



**GREThA**

Groupe de Recherche en  
Économie Théorique et Appliquée

---

## **Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870**

***Hubert Bonin***

*Sciences Po Bordeaux*

*&*

*GREThA, CNRS, UMR 5113, Université de Bordeaux*

***Cahiers du GREThA***

**n° 2018-06**

**Mars**

---

**GREThA UMR CNRS 5113**

Université de Bordeaux

Avenue Léon Duguit - 33608 PESSAC - FRANCE

Tel : +33 (0)5.56.84.25.75 - Fax : +33 (0)5.56.84.86.47 - [www.gretha.fr](http://www.gretha.fr)

**Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux :  
les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870**

**Résumé**

*La résurgence du métier de l'assurance maritime dans les années 1830-1860 reflète la reprise et l'extension des échanges commerciaux ainsi que les renouvellements techniques et quantitatifs des flottes. Des communautés de place se cristallisent autour de cet outil : la cité-port Bordeaux fédère armateurs, négociants-armateurs, négociants et assureurs pour l'affûter, en constituant un capital d'expérience au gré des aléas de la navigation.*

**Mots-clés:** Assurance, armement maritime, port de Bordeaux, histoire financière

**The emergence of maritime insurance in Bordeaux port-city in the 19th century**

**Abstract**

*The resurgence of the marine insurance specialty in the years 1830-1860 reflected the resumption and the extension of transoceanic trade as well as the technical and quantitative renewals of the fleets. Communities of place crystallized around this tool: the Bordeaux city-port federated ship-owners, traders-ship-owners, traders and insurers to sharpen it, by establishing a capital of experience according to the hazards of the navigation.*

**Keywords:** Insurance, shipping companies, Bordeaux Harbour, Financial history

**JEL:** D82, G22, N73

**Reference to this paper:** BONIN Hubert (2018) Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870, *Cahiers du GREThA*, n°2018-06.

<http://ideas.repec.org/p/grt/wpegrt/2018-06.html>.

L'histoire de l'assurance maritime constitue un champ relativement récent en France, en pièce d'un puzzle sur l'histoire des assurances qui reste trop incomplet. Des percées viennent d'être effectuées<sup>1</sup>, mais surtout à propos de l'histoire médiévale et moderne, mis à part le chapitre de Christian Borde<sup>2</sup>. Le XIX<sup>e</sup> siècle manque encore de pistes de défrichage ; cet article va en suivre une qui conduira au cœur de la place marchande, maritime et financière de Bordeaux, grâce à un dossier fort utile des Archives départementales de la Gironde.

La notion de « solidarité de place » est multiforme. Les armateurs, négociants et armateurs-négociants de la cité-port de Bordeaux se sont sans cesse mobilisés en faveur de la compétitivité de leurs maisons et des outils qu'elles utilisent – et souvent sous la houlette de la Chambre de commerce. Cette étude de cas concernant l'histoire des compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 en est symbolique : en effet, nombre de dirigeants des entreprises vivant des échanges portuaires et maritimes les ont soutenues afin de comprimer leurs primes d'assurance de façon optimale et plus encore pour garantir quelque peu le sort des capitaux engagés en cargaisons et en navires.

Cette niche de l'histoire financière et économique constitue un levier complémentaire à la compréhension de la vie d'une communauté d'affaires dont la croissance en économie ouverte suscite classiquement des prises de risques pouvant menacer la pérennité des capitaux et des fortunes. Dans les années 1830-1850, à cause de la croissance des opérations du négoce et des réseaux et flux de l'armement maritime, une exigence s'impose : il faut doter la cité-port d'une couverture contre les risques de sinistres en mer qui puisse constituer quelque protection, en sus des assurances contre les incendies des entrepôts, par exemple.

Or les Archives départementales de la Gironde offrent le riche matériau d'un dossier *Assurances maritimes à Bordeaux* (ADG 8M82) qui permet, malgré ses lacunes, d'appréhender l'émergence de cette branche financière et d'en saisir les spécificités essentielles. Il faut d'abord préciser comment se sont créées et développées les compagnies, puis déterminer comment elles se sont constituées un portefeuille de savoir-faire et un capital d'expérience propres à les doter *in fine*, en un demi-siècle, d'un mode de gestion approprié à la récurrence des risques maritimes. C'est donc une contribution supplémentaire à l'histoire des entreprises tertiaires actives en Gironde<sup>3</sup>, mais aussi une pièce du puzzle constitué par le système productif local que structurent les activités du Port de la Lune : les courtiers en assurances, les courtiers maritimes, les logisticiens, les armateurs, sont autant de parties prenantes aux côtés des négociants, des banquiers (tel les Piganeau, qui apparaissent dans les conseils d'administration des assureurs maritimes) et de l'industrie des chantiers navals.

## **1. Une pionnière, la Compagnie d'assurances maritimes de Bordeaux (1827)**

La « préhistoire » contemporaine de l'assurance maritime peut être incarnée par la création (sous forme de sociétés anonyme) de la Compagnie d'assurances maritimes de Bordeaux (CAMB)<sup>4</sup>, le 29 février 1827, les statuts étant approuvés par ordonnance royale du 2 mai 1827. Cette autorisation est

---

<sup>1</sup> Éric Roulet & Christian Borde (dir.), *L'assurance maritime, XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, Shaker, 2017. Jean-Marie-Thiveaud avait publié un article court mais pionnier : « La naissance des assurances maritimes et Colbert », *Revue d'économie financière*, 1988, n°4, p. 151-156 [disponible sur Persée].

<sup>2</sup> Christian Borde, « Les polices d'assurances maritimes françaises au début du XX<sup>e</sup> siècle », in Éric Roulet & Christian Borde (dir.), *L'assurance maritime, op. cit.*

<sup>3</sup> Cf. Hubert Bonin, « Les Bordelais de l'économie des services. L'esprit d'entreprise dans le négoce, l'argent et le conseil », in Pierre Guillaume (dir.), *Histoire des Bordelais. Tome 2. Une modernité attachée au passé (1815-2002)*, Bordeaux, Mollat & Fédération historique du Sud-Ouest, 2002, pp. 59-86.

