

Lloyd's, London

Yves A. Bertrand

Volume 17, numéro 1, 1949

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103147ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103147ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Bertrand, Y. (1949). Lloyd's, London. *Assurances*, 17(1), 21–28.
<https://doi.org/10.7202/1103147ar>

Lloyd's, London¹

par

M. YVES A. BERTRAND

21

I — Règlementation de Lloyd's en Angleterre

Avant la guerre, les grandes lois anglaises sur les assurances étaient celles de 1906 et de 1907. Le contrôle qu'elles imposaient aux compagnies et aux assureurs particuliers du *Lloyd's*, fut renforcé par la loi de 1909, puis tout récemment par la grande loi sur les compagnies d'assurances de 1946.

Rappelons d'abord, qu'en ce qui concerne les *Lloyd's* cette législation ne fit que consacrer un état de fait qu'ils s'étaient imposés spontanément. La Banque d'Angleterre accepte la garantie des polices du *Lloyd's* pour n'importe quelle sommes. Les compagnies d'assurances de tous les pays du monde, acceptent sans limitation les réassurances des *Lloyd's* de Londres. Jamais depuis deux siècles, aucun assuré n'a eu à souffrir d'une défaillance financière des *Lloyd's* et cependant, certains syndicats ont de temps à autre, subi de très lourdes pertes, allant jusqu'à leur ruine. C'est qu'en effet, la réglementation intérieure du *Lloyd's* de Londres est très sévère: chaque membre assureur est soumis annuellement au contrôle rigoureux de la commission de contrôle connue sous le nom d'*Audit*; elle est confiée à des experts comptables assermentés, particulièrement qualifiés. La profession d'expert comptable est elle-même, aussi considérée que réputée en Angleterre.

¹ Nous reproduisons ici des extraits d'une étude sur *Lloyd's*, présentée à Paris par M. Bertrand à l'École Nationale des Assurances. Nous en empruntons le texte à *L'Argus*. *Lloyd's* fait beaucoup d'affaires au Canada. Aussi avons-nous pensé que nos lecteurs liront ces notes avec intérêt. — A.

Pour être admis comme membre assureur du *Lloyd's*, il faut d'abord verser un droit d'entrée. Le candidat membre doit verser de plus, un dépôt minimum de £ 5.000 pour pouvoir exercer dans la branche maritime, et un dépôt spécial de £ 3.000 pour pouvoir exercer dans les branches non maritimes. Ces dépôts constituent un *strict minimum* auquel viennent s'ajouter bien d'autres sûretés, leur chiffre était cependant déjà de 24.000.000 *de livres sterling* en 1947.

22

a) Toutes les primes encaissées dans l'année, sont versées entre les mains du comité qui les tient en réserve pour le règlement des sinistres; les comptes étant faits chaque année, 65% des sommes disponibles sont laissées comme garanties entre les mains du Comité. Chaque membre est responsable personnellement jusqu'au dernier penny de sa fortune.

Les *Lloyd's* ont constitué un Fonds Central de garantie.

b) L'usage est solidement établi au *Lloyd's* que ses membres en plus de toutes ces garanties doivent s'entraider mutuellement en cas de malheur survenant à l'un d'eux. En fait, dans la totalité des cas les défaillances individuelles ont été dues à des imprudences, ou à des spéculations, lesquelles ne sont plus possibles avec le contrôle de l'*Audit*. Les réserves actuelles du *Lloyd's* sont des plus considérables. Celui-ci a réglé depuis 1909 plus de 800 milliards de francs.

La large répartition des risques est de règle absolue; si l'on compare une police des *Lloyd's* à la police de co-assurance, la plus largement répartie sur le marché français, il suffit de compter le nombre des signatures des tampons humides, pour réaliser combien la division des risques est plus grande entre les assureurs du *Lloyd's* (dont les réserves de certains sont pourtant considérables), qu'entre les compagnies françaises, pour la couverture des gros risques.

