compagnie d'Assurances maritimes. Quand à l'assurance-incendie et à l'assurance-vie, – cette dernière avait été prohibée par l'ordonnance de 1681 –, elles ont été longtemps inexistantes. Les choses changent seulement à l'extrême fin de l'Ancien Régime : en 1786, le sieur Labarthe peut fonder la Compagnie Royale d'Assurances Incendie, et l'année suivante il est autorisé à créer une compagnie d'assurance-vie par

un arrêt du conseil qui justifie ainsi l'introduction de cette activité en France : « Le roi, s'étant fait rendre compte de la nature et des principes de divers établissements fondés en Europe sous le nom d'assurances sur la vie, ... a reconnu qu'ils renfermaient des avantages précieux ». Mais le 24 août 1793 la Convention, supprimant les sociétés par actions, casse net cet essor tardif de l'assurance moderne en France. Cette législation ne fut pas abolie par Napoléon.

## ■ CONCLUSION

En définitive, le développement de l'assurance dans l'Europe médiévale puis à l'époque qualifiée de moderne par l'historiographie française (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) correspond étroitement, dans l'espace et dans le temps, au développement inégal du capitalisme commercial. C'est parce que l'Europe est la première région du monde à avoir vu l'essor du grand commerce, qui est alors le secteur moderne, innovant, qu'elle a inventé l'assurance, et qu'elle a transplanté ce type d'activité dans les contrées d'autres continents alors sous sa domination ou sous son influence économique, comme l'Argentine (où la Compagnie Royale d'Assurances Terrestres et Maritimes de Madrid établit une agence en 1784), ou même la Chine : le commerce avec ce pays suscita la création par des Anglais de la Canton Insurance, dès le début du siècle, à laquelle succéda en 1835 la China Insurance Company, dont le siège fut transféré à Hong Kong en 1841, lors de la cession de cette île à la Grande-Bretagne. Dans les colonies anglaises d'Amérique, avant que celles-ci ne conquièrent leur indépendance, plusieurs compagnies d'assurances contre l'incendie avaient été formées à partir de 1735 sur le modèle des compagnies anglaises qui fonctionnaient alors, mais la plupart d'entre elles ont échoué rapidement. La seule qui ait duré jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle est la *Philadelphia Contribution-ship for the Insurance of Houses from Loss by Fires*, une mutuelle fondée en 1752 par Benjamin Franklin.

À l'intérieur de l'Europe, ce sont les villes et les pays qui ont successivement joué un rôle moteur dans l'essor des activités marchandes qui ont aussi tenu, au même moment, une place essentielle dans l'expansion des assurances et les progrès de leurs techniques. D'abord les grandes cités marchandes du nord de l'Italie, qui ont réellement inventé l'assurance, puis la péninsule ibérique au XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle, et ensuite les Provinces-Unies et, surtout, l'Angleterre.

La domination de l'Angleterre, et plus particulièrement de Londres, sur le marché de l'assurance est incontestée au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette domination a accompagné, voire précédé l'avènement de la révolution industrielle, née elle aussi en Angleterre.

Du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle en effet, les Européens, ceux d'entre eux du moins qui sont intégrés dans les circuits monétaires et les activités commerciales, ont innové et tenté des expériences diverses dans le domaine de l'assurance : ils ont constitué, pour répondre à ce besoin de sécurité qui croît avec la modernisation de l'économie, des firmes de divers types (compagnies privées, mutuelles, établissements dépendant de l'État ou des pouvoirs publics locaux ...), ils ont couvert des risques de plus en plus nombreux (les risques liés au commerce maritime, dont l'importance reste prépondérante, la maladie et la mort, l'incendie et les autres causes de destruction des biens ou des récoltes), ils ont mis au point des techniques particulières... Ces tentatives se sont souvent soldées par des échecs, parce que les entreprises n'ont pas su diversifier suffisamment leurs risques, parce que leurs dirigeants se sont comportés comme des spéculateurs imprudents, ou parce que les techniques à leur disposition restaient incertaines.

## □ Notes

1. Pour une bibliographie d'ensemble, voir Humbert O. Nelli, *Bibliography of insurance history*, Georgia State University, 1971.

Pour des bibliographies nationales, consulter : pour l'Angleterre, Hugh Cockerell et Edwin Green, *The British Insurance business, 1547-1970. An introduction and guide to historical records in the UK*, Londres, 1976.

Pour l'Allemagne, notamment pour des données statistiques, Peter Borscheid et Annette Drees, *Versicherungstatistik Deutschland, 1750-1985*, St.

Pour l'Italie, M. Bonomelli, *Documenti di Storia delle assicurazioni*, Milan, 1996.

Pour la France, Michèle Ruffat et Bernard Laguerre, « L'histoire de l'assurance », *Institut d'Histoire du Temps présent, Bulletin trimestriel*, n°42, 1990.

Pour prendre une vue d'ensemble des recherches en cours, voir : Peter Borscheid, Esperanza Frax, Alain Plessis, *Insurance in industrial societies: economic role, agents and market from 18th century to today*, Twelfth International Economic History Congress, Proceedings B8, Madrid, 1998, et « Assurances et sociétés industrielles », *Risques*, n° 31, juillet-sept. 1997.