<sup>4</sup> Archives départementales de la Gironde (ADG), 8M82, Assurances maritimes à Bordeaux.

confirmée par ordonnance royale du 13 mai 1834 dans le cadre d'une nouvelle approbation des statuts. Elle est initiée par les acteurs, dans les années 1820, de la Compagnie d'assurances de Bordeaux, déjà dotée d'une entité sœur Incendie.

La CAMB se développe sous la présidence d'Auguste Journu, ce qui exprime la mobilisation de ce métier et de cette technique par la communauté du négoce girondin. Un encours de 5,877 millions de risques flottants au 31 décembre 1830 : risques de mer (0,305 million de francs), risques de guerre à prime fixe (presque rien), risques aux clauses des polices (5,561 millions de francs). L'encours total chute à 4,1 millions au 30 juin 1831 à cause de l'importance des « risques éteints » (10,538 millions) par rapport aux risques souscrits (8,724 millions). La CAMB parvient à stabiliser son assise sous la Monarchie de Juillet : l'encours tourne autour de 4,073 millions en décembre 1846, toujours sous la férule de Journu<sup>5</sup>.

Une prolongation de la compagnie s'appuie sur une nouvelle autorisation<sup>6</sup> par décret impérial du 16 août 1859. On procède à une « reconstitution » autour de 69 investisseurs dans le capital (d'un montant d'un million de francs, versé seulement pour un cinquième). Si des actionnaires sont marseillais (le banquier É. Couve), havrais (un) et parisiens (le négociant Cahuzac frères, le banquier Grieninger), tous les autres sont bordelais. Ils ont souscrits entre deux et quatre actions, pour dix à vingt mille francs chacun, sauf détenant respectivement cinq et dix titres (H. de Boissac, qui paraît le leader du groupe).

Si P.-C. Bernos est assureur maritime et si quelques banquiers font partie du tour de table (C. Piganeau, Élie Rodrigues), beaucoup sont des « propriétaires » (dont H. de Boissac, qui devient le directeur pour plusieurs lustres), des « armateurs » (Lestapis & Cie, Baour & Cie, Faure frères, Ravezies & fils, A. Léon aîné & frères, Maurel & Prom, B. Béguerie & Cie, Marc Merle & Cie, Lopès Dubec & Cie, Chaumel-Durin, P. Desse, J.-É. Buhan, H. Rabaud & Cie, Beyssac & Gautier, etc.) et des négociants (Blanchy frères, Mestrezat, Auguste Wetzel, Cayrou jeune & fils, N. Johnston, Théodore Schöngrun, J. Devès & Lacoste, J. Cayrou aîné, Cruse & fils frères, P. & F. Calvé, É. de Boissac, etc.).

Cet enracinement dans la communauté des affaires portuaires se poursuit sous la III<sup>e</sup> République, cette fois sous la présidence de P. Mestrezat, l'un de plus gros négociants en vins de Bordeaux. Le conseil d'administration de la CAMB accueille d'éminents négociants comme Abel Baour, Adrien Faure (vice-président<sup>7</sup>), A. Lestapis, Alphonse Beylard, J.-A. Charriol ou Auguste Chaumel, ainsi que le plus important banquier de Bordeaux de cette époque, Gustave Piganeau, etc.

## **2. Une floraison de concurrentes entre 1838 et 1853**

Le foisonnement des affaires explique l'apparition de compagnies concurrentes au tournant des années 1840. L'accès à une stature de « grand port industriel »<sup>8</sup> requiert de doter la place marchande et maritime d'outils efficaces afin de renforcer sa compétitivité et la capacité de résistance de ses entreprises. Comme l'élan du déploiement international du port, de la flotte et du négoce de Bordeaux s'est accentué plus encore dans les années 1840, le marché de l'assurance maritime apparaît vraisemblablement comme prometteur pour des investisseurs disposant de liquidités et

---

<sup>5</sup> Rapports d'assemblée générale, ADG 8M82.

<sup>6</sup> Journal d'annonces légales *L'Indicateur*, 31 août 1859, ADG 8M82. *Journal de Bordeaux*, 21 août 1870, p. 4.

<sup>7</sup> Cf. Hubert Bonin, *De l'océan Indien aux Antilles : Faure frères. Une dynastie de négociants et armateurs bordelais (1795-1930)*, Paris, Les Indes savantes, 2015.

<sup>8</sup> Hubert Bonin, *Bordeaux grand port industriel au XIX<sup>e</sup> siècle (des années 1800 aux années 1880)*, Paris, Les Indes savantes, 2017.

comme devant être consolidé par le biais d'un partage optimal des risques entre divers intervenants – même si la philosophie des parties prenantes ne s'exprime pas dans les archives.

Sans que je puisse identifier les causes de cet essaimage de l'assurance maritime et plutôt que de parler de scissions au sein de la communauté girondine des affaires, il semble qu'on doive évoquer un désir de partager les risques entre plusieurs intervenants, selon la bonne vieille logique de la « coopération », d'une saine émulation entre fournisseurs de prestations de services, au nom des principes de la libre entreprise. Comme l'élan du déploiement international du port, de la flotte et du négoce de Bordeaux s'est accentué plus encore dans les années 1830-1840, le marché de l'assurance maritime apparaît vraisemblablement comme prometteur pour des investisseurs disposant de liquidités et comme devant être consolidé par le biais d'un partage optimal des risques entre divers intervenants – même si la philosophie des parties prenantes ne s'exprime pas dans les archives.

### **A. La Gironde (1838)**

Quoi qu'il en soit, avec une esquisse dès le 21 septembre 1838 mais apparemment une confirmation le 25 janvier 1844, naît La Gironde, compagnie d'assurances maritimes, elle aussi une société anonyme<sup>9</sup>, dotée d'1,5 million de francs de capital (peu libéré), puis de deux millions en octobre 1853. Le négociant en vin D.-G. Mestrezat en est le président, puis P.-S. Lestapis lui succède en 1855. Ils sont accompagnés de quelques figures de la ville au Conseil, comme Camille Faure, C. G. J. Blanchy (jusqu'en 1854), Jean-Louis Baour, Pierre Baour, Beylard aîné, Félix Pereyra, etc. Des succursales sont installées à Paris et Marseille, mais elles sont closes en 1848 car la direction ne parvient pas à bien surveiller leurs opérations.