Rappelons que l'obligation de fournir un cautionnement par les assureurs au *Lloyd's* ne remonte qu'à 1886. La première loi reconnaissant officiellement les statuts du *Lloyd's* de Londres, date de 1871, elle définit ainsi l'activité des *Lloyd's* « la corporation du *Lloyd's* est une association dont les membres entreprennent des affaires d'assurance maritime, veillent à la protection de leurs intérêts en matière d'expédition, de chargement et de frêt, recueillent et publient les nouvelles et les renseignements intéressant la navigation. » Ces statuts furent élargis dans la suite par la loi de 1910.

La somme totale à maintenir entre les mains du Comité du *Lloyd's* pour les affaires non maritimes, ne doit jamais être inférieure à la somme cumulée des primes non maritimes encaissées au titre de l'exercice précédent.

II — Organisation du travail

Voici comment le travail est réparti entre les assureurs du *Lloyd's* (*underwriters*) et les courtiers (*brokers*). Rappelons que dans la forme le *Lloyd's* est comparable à une bourse. Dans un grand hall, autrefois à la Bourse du Commerce (*Royal Exchange*); depuis 1927, dans le building du *Lloyd* (*Leaden Hall Street*), les assureurs tous les jours de la semaine, *samedi matin compris*, sont assis dans des stalles, assistés d'un ou deux fondés de pouvoirs ou commis, parfois d'ailleurs seuls, et ils attendent les demandes des courtiers. Les courtiers ou leurs fondés de pouvoirs, sont debout et se dépensent sans compter, allant d'une stalle à l'autre pour plaider la cause du risque qu'ils ont à placer. Sur des fiches à leur en-tête (slips) les courtiers ont indiqué en deux ou trois lignes, la nature de l'assurance et le risque à couvrir. Successivement chacun des assureurs qui consent à s'intéresser au risque, indique de sa main, en pourcentage la part qu'il accepte, le taux étant préalablement fixé par celui que le courtier a choisi, comme *apêriteur*; le placement des risques au *Lloyd* nécessite, de la part du courtier, une grande connaissance du marché et des qualités psychologiques. Les courtiers savent que tel assureur est amateur de gros risques incendie, que tel autre veut équilibrer ses risques en assurant le plus grand nombre possible de bijouteries contre le vol, ou de bijoux en tous risques; mais il doit aussi avoir sous la main des assureurs de rechange. Car, son favori peut être absent ou avoir atteint momentanément son plein.

Le métier de courtier au *Lloyd* est très fatigant, il oblige à parler sans cesse, nécessite une tension d'esprit continuelle, beaucoup de « méthode » et une certaine résistance physique; puisque le courtier est toujours debout. Il aime en général son métier, ne demande pas à en faire un autre, et considère comme une défaite, le jour où il n'a pas réussi à placer, ou à même à terminer, le placement d'un risque. Il ne faudrait pas en conclure que tous les risques sont plaçables au *Lloyd*; certains ne le sont à aucun prix; d'autres acceptables seulement pour

de très petites sommes; certains jours aussi, le marché est mauvais. Par exemple, après un gros naufrage ou une catastrophe aérienne.

Les assureurs traitent exclusivement avec des courtiers inscrits au *Lloyd* et contrôlés par les *Lloyd's*. Ils n'ont donc pas à surveiller eux-mêmes les apporteurs d'affaires.

24 Chaque assureur engage son groupe, ou syndicat; non seulement la plupart des membres d'un groupe ne viennent jamais au *Lloyd*, mais ils ne s'occupent même pas des affaires qu'ils y traitent; ils ne connaissent que le résultat final qui leur est présenté par leur mandataire unique; il arrive même que le mandataire, qui a de leur part des pouvoirs absolus, soit pris en dehors du groupe; il est alors un salarié choisi parmi d'anciens fondés de pouvoirs d'assureurs, pour sa compétence et la sûreté de son jugement.