2. Peter Borscheid, *100 Jahre Allianz*, Munich, 1990.

Michèle Ruffat et al, *L'UAP et l'Histoire de l'Assurance*, Paris, 1990.

Tommaso Fanfani, *Alleanza Assicurazioni. Cento anni di storia*, Milan, 1998.

Clive Trebilcock, *Phoenix Assurance and the Development of British Insurance: 1782-1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

Mariko Tatsuki, Takao Shiba et Takau Yoneyama, *The 100-Year History of Nippon Life*, Nipon Life Insurance Company, Osaka, 1991.

Sheppard B. Clough, *A century of American Life. Insurance. A history of the mutual Life Insurance company of New York 1843-1943*, Columbia University Press, New York, 1946.

Par ailleurs citons la thèse d'État, non publiée, de Marc Auffret, *Histoire d'un groupe d'assurances : les Mutuelles du Mans, 1826-1946*, Université de Paris X, 1991.

3. Citons, pour l'Angleterre entre autres ouvrages : Barry Supple, *The Royal Exchange Assurance. A history of British Insurance, 1720-1970*, Cambridge, 1970, et Didier Arnaud, *L'Assurance en Grande-Bretagne. Histoire, Economie et Société*, Paris, Economica, 1997.

Pour l'Allemagne, Peter Borscheid, « Kurze Geschichte der Individual- und Sozialversicherung in Deutschland » ; du même, *Mit Sicherheit leben. Die Geschichte der deutschen Lebensversicherungswirtschaft*, Greven, 1989. Et, du même, *275 Jahre Feuerversicherungen in Westfalen. Vorsprung durch Erfahrung*, Münster, 1997.

Pour l'Angleterre, Oliver Westall (dir.), *The historian and the business of insurance*, Manchester, Manchester University Press, 1984.

Pour un aperçu retraçant l'historique de l'assurance dans le monde entier, se reporter à l'ouvrage publié par la Compagnie Suisse de réassurance intitulé *Les Marchés de l'assurance dans le Monde*, Zurich, 1964.

4. Pour un aperçu retraçant l'historique de l'assurance dans le monde, se reporter à l'ouvrage publié par la Compagnie suisse de réassurance intitulé *Les marchés de l'assurance dans le Monde*, Zurich, 1964.

5. Jean Halpérin, *Les assurances en Suisse et dans le Monde*, Neuchâtel, Editions de La Baconnière, 1946.

6. Nous reprenons ici la problématique devenue classique proposée en 1960 par Pierre Vilar, pour une approche historique de la croissance dans « Croissance économique et analyse historique », *Premier Congrès international d'histoire économique*, Mouton, Paris-La Haye, 1960.

7. Georges Hamon, *Histoire générale de l'assurance en France et à l'étranger*, Paris, 1896.

8. Halpérin, op.cit.

9. Alain Guerreau, « L'Europe médiévale : une civilisation sans la notion de risque », *Risques*, n° 31, juillet 1997.

10. Peter Borscheid, « Du monopole aux multinationales : histoire de l'assurance allemande », *Risques* n° 31, juillet 1997.

11. Alain Guerreau, op.cit.

12. F. Braudel, *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme*, op. cit., tome I, Paris, A. Colin, 1979, pp. 451 et 490.

13. Alain Guerreau, op.cit.

14. Halpérin, op. cit.

15. Pour le développement des assurances du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, cf. Jean Delumeau, *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, Fayard, 1989, p. 524 et sq.

16. Alberto Tenenti, *Naufages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959.

17. F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1985, p. 293.

18. Caisse des Dépôts. Mission des travaux historiques.

19. F. Braudel, op. cit., t.3, pp. 12-13.

20. Alberto et Branislava Tenenti, *Il prezzo del Rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Rome, Jouvence, 1985.

21. D'après Didier Arnaud, op.cit.

22. Hugh Cockerell, *Lloyd's of London: a portrait*, Cambridge, Woodhead-Faulkner, 1984.

23. Adam Smith, *Essai sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Livre V, Chap. I, section 3, trad. Germain Garnier revue par Adolphe Blanqui, Paris, Flammarion, 1991, volume 2, p. 381-382.



24. Adam Smith, op. cit., livre I, chapitre 2, vol I, p. 183.
25. Peter Borscheid, « Du monopole aux multinationales : histoire de l'assurance allemande », *Risques*, n° 31.
26. P. Borscheid, « L'assurance et l'établissement de la retraite au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle », in *Insurance in industrial societies...*, op. cit.
27. D. Arnaud, op.cit.
28. *Les marchés de l'assurance dans le monde*, op.cit.
29. Andrea Addobati, « L'assurance à Livourne au XVIII<sup>e</sup> siècle entre mutualisme et marché concurrentiel », in Peter Borscheid, Esperanza Frax and Alain Plessis, *Insurance in industrial societies: economic role, agents and market from 18th century to today*, Sevilla, 1998.
30. Andrea Addobati, « Les sociétés d'assurances italiennes au XIX<sup>e</sup> siècle », *Risques*, n° 31.