### **B. La Compagnie bordelaise d'assurances maritimes (1843)**

Cela explique qu'émerge la Compagnie bordelaise d'assurances maritimes (CBAM), qui apparaît le 22 février 1843, avec renouvellement des statuts les 31 décembre 1852 et 30 janvier 1858<sup>10</sup>. Pourtant, si certains actionnaires sont les mêmes, on constate que l'énorme majorité consiste en nouveaux venus. Sur les 71 actionnaires à la date du 19 février 1873, on compte 19 négociants (Maurice Cayrou Aîné, Cayrou Jeune & fils, J.-A. Charriol, Eschenauer & Cie, William, Harry et Arthur Johnston, etc.), 21 négociants-armateurs (Beylard frères, Blanchy frères, Chaumel-Durin, Devès & Chaumel, Faure frères, Léon aîné & frères, Ravesies & fils, Schoenbrun Lopès-Dubec, F. Schröder et Cie, J. Segrestaa, etc.), seize propriétaires (Nathaniel Johnston, P. Tastet, Numa et Em. Vigneaux, Veuve Jules Balguerie, Mme P.A.C. de Bethmann, etc.), des banquiers – Garric & Bordes, Piganeau & fils, Piganeau (le fils de) – et l'assureur maritime Gustave Dabadie. Henri Vigneaux, le directeur, apporte 50 000 francs dans le capital, qui se chiffre à un million de francs<sup>11</sup>. Des agents représentent la CBAM à Paris, Cognac, Marseille et Nantes.

Au début des années 1870, cette CBAM s'appuie sur Alexandre Léon, président, et J. Segrestaa, vice-président (jusqu'en 1874) ; le Conseil accueille aussi Alphonse Beylard, Émile Pellereau – remplacé en 1875 par Gustave Piganeau –, Adrien Faure, Théodore Schoengrun, Auguste Chaume, tous négociants-armateurs, ou le négociant L.-Georges Bouvet. Dans la seconde moitié des années 1870, Alphonse Beylard et Schoengrun deviennent des administrateurs-délégués.

---

<sup>9</sup> Ordonnance royale du 21 septembre 1838, ADG 8M82. Ordonnances royales du 25 janvier 1844 et du 14 décembre 1849.

<sup>10</sup> *Journal de Bordeaux*, 21 août 1870, p. 4. ADG 8M82, Assemblée générale de la CBAM, 12 avril 1858.

<sup>11</sup> Assemblée générale de la CBAM, 19 février 1873, ADG 8M82.

### C. La Garonne (1844)

En mars 1844 est fondée La Garonne. Compagnie anonyme d'assurances maritimes<sup>12</sup>, qui déploie ses affaires au second semestre 1844<sup>13</sup>, avant un nouveau développement statutaire le 21 novembre 1846, puis une augmentation du capital nominal de 1,2 à 2,5 millions de francs le 30 août 1853 et une seconde à trois millions le 27 février 1863 afin de relancer les affaires de la société, qui auraient plafonné. Mais les rapports semestriels sont chiches en données sur les fondateurs eux-mêmes, les administrateurs et l'enracinement dans les réseaux de la place, sous la conduite du directeur Léonce Adam. Le président A. Cabrol jeune, les administrateurs Cayrou jeune, H. Rey (jusqu'en 1862), Blanchy, Frédéric Schröder, Chaumet, Chaumel (1862) ou Beylard, apparaissent ainsi pendant les années 1850-1860.

Le succès couronne cette initiative : vingt ans après sa création, en 1863, La Garonne tient le coup face aux aléas maritimes. Forte de son capital de trois millions de francs (dont 0,6 million versé) et d'un matelas de valeurs mobilières de 0,3 million, elle s'est affirmée comme une partie prenante robuste de ce marché de l'assurance maritime. Un signe en est l'ouverture d'une succursale à Paris, épaulée par les actionnaires parisiens de la compagnie, qui ont dû en faire un aiguillon concurrentiel.

Toutefois, le retrait des affaires de la première génération tend à affaiblir la base relationnelle et donc à réduire l'envergure des apporteurs d'affaires. Aussi procède-t-on le 25 mai 1864 à une dissolution de La Garonne<sup>14</sup> et à sa reconstitution immédiate grâce à la mobilisation d'une seconde génération d'actionnaires qui procure à la fois du capital et un portefeuille de relations, en une irrigation propre à maintenir l'enracinement de la société dans l'économie commerciale et maritime de la cité-port. Un nouveau président est nommé peu après suite au décès de Cabrol en 1865 ; il est remplacé par H. Sempé. Des notabilités siègent au Conseil, telles Alcide Cayrou, Frédéric Schröder, Fourcand, Chaumel, Piganeau, etc., ce qui confirme l'assise de l'entreprise sur la place.

### D. L'Aquitaine (1847)

Une ultime initiative durant le premier demi-siècle confirme la vitalité entrepreneuriale de la cité-port : le 21 février 1847 naît L'Aquitaine, compagnie anonyme d'assurances maritimes, avec un capital de seulement 500 000 francs (100 000 versés), augmenté à un million en 1856. Des notables s'associent à son essor, tels D.-G. Mestrezat, son premier président (qui décède en 1851), remplacé au Conseil par Paul Mestrezat et à la présidence par H. Raba, Pierre Schröder (vice-président, président en 1856), Emmanuel Cortès, H. Sempé (qui devient président en 1854), Alphonse Léon, L. Eschenauer, Justin Foussat, Jules Beylard, Debans L'Aîné, Pierre-S. Lestapis, E. Chaumet, etc. Le développement de cette dernière venue est satisfaisant, et une agence est même établie à Marseille.