Il ne faut pas perdre de vue qu'un assureur du *Lloyd* en l'absence de toute statistique, est appelé à fixer un taux, lequel sera généralement suivi sans discussion par ceux qui s'intéressent à l'affaire.

Cette tarification « au jugé », est nécessaire, notamment dans une branche assez développée, l'assurance « événement ». Les assureurs s'engagent à payer une somme, parfois très élevée, en cas de survenance d'un événement. Supposons par exemple, la survenance d'un deuil national qui empêcherait la célébration d'une fête; la fin d'une guerre qui empêche la réalisation de certaines fabrications, etc.

Quels sont les frais généraux des assureurs du *Lloyd*; c'est simple. En dehors de leurs temps personnel, qu'ils ne ménagent pas, ils ont à supporter leur organisation comptable, et c'est tout. Leur personnel est donc peu nombreux, et les locaux petits et modestes, puisqu'ils ne reçoivent aucun public.

Les notes de couverture sont données par le courtier.

Les polices sont émises par le courtier. Elles ne sont frappées qu'en deux exemplaires, l'un conservé par le courtier, l'autre envoyé par lui à l'assuré, mais sans recueillir la signature de l'assuré. La police ne doit être signée par l'assuré qu'en cas de sinistre, si bien que pour les risques temporaires, il n'est plus émis de police que lorsqu'il y a eu sinistre. A quoi sert en effet, d'émettre une police, lorsque le risque a pris fin sans incident. A quoi cela sert? Mais à grever inutilement les frais généraux des Compagnies.

Les polices du *Lloyd* sont surtout « du papier blanc » de belle qualité d'ailleurs, elles sont frappées sur des imprimés imposés par le Comité des *Lloyd's*, et revêtues des armes du *Lloyd* et du sceau du bureau de signature des *Lloyd's*; elles seraient presque aussi difficiles à imiter qu'un billet de banque. En réalité dans la branche d'assurance concernée, elles couvrent tous les risques, sauf éventuellement, une ou deux exceptions nettement stipulées. Exemples: une assurance « bijoux et objets personnels » couvrira tous les risques de perte ou dommage, à l'exception seulement du « bris des verres et de la casse des ressorts de montres ». Une assurance « fourrures » excluera simplement les risques de vermine; une assurance « vêtements » ceux de déchirures.

25

Les assurances contre l'incendie ne connaissent pas d'application de la règle proportionnelle, elles couvrent tous les risques de feu, sans avoir à analyser le feu du ciel, celui du gaz d'éclairage, de l'électricité, etc., etc.

Le courtier recherche le client et le présente sous sa responsabilité. Le courtier encaisse les primes. Il charge un expert de proposer le règlement du sinistre, il n'y a pas d'inspecteurs, pas davantage d'expertise contradictoire. L'expert reçoit la mission de constater les dégâts, d'évaluer les pertes et de faire un rapport sur la cause du sinistre. Le cas échéant, si son rapport fait ressortir une cause que la police paraît exclure, le courtier lui confie une deuxième mission consistant à rapprocher les termes de la police (*wording*) des faits, mais il est bien rare qu'une mission de cette nature soit lancée . . .

Le règlement libéral des sinistres, sans la moindre contestation, a fait depuis deux siècles la réputation du *Lloyd*, et l'a toujours dispensé de publicité.

Le Courtier règle le sinistre au client, et se fait rembourser par les groupes d'assureurs, par différence avec les primes qu'il leur doit, de même, sans avoir à produire, ou à signer de « bons de commissions » il les retient sur les primes qu'il encaisse. Tout cela est fort simple et fonctionne à la satisfaction de tous. Les polices du *Lloyd* étant émises pour « douze mois » aux maximum, il est évident que les primes sont encaissées exclusivement par le courtier, puisque chaque renouvellement constitue en fait, une assurance nouvelle.