L'Aquitaine suit son chemin sans originalité pendant le Second Empire. Sa taille est plutôt moyenne, avec un encours de « risques flottants » de 5,586 millions de francs en décembre 1862 et un bilan de 1,453 million de francs en 1862, étayés par 200 000 francs de capital versé et une réserve de 159 000 francs.

### E. Le Lloyd bordelais et L'Alliance maritime en 1853-1854

D'autres sociétés rejoignent ce quatuor dynamique et solide, une fois passé le cap des événements politiques et économiques de 1848-1851. La première est le **Lloyd bordelais**, qui naît le 14 juin 1853, en utilisant le nom de l'illustre acteur de la City. Mais elle ne semble pas avoir réussi à consolider

---

<sup>12</sup> Ordonnance royale du 17 mars 1844, ADG 8M82.

<sup>13</sup> Assemblée générale de La Garonne, 31 juillet 1845, ADG 8M82.

<sup>14</sup> Assemblée générale de La Garonne, 27 février 1863, ADG 8M82.

durablement ses bases puisqu'elle est mise en liquidation au début des années 1860, et son Conseil ne fait alors plus que gérer les affaires comptables à régler<sup>15</sup>.

**L'Alliance maritime**, compagnie d'assurances maritimes, surgit le 3 mars 1854 avec 500 000 francs de capital (150 000 versés) et vient grignoter des parts d'un marché en extension, sous l'égide du président B. Pourman – à dire vrai un inconnu, tout comme nombre de ses administrateurs, mis à part H. Sempé, Pierre Schröder ou E. Chaumet. Cela rend délicat l'appréciation de sa position notabiliaire et de ses réseaux dans le monde maritime et négociant. Quoi qu'il en soit et malgré les pertes subies en 1857-1859, qui imposent un appel de fonds, les risques flottants atteignent 5,061 millions<sup>16</sup> en été 1859 ou 3,685 en décembre 1860, date à laquelle bilan se chiffre à 669 000 francs. Cette dernière venue obtient ainsi une place satisfaisante mais de second rang par rapport à ses grosses concurrentes.

Par contre, on ne sait pas grand-chose sur **La Guienne maritime**, créée en 1862, présidée pourtant par un magnat bordelais, R.-F. Lopès-Dubec, accompagné de noms comme Pierre Cayrou, A. Chaumel, etc. On apprend seulement que ses risques flottants atteignent tout de même 5,545 millions de francs<sup>17</sup> au 30 juin 1871, pour un capital d'un million (200 000 versés). L'ignorance prévaut aussi à propos de la Compagnie La Méridionale d'assurances maritimes, apparue en 1866 : présidée par Alexandre Charriol et soutenue par des administrateurs parfois bien établis (comme les négociants ou négociants-armateurs Henri et Charles Balaesque, Louis Ballande, Antoine-Dominique Bordes, Félix Calvé, Cayrou Jeunes & fils, Chaumel-Durin & Cie, Dandicolle fils & Gaudin aîné, Eschenauer & Cie, Alexandre Eyquel, Émile Fourcand, Garres J. & fils, William, Harry-Scott et Arthur-Henry Johnston, Louis Le Quellec, Célestin Piganeau, banquier ou Louis Privat, fabricant de machines à vapeur, etc.), elle ne paraît pas devenir une rivale farouche ; mais elle se dote d'agences à Nantes et Paris, convainc des clients et finit par percer, avec de risques flottants de 2,161 millions de francs au 30 juin 1874, pour un capital de 500 000 francs (125 000 versés).

### 3. L'affirmation d'un capital d'expérience face aux aléas des sinistres

Les aléas du métier de ces compagnies d'assurance maritime sont (plus ou moins) précisés au fil des rapports semestriels (plutôt lacunaires) : « Le matériel naval à voiles se renouvelle peu ou point et rend la tâche de l'assureur fort délicate. La pénurie des affaires en général peut, par contre, conduire à accepter des risques légèrement douteux. Enfin, la présence sur toutes les places, en plus spécialement sur la nôtre, d'agences de compagnies étrangères de presque tous les pays d'Europe, rend les transactions de plus en plus difficiles, les nouveaux venus ne pouvant avoir leur place qu'au moyen de concessions exagérées. »<sup>18</sup>

Tout d'abord, l'assureur maritime dépend de la qualité technique des navires couverts, selon la plus ou moindre grande insertion des armements dans le progrès, en l'occurrence ici le recours à des trois-mâts (*clippers*) de haut niveau ou même la percée de la vapeur, alors que Bordeaux peine à suivre cette dernière évolution<sup>19</sup>. Ensuite, il faut veiller à une évaluation vigilante des risques assurés

---

<sup>15</sup> Assemblée générale du Lloyd bordelais, 8 juin 1865, ADG 8M82.

<sup>16</sup> Assemblée générale de L'Alliance maritime, 26 août 1859, ADG 8M82.

<sup>17</sup> Assemblée générale de La Guienne maritime, 20 février 1872, ADG 8M82.

<sup>18</sup> Assemblée générale de la CAMB, 23 août 1872, ADG, 8M82.

<sup>19</sup> Cf. Bruno Marnot, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, « La mer au fil du temps », 2012. Hubert Bonin, *Bordeaux grand port industriel au XIX<sup>e</sup> siècle (des années 1800 aux années 1880)*, Paris, Les Indes savantes, 2017. Bruno Marnot & Hubert Bonin, « The international scope of Bordeaux port: Logistics, economic effects and business cycles in the nineteenth and twentieth centuries », in Tapio Bergholm, Lewis Fisher & Elisabetta Tonizzi (dir.), *Making Global and Local Connections: Historical Perspectives on Ports*, numéro spécial de *Research in Maritime History*, n°35, automne 2007, p. 1-22.

pour contrer l'asymétrie d'information qui découlerait de l'insuffisance des données fournies par l'armateur ou le négociant-chargeur (valeur et qualité des cargaisons), surtout en période de récession. Enfin, la concurrence au sein de la branche de l'assurance est vive, venant de Paris ou de places européennes (dix présentes à Bordeaux en 1872, dont des britanniques, à coup sûr).

Il faut songer à constituer des « réserves pour sinistres », afin de pouvoir « payer » sans souci « les pertes et avaries » et faire face aux sinistres. La Gironde s'est par exemple constituée un « matelas » de 232 429 francs à la date du 31 décembre 1858. Bien plus tard, la CBAM est confrontée aux effets de fortes tempêtes pendant le second semestre 1872 ; mais sa réserve atteint alors 91 462 francs en juin 1872, soit presque un douzième du capital – alors de 1,383 million de francs –, ce qui permet de tenir bon : les trois semestres en perte en 1870-1872 sont surmontés, mais la réserve chute de moitié entre juin et décembre 1872. Ces avatars expriment les « risques du métier », ce qui permet d'en comprendre la nature et la fonction grâce à ce cas d'étude localisé mais significatif. Il faut avoir conscience, en sus, que la proportion des primes d'assurance maritime par rapport aux risques encourus est minime : « La moyenne du rendement des primes, qui a été de 2,4429 % pour le deuxième semestre de 1873, ressort, pour le premier semestre de 1874, à 2,6571 %. »<sup>20</sup> La profession travaille avec des marges étroites, ce qui impose encore plus de prudence.

Le portefeuille de savoir-faire de la CAMB est solide puisque la croissance de son bilan est régulière : l'actif atteint 1,383 million de francs en juin 1872 ; l'objectif n'est pas de réaliser un profit important (13 379 francs au premier semestre 1872), mais de disposer d'un outil qui permette à la cité-port de travailler en sécurité. « L'industrie des assurances maritimes nous paraît dans une bonne voie. Les primes, sans être une trop lourde charge pour le commerce, ont été mises en rapport avec les risques et des polices établies avec intelligence ne laissent à la charge des assureurs que les chances qu'il est rationnel qu'ils supportent. »<sup>21</sup> Malgré les pertes encourues durant certains semestres – qui atteignent même au bilan une valeur maximale de 434 000 francs en décembre 1875, qu'il faut compenser patiemment par les bénéfices gagnés en d'autres semestres, la CAMB navigue sur les flots incertains sans voies d'eau.

Sa consœur CBAM traverse deux périodes mauvaises : au milieu des années 1850 – ce qui impose de la « relever de ses ruines »<sup>22</sup> sous la houlette de Numa Vigneaux –, puis encore dans de difficiles années 1870 et doit porter une perte cumulée de 433 000 francs en décembre 1873, d'où un appel de fonds auprès des actionnaires en février 1874. À travers ces épreuves, toutes deux ont acquis un bon capital d'expérience pendant les semestres délicats, autour d'« une extrême prudence »<sup>23</sup>.

#### **4. Les avatars de la profession d'assureur maritime**

La vie courante d'un assureur est la supervision de risques de ses clients et de ses propres risques. Tout est une question de doigté dans la sélection des risques afin de ne pas finir par être en porte-à-faux par rapport aux réserves financières. Certes, on pourrait faire appel aux actionnaires pour qu'ils libèrent une fraction du capital, puisque celui-ci n'est souscrit qu'à un cinquième environ ; mais il faut entretenir aussi le capital de confiance chez eux et sur la place, et bien montrer qu'on peut tenir les rênes de l'entreprise sans lâcher la bride à des pertes excessives.

---

<sup>20</sup> Assemblée générale de la CBAM, 12 août 1874, ADG 8M82.

<sup>21</sup> Assemblée générale de la CAMB, 30 juin 1874, ADG 8M82.

<sup>22</sup> Assemblée générale de la CAMB, 12 avril 1858, ADG 8M82.

<sup>23</sup> Assemblée générale de la CAMB, 30 juin 1875, ADG 8M82.

## A. La fonction d'agence assumée par les assureurs maritimes

Au fond, comme les banquiers, ces assureurs maritimes exercent dans toute cité-port une « fonction d'agence » car ils incitent leurs clients du négoce à confier leurs cargaisons à des armateurs plus fiables, à procéder à des évaluations réalistes de la valeur des marchandises, tandis que leurs clients de l'armement maritime doivent mieux gérer leur flotte afin de la rendre plus fiable. L'assurance maritime est elle aussi un « outil de place » qui participe de la gamme de méthodes qui incitent à bien soupeser les risques, sans inconscience ni trop de manipulation des valeurs comptables.

« En général, du moins à Bordeaux, les maisons de commerce intéressées dans les opérations d'assurances le sont également dans celles d'armements, d'importations et d'exportations maritimes ; elles sont donc, sous ces divers points de vue, parfaitement placées pour apprécier et fixer les convenances réciproques des parties ; les assurés trouvent ainsi toutes les garanties qu'ils peuvent désirer contre une augmentation irréflechie des primes et en faveur de la sécurité qu'ils doivent attendre de ceux qui les garantissent des pertes et des sinistres maritimes si fréquents. Sur notre place, plus que toute autre, on doit désirer et faire des efforts pour que cet équilibre si nécessaire se maintienne, car les opérations tendent à se réduire d'une manière fâcheuse, et les compensations deviennent incessamment plus difficiles à établir. »<sup>24</sup>

C'est ce qu'on appelle « la solidarité de place » qui doit prévaloir face à la somme des égoïsmes afin d'équilibrer sécurité et maîtrise des coûts, face à toute tentation de spéculation exprimée par des primes artificielles et des données fallacieuses sur la valeur des équipements et marchandises assurées. Plus on resserre les rangs, moins on risque de mauvais coups initiés par des « passagers (clandestins) » du navire commun qui seraient peu respectueux des règles établies en vertu des « biens communs »<sup>25</sup>. « Faisons des vœux pour que les assureurs en général sachent restreindre le cercle de leurs opérations à la part proportionnelle qui peut leur revenir [en fonction de leurs capitaux disponibles] plutôt que de vouloir l'étendre par une concurrence irréflechie dans laquelle s'absorberaient aussitôt les résultats qui peuvent encore exister et que l'on doit espérer. »<sup>26</sup>

Toutefois, la profession ne peut porter à elle seule la charge de pousser les armateurs à intensifier le renouvellement de leur flotte, à réduire le nombre des navires dits « déclassés », c'est-à-dire obsolètes, d'où le fonctionnement de ces vaisseaux sans couverture d'assurance, ce qui s'avère dramatique en cas de naufrage. Par ailleurs, le développement des flottes de vapeurs aptes à traverser l'isthme de Suez a renchéri le prix d'un navire, ce qui a pu inciter des armateurs à réduire leur couverture assurantielle. Cela explique la nécessité pour les assureurs de durcir leur analyse des risques, d'autant plus qu'une part des *steamers* livrés par les chantiers navals britanniques était construite en série et en comprimant les coûts, d'où parfois quelque fragilité intrinsèque<sup>27</sup>.