Ainsi, les assureurs économisent la presque totalité des frais généraux des Compagnies Françaises: le seul service, entretenu de

leurs deniers est celui de leur comptabilité qui contrôle des sommes aussi importantes que celles maniées dans bien des Compagnies, et lorsqu'ils ont terminé vers 16 heures leur métier d'assureurs, ils ne négligent pas bien au contraire, de suivre, ce qui se fait dans leurs bureaux, et de faire examiner de très près leur comptabilité par la Commission de Contrôle du *Lloyd* (Audit) confiée celle-là à des experts assermentés, particulièrement qualifiés.

26 Mais, les Courtiers, ne sont-ils pas alors écrasés, sous les frais généraux ? Certes, toute chose égale d'ailleurs, leur situation est moins rémunératrice qu'avant la guerre; ils connaissent les charges nées de la guerre, et qui grèvent pour les employeurs, les salaires, Assurances sociales (National Insurance), caisses de compensation, élévation des loyers, de la papeterie, des correspondances et téléphones, etc. Le taux des commissions n'est pas plus élevé que celui de nos Compagnies, parfois même il lui est inférieur. Cependant, ils gagnent de l'argent, pour cette raison qu'ils font beaucoup d'affaires, et que dès qu'ils ont réalisé un chiffre de commissions suffisant, pour couvrir leurs frais généraux, tout le reste apparaît en bénéfices — et comme leurs frais généraux ont considérablement augmenté, ils ont aussi augmenté . . . les heures de travail — et il n'est pas inutile de dire, que la semaine anglaise, ne consiste pas à chômer le samedi, mais simplement à fermer à 13 heures ou 13 h. 30, en arrivant d'ailleurs de meilleure heure le matin. En été surtout, tous ne viennent pas le samedi matin, mais ceux qui viennent, font le travail de ceux qui sont en congé, et les ordres qui arrivent sont exécutés comme tous les autres jours — le téléphone marche mal à Londres, beaucoup moins bien qu'en France, en ce qui concerne les communications urbaines, et le courrier est peut être encore plus important qu'en France, mais il est expédié plus rapidement, car celui qui dicte une lettre, est autorisé à la signer, et une lettre écrite ne risque pas d'attendre un jour ou deux avant de passer à la signature, puis d'attendre encore dans la chemise ou le panier des lettres signées, destinées au service de l'expédition . . .

III — *Lloyd's* pendant la guerre

Dès la mobilisation de septembre 1939, le Comité des *Lloyd's* prit des dispositions de guerre: les Bureaux avec leurs archives et toute la comptabilité furent repliés en province, souvent en pleine campagne parfois à une grande distance de Londres.

Les assureurs (underwriters), les courtiers (brokers) et leur personnel, les cent cinquante employés de la corporation du *Lloyd's* se partagèrent entre non mobilisés, tout le travail, et chaque jour, un petit nombre d'entre eux venait à Londres en chemin de fer, en cars, à bicyclette, transportant dans les deux sens, avec valises, les ordres et les fiches d'acceptation: l'activité fut très grande, car en dehors de la couverture des risques qui étaient assumés par le *Lloyd's* (maritimes, transports, aviation, et tous les risques non maritimes), les *Lloyd's* durent, et cela gratuitement, s'occuper de la souscription, pour le compte de l'état, des polices « risques de guerre ». C'est qu'en effet, le Gouvernement prit à son compte en totalité ou en partie, l'assurance des risques de guerre sur corps et sur chargements, dans le domaine maritime, et pour les risques non maritimes la couverture *obligatoire* des marchandises, du matériel et des mobiliers industriels, dès que leur valeur atteignait £ 1.000 ainsi que l'assurance facultative des patrimoines industriels de moindre valeur, ainsi que celle des mobiliers particuliers, cette dernière étant d'ailleurs limitée à £ 10.000, par personne.