## B. L'assurance maritime dans les bourrasques des naufrages

Prudence de gestion et prévention des risques n'empêchent pas les compagnies de pâtir des accidents récurrents. Dès les années 1840, des aléas ébranlent la sérénité de La Gironde, qui déclare

---

<sup>24</sup> Assemblée générale de La Gironde, 19 février 1847, ADG 8M82.

<sup>25</sup> En reprenant les idées de : Garrett Hardin, « The tragedy of the commons », *Science*, 1968, n°162, p. 1243-1248. David Feeny, Fikret Berkes, Bonnie McCay & James Acheson, « The tragedy of commons: twenty-two years later », *Human Ecology*, 1990, n°18, p. 1-19. Elinor Ostrom, *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, New York, Cambridge University Press, 1990. Elinor Ostrom, Roy Gardner & James Walker (dir.), *Rules, Game and Common-Pool Resources*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1994.

<sup>26</sup> Assemblée générale de La Gironde, 15 février 1848, ADG 8M82.

<sup>27</sup> Assemblée générale de la CAMB, 30 juin 1875, ADG 8M82.

des pertes durant le premier semestre 1846, dues à « des causes accidentelles »<sup>28</sup>. En 1847, « un grave sinistre a frappé à peu près tous les assureurs de notre place. La bonté [qualité] du navire et le mérite du capitaine auraient dû éloigner pareille crainte ; une fatalité en a décidé autrement »<sup>29</sup>. Au premier semestre, ce sont six navires assurés qui coulent, d'où « 84 265 francs de pertes complètes sur navires dont on a reçu aucuns nouvelles. C'est un cruel ensemble de désastres et de malheurs venant encore s'ajouter à tant d'autres causes de pertes »<sup>30</sup>.

La Gironde doit d'ailleurs procéder en urgence à un appel de fonds auprès de ses actionnaires. Une augmentation de capital effectuée en 1855 doit lui permettre d'élargir sa marge de manœuvre, tant les affaires prospèrent dans une cité-port bénéficiant d'un patronat dynamique<sup>31</sup>. Or elle s'avère immédiatement utile car on déplore la perte probable de huit navires au premier semestre 1856, d'où le somme d'un million de francs à affecter aux sinistres<sup>32</sup>, avant encore 887 000 francs de sinistres au second semestre 1856 ou encore 1,226 million au second semestre 1857. Il faut rapporter cette somme au montant des risques en cours en capital, soit 40,1 millions de francs (après réassurances) – pour des primes de 776 351 francs –, après qu'aient été « éteints » pour 43,9 millions de francs de risques.

Quant à elle, La Garonne exprime sa déception quand de bons risques et une gestion correcte sont disloqués par de gros sinistres : « C'est un sentiment de véritable tristesse que nous vous présentons un chiffre de perte aussi élevé [...]. [Or] nulle faute n'a été commise ; et c'est après nous être rendu compte de chacun des nombreux sinistres enregistrés que nous venons vous dire que nous avons beaucoup perdu parce que, contrairement aux lois des justes calculs de proportion, nos pertes ont porté précisément et pesé de tout le poids de notre maximum sur les meilleurs risques signés par la compagnie. De ce nombre sont les pertes du *Rimac*, du *Galilée*, du *Villa-Rica*, du *Michael-Angelo*, tous risques de premier ordre. »<sup>33</sup>

Semblablement, la CBAM subit des sinistres graves au début des années 1870, comme au premier semestre 1872, avec une perte de presque 17 000 francs : « Ce triste résultat est dû à une série de sinistres qui a frappé, en même temps que la CBAM, toutes les compagnies de la place. Les deux sinistres les plus importants proviennent du *Panama* et du *Tacora*, vapeurs de premier ordre. »<sup>34</sup> C'est encore le cas en 1875 : « Trois incendies en mer portant sur les navires de premier ordre, *Comète*, de Singapoure à Marseille, *Nelusko*, vapeur, de La Plata au Havre, et *Sumatra*, de Bombay au Havre. La Compagnie avait son plein sur ces risques, qui lui coûtent près de 60 000 francs. »<sup>35</sup> « La perte totale du vapeur *Parana* pèse lourdement sur notre inventaire. »<sup>36</sup> C'est que le coût des *steamers* dépasse largement celui des voiliers historiques : le directeur « se demande, comme doivent se le demander les Conseils des autres compagnies, si les risques sur vapeurs sont à la portée de nos compagnies alors que, avec le petit nombre des assurances souscrites et le taux infime des primes, il suffit d'une seule perte pour absorber les bénéfices de plusieurs années »<sup>37</sup>.

On saisit là le cœur du métier de l'assurance maritime : faire face aux risques inopinés en mer en les anticipant quelque peu ou en améliorant les grilles d'évaluation des navires proposées à la

---

<sup>28</sup> Assemblée générale de La Gironde, 18 août 1846, ADG 8M82.

<sup>29</sup> Assemblée générale de La Gironde, 15 février 1848, ADG 8M82.

<sup>30</sup> Assemblée générale de La Gironde, 22 août 1848, ADG 8M82.

<sup>31</sup> Cf. Hubert Bonin, *Les patrons du Second Empire. Bordeaux & en Gironde* (dictionnaire), Paris, Picard-Cénomane, 1999.