27

Pour les navires et leurs chargements, les taux ont souvent varié. Pour les risques industriels, ou les mobiliers des particuliers, tout au contraire, un taux unique fut institué pour l'ensemble du royaume. Ainsi dans un esprit de véritable mutualité, les épargnés et les moins atteints par les bombardements, payèrent pour les autres.

Londres supporta 90% des pertes de l'empire. Rappelons qu'en ce qui concerne les immeubles, l'assurance fut obligatoire, mais elle consista en une taxe. Cette taxe très élevée de l'ordre de 10% de la valeur des bâtiments, devait être renouvelée annuellement, mais en fait celle perçue en 1939-1940, n'ayant pas eu en contrepartie de sinistres, puisque les bombardements, ne commencèrent qu'après l'armistice franco-allemand de juin 1940, il ne fut plus demandé par la suite le paiement de nouvelles taxes; ainsi les immeubles furent assurés, dans une certaine mesure, contre les destructions de guerre, et la reconstruction put commencer dès la défaite allemande en juin 1945. Mais à Londres et dans les ports, l'étendue des destructions fut en certains quartiers immense, et bien des immeubles restent à réparer ou à rebâtir. Toutes ces assurances, mobilières ou immobilières, furent consenties sans aucune règle proportionnelle.

L'assurance des risques de guerre ne doit-elle pas, en effet, être obligatoire ? Dans une guerre moderne la fixation des taux ne reposant sur aucune donnée certaine ne peut être que parfaitement aléatoire. J'ai connu tel industriel français qui recula devant le taux demandé pour son usine à proximité de la ligne du chemin de fer à Pontoise et qui n'assura pas non plus son usine de province parce que le taux était si faible qu'il en conclut que le risque était nul; tel autre qui assura pour une prime très élevée son usine d'Issy-les-Moulineaux et jugea inutile de couvrir celle de l'Ille-et-Vilaine. Cette dernière fut sinistrée à 100% dès le jour du débarquement. Cette fixation de taux différents éloigna les assurables, elle diminua considérablement le chiffre des encaissements et aggrava la situation de trésorerie en France, par les besoins de crédits qu'elle fit naître chez les sinistrés. Dans ce domaine de l'assurance des risques de guerre, les Anglais ont montré une fois de plus qu'ils étaient des maîtres, et il n'est pas sans intérêt d'ajouter que l'assurance des risques terrestres a donné, en définitive, des résultats très convenables sinon même bénéficiaires, après avoir rendu de grands services à l'économie britannique . . .

Nos amis assureurs Anglais furent soumis à dure épreuve pendant les années de guerre; en plus de l'effort quotidien qu'ils devaient fournir pour assurer le service, avec de fatigants trajets dans chaque sens, souvent dans le plus absolu « blackout ». Ils étaient tous requis pour la défense passive et devaient à leur tour (qui revenait souvent) passer des nuits de veille, sans se déshabiller, faire des rondes, secourir les blessés, relever les morts, éteindre les incendies ou déblayer les décombres. La situation s'aggrava avec l'arrivée des V-2, je ne citerai qu'une scène qu' m'a été rapportée par un témoin. Lorsque le premier V-2 éclata dans les parages de la Cité, le Comité des *Lloyd's* siégeait; une certaine émotion, prélude d'un remous, naquit dans la salle; le chairman l'honorable M. Drysdale regarda ses collègues et tapa du bout des doigts sur la table en disant simplement: « gentlemen »; le calme imperturbable revint et la séance continua. La leçon donnée dans la salle du Conseil du *Lloyd's* fut suivie de toute la Cité. Les autobus ne s'arrêtèrent plus dans la rue, les affaires ne s'arrêtèrent pas non plus. La nuit, la population qui n'était pas de service devait se reposer dans les abris; le jour, tous étaient de service, devoir d'état ou devoir professionnel et rien n'arrêtait ces travailleurs . . .