<sup>32</sup> Assemblée générale de La Gironde, 21 août 1856, ADG 8M82.

<sup>33</sup> Assemblée générale de La Garonne, 31 août 1861, ADG 8M82.

<sup>34</sup> Assemblée générale de la CBAM, 19 février 1873, ADG 8M82.

<sup>35</sup> Assemblée générale de la CBAM, 23 février 1876, ADG 8M82.

<sup>36</sup> Assemblée générale de la CBAM, 20 février 1878, ADG 8M82.

<sup>37</sup> Assemblée générale de la CBAM, 19 février 1873, ADG 8M82.

couverture assurantielle. Heureusement, une relation de confiance s'est nouée avec les armateurs partenaires des compagnies, et celles-ci peuvent tout de même croire en leur fiabilité. Cela dit, de façon récurrente, pendant plusieurs années successives, des séries de sinistres ont creusé des pertes dans les comptes, d'où l'appel aux réserves et parfois même aux actionnaires. On peut affirmer que la « courbe d'apprentissage » suivie par ces jeunes entreprises aura été marquée de plusieurs indentations vers le bas et que sa progression vers le haut aura été irrégulière, bien que, au fil des lustres, son tracé ait pu s'infléchir favorablement. On comprend que, au milieu du siècle, les assureurs maritimes œuvrent en partenariat ; ils se partagent les risques vis-à-vis de tel client et de tel navire. Et, surtout, ils recourent à la réassurance, qui doit leur permettre de partager encore plus les risques de sinistre, mais au prix d'une commission prélevée par le réassureur.

## **5. La communauté de place et l'organisation du marché de l'assurance maritime (1864)**

Comme dans nombre de secteurs d'activité, les acteurs de l'assurance maritime – fédérés dans un Comité des assureurs maritimes de Bordeaux – doivent admettre que l'ultralibéralisme concurrentiel atteint quelques limites, à cause de l'avitissement du montant des primes afin de séduire les clients. Ainsi que le relève La Garonne en 1845, « la prime est, à Bordeaux, plus basse que partout ailleurs. Comme vous pouvez vous en convaincre, la moyenne, qui n'est que de 1,25 franc, est en disproportion flagrante avec les dangers de la navigation ». Or « nous croyons qu'il est dans l'intérêt bien entendu des assurés eux-mêmes, non seulement de favoriser toutes tendances qui auraient pour but l'élévation des primes dans des proportions relatives aux risques dont l'assureur se charge, mais encore de les provoquer »<sup>38</sup> – sauf à voir surgir une pratique de sélection ultra rigoureuse des risques, marquée par le refus de couvrir des navires déjà anciens, voire obsolète, souvent utilisés dans les périodes de boum conjoncturel, et donc d'ouvrir la porte à des comportements d'« aversion au risque », expression du monde bancaire et assurantiel.

Pourtant, il faut attendre les années 1860 pour que la logique du « bien commun » impose une rationalisation dans les rapports au marché : « Il faudrait que les primes fussent relevées de l'avitissement où elles sont tombées, et c'est à quoi nous devons tous travailler, dans l'intérêt le mieux entendu des compagnies et des assurés. »<sup>39</sup> En effet, la place de Bordeaux s'accorde en 1864 pour conclure un accord non de cartellisation, mais d'organisation du marché : « Il y avait pour les compagnies une cause permanente d'insuccès dans le désordre où la concurrence avait entraîné le commerce des assurances. Cet état de choses a changé. Les conseils d'administration des compagnies de la place, à qui il appartient de régler les conditions générales des contrats, ont adopté avec les directeurs de ces compagnies une formule de police à laquelle il ne pourra plus être dérogé. Et, pour complément de cette indispensable réforme, les directeurs se sont entendus avec leurs conseils respectifs pour remonter les primes dans de sages proportions. »

« En consacrant par leur concours les réformes introduites dans le régime des assurances, les conseils d'administration [donc la communauté des négociants et négociants-armateurs] ont imprimé à ces réformes un caractère durable de stabilité qui donne aux actionnaires la certitude d'un meilleur avenir. Ces mesures diverses ont été accueillies par MM. les courtiers d'assurances avec une spontanéité qui témoigne tout à la fois de leur prudence et de leur impartialité. De plus [...], le commerce de la place sait que les meilleures compagnies perdent de leur solidité lorsqu'elles sont obligées d'employer leur capital au remboursement des pertes [et il] a pu apprécier aussi la facilité avec laquelle s'opèrent des transactions lorsque les opérations des compagnies sont prospères. »<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Assemblée générale de La Garonne, 31 janvier 1846, ADG 8M82.

<sup>39</sup> Assemblée générale de La Garonne, 31 août 1861, ADG 8M82.

<sup>40</sup> Assemblée générale de La Garonne, 12 avril 1865, ADG 8M82.

Toute la filière est concernée : les investisseurs (dont des notables et sociétés de la place) doivent mieux rentrer dans leur argent ; la pérennité des entreprises est mieux garantie ; les acteurs du négoce et de l'armement maritime doivent concéder qu'un frein soit apposé au glissement des primes vers le bas à cause de la fixation de certains planchers dans les barèmes ; mais ils conservent la possibilité de jouer sur la concurrence pour obtenir de meilleures couvertures.

En effet, dans les années 1840-1870 étudiées ici, une demi-douzaine d'intervenants animent cette branche professionnelle. *L'Almanach général judiciaire, administratif & commercial du département de la Gironde*<sup>41</sup>, pour l'année 1847 déjà, en présente dix :

- Compagnie de Bordeaux
- Compagnie d'assurances générales
- Compagnie de l'union des ports
- Compagnie La Gironde
- Compagnie bretonne
- Compagnie bordelaise
- Compagnie d'assurances maritimes du Hare
- Compagnie La Garonne
- Réunion des assureurs orléanais
- Compagnies d'assurances maritimes L'Avenir.

Certaines sont bien présentes dans cet article, mais d'autres descendent à Bordeaux pour grignoter des parts de marché, auxquels s'ajoutent des « capitaines visiteurs », pour apprécier les montants à couvrir, et surtout des « assureurs particuliers » qui œuvrent eux aussi sur ce segment de marché : « En plus du contentieux des assurances et des sauvetages, etc., dont cette agence est particulièrement occupée, MM. Georges (S.) junior et Allard (J.-C.) se chargent également, pour les intérêts du dehors comme pour ceux de la place, de tous sauvetages, arbitrages, expertises et contestations quelconques en matières commerciales. » On pressent l'âpreté des discussions autour des valeurs à assurer ou à indemniser, ce qui laisse une marge de manœuvre aux concurrents dans leurs efforts de séduction des clients.

## Conclusion

La résurgence du métier de l'assurance maritime dans les années 1830-1860 reflète la reprise et l'extension des échanges commerciaux ainsi que les renouvellements techniques et quantitatifs des flottes. Des communautés de place se cristallisent autour de cet outil : la cité-port Bordeaux fédère armateurs, négociants-armateurs, négociants et assureurs pour l'affûter, en constituant un capital d'expérience au gré des aléas de la navigation. L'évolution d'une demi-douzaine de compagnies d'assurance maritime en Gironde aura permis de mieux saisir la spécificité d'une profession adaptée aux besoins d'une cité-port et des professions impliquées dans les transports océaniques : il faut renforcer les leviers de la prévention des risques : saine évaluation des valeurs assurées et de la fiabilité des navires, réduction de l'asymétrie d'information, renouvellement incessant du capital de confiance<sup>42</sup> entre les parties prenantes de la communauté des affaires.

La gestion des risques du crédit et de l'assurance est un levier essentiel chez toute entreprise ; les négociants, négociants-armateurs et armateurs en ont tiré une force et un avantage comparatif au cœur de la concurrence entre les grands ports français. Cette (petite) histoire aura confirmé la

---

<sup>41</sup> Bordeaux, Th. Lafargue, 1847, p. 256.

<sup>42</sup> Cf. Mark Casson, *Studies in the Economics of Trust*, Aldershot, Hants; Brookfield, Elgar, 1995. Mark Casson, *Information and Organisation*, Oxford, Oxford University Press, 1997.

vitalité de l'esprit d'entreprise girardin<sup>43</sup> dans des décennies où se construisent de nouveaux réseaux marchands, pour prendre le relais de ceux qui avaient fait la prospérité de Bordeaux aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles.

L'histoire d'entreprise est aussi celle de la cristallisation et de l'évolution des portefeuilles de savoir-faire et de talents ; or le cas de ces assureurs maritimes alimente ces pistes de réflexion avec pertinence ; on a vu que la courbe d'apprentissage peine à évoluer vers le haut avec régularité tant les avatars des flottes marchandes s'accroissent. Enfin, l'enracinement des acteurs clés d'une place dans les communautés d'affaires d'un système productif et marchand constitue une exigence que confirme ici l'osmose entre ces compagnies d'assurances maritimes – en fait de toute petites entreprises – et les bourgeoisies impliquées dans la vie du port et des transports marins.

---

<sup>43</sup> Hubert Bonin, « Patrons marseillais et patrons girondins : en quête de l'esprit d'entreprise dans les années 1840/1880 », in Dominique Barjot (*et alii*, dir.), *Les entrepreneurs du Second Empire*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2003, pp. 91-103. Hubert Bonin, *Les patrons du Second Empire*, *op. cit.*

# **Cahiers du GREThA**

## **Working papers of GREThA**

---

**GREThA UMR CNRS 5113**

Université de Bordeaux

Avenue Léon Duguit  
33608 PESSAC - FRANCE  
Tel : +33 (0)5.56.84.25.75  
Fax : +33 (0)5.56.84.86.47

<http://gretha.u-bordeaux.fr/>

---

### **Cahiers du GREThA (derniers numéros – last issues)**

- 2017-17: *LECHEVALIER Sébastien, DEBANES Pauline, SHIN Wonkyu: Financialization and industrial policies in Japan and Korea: Evolving institutional complementarities and loss of state capabilities*
- 2017-18: *NAVARRO Noemí, VESZTEG Róbert: On the empirical validity of axioms in unconstrained bargaining*
- 2017-19: *LACOUR Claude, GAUSSIER Nathalie: Un écosystème sur la vague ? L'arrivée de la LGV à Bordeaux et l'écosystème start-up*
- 2017-20 : *FRIGANT Vincent, MIOLLAN Stéphane, PRESSE Maëlise, VIRAPIN David : Quelles frontières géographiques pour le Technological Innovation System du véhicule à pile à combustible ? Une analyse du portefeuille des co-brevets des constructeurs automobiles*
- 2017-21 : *LEVASSEUR Pierre, ORTIZ-HERNANDEZ Luis : Comment l'obésité infantile affecte la réussite scolaire ? Contributions d'une analyse qualitative mise en place à Mexico*
- 2017-22 : *A. LAGARDE, A. AHAD-CISSÉ, S. GOURGUET, O. LE PAPE, O. THÉBAUD, N. CAILL-MILLY, G. MORANDEAU, C. MACHER, L. DOYEN: How MMEY mitigates bio-economic impacts of climate change on mixed fisheries*
- 2018-01: *BALLET Jérôme, Delphine POUCHAIN: Fair Trade and the Fetishization of Levinasian Ethics*
- 2018-02: *VAN DER POL Johannes: Explaining the structure of collaboration networks: from firm-level strategies to global network structure*
- 2018-03: *DOYEN Luc, BENE Christophe : A generic metric of resilience from resistance to transformation*
- 2018-04: *DOYEN Luc, GAJARDOA Pedro : Viability standards and multi-criteria maximin*
- 2018-05: *EMLINGER Charlotte, LAMANI Viola: International Trade, Quality Sorting and Trade Costs: The Case of Cognac*

---

*La coordination scientifique des Cahiers du GREThA est assurée par Valerio STERZI.  
La mise en page et la diffusion sont assurées par Julie VISSAGUET*